

Impressioni di guida



# ANCILLOTTI SCARAB-C 125





In queste pagine alcune inquadrature della Ancillotti 125, messa a disposizione del concessionario bergamasco Polini. Come è qui testimoniato, abbiamo messo a dura prova la solidità della parte ciclistica.

La nuova « regolarità » fiorentina è dotata del motore Sachs GS elaborato soprattutto per ottenere un incremento della coppia e completata dall'ottimo telaio, costruito dagli stessi fratelli Ancillotti. Riuscita l'estetica, che deriva dal plurivittorioso modello da cross. Comandi Magura, mozzi conici Grimeca, sospensioni anteriori e posteriori Ceriani, completano la Scarab-C che ha nella stabilità e nelle prestazioni del suo motore i pregi più evidenti e apprezzabili.





# ANCILLOTTI SCARAB-C 125

di Paolo Magri

**I**l marchio dei fiorentini Ancillotti è ormai tanto noto da rendere inutile ricordare qui le elaborazioni sulle vetuste Harley Davidson del dopo-guerra o quelle delle più recenti Lambrette tipo-dragster. Sono fatti che tutti conoscono, come del resto nessuno ignora che, finita l'epoca del motociclismo eroico e d'élite, gli Ancillotti si sono gettati a corpo morto nel settore del fuoristrada cavandosi delle belle soddisfazioni commerciali ed agonistiche. Sarebbe uno sbaglio, tuttavia, considerare gli Ancillotti soltanto come preparatori o come assemblatori; essi non si limitano infatti ad accoppiare unicamente pezzi già esistenti sul mercato, ma costruiscono personalmente i telai oltre ai serbatoi, parafranghi ed altre parti speciali. La nuova 125 da regolarità, presentata alla fine dello scorso anno in occasione del Salone di Milano, è una vera moto da competizione costruita con i criteri tipici degli Ancillotti: una produzione di serie con una cura ancora artigianale.

## Estetica e finiture

L'Ancillotti 125 presenta un'estetica assai personale. Il serbatoio abbastanza piccolo di forma sfuggente, conferisce alla motocicletta una linea profondamente corsaioia che deriva anche dal fatto che questa versione da regolarità discende direttamente dal notissimo « cross » protagonista di tante vittorie. I parafranghi seguono la moda attuale che li vuole avvolgenti sulle moto da fuoristrada; sono di materiale indistruttibile.

La creazione fiorentina si presenta abbastanza curata nei particolari: la bulloneria ad esempio è del tipo autobloccante, per meglio resistere alle vibrazioni. Sempre in tema di vibrazioni abbiamo notato con piacere la tendenza a minimizzarle mediante l'abbondante uso di ranelle di gomma.

