

# ANCILLOTTI "SCARAB-C" 125

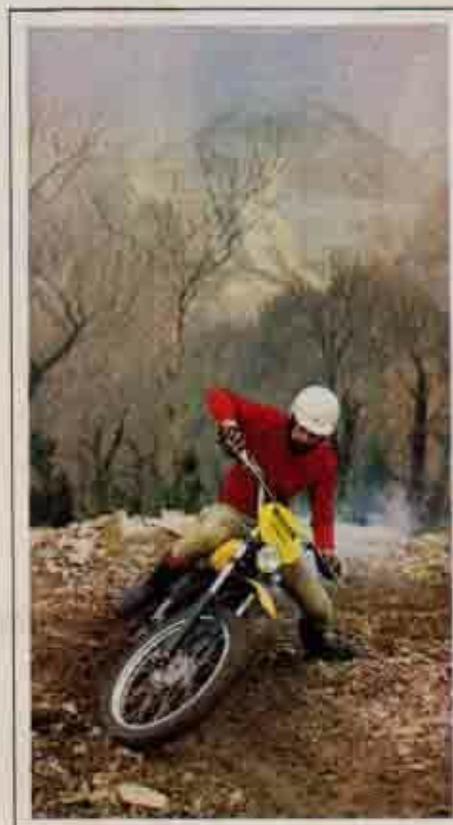
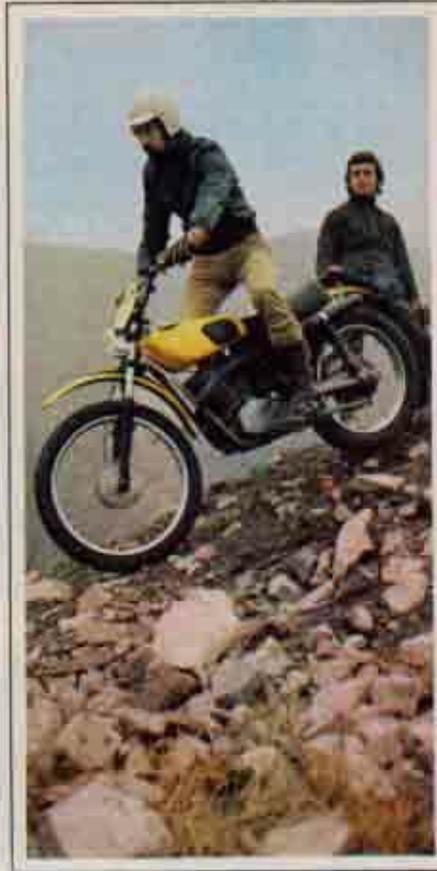


*E' frutto della lunga e brillante attività agonistica svolta da tempo dalle belle moto fiorentine. Dotata di un telaio realizzato dagli stessi Ancillotti e del motore Sachs sei marce elaborato sempre dagli Ancillotti, vanta doti di robustezza, leggerezza ed elevate prestazioni.*

## IN MONTAGNA E IN VALLE

*In questa e nella pagina a fianco, alcune immagini della nostra prova, svoltasi nella bergamasca, sulle alture di Nembro e lungo il letto del fiume Serio. Vi ha partecipato, dando anche una mano per la messa a punto, il campione nazionale della regolarità classe 50 Pietro Polini che la prossima stagione gareggerà con l'Ancillotti 50. Polini ci ha fatto provare, come si vede da alcune foto, anche la sua nuova cavalcatura.*

