



ANCILLOTTI

“SCARAB A” 50

Provvista del nuovo motore Sachs a corsa corta da 10 CV, con cambio a sei marce e accensione elettronica, è la motoleggera con la quale Pietro Polini nella scorsa stagione ha vinto il Campionato Italiano e la medaglia d'oro alla Sei Giorni. Le sue ottime doti sono dovute anche ad una robusta, razionale e ben rifinita parte ciclistica, realizzata con criteri artigianali. La « Scarab A » viene offerta anche in quattro altre versioni.

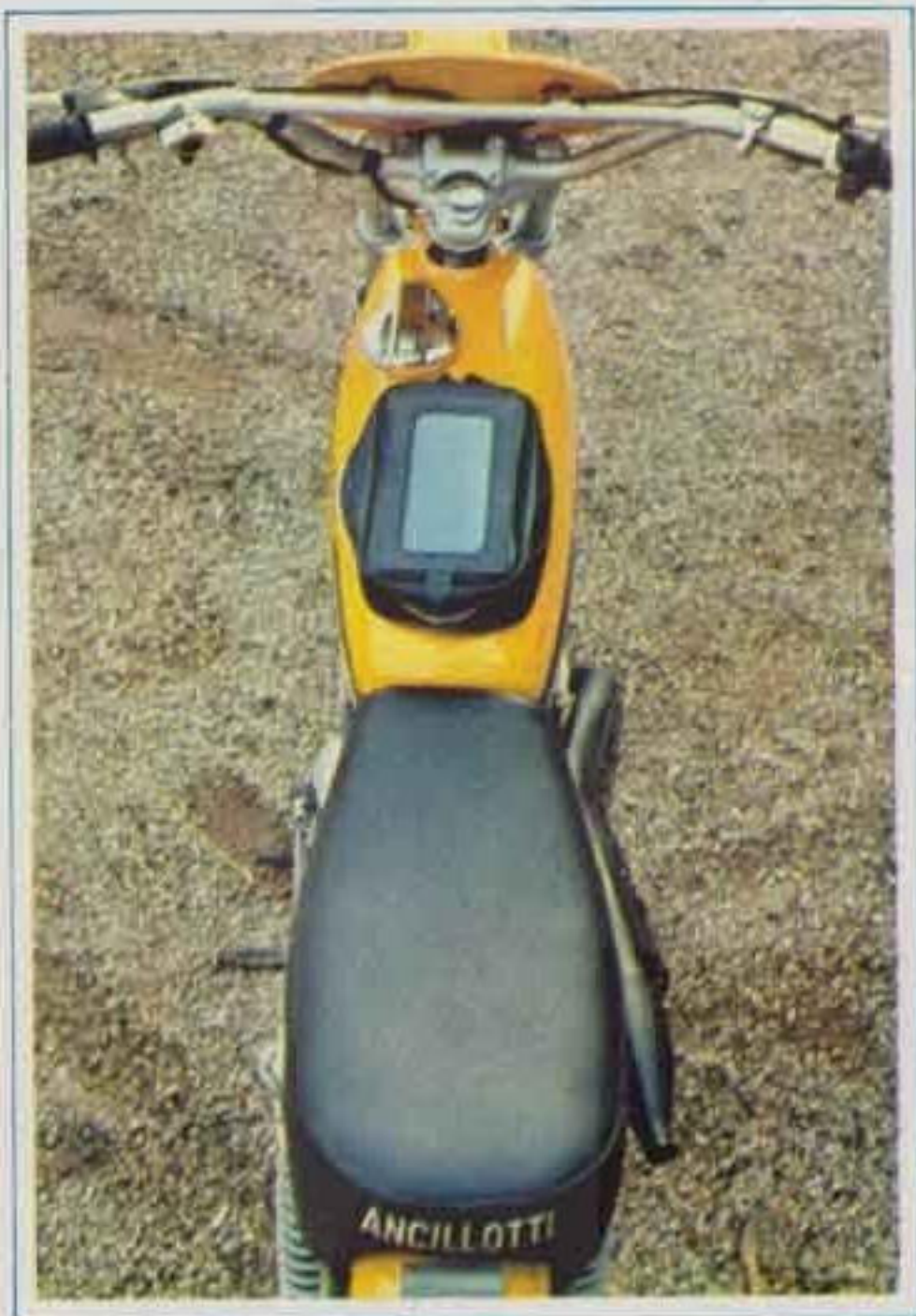
Trasferitasi recentemente nel nuovo e attrezzato stabilimento di Sambuca, una piccola località ad una ventina di chilometri da Firenze lungo la superstrada che conduce a Siena, l'Ancillotti ha incrementato il proprio potenziale produttivo senza tuttavia abbandonare quei metodi artigianali di accurata realizzazione che hanno reso famose le sue moto da fuoristrada in Italia e all'estero.