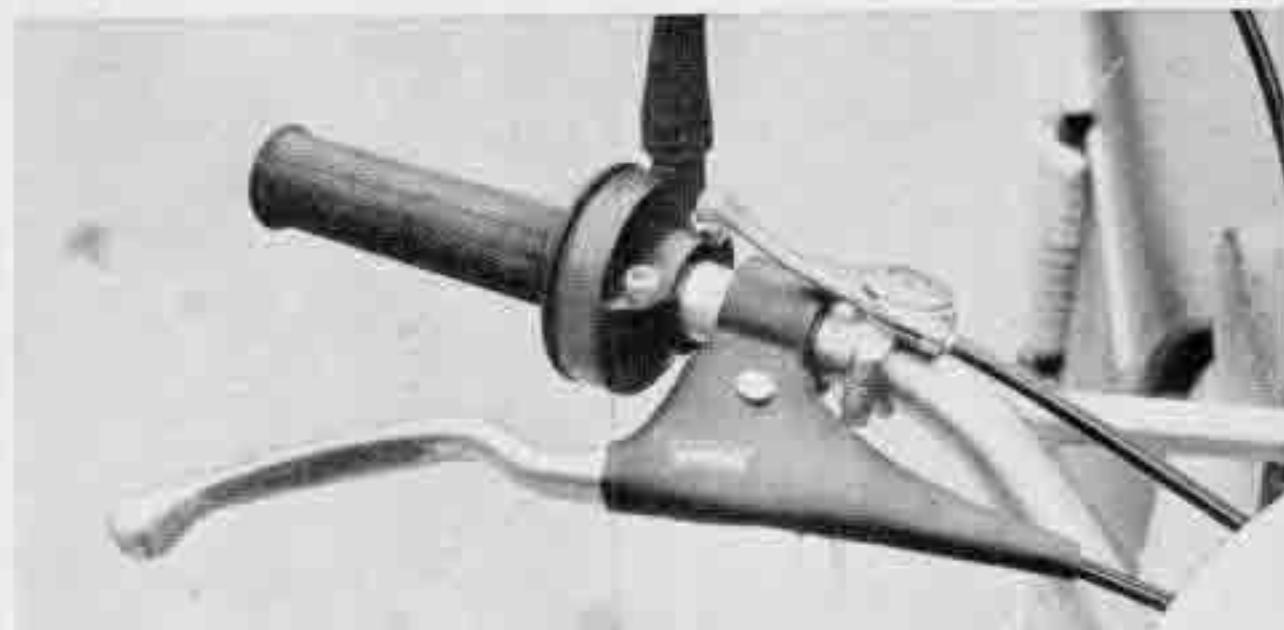
## Comandi

I comandi del manubrio sono i famosissimi Magura, ottimi per qualità, funzionalità e robustezza.

I comandi a pedale sono all'altezza della situazione; abbiamo apprezzato par-



*Il cannotto dello sterzo è articolato su una coppia di cuscinetti a rulli conici (brevetto Ancillotti), il che garantisce maggiore durata del complesso e riduce la manutenzione. Qui si nota l'attacco del parafranghi sulla piastra inferiore della forcella ed il piccolo serbatoio « crossistico ».*



*I comandi manuali, marchiati Magura, sono quanto di meglio si possa desiderare su una moto da fuoristrada: leva anatomica con cappuccio di protezione, comando gas ad apertura rapida ed uscita superiore per non intralciare. Il manettino è quello dello starter.*

# ANCILLOTTI SCARAB-C 125

ticolarmente la vasta superficie di appoggio del pedale del freno. Buona la presa sulla leva del cambio anche nelle peggiori condizioni grazie all'impiego di un gommino.

## Motore

Il propulsore è il notissimo Sachs GS di cui ormai tutti gli appassionati conoscono pregi e difetti. In questa « versione Ancillotti » (giacché ognuno ha una sua ricetta per migliorarne le prestazioni) abbiamo riscontrato una coppia particolarmente favorevole che facilita non poco il compito del pilota nelle cattive condizioni del terreno. La potenza massima è di tutto rispetto e con queste premesse accelerazione e spunto non possono che essere buoni. Nonostante il carburatore da 28 mm non abbiamo notato ingolfamenti di sorta: il « passaggio » è limpido e non si avvertono buchi di carburazione.

## Frizione e cambio

La frizione è senz'altro buona, resistente ai maltrattamenti; denuncia però un difetto: se viene sollecitata allo spasimo si gonfia, diventa dura da azionare e non stacca. Basta però lasciarla raffreddare un poco e tutto torna normale. Il cambio invece è il Sachs con i ben noti difetti; innanzitutto l'esperienza ci ha insegnato che è delicato soprattutto nel preselettore; attenzione quindi ai colpi nella leva in quanto si trasmettono al preselettore con il bel risultato di far « sparire » qualche marcia.

Oltretutto è assai facile sfollare, in quanto il meccanismo del selettore non è dei più precisi. Tutto sommato però è questione di abitudine, visto che molti lo usano senza inconvenienti.