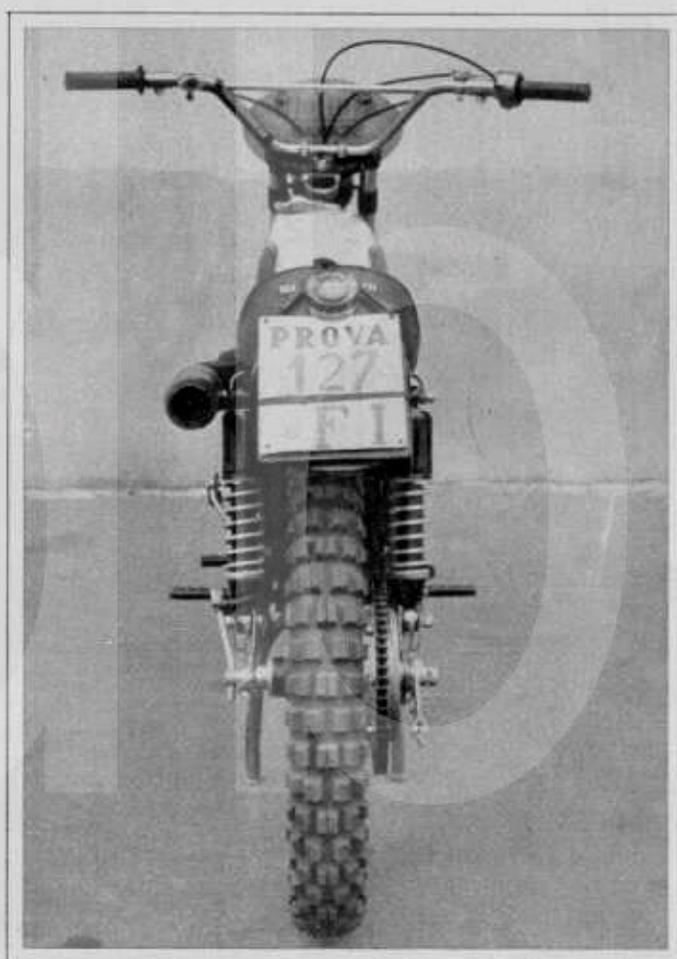
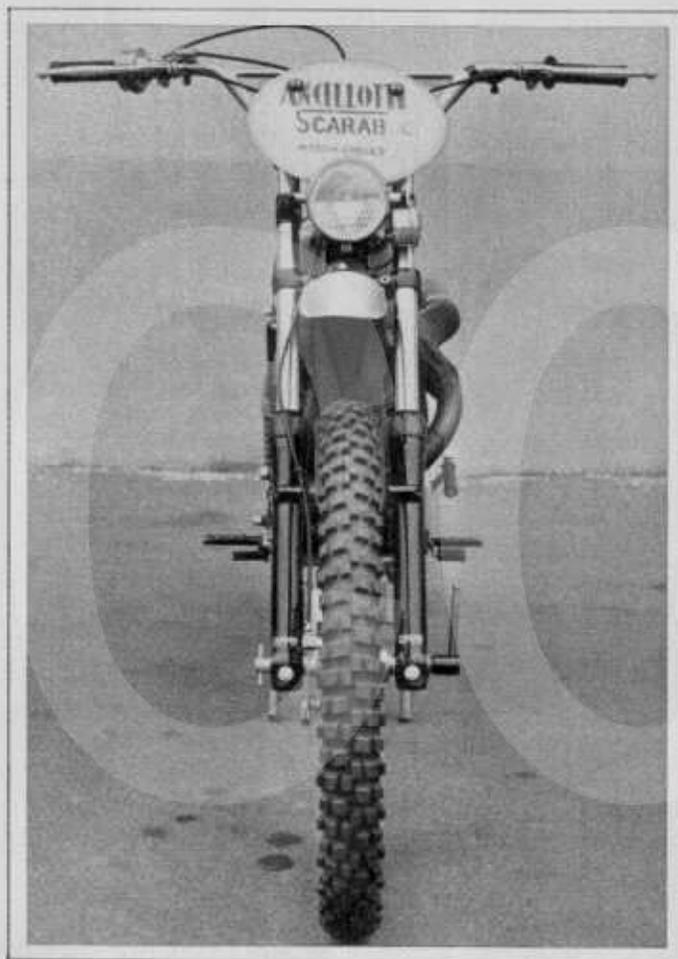




**ANCILLOTTI  
"SCARAB-C" 125**



*Nella pagina accanto, alcune fotocolor che mettono in risalto la linea robusta e funzionale della Ancillotti « Scarab-C » 125. Interessante la vista dall'alto, soprattutto per la conformazione del serbatoio e del complesso di scarico. Qui accanto, un'altra prospettiva del serbatoio, sul quale sono riportati quattro attacchi filettati per fissarvi la borsetta dei ferri.*



*Osservando la moto di fronte e da tergo si notano la robusta forcella con la ruota da 21", la sporgenza un po' eccessiva delle pedane e la sagoma della camera d'espansione fatta per non intralciare la guida. Molto relativa la protezione dal calore offerta alla leggerissima rete metallica applicata sulla marmitta.*

**Q**uello delle elaborazioni e delle preparazioni di moto è sempre stato il pallino di famiglia in casa Ancillotti: a cominciare dal padre Gualtiero, che fin dai ruggenti anni venti era ritenuto un mago nella messa a punto delle grosse bicilindriche americane, per giungere ai figli Piero e Alberto, che si fecero conoscere elaborando i motori della Lambretta fino ad ottenerne prestazioni sbalorditive.