Lo « Scarab A » 50 regolarità, il modello di cui ci accingiamo a riportarvi le nostre impressioni di guida, non ha certo bisogno di lunghe presentazioni introduttive: è infatti il mezzo con cui il bergamasco Pietro Polini ha vinto nel 1972 il Campionato Italiano della specialità e la medaglia d'oro alla Sei Giorni Internazionale di Spindleruv Mlyn in Cecoslovacchia. Da sottolineare inoltre che quello ottenuto dall'Ancillotti con Polini all'« Olimpiade della moto » è il miglior risultato mai conse-

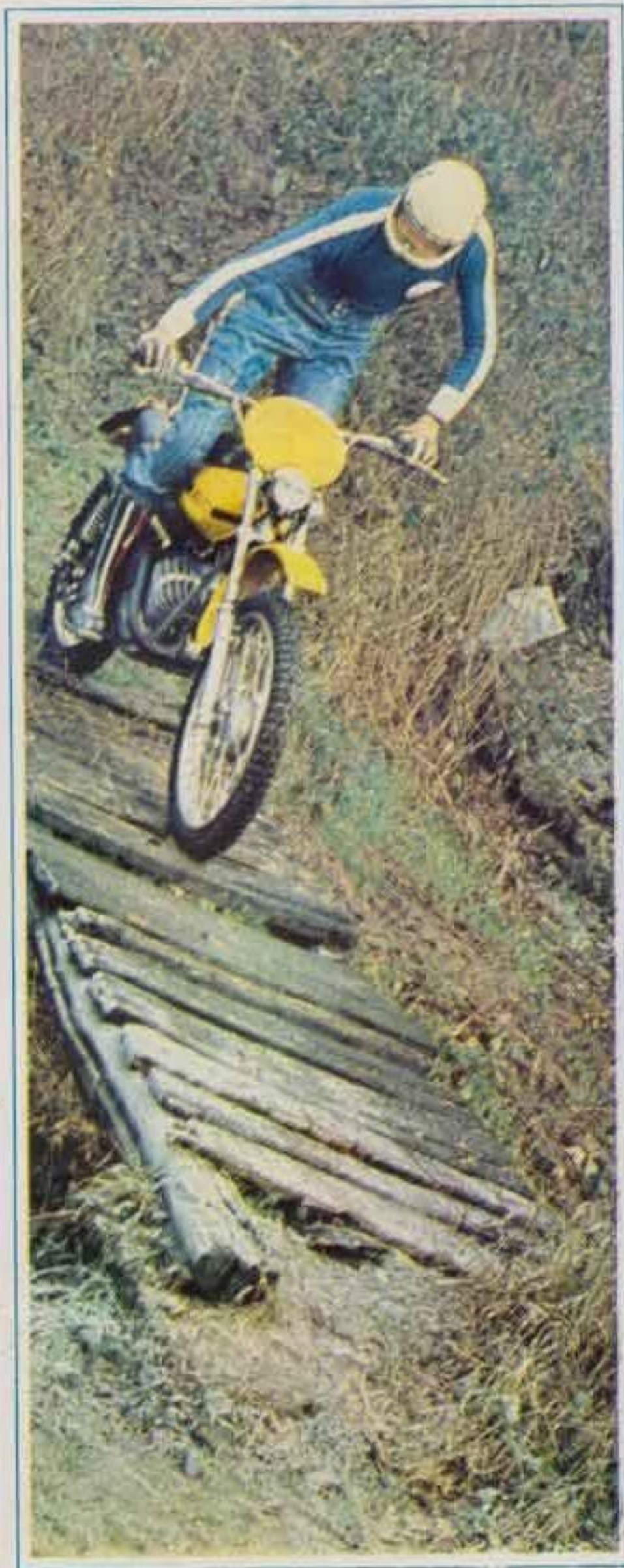
guito da una Casa italiana nella classe 50.

Date le sue caratteristiche tecnico-velocistiche nettamente superiori a quelle stabilite dalla vigente regolamentazione ciclomotoristica, la Ancillotti « Scarab A » 50 è stata da poco omologata come moto; essa comporterà così l'obbligo della immatricolazione e della patente di guida, ma almeno il conducente potrà circolare tranquillamente senza tema di contestazioni e di sequestri.