## Stabilità

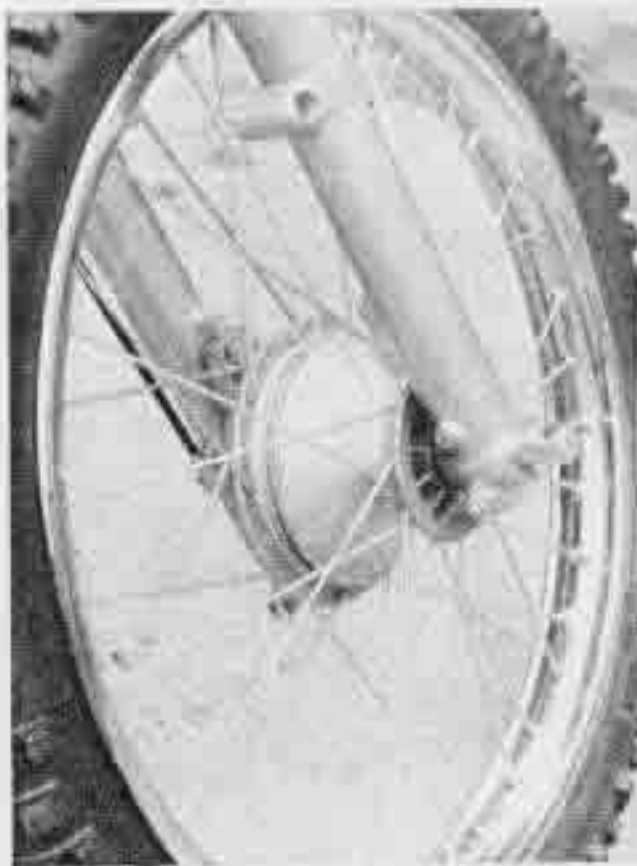
La stabilità è uno dei « pezzi forti » della nostra moto. Il telaio è stato studiato, collaudato, sperimentato sui campi di gara. E' quanto di meglio ci si possa attendere da una 125 da fuoristrada.

C'è da dire piuttosto che la distribuzione dei pesi è studiata in modo da gravare soprattutto sulla ruota posteriore: si ottiene così un tipo di guida tipicamente crossistico, la motocicletta cioè tende ad impennarsi non appena il pilota lo desidera, e talvolta anche quando non lo desidera. Questo è un tipo di guida