Poi esplose la mania del «fuoristrada» e così anche gli Ancillotti cominciarono a specializzarsi nel campo delle ruote artigliate concen-

trando dapprima ogni sforzo sulle macchine da cross per estendere in seguito il campo d'azione anche alla regolarità.

Nel frattempo, dalla pura e semplice preparazione del motore, avevano cominciato a fabbricare anche telai, serbatoi, parafanghi e varie parti speciali fino a divenire dei veri e propri costruttori sotto il marchio «Scarab» ormai presente con successo su tutte le piste e i percorsi del fuoristrada agonistico.

Per ricordare i più recenti allori conquistati dalle Ancillotti citeremo le 83 vittorie conseguite nella sola

stagione '71 e l'aggiudicazione dei primi tre posti nel Trofeo Nazionale cadetti motocross, classe 125.

Oggi vi presentiamo il più recente modello della Ancillotti, la «Scarab-C» 125 da regolarità, costruita espressamente per le competizioni e dotata di quel signor motore che è il Sachs a sei marce, ritoccato e messo a punto dagli stessi Ancillotti.

Si tratta di una macchina ben preparata e per averne la conferma basta un'occhiata ai punti nevalgici del telaio, al forcellone posteriore montato su silentbloc, al reparto sospensioni marcato Ceriani, ai parti-

**ANCILLOTTI**  
**"SCARAB-C" 125**

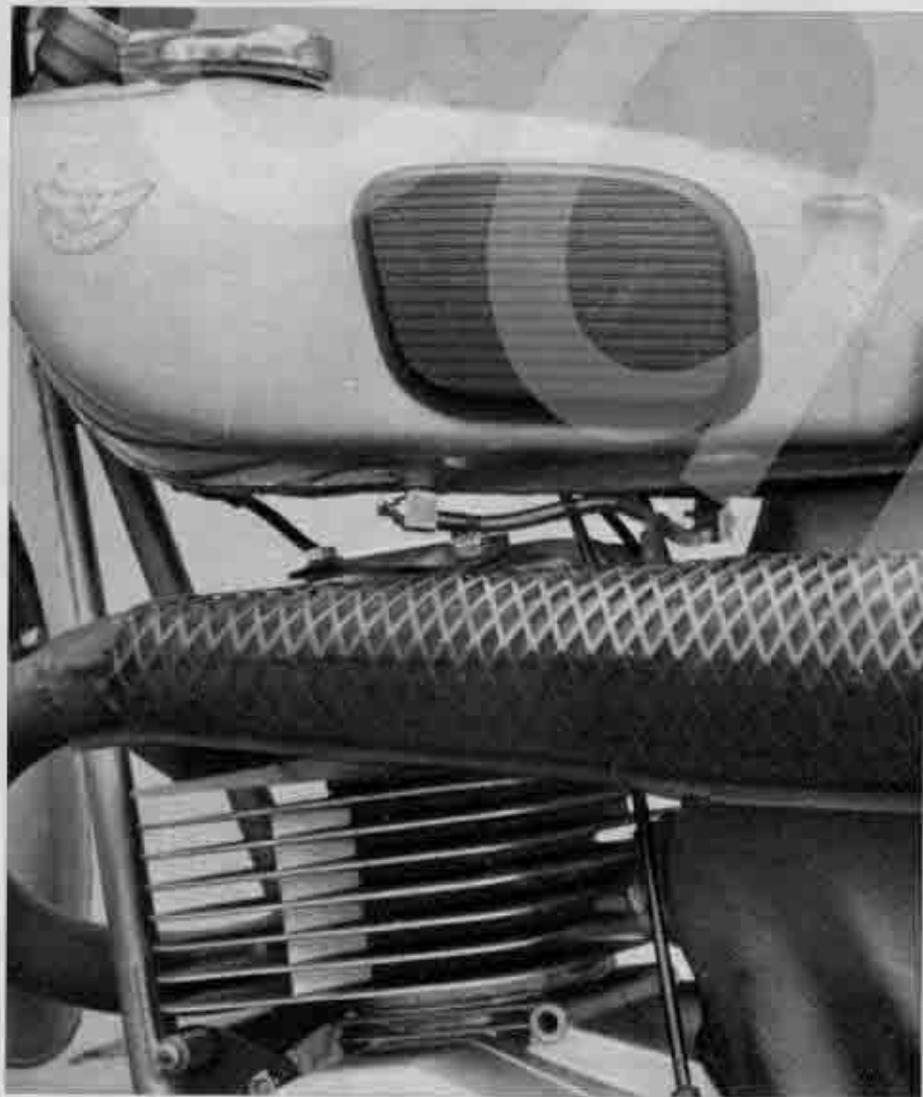


*I comandi al manubrio non rappresentano esattamente il meglio che si possa pretendere da una moto che costa più di mezzo milione; leve non perfettamente anatomiche, comando del gas troppo duro, snodi e tendicavi senza alcun riparo. Il manettino supplementare comanda il parzializzatore dell'aria per arricchire la miscela.*