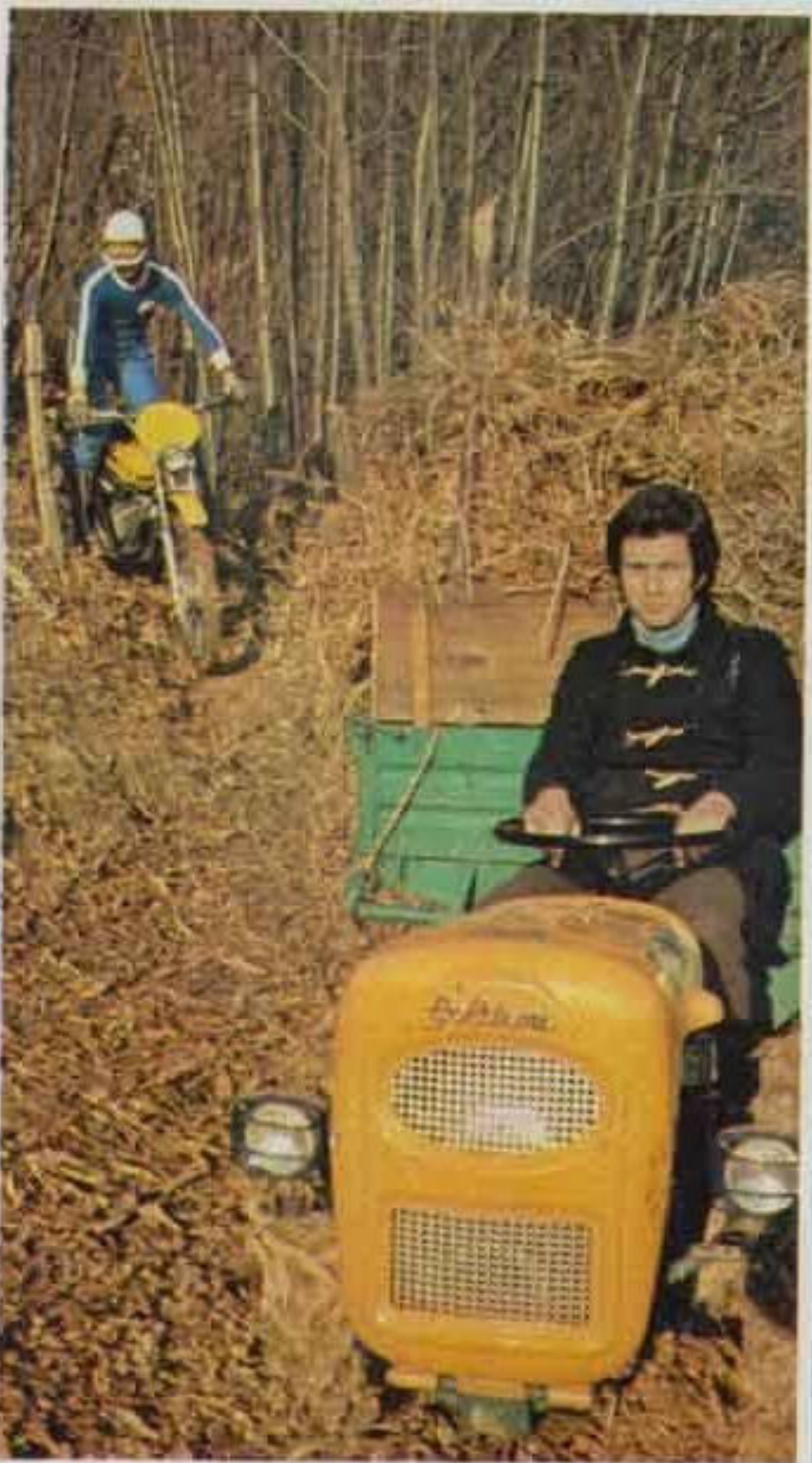
Gli unici a subire le conseguenze di questa lodevole decisione saranno i quattordicenni e i quindicenni che vedono così drasticamente compromesse per ora le loro aspirazioni « ancillottiane ». Speriamo tuttavia sia per loro motivo di consolazione, ricordare che l'Ancillotti ha in produzione anche due modelli di 50 cc regolarmente omologati come ciclomotori e che, avvalendosi di una base tecnico-estetica simile a quella dello



In questa e nella pagina accanto, due momenti della nostra prova e due particolari della brillante motoleggera fiorentina.



ANCILLOTTI "SCARAB A" 50





**E' CON NOI
IL CAMPIONE ITALIANO**

Il campione italiano delle 50 e « medaglia d'oro » alla Sei Giorni Pietro Polini ha preso parte alla fase conclusiva della nostra prova. Essa si è svolta nelle adiacenze di Alzano Lombardo (BG) dove Pietro Polini e i suoi due fratelli hanno la loro officina. Era presente anche il seniores di cross Giovanni Landi, che in una foto vediamo alla guida di un piccolo trattore. Nell'occasione Pietro Polini ci ha mostrato la nuova cassetta di aspirazione, da lui realizzata in collaborazione coi fratelli e di prossima adozione sulle Ancillotti « Scarab A ».

ANCILLOTTI "SCARAB A" 50



LASSU' SULLE MONTAGNE

Grazie alle sue doti di potenza e di leggerezza, la « Scarab A » si inerpica agevolmente sulle più ripide pendenze. Nel tondino, un passaggio del nostro collaudatore (sul ponticello) e di Pietro Polini (che con la sua macchina della Sei Giorni sceglie la strada meno agevole).

« Scarab A », adottano motori Beta quattro marce e Franco Morini cinque marce.

La Ancillotti « Scarab A », disponibile anche nella versione cross, può essere a sua volta equipaggiata con due diversi tipi di motore, sempre di produzione Sachs, differenti fra loro per numero dei rapporti del cambio, per potenza erogata ed altri particolari.

Oggetto della nostra prova è stata la versione più spinta, quella cioè dotata del nuovo motore Sachs 50 a corsa corta, cambio a sei rapporti ed accensione elettronica Motoplat, erogante ben 10 CV a 9.400 giri; questa è appunto, salvo alcune modifiche al filtro dell'aria e alla marmitta di scarico, la versione utilizzata dal bravo Polini per la sua brillante attività agonistica 1972.

Le modifiche a cui abbiamo accennato verranno in un prossimo futuro apportate anche alle Ancillotti « Scarab A » di normale produzione di serie destinate all'impiego sportivo nel settore regolaristico in mano ai conduttori privati.

Di linea sobria ed al tempo stesso elegante, la Ancillotti « Scarab A » manifesta subito, anche all'osservatore meno attento, le sue grandi doti di robustezza e funzionalità che la hanno giustamente resa famosa fra gli appassionati del fuoristrada.