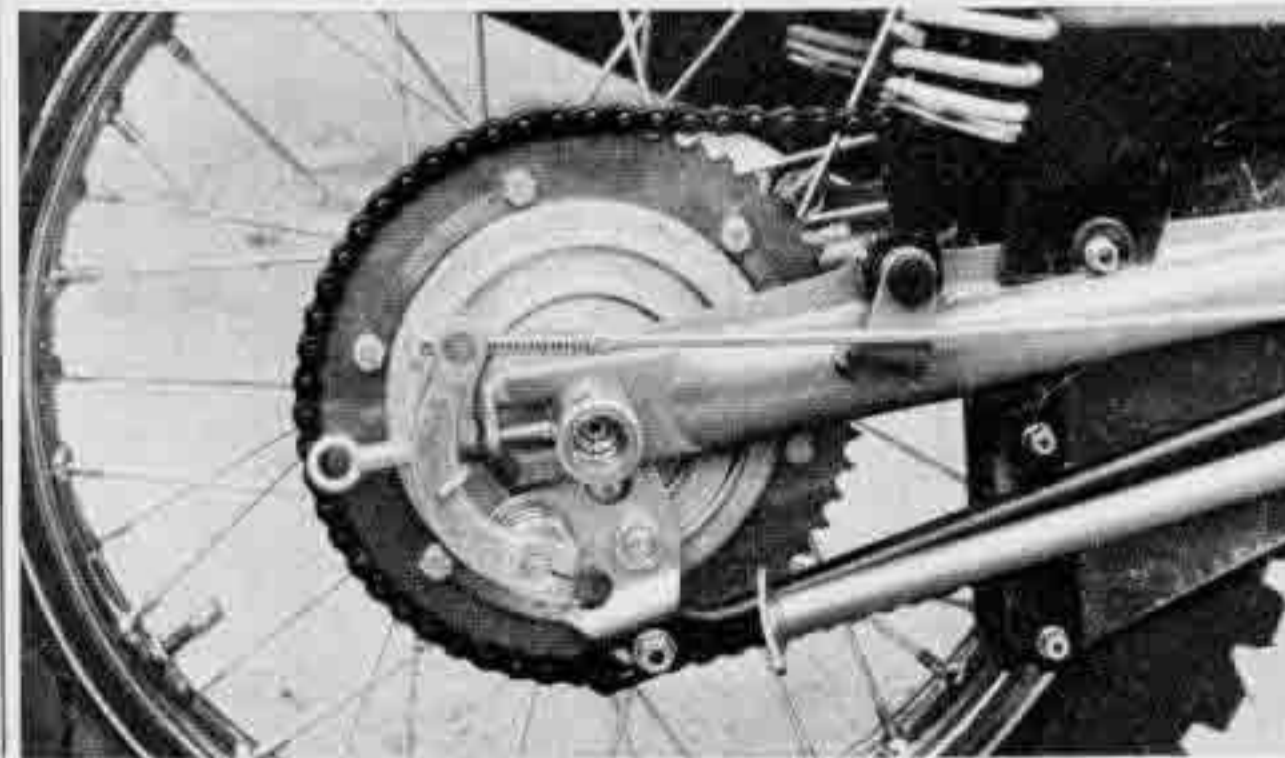


Tolto il grembiule impermeabile sul lato sinistro, si accede al carburatore ed al filtro dell'aria di tipo automobilistico. Notare il robusto attacco del forcellone su tamponi di gomma.

Cerchio da 21 pollici in acciaio rinforzato, pneumatico artigliato Metzeler e nuovo mozzo conico della Grimeca costituiscono l'avantreno dell'Ancillotti Scarab 125.



Il mozzo posteriore, con il freno conico che porta la corona, consente una rapida rimozione della ruota in caso di foratura. Si nota anche il comando a bacchetta metallica e l'attacco scatolato dell'ammortizzatore al forcellone.





## CARATTERISTICHE TECNICHE

### TIPO MOTORE:

Sachs monocilindrico due tempi.

### ALESAGGIO E CORSA = CILINDRATA:

54 x 54 mm = 125 cmc.

### RAPPORTO COMPRESSIONE:

10,5 : 1.

### POTENZA/REGIME:

20 cavalli a 8.500 giri.

### CARBURATORE:

Bing da 28 mm.

### ALIMENTAZIONE:

a caduta; serbatoio da 7 litri.

### LUBRIFICAZIONE:

miscela con supercarburante al 5% d'olio.  
0,500 Kg d'olio SAE 40 per cambio e frizione.

### ACCENSIONE:

elettronica Motoplaf.

### IMPIANTO ELETTRICO:

volano magnete.

### AVVIAMENTO:

a pedale, lato sinistro.

### TRASMISSIONE PRIMARIA:

ad ingranaggi elicoidali (z 61/19).

### TRASMISSIONE FINALE:

a catena, lato destro (z 14/54).

### FRIZIONE:

a dischi multipli in bagno d'olio.

### CAMBIO:

a sei marce. Rapporti 4.600 - 2.928 - 2.166  
- 1.714 - 1.434 - 1.240.

### SOSPENSIONE ANTERIORE:

forcella Ceriani.

### SOSPENSIONE POSTERIORE:

ammortizzatori Ceriani regolabili.

### RUOTA ANTERIORE:

pneumatico 3,00 x 21.

### RUOTA POSTERIORE:

pneumatico 3,50 x 18.

### INTERASSE:

136 centimetri.

### PESO A SECCO:

82 chili.

### PREZZO DI LISTINO:

716.800 lire IVA compresa.

### PREGI

- motore elastico e potente
- stabilità eccellente
- estetica piacevole

### DIFETTI

- cambio impreciso e delicato
- frizione dura a caldo
- consumo piuttosto elevato

molto redditizio per un pilota esperto che sa superare gli ostacoli di slancio; comunque anche i principianti possono imparare facilmente grazie alla razionalità con cui è stato studiato il telaio. Per quanto riguarda le sospensioni, nulla da eccepire, si tratta infatti di Ceriani sia avanti che dietro.

