



# Roba da grandi

Nonostante fossere usate per la maggior parte del tempo in città, le nostre 50 cc da "cross" erano più che adeguate per affrontare le competizioni della Regolarità. Magari quello di attraversare a tutta manetta un guado, come quello nella foto a fianco, era il sogno di tanti ragazzi degli anni 70.

● *"Come fai a non comprargli la moto? Ce l'hanno tutti i suoi amici!"* Dopo un mio martellamento ossessivo, mio padre disse così a mia madre, che si opponeva a qualsiasi mezzo motorizzato a due ruote. Ovviamente, visto che ero un patito del fuoristrada, il motorino non poteva essere che quello da cross, non certo un semplice Piaggio Ciao, economico nell'uso, ma super tecnologico nella concezione e realizzato dal genio dell'ingegner Bruno Gaddi.

Meglio chiarire che con il termine "cross" si definivano generalmente quelle piccole moto di 50 cc che avevano un minimo di escursione delle sospensioni, un manubrio alto e vero segno distintivo un paio di gomme tassellate. Molti di questi cinquantini erano poco più che ciclomotori, che venivano assemblati partendo da generici telai a doppia culla e dotati dei fedelissimi motori Minarelli o Franco Morini. All'interno della pleora di questi mezzi (nel





**Il boom dei motorini esplose alla fine degli anni 60: nel 1970 le Case consegnano 320.000 pezzi e dieci anni dopo la quota dei cinquantini sale alla cifra monstre di 815.000 modelli. Gran parte di questo numero sono mezzi come il fenomenale Ciao e la gran massa degli scooter, ma i nostri agguerriti 14enni vogliono le moto da fuoristrada, ancora meglio se sono delle vere racer da Regolarità. Ecco le offroad di 50 cc più belle, interessanti, esclusive e "cattive" di quegli anni: Ancillotti Scarab S/6, Guazzoni Regolarità Casa, Hercules GS, Mazzilli RCS, Müller-Zündapp Regolarità**

di Massimo Pescia e Marco Riccardi - foto di Gianluca Bucci

1971 il listino prezzi di Motociclismo ne riportava 36) esistevano dei modelli decisamente racing, che disponevano del meglio in fatto di motori, sospensioni e componentistica, ovvero vere moto da "corsa".

Le 50 cc che vedete in queste pagine appartengono a quest'ultima categoria: sono realizzate da esperti artigiani come Ancillotti che proponeva il suo Scarab S/6, da quell'innovatore che era Giorgio Mazzilli con la RCS (pare ne

siano stati costruiti solo tre esemplari) e Müller-Zündapp che semplicemente si chiamava Regolarità. Oppure arrivavano da aziende molto strutturate come la Hercules GS che apparteneva al megagrupo tedesco Fichtel & Sachs, mentre la Guazzoni (la Guazza per chi era milanese) per la Regolarità Casa usava il suo motore destinato alle quattro ruote, ovvero ai go-kart, altro fenomeno crescente tra i giovani dell'epoca.





# Leggero come uno Scarabeo

Ancillotti alla fine degli anni '60 propone un ciclomotore su base Beta preparato per il fuoristrada con cura maniacale. Con il motore Sachs realizza una moto da competizione piccola, slanciata, leggera proponendo un nuovo modo di concepire i 50 da Regolarità. Nelle mani di Pietro Polini raccoglierà grandi successi nelle competizioni



In alto, la compatta silhouette della Scarab col serbatoio lungo e stretto. Sopra, comandi al manubrio tutti italiani: acceleratore Tommaselli Speed Cross, leve Cinelli e manettino dell'aria carburatore di Orlandi. Le manopole per una volta non sono le onnipresenti Magura, ma delle Tommaselli scolpite; a sinistra del manubrio il comando devio-luci di Vetta, dallo stampo ciclomotoristico. A fianco, il dettaglio del pedale del freno e della pedana pieghevole, entrambi dotati di risalti ottenuti con punti di saldatura per migliorare la presa dello stivale. Sempre a lato, il comando del freno è tramite cavo flessibile.





La vista frontale fa risaltare la snellezza della moto. Solo l'espansione dello scarico esce dalla sagoma frontale, in special modo nella parte posteriore. Sotto, all'avantreno forcella Ceriani da 30 mm e mozzo Grimeca da 135 mm di diametro. La leva che comanda il freno è orientata in avanti: risulta abbastanza esposta a possibili urti. Sempre sotto ma a destra, la zona centrale del telaio è insolitamente vuota per l'assenza della cassetta d'aspirazione rimpiazzata da un semplice filtro Dellorto F20 in paglietta metallica.











Il telaio a doppia culla dal disegno lineare era all'avanguardia grazie a due brevetti Ancillotti: canotto di sterzo su cuscinetti a rulli conici e perno del forcellone montato su silentblock. Entrambe le soluzioni diventeranno poi di uso comune nell'ambito del fuoristrada.

**ANCILLOTTI SCARAB S/6**

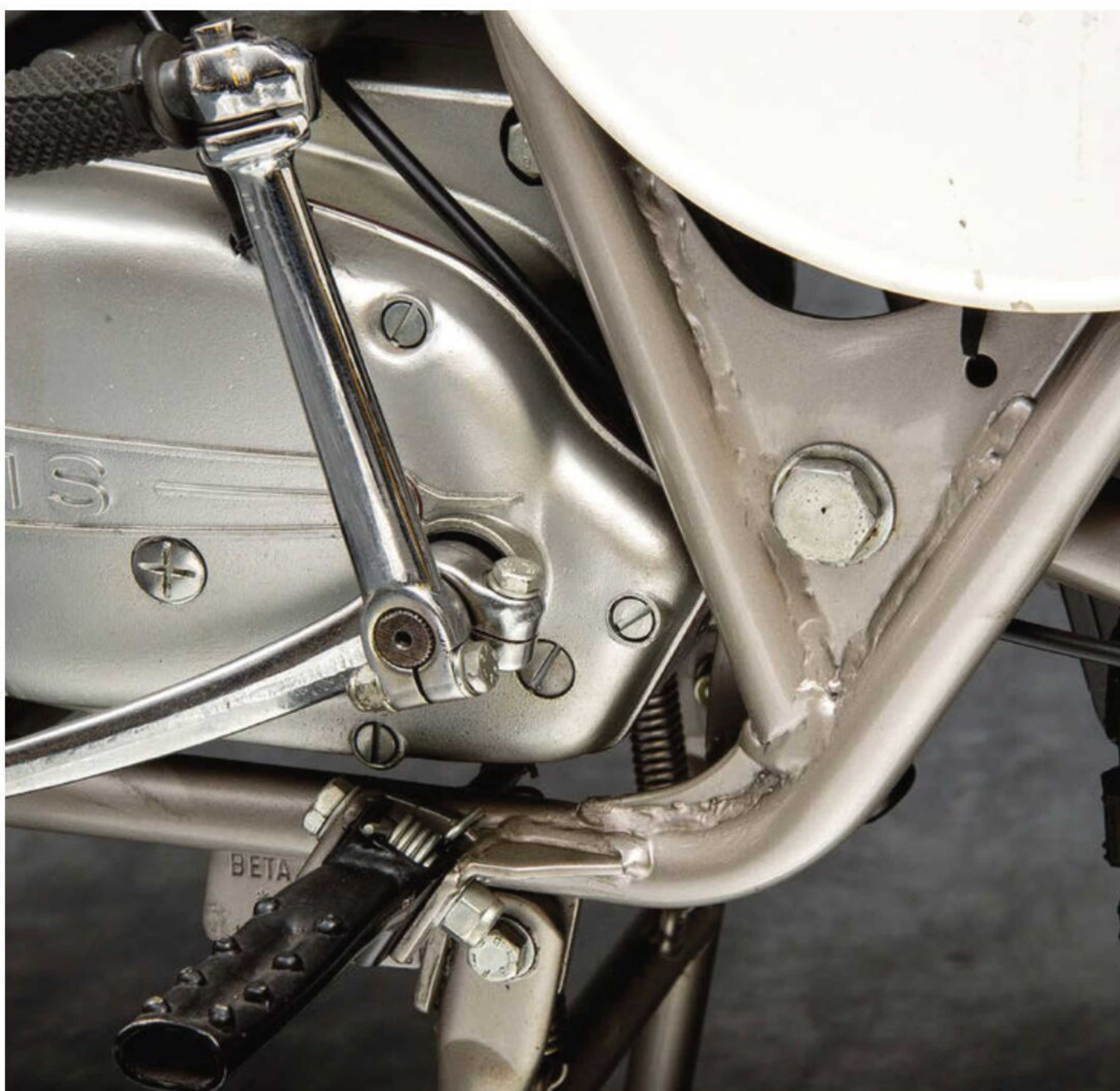




Il motore Sachs perfettamente incastonato nel telaio appositamente realizzato per questo modello. Il propulsore tedesco è alimentato da un carburatore Bing da 20 mm. Sotto, la marmitta è montata sul lato destro ed è quella fornita da Sachs con i suoi motori. Il terminale del silenziatore è amovibile per la pulizia.