Il telaio, realizzato in tubi d'acciaio trafilato, è un rassicurante doppia culla continua notevolmente rinforzata nei punti critici mediante la adozione di estesi « fazzoletti » d'irrigidimento.

Gli Ancillotti, padre e due figli, vanno inoltre fieri della priorità, coperta da brevetto, del montaggio in serie su di una moto italiana dei cuscinetti conici reggispira al canotto di sterzo e dei silent-block al perno del forcellone oscillante posteriore: due soluzioni di pregio riscontrabili solo in realizzazioni d'alto rango.

La posizione di guida risulta fra le più naturali e contribuisce notevolmente ad instaurare in breve tempo quella « comunicabilità » che è essenziale intercorra fra mezzo e pilota, specie nel caso di macchine da competizione.

Tutti i comandi sia manuali che... pedestri si trovano nella loro giusta posizione e vengono azionati senza il minimo sforzo con la massima naturalezza.

Ad essere pignoli va rilevato che le leve al manubrio, pur registrabili, con attacchi a bracciale e dotate di cappucci di protezione anti-infiltramento, non sono all'altezza delle caratteristiche di pregio (leggi anche « prezzo ») del mezzo; con un lieve supplemento si può però richiedere il montaggio delle note leve Magura che sono riportate anche nella lista degli optional. In tale lista figurano anche la borsetta e il « gonfleur » che si vedono sulle nostre foto.

La sella è ben raccordata al tondeggianti serbatoio e, se la borsetta per gli attrezzi fosse sistemata qualche centimetro più avanti, permetterebbe di assumere, quando se ne presenti la necessità, una posizione di guida avanzata di pretto stile crossistico.

Il telaio, che negli ultimi esemplari ha subito una leggera miglioramento dell'interasse mediante una più accentuata inclinazione della forcella, conferisce al mezzo una eccezionale tenuta di strada.

In curva si può inclinare fino a raggiungere limiti notevolissimi senza che il retrotreno dia segni di iniziare a derapare; solo su fondo un po' duro e sconnesso abbiamo avvertito una certa rigidità degli ammortizzatori posteriori Ceriani, dovuta molto probabilmente ad una eccessiva sezione del filo delle molle.

Gli Ancillotti ci hanno però assicurato che prenderanno in esame il piccolo inconveniente e che cercheranno di eliminarlo.

Sempre ottima invece come robustezza e funzionalità la forcella, una Ceriani teleidraulica a steli lunghi, che assorbe smorzandole tutte le più dure sollecitazioni della marcia fuoristradistica.

I freni, di cui quello posteriore comandato da bacchetta metallica, sono all'altezza di ogni situazione ed in alcuni casi fin troppo esuberanti.

Il cavalletto è centrale, altro pregio per una moto da regolarità, ed in



Un'ultima immagine del nostro collaudatore e del campione italiano delle 50 Pietro Polini durante le loro scorribande nei dintorni di Alzano Lombardo.

ANCILLOTTI "SCARAB A" 50



Nelle viste di fronte, da tergo e dall'alto, si notano la robusta forcella, gli ammortizzatori a molle completamente scoperte, la razionale conformazione del complesso di scarico, l'ampio sellone e la sagoma sporgente del « gonfleur ».



Il comando del gas, con l'uscita del cavo verso l'alto e protetto da un soffiato di gomma. Si vedono anche il manettino per lo starter, i registri per il cavo e, parzialmente aperto, il cappuccio di protezione.