*Il bocchettone è spostato a sinistra per agevolare il controllo del livello nel serbatoio; il tappo a scatto è dotato di un bordino per impedire il trasudamento, mentre il foro di rifornimento è di dimensioni molto limitate.*

*Il serbatoio di forma insolita, per una moto da regolarità, è dotato di due rubinetti; quello di sinistra, piccolissimo e molto vicino alla marmitta, è poco agevole da azionare. Le ginocchiere in gomma sono semplicemente incollate. L'alettatura del cilindro è raccordata da un deflettore che indirizza la corrente d'aria verso la parte posteriore.*

colari delle finiture, alle protezioni, ai rinforzi ed all'assetto generale: tutta roba solida e ben disposta. Con tutto questo il peso è abbastanza contenuto (92 chili), ma l'impressione di leggerezza che si ha guidando la « Scarab-C » proviene soprattutto dalla insolita collocazione del motore in posizione rialzata ed arretrata e dall'assetto di guida piuttosto « all'indietro »; ne risulta una guida particolarmente leggera allo sterzo che se può essere apprezzata dai professionisti, può d'altra parte provocare qualche imbarazzo ai dilettanti.

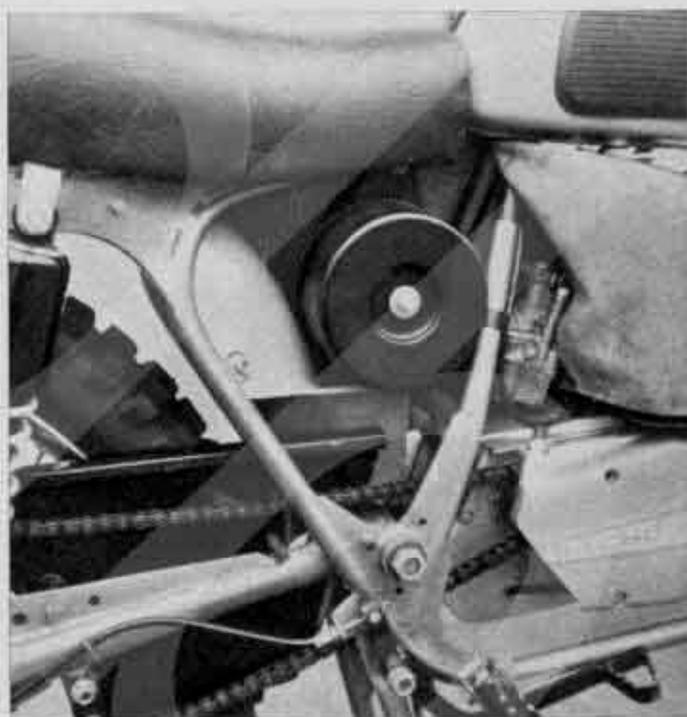




*I parafanghi sono in fibra di vetro telata per la migliore resistenza. Il canotto di sterzo è articolato su una coppia di cuscinetti a rulli conici che presentano maggior durata e richiedono minor manutenzione*



*Sollevato il grembiule impermeabile dal lato destro si accede al carburatore ed alla scatola del filtro dell'aria a cartuccia di tipo automobilistico. Notare la protettività del parafango.*



Per non rendere precaria la stabilità dell'avantreno così alleggerito si è provveduto ad inclinare la forcella fino a 30° in modo da ottenere l'avancorsa più favorevole; in velocità ed in ripresa si avverte comunque una certa tendenza al sollevamento della ruota anteriore ed ancor di più sulle ondulazioni e in salita dove per impennare la moto è sufficiente aprire un poco il gas.

Nelle curve veloci occorre avere ben saldo il manubrio perchè questo

« sente » le irregolarità del terreno (in tali frangenti un buon ammortizzatore di sterzo si rivelerebbe molto utile), mentre nelle curve più acute sarebbe opportuno disporre di un maggior angolo di sterzo.