La guida risulta nel complesso abbastanza agevole in tutti i tipi di terreno; riteniamo personalmente che il terreno in cui meglio si esprimono le doti dell'Ancillotti 125 sia il misto veloce dove

*Particolare del mozzo conico dal lato sinistro, dove si apprezza il riuscito disegno del complesso. Lo scarico, basso come esigono le tendenze moderne per la regolarità, ha un caratteristico terminale a due uscite.*



*Apprezzabile il pedale del freno posteriore soprattutto per la vasta superficie di appoggio. Le pedane appoggiate piedi sono ribaltabili e tutte le superfici sono zigrinate per un migliore ancoraggio.*

  
**MOTO GUZZI**



## MARIO COSTANZO

Esposizione - Vendita - Officina

Vasto assortimento - Occasioni - Visitateci

Corso Manacorda, 1  
Tel. 43 86 (0142)

15033 Casale Monf.  
(Alessandria)



# ANCILLOTTI SCARAB-C 125

risalta particolarmente bene l'impostazione crossistica del telaio. La stabilità sugli sterrati è ottima; nonostante il notevole carico sulla ruota posteriore, la motocicletta derapa bene anche nelle marce lunghe come quarta e quinta.

## Frenata

La frenata è senz'altro buona, potente e graduale; i mozzi Grimeca di cui è dotata la motocicletta sono anche abbastanza impermeabilizzati. E' questa una notevole sicurezza nel fuori strada in quanto capita spesso di affrontare dei guadi o delle pozzanghere abbastanza profonde e se i freni non sono impermeabilizzati, gli incidenti sono inevitabili.

## Consumo

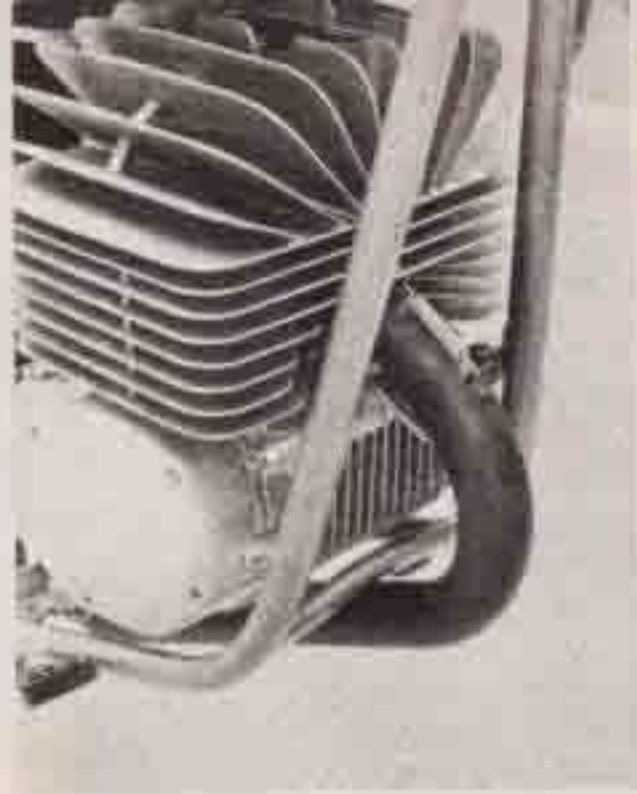
In una motocicletta da fuori strada, riuscire a stabilire un consumo standard è praticamente impossibile. Troppi infatti sono i fattori che lo determinano: difficoltà del terreno, altitudine, qualità del pilota, carburazione. Riteniamo comunque che nelle peggiori condizioni di utilizzazione non si scende sotto i 15 chilometri con 1 litro di miscela.