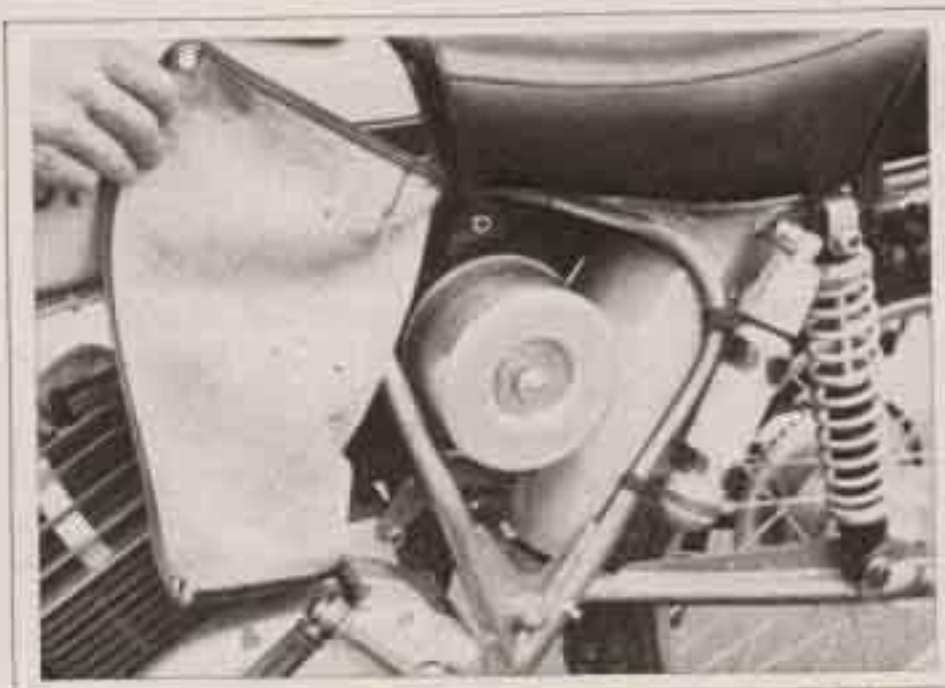


Il serbatoio è provvisto di due rubinetti, coi tubetti intercomunicanti, ed è montato elasticamente. Il tappo, degno di una grossa cilindrata, si apre comodamente a scatto e tiene bene. Previsti come si vede gli attacchi per l'eventuale applicazione dell'ammortizzatore di sterzo idraulico. Ottimo l'attacco per il parafrangente anteriore in fibra di vetro. Notare le estese squadrette di rinforzo per i tubi del telaio sotto il canotto di sterzo.

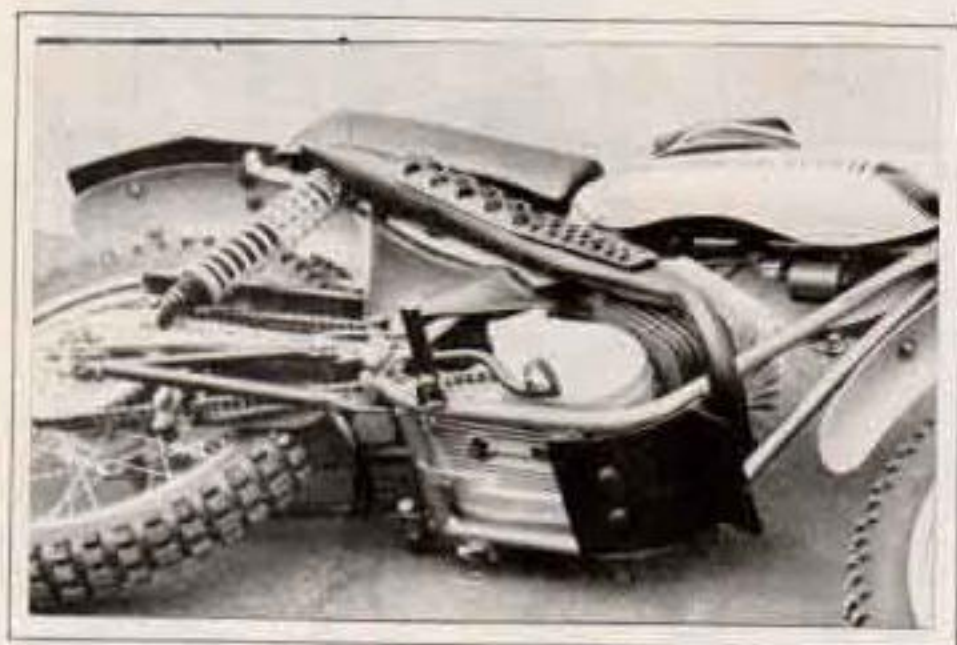
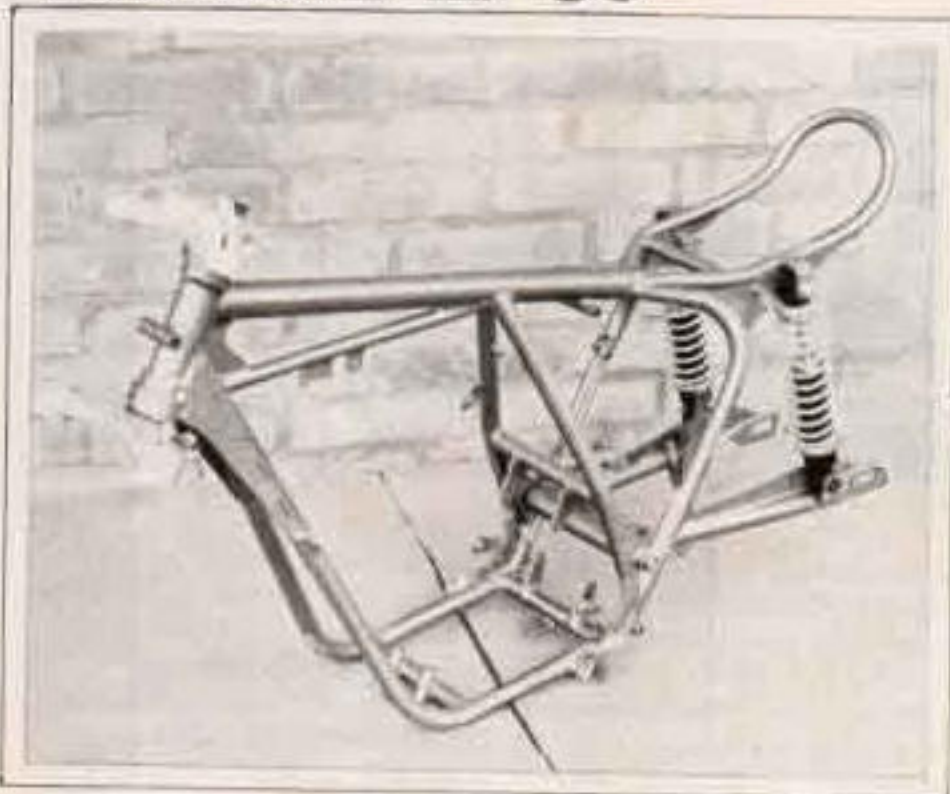


La borsetta per gli attrezzi è provvista di un « trasparente » superiore, con fissaggio a mezzo strisce di velcro, per togliere ed infilare rapidamente l'eventuale tabella di marcia.