L'ottimo telaio ci è sembrato un « duro » del fuoristrada mentre più tenere si sono rivelate le sospensioni (specialmente gli ammortizzatori), molto morbide sullo sterrato, ma troppo cedevoli per i percorsi più accidentati.

Della validità del motore Sachs, specialmente nella più recente versione con cambio a sei rapporti, si è più volte parlato in queste pagine per il fatto che numerosissimi costruttori l'hanno scelto per equipaggiare i loro più agguerriti modelli.

In questo caso gli Ancillotti hanno trasferito al gruppo motore originale il frutto delle loro pluriennali esperienze duetempistiche apportando quelle modifiche che potessero rendere le curve di coppia e potenza

## ANCILLOTTI "SCARAB-C" 125



*In evidenza il disegno del telaio, nitido, solido, compatto e ben rinforzato nei punti più delicati; il forcellone oscillante posteriore lavora su silentbloc che conferiscono elasticità e durata all'articolazione. Data la sua notevole altezza da terra, inferiormente la culla presenta soltanto un traversino di riparo. Notare anche l'allettatura del carter.*



*I comandi a pedale sono tutti ben disposti e facilmente azionabili. Qui vediamo la leva che comanda il freno posteriore tramite un cavo flessibile dotato di registro.*



più adatte al peso ed all'assetto della loro nuova macchina.

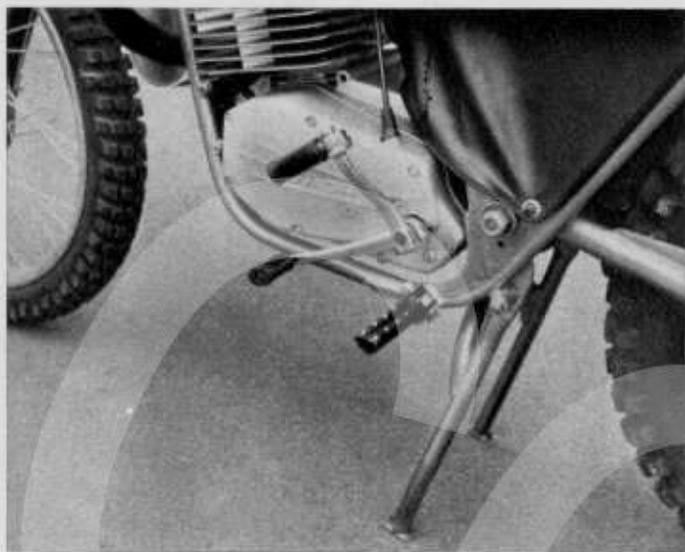
Ritoccato il profilo delle luci di alimentazione e di travaso per migliorare il riempimento e corretta la posizione della luce di scarico per anticiparne la fase, si è potuto montare un carburatore da 27 mm (in luogo dell'originale da 26) equipaggiandolo con un buon filtro a cartuccia di bassa impedenza; anche la camera d'espansione silenziata con terminale smontabile è stata progettata

e costruita in funzione del migliorato rendimento.

In definitiva, dopo aver constatato il temperamento battagliero, ma non intrattabile, ed il discreto tiro di questo nuovo modello, ci è sembrato che la "manipolazione" fiorentina abbia conferito al Sachs più elasticità che potenza, il che ha contribuito a rendere quasi esuberante il cambio multifrazionato i cui sei rapporti ricoprono largamente ogni possibile necessità di impiego.

Il modello della nostra prova era equipaggiato con un pignone d'uscita cambio da 14 denti ed una corona posteriore da 55 denti che costituiscono il rapporto standard con cui la moto viene fornita; così equipaggiata l'Ancillotti 125 raggiunge i 110 Km/h, ma è possibile scegliere il rapporto più adatto al percorso di gara usufruendo anche di un pignone da 13 denti e di una gamma di corone che vanno da 50 a 70 denti.

Sempre preciso e silenzioso, il se-



*Il pedale del cambio e la leva della messa in moto, posti sulla sinistra. La prima è in basso, l'escursione d'innesto limitata.*



*Il gruppo dell'avantreno con la forcella Ceriani, il cerchio in acciaio rinforzato, il pneumatico artigliato Continental e il mozzo in lega leggera a tamburo centrale.*

*Il cavalletto centrale è robusto e ben piazzato, ma i suoi piedini sono troppo esigui per non sprofondare nel terreno soffice.*

lettore ha una corsa abbastanza breve e non fallisce un colpo.