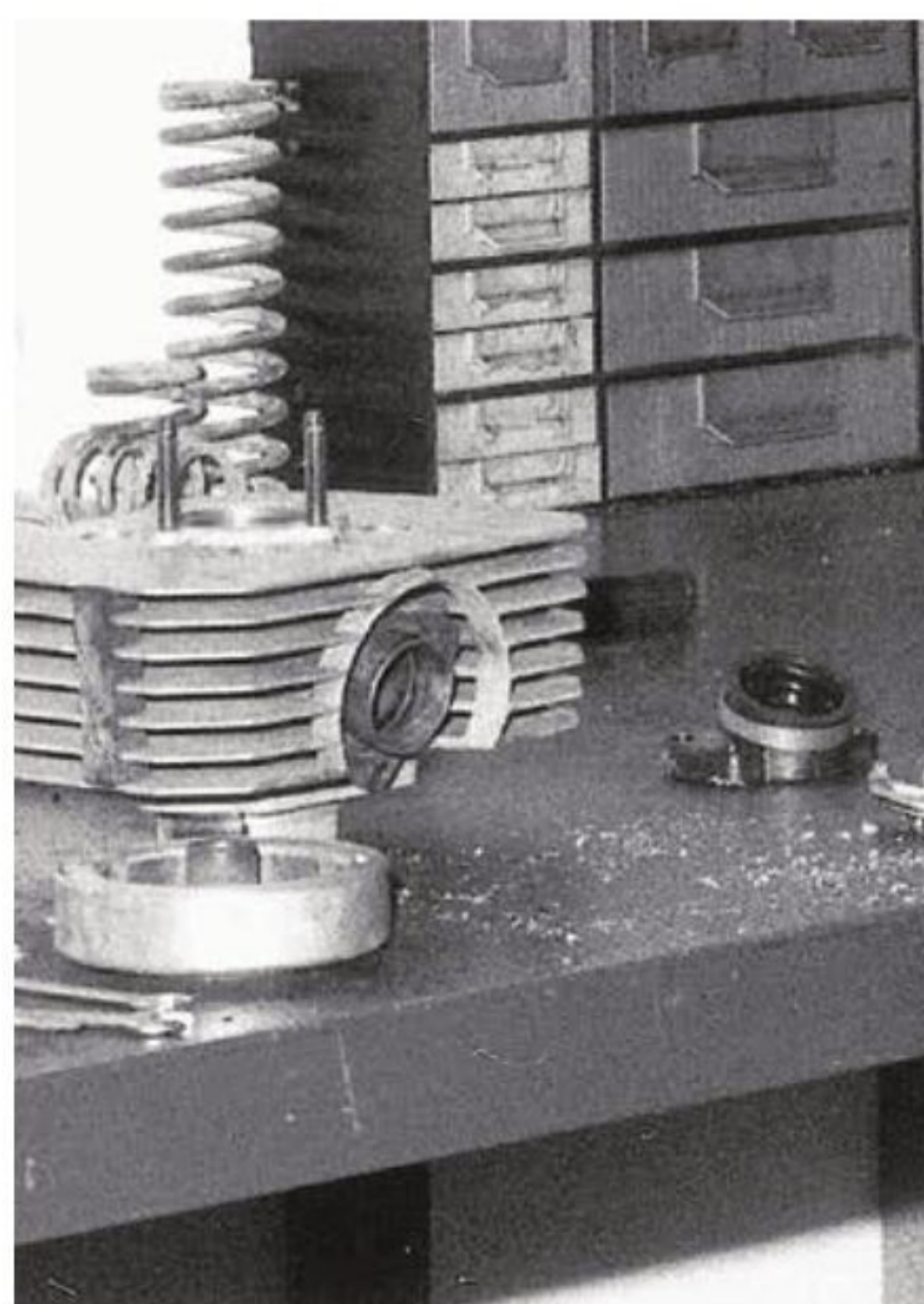




In precedenza Ancillotti aveva realizzato una decina di pezzi motorizzati Sachs modificando direttamente il telaio del modello con motore Beta. Per alloggiare il propulsore tedesco veniva eliminato il montante centrale ed aggiunte due bretelle laterali. La piastrina metallica che fa capolino dietro alla pedana riporta il numero di telaio e l'omologazione Beta. In evidenza anche le differenze in zona perno del forcellone. A destra, il cannotto di sterzo è adeguatamente rinforzato tramite piastre in lamiera.



Sopra, storica foto scattata di fronte all'officina di Gualtiero Ancillotti in via Santa Monaca a Firenze. Ancillotti, il primo da sinistra, inizia la propria attività di "preparatore" alla fine della seconda guerra mondiale dotando di sospensioni posteriori le Harley-Davidson WLA militari, quelle lasciate nei campi Arar dagli americani dopo il Conflitto. I due figli di Gualtiero, Alberto e Piero, proseguiranno l'attività paterna sviluppandola. A destra, Alberto, la mente tecnica, è in officina alle prese con un motore da elaborare.





# Tagliato su misura

Il "Sciur" Aldo, partendo da un motore nato nel 1965 per i kart, realizza moto da fuoristrada esclusive, che adottano un propulsore di propria costruzione. E il Regolarità Casa 50, con l'ammissione a disco rotante e le 6 marce, è unico. La Guazza nasce nella piccola officina di Milano con attenzione "sartoriale", per soddisfare ogni richiesta del cliente