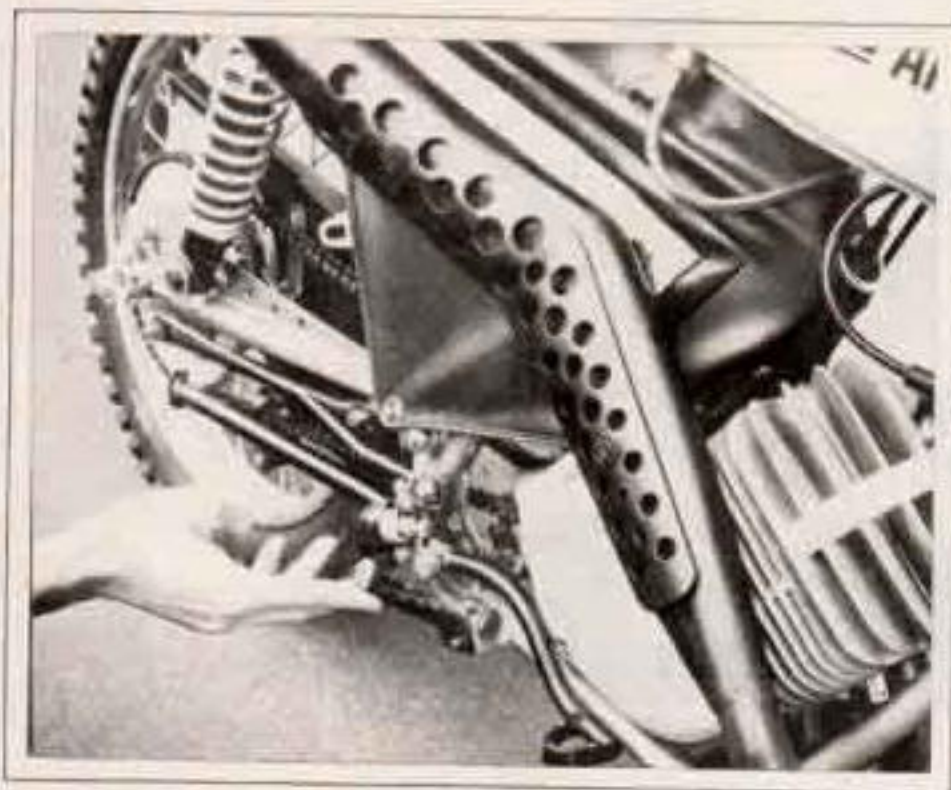
Il filtro d'aria a cartuccia di carta attualmente è contenuto in questa scatola metallica, facilmente apribile e protetta come si vede da un grembiuole impermeabile, ma quanto prima esso verrà sistemato ancor più razionalmente nella cassetta allestita dai fratelli Polini ed illustrata a pagina 121. La posizione del « gonfleur » non è molto razionale anche perché, a detta dei Polini, invita al furto mentre ci si fa spingere in salita.



ANCILLOTTI "SCARAB A" 50



Il robustissimo telaio e la schermatura in lamiera per il sottocarter e per evitare proiezioni di elementi nocivi sul cilindro.



Perfettamente sistemati i comandi a pedale e pieghevoli in senso obliquo le robuste pedane metalliche dotate di molla di richiamo.

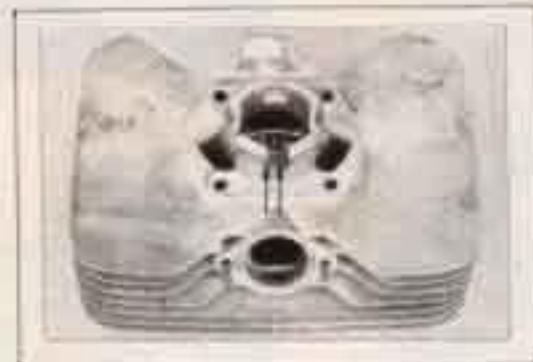
posizione di riposo non è eccessivamente esposto ad urtare contro le asperità del terreno; un po' troppo piccoli invece i « piedini » d'appoggio che sprofondano facilmente nel terreno cedevole.