Decisa come poche volte abbiamo provato, la frizione innesta in modo piuttosto brusco, ma è assolutamente refrattaria al surriscaldamento o all'incollaggio.

Nel complesso il motore è sufficientemente silenzioso dal lato meccanico, mentre qualche risonanza proviene dall'alettatura della testa, oltre alla vivacità dello scarico; sempre prontissimo e facile l'avviamento

malgrado la breve escursione della leva e la sua forte resistenza.

Ci è sembrato che la « Scarab-C » non prediliga l'elemento liquido, visti gli scoppiettanti effetti sulla candela e le conseguenze poco piacevoli per i freni che, dopo un paio di guadi in una spanna d'acqua, hanno stentato parecchio a ritrovare la forma migliore. A secco invece sono abbastanza fidati, anche se per il posteriore avremmo preferito il comando a bacchetta metallica anziché

a cavo flessibile.

Il prezzo di questa novità fiorentina è stato fissato in 525.000 lire f.f. La « Scarab-C » è già stata regolarmente omologata dall'Ispettorato della Motorizzazione e le consegne iniziano questo stesso mese.

La gamma delle moto da regolarità disponibili sul nostro mercato si è così ampliata di una nuova « unità » che avrà modo di mostrare le sue virtù nelle numerose competizioni della prossima stagione.

**Valerio Ticozzi-Valerio**

## ANCILLOTTI "SCARAB-C" 125



*Il mozzo posteriore con il freno a tamburo laterale che porta la corona consente una facile rimozione della ruota in caso di foratura. Si notano anche il largo carter copricatena e la cruna inferiore che guida la catena stessa. In questo caso per la copertura è stata data la preferenza alla Metzeler.*



*Le due belle inquadrature del motore Sachs 125 mostrano le dimensioni notevoli della testa « panoramica » e del cilindro in lega leggera. Un piccolo riparo anteriore protegge il carter ed il cilindro dalle proiezioni di fango.*

## CARATTERISTICHE TECNICHE

**MOTORE:** Sachs monocilindrico a due tempi, distribuzione classica a tre serie di luci, cilindro in lega leggera con canna in ghisa, teste in lega leggera, alesaggio e corsa 54 x 54 = 123 cc, rapporto di compressione 10,5 : 1, potenza massima 18,5 CV DIN a 8600 giri/1'.

**ACCENSIONE:** volano magnete 6 V, anticipo 30 mm prima PMS misurati sulla periferia del volano; distanza fra i contatti del rottore 0,4 + 0,5 mm. Candela 260 + 270 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi 0,7 mm.

**ALIMENTAZIONE:** a caduta, miscela di supercarburante al 5% di olio, capacità del serbatoio l. 8 di cui l. 2 di riserva.

**LUBRIFICAZIONE:** miscela di supercarburante al 5%; kg 0,800 di olio SAE 40 per trasmissione primaria, frizione e cambio.

**CARBURATORE:** Bing Ø 27 mm getto max 140, getto min 50, spillo conico fissato alla 3ª tacca, filtro dell'aria a cartuccia di carta.

**CAMBIO:** in blocco a sei rapporti, comandato da pedale a leva singola sulla sinistra; rapporti interni 4,60 in prima; 2,93 in seconda; 2,16 in terza; 1,71 in quarta; 1,43 in quinta; 1,24 in sesta.

**TRASMISSIONI:** primaria ad ingranaggi elicoidali; rapporti 65/31 = 2,10; secondaria a catena 1/2 x 5/16", rapporto 55/14 = 3,93. Rapporti totali di trasmissione 37,95 in prima; 24,15 in seconda; 17,80 in terza; 14,20 in quarta; 11,80 in quinta; 10,23 in sesta.

**FRIZIONE:** a dischi multipli in bagno d'olio.

**SOSPENSIONI:** anter. forcella Ceriani, 140 gr olio SAE 10 in ogni stelo; post. ammortizzatori Ceriani regolabili su 3 posizioni.

**FRENI:** ant. a tamburo centrale, dimensioni utili 135 x 30; post. a tamburo laterale, dimens. utili 160 x 30.

**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio rinforzati 1,5 x 21 ant. 1,5 x 18 post.; pneumatici 2,50 x 2,75 x 21 ant. e 3,50 x 18 post., pressioni di gonfiaggio 1,2 atm. ant. e 1,4 atm. post.

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza m 2,06; interasse m 1,320; larghezza manubrio m 0,840; altezza massima m 1,100; altezza sella m 0,770; altezza min. da terra m 0,260. Peso kg 92.