**MATTA  
50**

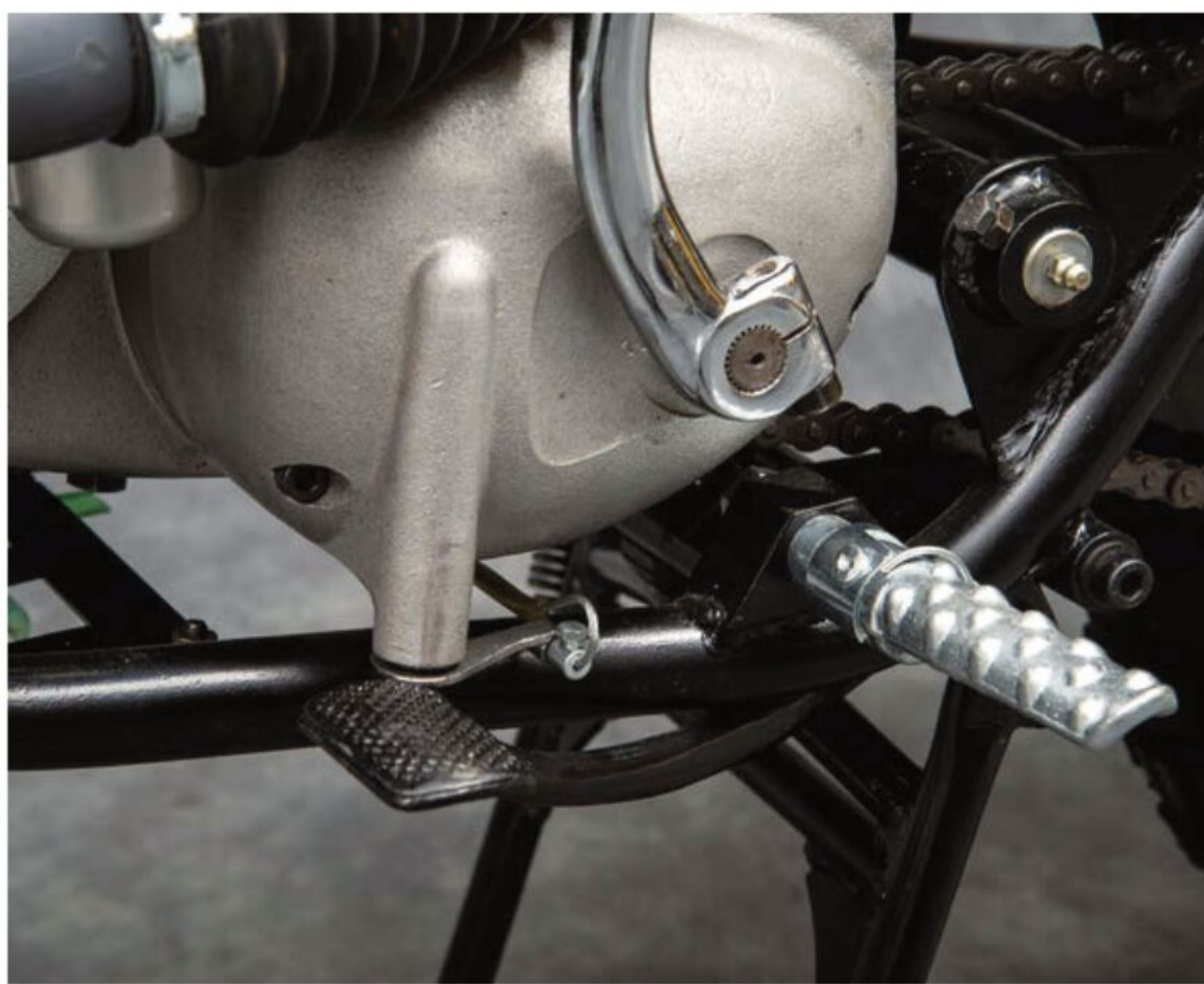
**I PIU' MODERNI CICLOMOTORI DI SERIE**

A destra, nel 1971 i comandi Magura erano il top assoluto. Guazzoni li forniva come optional. Il nome Matta nasce dal fatto che Guazzoni deve penare per avere l'omologazione e rispettare le prestazioni limitate imposte dal Codice della Strada, ovvero 1,5 CV e 40 km/h. In ditta si nota che la moto, obbligata ad andare così piano, fa la matta... e da qui ci si è poi ricollegati alla carta da gioco che vince tutto. In alto, una Guazzoni Maticross (con una sola T) è ben riconoscibile nel panorama delle moto di 50 cc.

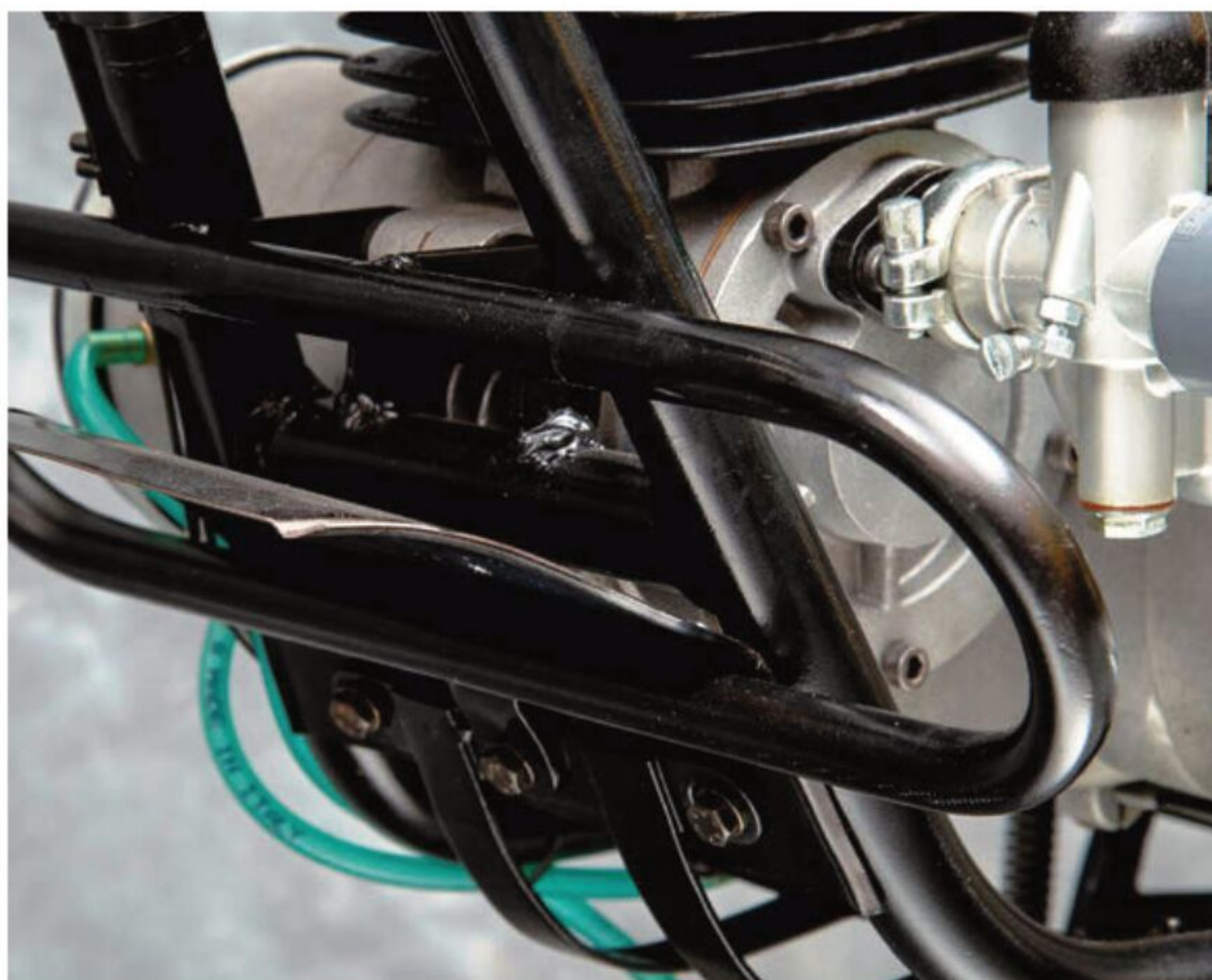




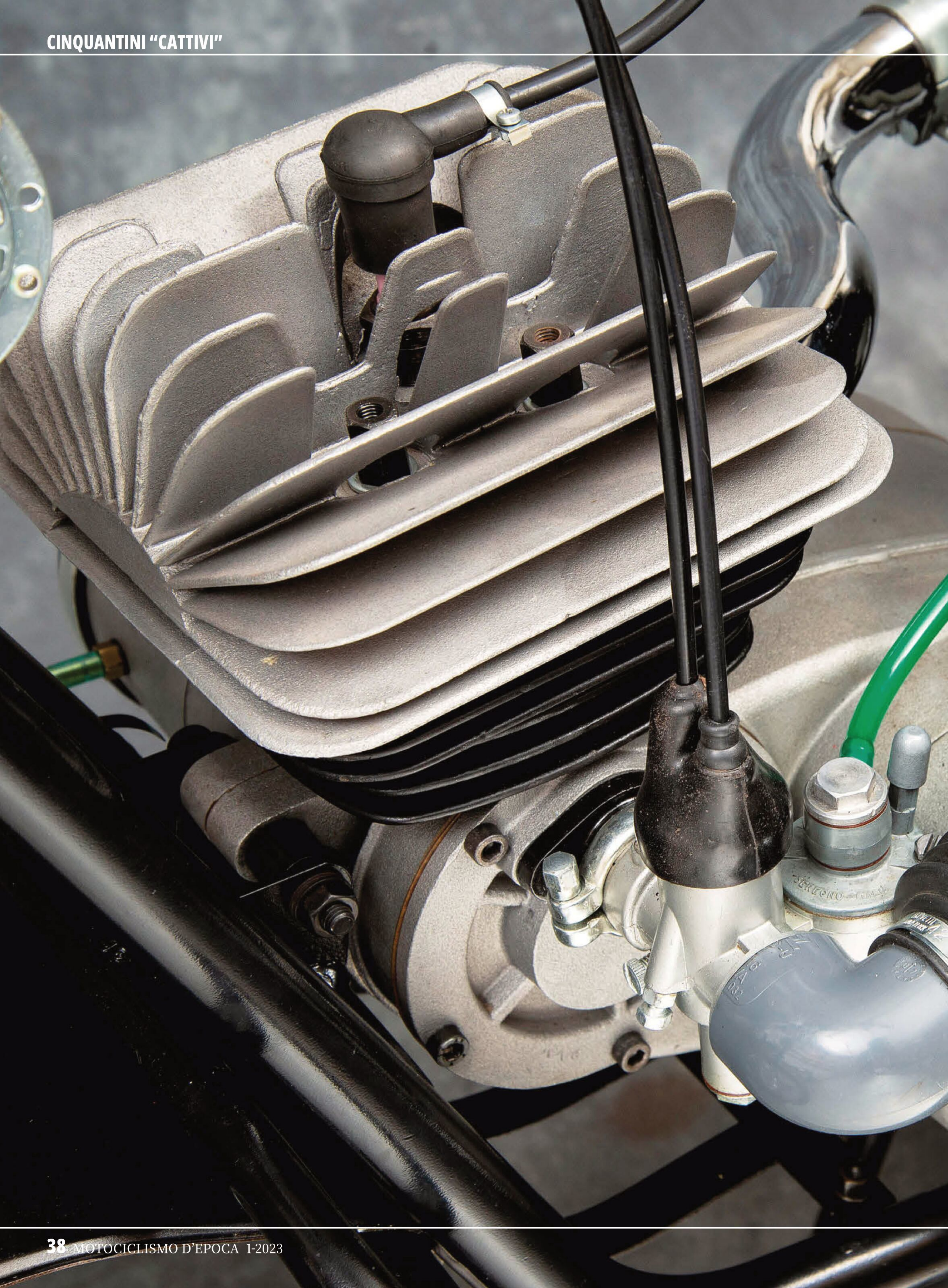
La Guazzoni 50 è l'unica tra queste moto a seguire i dettami della scuola italiana per i comandi a pedale: cambio a destra, prima in alto e pedale del freno a sinistra. Sotto, il comando frizione posto nella parte inferiore del carter motore è particolarmente esposto. Visibile anche l'ingrassatore per il perno del forcellone. Più in basso, primo piano sulla protezione a difesa del carburatore.