E veniamo ora al motore, dimostratosi in possesso di una potenza considerevole e di una tenuta allo sforzo continuato veramente eccezionale; l'avviamento, sempre pronto a caldo, lo è un po' meno quando il

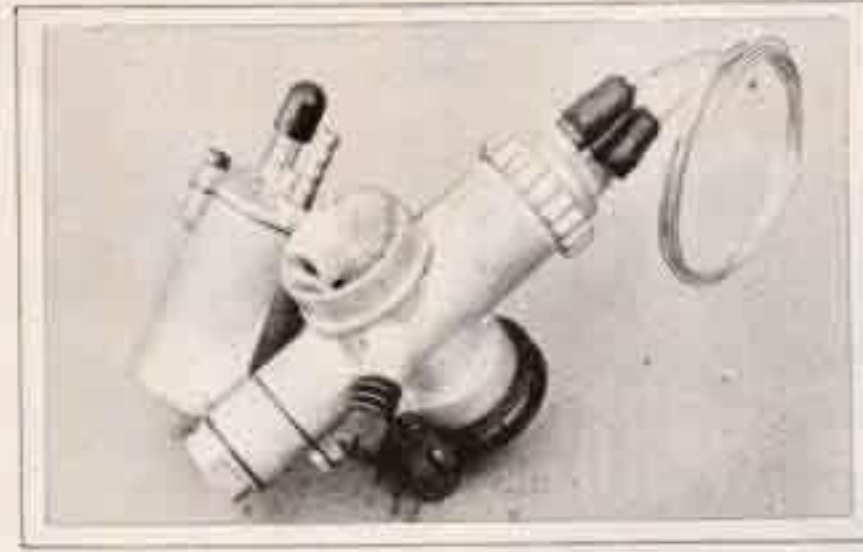
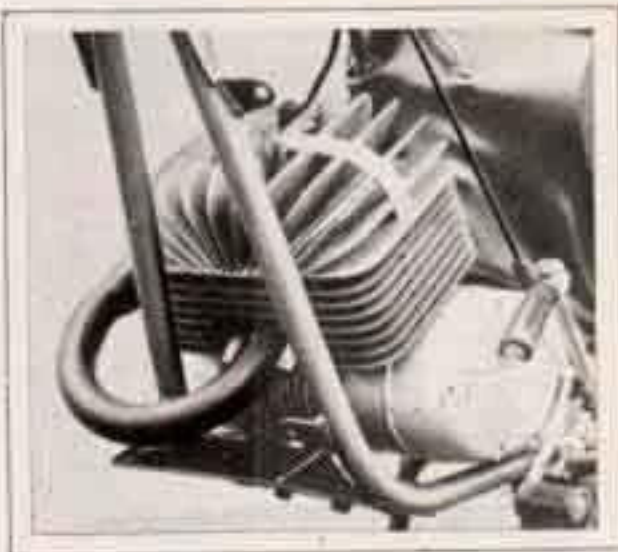
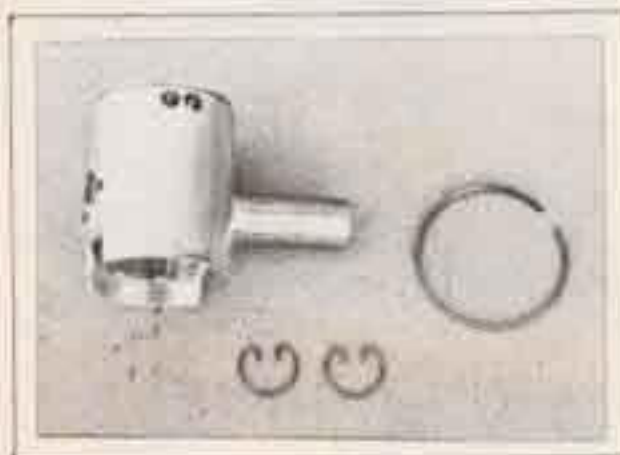
motore è freddo e richiede un po' di pratica onde non rischiare di ingolfarlo. La coppia è sì alta ma non esasperata e la guida risulta conseguentemente facile anche per i meno esperti; la marmitta, che in un prossimo futuro come abbiamo già detto verrà sostituita con un'altra realizzata da Polini, non ci è sembrata eccezionale come rendimento; pur essendo laterale rialzata non da eccessivo fastidio alla gamba del pilo-

ta, grazie alla sua conformazione, ma denuncia delle abbondanti perdite oleose dall'attacco del terminale. Questo difetto è però destinato a diminuire gradatamente fino a scomparire dopo un po' d'uso in quanto ci penseranno le inevitabili incrostazioni ad otturare le fessure di perdita.

Il cambio a sei rapporti si è dimostrato come funzionamento molto più preciso di quello a cinque mar-



Il motore e alcune tra le sue più interessanti particolarità come il cilindro coi travasi supplementari (indicati dalle frecce) in corrispondenza coi due fori sul pistone, l'accensione elettronica spagnola Motoplat e il carburatore Bing da 22 mm, con le viti di registro azionabili comodamente a mano.



ce; non è che ora sia un portento di perfezione, ma con l'introduzione di un rapporto in più e conseguente diminuzione della corsa della leva sono diminuite notevolmente le possibilità di sfollate.

Per quanto riguarda le prestazioni, precisiamo che col rapporto standard (14/52) si giunge rapidamente al «plafond» velocistico di 88-90 kmh; lo stesso rapporto consente di disimpegnarsi brillantemente anche nelle peggiori difficoltà fuori-stradi-

stiche. Se però qualcuno desidera affrontare gli ostacoli con un po' più di calma e accorcia i rapporti, applicando ad esempio un pignone da 13 denti oppure una corona da 54 denti, allora la velocità massima scende sugli 85 kmh.

Il consumo riscontrato, fattore questo di non grandissima importanza su di una moto da gara, si aggira normalmente sui 25 Km/litro e scende fino ad un massimo di 20 Km/li-

tro nelle più gravose condizioni di impiego.