## Conclusioni

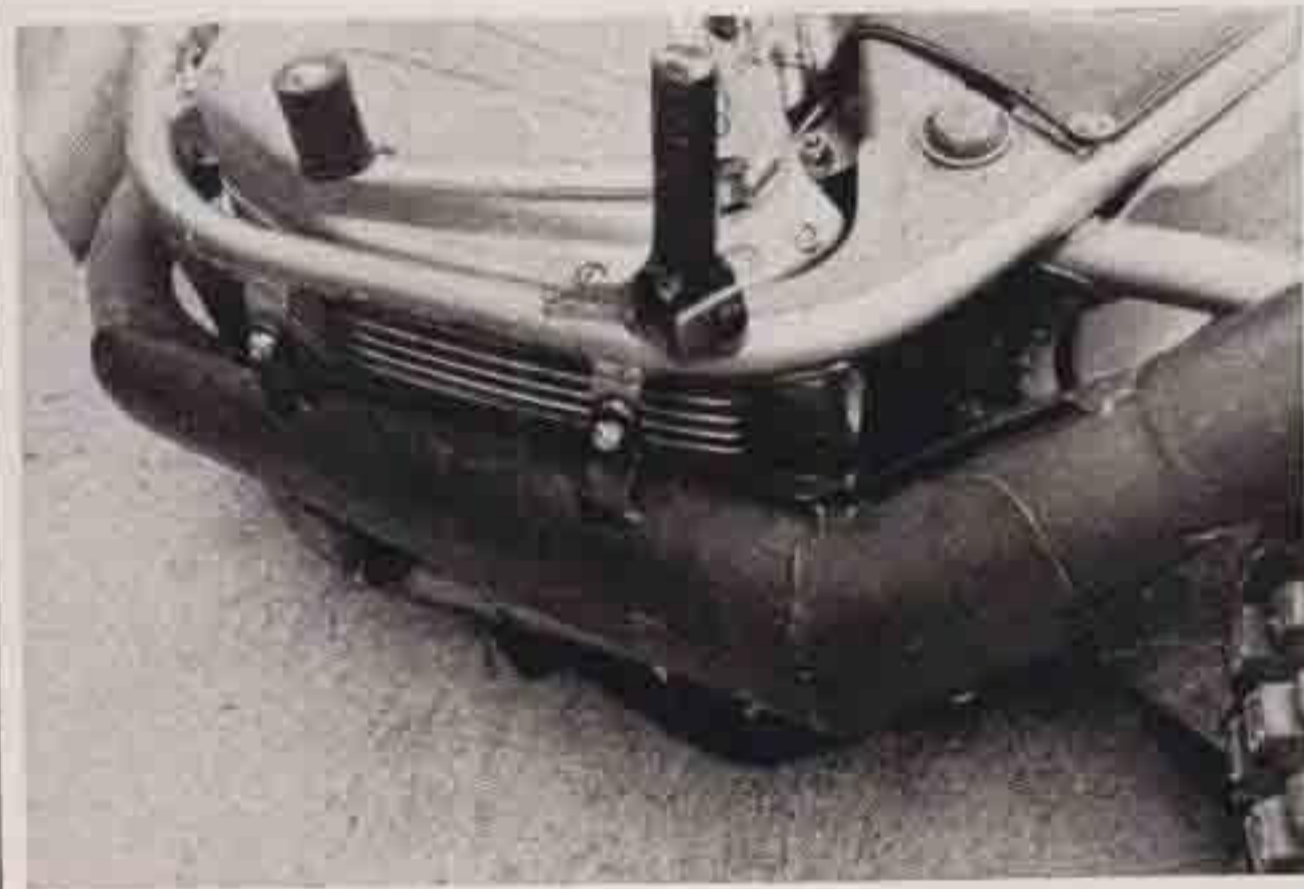
Nel complesso l'Ancillotti 125 si inserisce nella ristretta rosa delle motociclette competitive in campo regolaristico. Questo non significa che essa non sia alla portata di tutti: significa solamente che un pilota esperto può trarne soddisfazioni notevoli. Naturalmente anche i meno esperti, con un mezzo abbastanza impegnativo come questo, progrediscono rapidamente migliorando le loro doti di guida.



*I comandi a pedale sul lato sinistro, con la leva del cambio e quella dell'avviamento con il fulcro in comune. Sempre agevole la presa della leva del cambio e ben aderente al carter la leva dell'avviamento.*



*Il noto motore Sachs GS 125 vanta una eccezionale superficie di raffreddamento: radiale per la testata e squadrata per il cilindro. Notare la bella culla del telaio e l'attacco a molla dello scarico.*



*Il tubo di scarico, nella zona sottostante il motore, è protetto da un foglio sagomato e verniciato in nero. In evidenza anche l'alettatura della coppa-motore.*



# piazza

S.p.A.



Piazza S.p.A. - Via Toscana, 4 - 40060 Osteria Grande (BO)

La ditta Piazza ha realizzato un telaio in tubi per motore di 125 c.c. adattabile a tutti i tipi di motore.