Nonostante il riparo qualche carburatore saltò via contro a un ostacolo. A lato, anche nella vista da dietro, sporgono due particolari del motore: il raccordo dell'aria alla cassa filtro (a sinistra) e il coperchio del volano magnete (sulla destra).







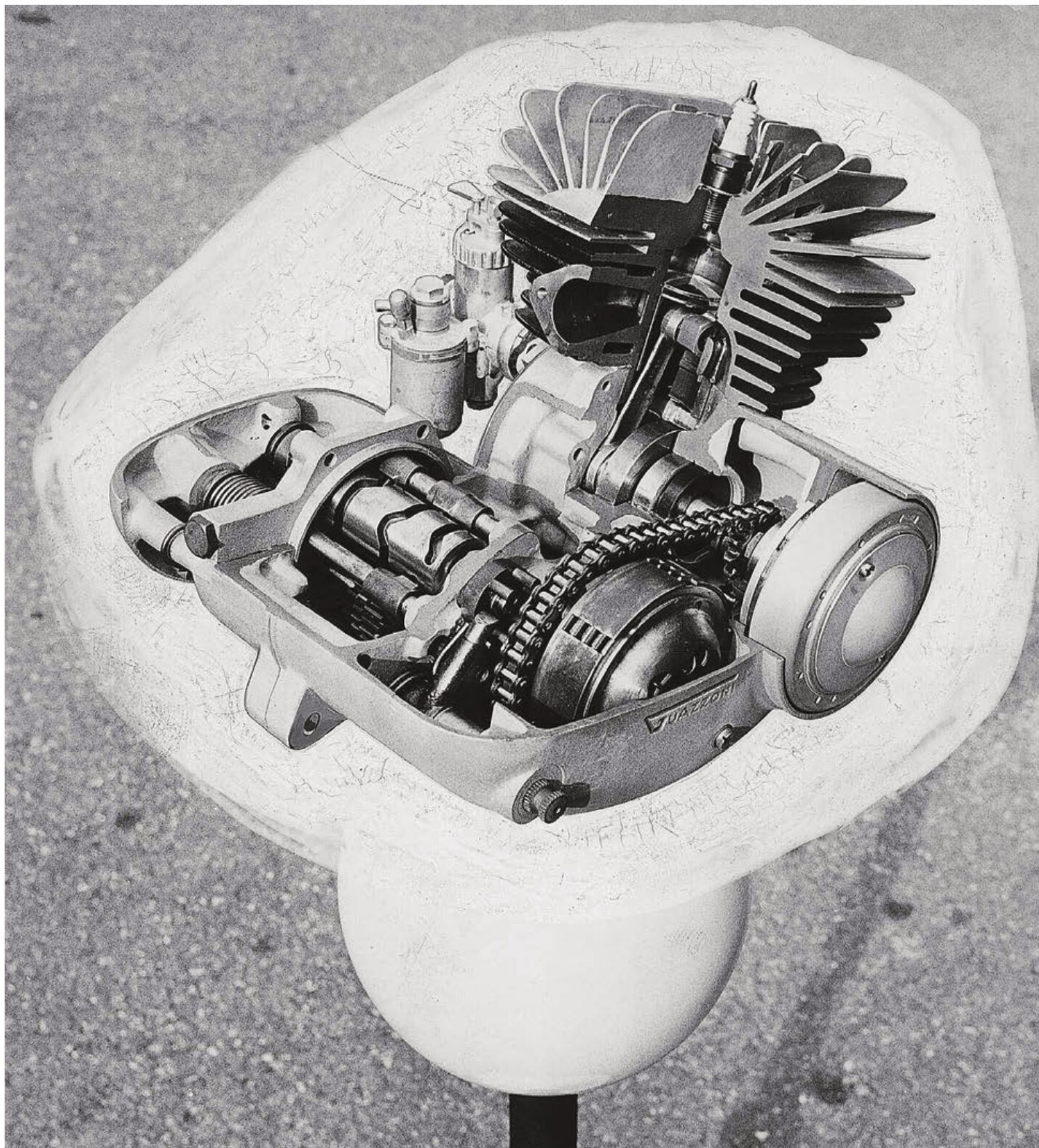


Guazzoni era all'epoca l'unico tra i costruttori italiani a proporre l'ammissione a disco rotante. Il carburatore risulta però troppo esposto. Oltre il tubo ad U di protezione è disponibile la cassa filtro sotto alla sella, collegata al carburatore tramite il soffiello in gomma. Altra caratteristica unica era lo scarico posto sul retro del cilindro.





Sotto, il Guazzoni Regolarità Special del 1967 con la marmitta a sogliola di provenienza Fiat 1100. Originale nel design, il silenziatore non aumentava le prestazioni del motore (... anzi), ma dava un sound unico. Il modello 1967 anticipa il Regolarità Casa di questo servizio.



Sopra, lo spaccato del motore, scontornato con il bianchetto come si usava all'epoca. In vista le esclusività tecniche: primaria a catena, ammissione a disco rotante e cambio estraibile. In alto, l'albero motore completo: volano magnete, pignone della primaria, pistone con finestrella sul mantello per il terzo travaso e disco rotante. Misure caratteristiche (41 x 37,5 mm) superquadre con corsa ridotta e disco rotante ci rammentano l'origine velocistica del motore. Sempre in alto, il cilindro con i travasi principali e la terza luce. Le frecce indicano lo smusso sul cilindro lato disco rotante per non ostacolare il flusso del carburante. Per la stessa ragione anche l'albero motore ha il volano di sinistra smussato.





Il telaio ha un disegno monotrave con doppia culla sotto il motore. È lo stesso utilizzato per le versioni da 100 e 125 cc, quindi sovradimensionato nelle misure e molto robusto per la cilindrata. Sotto, in azione con il modello Matabcross Special del 1971 che costava 240.000 lire.



Sopra, il sig Aldo Guazzoni è il secondo da sinistra. In primo piano, la Matta "ingranaggino" da velocità, chiamata così perché al posto della trasmissione primaria a catena era montata una coppia di ingranaggi dall'albero motore al tamburo frizione. Guazzoni non amava il fuoristrada ma la velocità, il figlio Peppino era un appassionato delle ruote artigiate e pilota offroad.





# Panzer Divisionen

Dal 1966 la Hercules GS è "la moto" per correre nella classe 50: grossa, robusta e pure più potente, grazie a un Sachs più evoluto dei concorrenti che usavano lo stesso motore. Lo certificano le classifiche: sembrano quelle di un trofeo monomarca. Ma nel 1971 nascono altri 50 che hanno i loro punti di forza nella leggerezza e nell'agilità



In alto, l'aspetto massiccio e rassicurante della moto tedesca. Sopra a sinistra, l'impianto elettrico è marchiato Hella con un fanale dalle dimensioni imponenti e chiave di contatto alla sua sommità: il complesso della luce anteriore è molto esposto in fuoristrada. Ancora sopra ma a destra, comandi Magura anche per l'Hercules ma leve più semplici e senza soffiotti di protezione. In primo piano il manettino per l'avviamento; in gara veniva spesso utilizzato per dare un plus di raffreddamento al motore arricchendo la carburazione. Presenti i pratici oliatori sui cavi di acceleratore, frizione e freno.