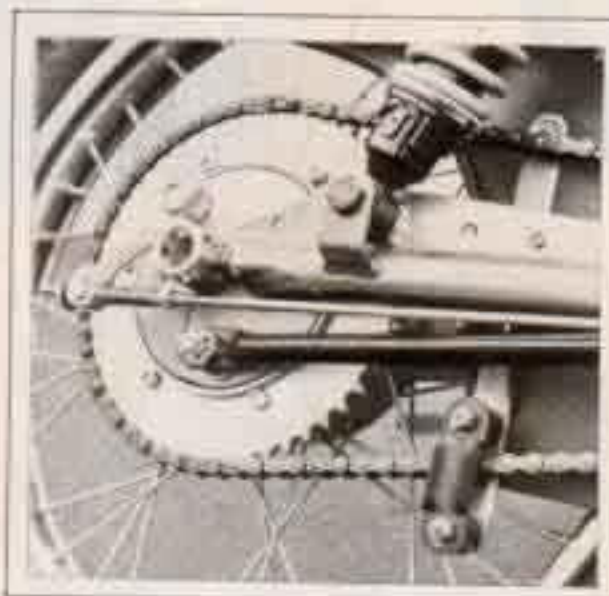
La Ancillotti «Scarab A» nella versione da noi provata viene a costare 480.000 lire f.f. esclusa l'I.V.A.; la versione a cinque marce, che con un supplemento di 20.000 lire può essere equipaggiata anch'essa con l'accensione elettronica Motoplat, è invece commercializzata a 380.000 lire sempre f.f. ed esclusa l'I.V.A.

M. V.

ANCILLOTTI "SCARAB A" 50



Anche l'avantreno è tutto all'insegna della robustezza. Le coperture sono le tedesche Metzeler.



Al retrotreno sono degni di nota l'esteso rinforzo al forcellone, gli attacchi scatolati per gli ammortizzatori, il cavalletto ben rialzato, l'esteso carter in lamiera con la cruna per la catena, il robusto e pratico sistema per effettuare rapidamente la registrazione della catena stessa. Il mozzo è scomponibile, per lasciare in sede catena e corona quando si smonta la ruota, e il portatarga è in gomma.



CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: Sachs monocilindrico due tempi, cilindro in lega leggera con canna cromata, distribuzione a tre luci, testa in lega leggera con alettatura a ventaglio; alesaggio e corsa mm. 38 x 44 = 49,87 cc.; rapporto di compressione 10:1; potenza CV 8,6 a 8.000 giri/1'.

ACCENSIONE: volano magnete Bosch con bobina A.T. esterna, anticipo accensione mm. 3 prima del P.M.S.; candela grado termico 200 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi mm. 0,5.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela di supercarburante al 5% di olio 2T; capacità serbatoio litri 7,5 di cui circa 1 litro di riserva.

LUBRIFICAZIONE: motore, miscela al 5% di olio 2T; cambio, frizione, e trasmissione primaria gr. 500 di olio Sachs SAE 80.

CARBURATORE: Bing con diffusore da \varnothing 19 mm, e filtro aria a cartuccia.

FRIZIONE: a dischi multipli in bagno d'olio.

CAMBIO: in cascata con ingranaggi sempre in presa. Cinque rapporti comandati con pedale a leva singola sul lato sinistro; rapporti interni: 4,8 in prima, 2,73 in seconda, 1,947 in terza, 1,5 in quarta e 1,39 in quinta.

TRASMISSIONI: primaria ad ingranaggi elicoidali sul lato sinistro; secondaria a catena 1/2 x 1/4 sul lato destro con pignone uscita cambio da 14 denti e corona posteriore da 52 denti.

TELAIO: a doppia culla chiusa in tubi d'acciaio.

SOSPENSIONI: Ceriani competizione; forcella anteriore teleidraulica con steli lunghi da \varnothing 30 mm, contenenti ciascuno 120 cc. d'olio idraulico SAE 20. Forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori regolabili su tre posizioni.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio rinforzato Airon Sport; pneumatici artigianali Metzeler 2,50 x 21 ant. e 3,00 x 18 post.; pressioni di gonfiaggio atm. 1,1 ant. e 1,2 post.

FRENI: Grineca in lega leggera con assi su cuscinetti; ant. \varnothing 135 mm. e post. \varnothing 125 mm.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m. 1,94; interasse m. 1,28; larghezza manubrio m. 0,80; altezza massima m. 1,06; altezza sella m. 0,80; altezza pedane m. 0,31; altezza minima da terra m. 0,28; peso Kg. 68.

Il modello speciale presenta queste varianti:

MOTORE: nuovo Sachs corsa corta con travasi supplementari; alesaggio mm. 40 e corsa mm. 39,7; rapporto di compressione 13,5:1; potenza CV 10 a 9.400 giri/1'.

ACCENSIONE: elettronica Motoplat 6V - 35W; candela Bosch passo corto gradazione termica 290; distanza fra gli elettrodi mm. 0,4; anticipo accensione mm. 2,2 prima del P.M.S.

CARBURATORE: Bing con diffusore \varnothing 22 mm, e filtro aria a cartuccia realizzato dalla Ancillotti.

CAMBIO: a sei rapporti.