Il corpulento telaio dell'Hercules 50 GS, in comune ai modelli 100 e 125, è realizzato con un trave di grosso diametro che unisce il canotto di sterzo al forcellone. Il motore è montato a sbalzo. Caratteristica anche la sella, era incernierata posteriormente al parafrangente per un rapido accesso alla cassa filtro. A destra, primo piano sull'avantreno Hercules caratterizzato dalla forcella tipo Earles e dal mozzo Sachs. Questo tipo di forcella si contraddistingue per la grande robustezza alla flessione longitudinale e laterale e per il fatto di sollevarsi in frenata. Vantaggi probabilmente non del tutto determinanti per la guida fuoristrada visto che negli anni successivi anche Hercules adatterà un'italianissima e tradizionale forcella Ceriani. Sotto, l'ammortizzatore di sterzo inserito tra il supporto inferiore della forcella e il telaio serviva a imbrigliare le reazioni dell'avantreno.





Ancora una vista che evidenzia le notevoli dimensioni della GS che si può considerare praticamente una 125 per misure e peso, stazzava infatti 90 kg, decisamente troppi per un 50 cc.



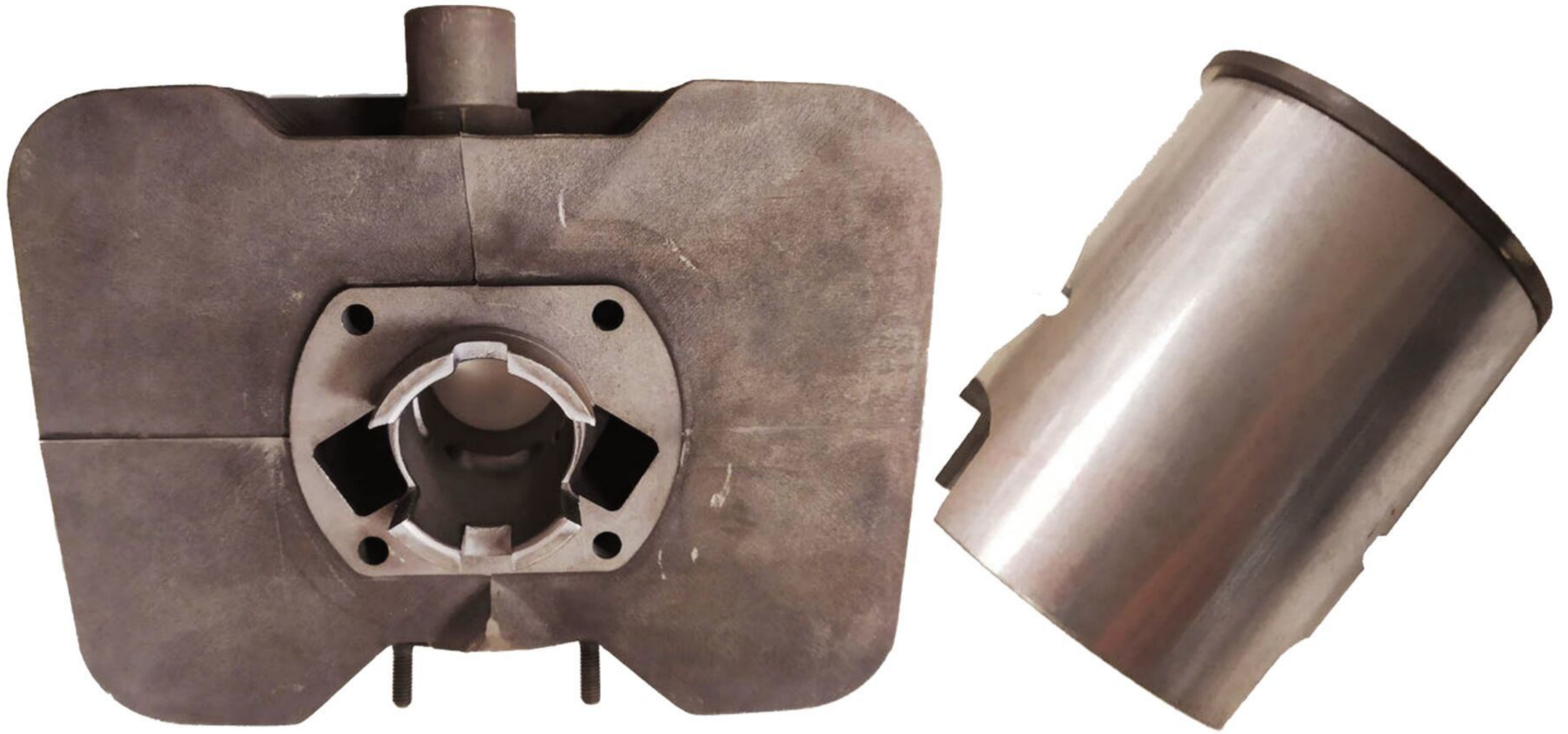






## CINQUANTINI "CATTIVI"

Il cilindro caratterizzato da due ampi travasi di alimentazione e il pistone con una sola fascia e il cielo assolutamente piatto. La versione corsa corta del Sachs ha un terzo travaso, ricavato sulla parete posteriore del cilindro mentre il pistone ha due fori appena sotto la fascia, aperture che inviano la miscela gassosa alla testa.



Il motore Sachs modello 50 GS qui nella prima versione a 6 marce è ancora a corsa lunga. Riconoscibile per la testa senza ponticelli di rinforzo, è equipaggiato con accensione a puntine e frizione con 3 dischi. Il relativo carter sinistro a copertura della frizione è più stretto di quello poi adottato con l'arrivo della versione a 5 dischi di attrito.

Per raggiungere la cassetta filtro è necessario attraversare il grosso tubo del telaio monotrave. I cablaggi elettrici in primo piano non sono assolutamente protetti dall'acqua. Anche per l'Hercules l'alimentazione è garantita da un carburatore Bing a vaschetta laterale da 20 mm.





Il motore montato a sbalzo è davvero esposto a ogni ostacolo. La doppia culla imbullonata al telaio è quindi un accessorio "obbligatorio" per garantire maggiore protezione al Sachs. Curiosamente non viene fornito dalla Casa madre, ma diversi artigiani provvedono egregiamente nel 1971.



Qui sopra, il tubo di scarico fissato al telaio con un robustissimo doppio attacco viene dotato di terminale cromato amovibile per la consueta pulizia dalle incrostazioni, una procedura frequente con gli oli e le percentuali di miscela in uso all'epoca. Notare la presenza degli attacchi pedane passeggero sul forcellone oscillante. A sinistra, Antonio Redrezza, del Moto Club Il Naviglio, in sella alla Hercules GS, vincitore della classe A del Trofeo FMI nel 1971: questo è un passaggio della gara di Trento.



# Più unica che rara

Giorgio Mazzilli alla fine degli anni '60 realizza la "sua" moto, sintesi dell'esperienza di pilota e progettista. Nascono le fuoristrada che portano il suo cognome, costruite con maniacale attenzione e soluzioni innovative che verranno riprese da altri. In tutto saranno 400 le Mazzilli costruite in sei anni. Di questo favoloso 50, ne sono stati realizzati tre



In alto, la RCS è caratterizzata, come la totale produzione della piccola Casa di Bresso, da una cura "impossibile" dei particolari e da una ergonomia che è frutto dell'attività di pilota del suo costruttore. Qui sopra, ponte di comando tutto Magura, a partire dal manubrio con asta di rinforzo imbullonata e comandi gas, freno e frizione. A fianco, la triangolazione del canotto di sterzo si ispira al telaio Featherbed della Norton Manx 500, con i tubi della culla che lo sorreggono e il puntone che si appoggia alla triangolazione posteriore. La bobina d'accensione è montata subito dietro al canotto di sterzo in una posizione estremamente protetta.







A fianco, il telaio dal disegno moderno per l'epoca si rifà strettamente a quello del coevo 125, ma è specifico per il 50 cc con tubi della culla da 22 mm rispetto ai 25 mm usati per le cilindrata maggiori. La qualità di realizzazione è la cifra caratteristica di Mazzilli e i prezzi sono di conseguenza. Non conosciamo il listino di questo 50, ma il pressochè identico 125 costava 530.000 Lire, quanto una Fiat 500. In basso a sinistra, il freno posteriore Amadori a tamburo laterale scomponibile con l'astina di comando montata in alto per non impigliarsi negli ostacoli. Sotto, solo il complesso dello scarico e del silenziatore sporge dalla sagoma anteriore.





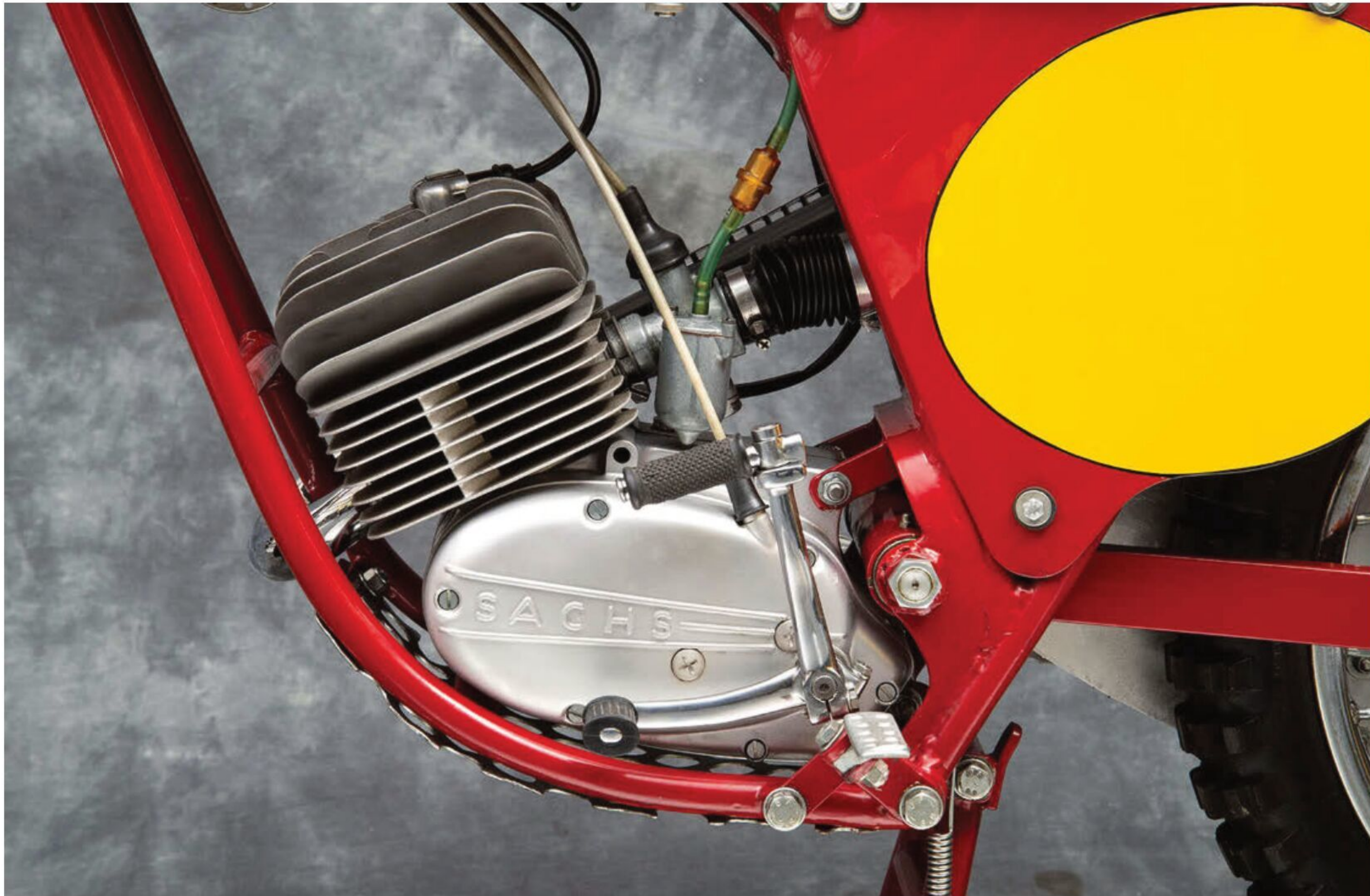






Mazzilli applica la sua esperienza di pilota in ogni dettaglio. La tabella portanumero è accuratamente sagomata ad avvolgere la marmitta racchiudendola. Il robusto pedale del freno passa sopra alla pedana (fissata in due punti sul telaio) in posizione riparata.





A sinistra, la culla del telaio coniuga a dovere le forme del motore, incastonandolo e proteggendolo. Particolarmente rinforzata la zona di attacco del forcellone, caratterizzata da un'ampia fascia in lamiera d'acciaio.



Sopra, la cassa filtro con cartuccia in carta è in posizione molto protetta all'interno della triangolata centrale del telaio. Sopra a destra, il tappo ad apertura rapida del serbatoio Tebaldi di Monza. A fianco, la borsetta degli attrezzi appesa al manubrio. Poteva essere fissata anche al serbatoio, che prevedeva degli appositi attacchi, uno di quali è visibile nella foto sopra.





Sopra a sinistra, un esempio della lungimiranza progettuale di Giorgio Mazzilli: il forcellone a sezione rettangolare, con possibilità di regolare la posizione d'attacco degli ammortizzatori Ceriani. Queste caratteristiche, poi diffuse tra tutti i Costruttori, nel 1971 erano una sua esclusiva. Da notare anche il mozzo posteriore con 40 raggi invece degli usuali 36. Sopra a destra, Giorgio Mazzilli alcuni anni fa mentre posa soddisfatto con un suo RCS 125 prima serie fresco di restauro. A fianco, nel 1971 Giorgio è alla partenza della gara di Abbiate Guazzone (VA) con la moto oggetto di questo servizio.



# Chili di troppo

A Milano si diceva che la Müller-Zündapp vicesse davanti ai licei più che nelle gare. Una moto davvero esclusiva, a cominciare dal prezzo, ma penalizzata da stazza da 125. Il motore tedesco non è proprio dotato di CV, ma chi corre usa una versione più potente. Le vittorie, comunque, ci sono: guida un certo Gualtiero Brissoni, a inizio carriera



Sopra, su tutta la moto domina un elegante serbatoio cromato. A sinistra, la vista frontale con la marmitta e il pedale del freno che sporgono dalla sagoma. A destra, il monumentale e robustissimo supporto parafrangente anteriore. Collabora a limitare lo svergolamento della forcella ed è montato basso sulla ruota con aumento delle masse non sospese ed origine di problemi nei percorsi fangosi. Sotto, l'avantreno si basa su una forcella Ceriani con steli da 30 mm di diametro e mozzo a tamburo di Müller. La flangia imbullonata sulla destra permette di utilizzare raggi della stessa lunghezza. È presente anche la leva per lo smontaggio rapido del perno ruota in caso di foratura.







A testimoniare la sua robustezza, il massiccio telaio del Müller-Zündapp 50 era lo stesso utilizzato per le versioni 100 e 125 cc. A lato, le pedane doppie fisse, marchio di fabbrica del Costruttore triestino, sono sicuramente a prova di impatto e offrono un ottimo appoggio al pilota, ma ne mettono a rischio caviglie e tibie. Il pedale del freno passa sotto alla pedana risultando particolarmente esposto. In basso, il serbatoio è dotato della comoda cassetta portaferrì. Il gancio nella parte superiore del coperchio serve a non farla ribaltare completamente quando è aperta. Come per molti altri assemblatori dell'epoca era il modello Sonic fornito dallo specialista Tebaldi di Monza.





## CINQUANTINI "CATTIVI"

Il mozzo posteriore è anch'esso di disegno Müller ed è scomponibile. In primo piano le due leve per lo smontaggio rapido della ruota. Sulla destra c'è quella per svitare a mano il dado del perno ruota. La leva con l'anello che sbuca sulla sinistra permette invece di sfilare la piastra di ancoraggio del piatto portaceppi. Il primissimo lotto di queste moto era equipaggiato con mozzi Sachs davanti e dietro. In vista anche i robusti attacchi dell'ammortizzatore e il rinforzo del forcellone, tutti ampiamente forati.



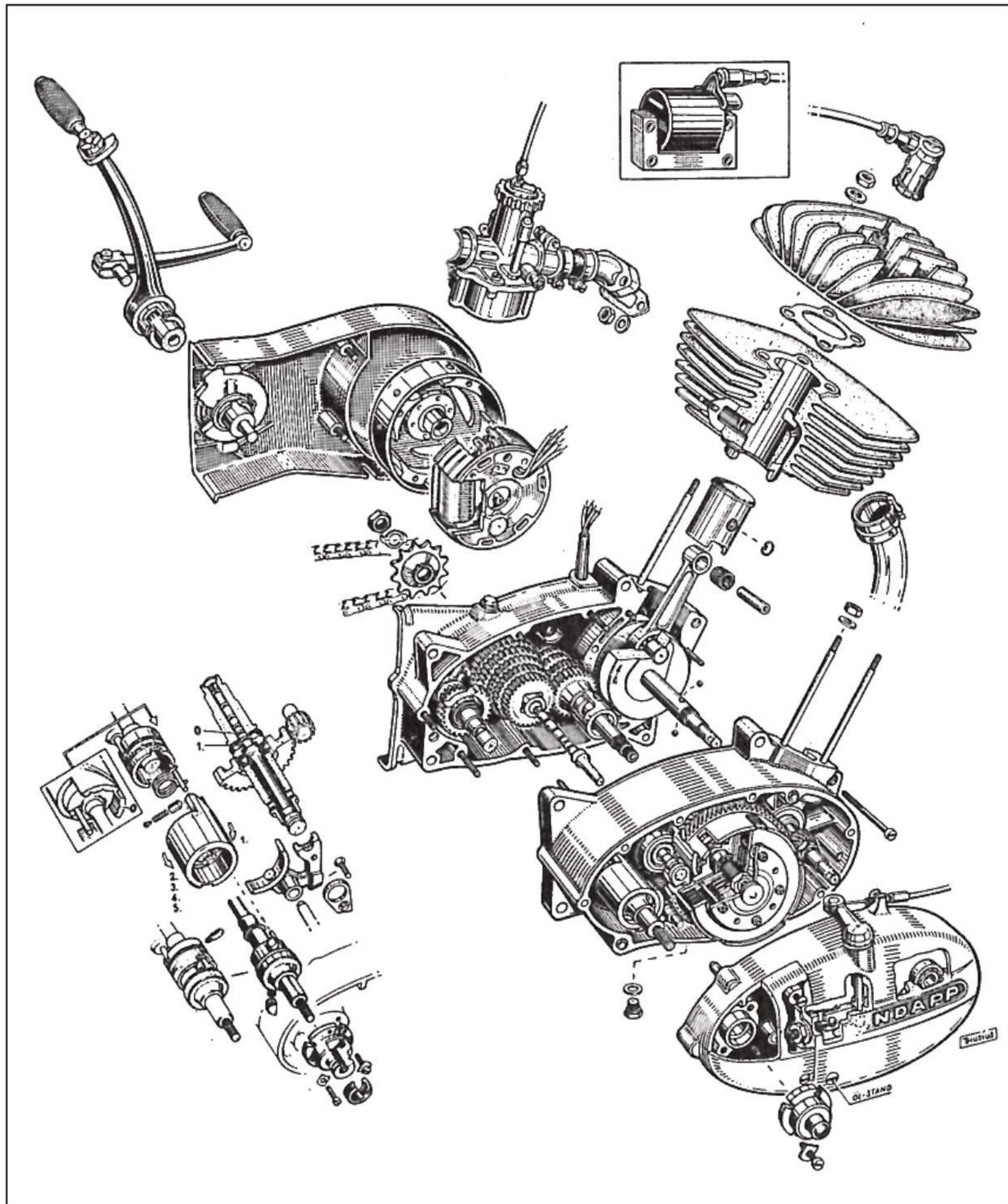
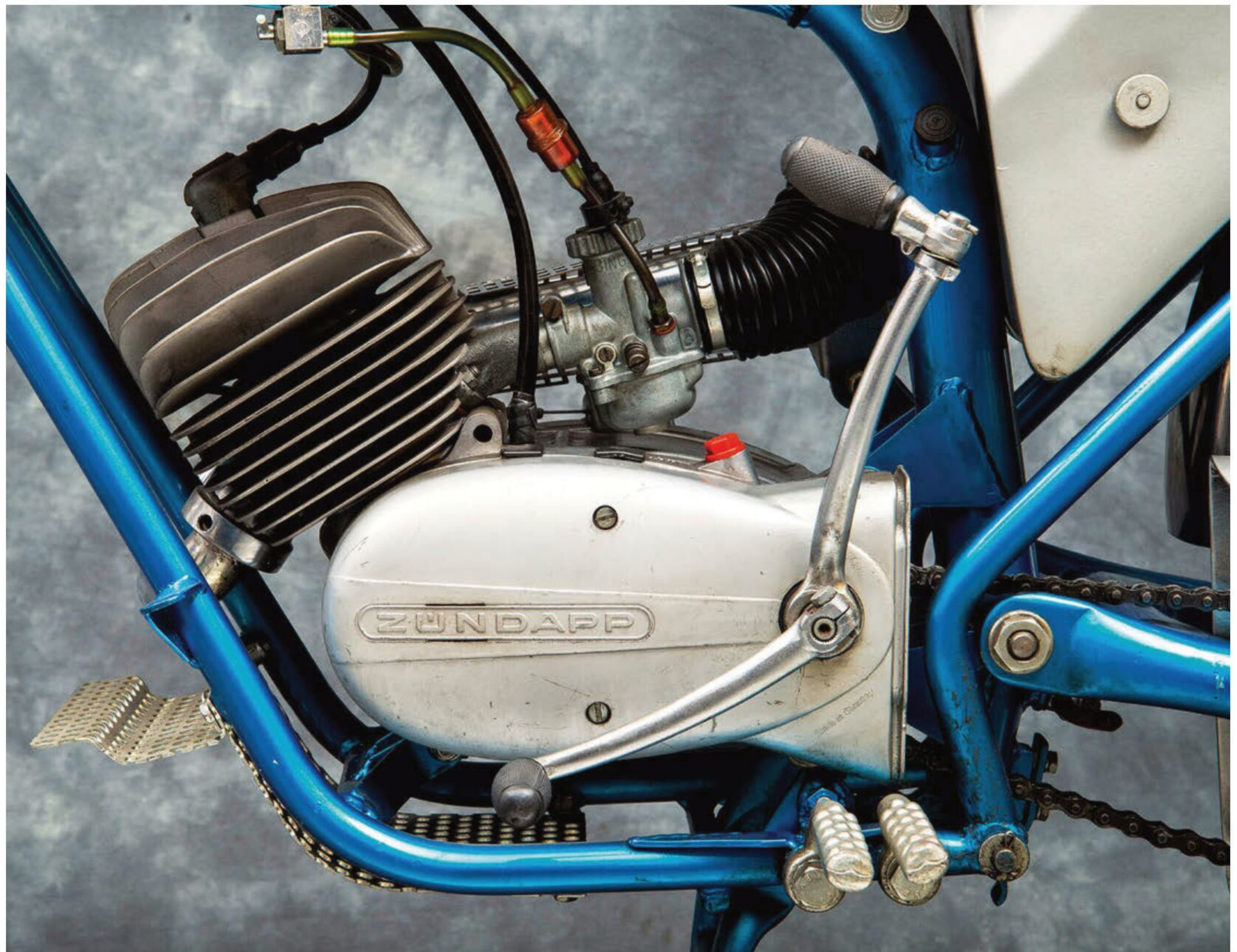




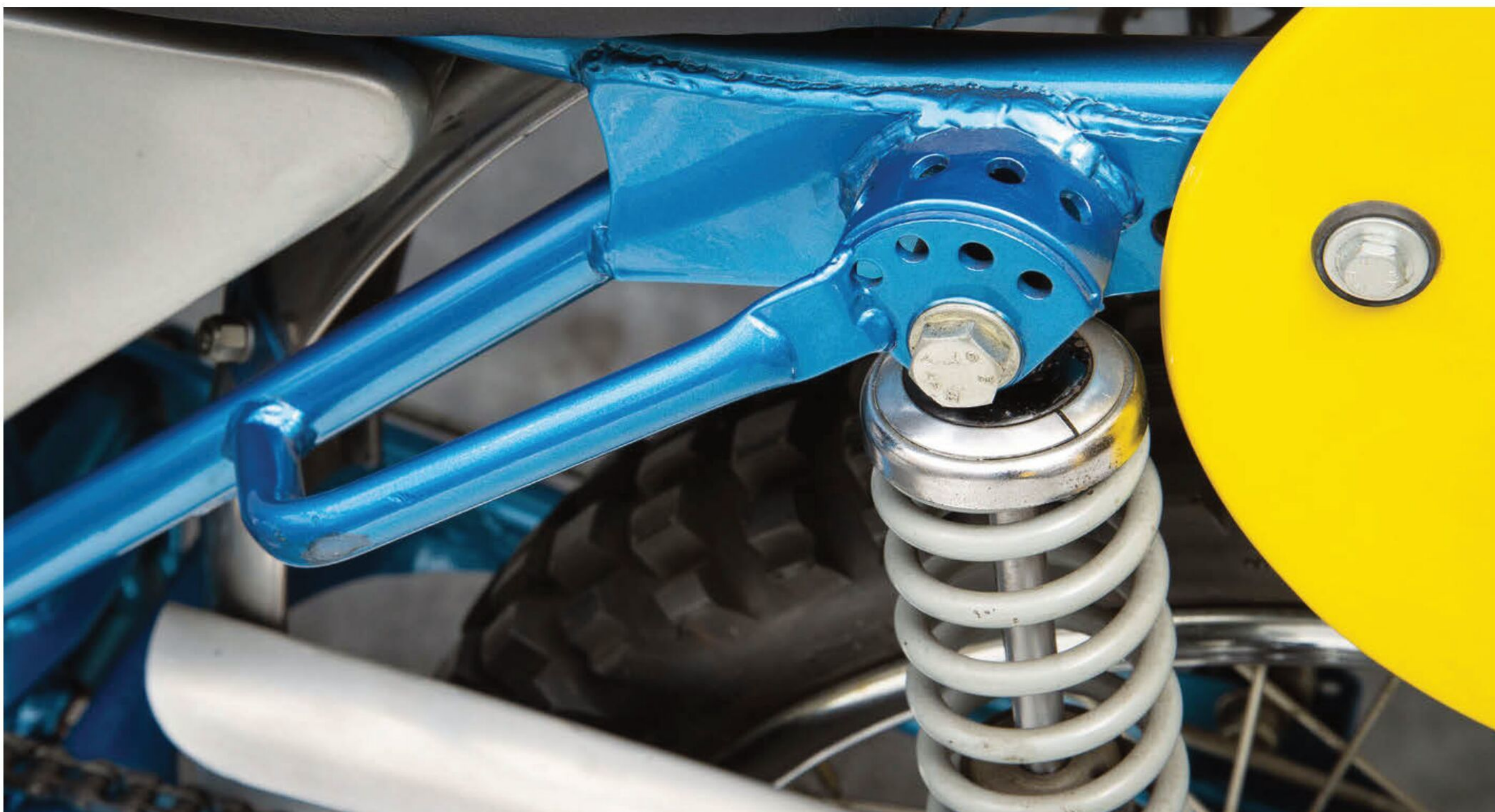


## CINQUANTINI "CATTIVI"

Il motore è lo Zündapp 5 marce, alimentato da un carburatore Bing a vaschetta centrale da 19 mm di diametro e collegato alla cassa filtro tramite un manicotto in gomma. Il montante verticale del telaio è usato come serbatoio dell'olio per lubrificare la catena. Si intravede il tappo di riempimento sopra la leva di avviamento e il rubinetto per dosare la portata sotto al perno del forcellone. L'esploso qui sotto permette di apprezzarne le più importanti caratteristiche: pistone monofascia, primaria a denti elicoidali e cambio a espansione di sfere. Il cilindro in lega leggera con canna cromata è dotato di due travasi principali più un terzo ricavato nella canna di fronte allo scarico. La testa, sempre in lega leggera, con la camera di scoppio dalla forma a "berretto di fantino".







Dall'alto in basso, sul lato sinistro è ricavata la maniglia per il sollevamento della moto. Anche qui ampio ricorso a fori di alleggerimento. Di fianco, davanti al motore è presente una griglia in lamiera per proteggere il cilindro dal fango sollevato dalla ruota. Il supporto saldato alla culla del telaio serviva a tenere in posizione l'eventuale gonfleur. La cassetta filtro con i fori di presa aria nella parte superiore e la cinghia in cuoio per il fissaggio posteriore del serbatoio.





# Andiamo a scuola, e non solo...

La maggior parte dei cinquantini, anche quelli di queste pagine non si sporcavano le gomme di terra. Usati dai ragazzi, per lo più nel classico tragitto casa-scuola-casa, davano il massimo della soddisfazione quando riuscivi ad aprire tutta la manetta, ovviamente, nella versione export, quella dalla libera potenza...

Come vanno le nostre piccole moto dopo essere tornati a casa da scuola quando abbiamo l'ardire di mettere le ruote fuori dall'asfalto? Andiamo con ordine, da **Ancillotti Scarab**, giusto mix tra dimensioni ridotte e un gran motore. Colpisce il telaio, sicuramente reduce di una intensa esperienza nelle gare insieme al giusto lavoro delle sospensioni, ma è la estrema leggerezza che sorprende ed aiuta ad avere velocità e precisione nelle peggiori condizioni del fuoristrada.

Ecco la **Guazzoni Matacross**, che matta non è. Caratterizzata da un motore, regolare sin dai bassi regimi, non ha esitazioni aprendo l'acceleratore. Nelle cronache del tempo si parla di prestazioni esaltanti, ma accompagnate da una meccanica delicata che interessa cambio, frizione e primaria. I passaggi più stretti e i guadi sono da affrontare con circospezione per la presenza del carburatore laterale che può toccare da ogni parte oltre a "bere".

È il turno della granitica **Hercules**. Il suo status di racer è dato dalle vittorie nei vari campionati. Nonostante l'aspetto, il peso di 90 kg e la forcella Earles che fanno a pugni con l'idea di maneggevolezza, la **GS** sorprende proprio nello stretto, in più l'effetto antidive della forcella aiuta in discesa a copiare gli ostacoli. Il motore è "cattivo" il giusto ed equilibrato: ricordiamo che la Hercules appartiene alla azienda che costruisce il suo motore.

La rarissima **Mazzilli** convince, prima di tutto, per la posizione in sella, davvero azzeccata, per chi appartiene alla scuola di chi guida, anche in Regolarità, sempre seduto. Inoltre, la RCS non ha un "filo" fuoriposto e dispone del massimo in fatto di sospensioni e telaio, uguale a quello della 125: è un esempio di stabilità. Ora siamo in sella alla **Müller-Zündapp**. Oggetto di un desiderio molto milanese, non era il massimo in fatto di prestazioni del suo motore, che non aveva la stessa cattiveria dei migliori Sachs o del Guazzoni. Comunque era silenzioso di meccanica e pure robusto.



## Ringraziamenti








Qui a lato Alfredo Gramitto Ricci, con lo Scarab S/6A. Valente pilota e massimo collezionista di moto da Regolarità è il segretario del Registro Storico Ancillotti, orgogliosamente lo dimostra. A lui va un grande grazie per avere messo a disposizione le moto che abbiamo fotografato per questo servizio. La nostra gratitudine va anche a Pietro Regazzetti, esperto della Guazzoni, con un trascorso giovanile nell'azienda milanese di via Altaguardia, a Roberto Perere, figlio di Giovanni storico importatore Zündapp per l'Italia e ad Alberto Riva presidente del Registro Storico Mazzilli.

La giacca scamosciata, un berretto al posto del casco, un paio di mocassini ai piedi e gli immancabili Ray-Ban Aviator dalle lenti scure. Questa la divisa d'ordinanza dei ragazzini anni 70. Nessuna sicurezza, perchè si pensava di essere immortali a 14 anni. Niente a che vedere con l'abbigliamento da pilota che sarebbe stato più consono alla moto, ma non al momento di trovarsi con gli amici.



## Caratteristiche tecniche

					
<b>Modello</b>	<b>Ancillotti Scarab S/6</b>	<b>Guazzoni Regolarità Casa</b>	<b>Hercules GS 50</b>	<b>Mazzilli RCS 50</b>	<b>MüllerZündapp Regolarità 50</b>
<b>Motore</b>	Sachs due tempi, raffreddato ad aria, testa in lega leggera, cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa. Aspirazione controllata dal pistone	Guazzoni due tempi, raffreddato ad aria, testa in lega leggera, cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa. Aspirazione a disco rotante	Sachs due tempi, raffreddato ad aria, testa in lega leggera, cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa. Aspirazione controllata dal pistone	Sachs due tempi, raffreddato ad aria, testa in lega leggera, cilindro in lega leggera con canna riportata in ghisa. Aspirazione controllata dal pistone	Zündapp due tempi, raffreddato ad aria, testa in lega leggera, cilindro in lega leggera con canna cromata. Aspirazione controllata dal pistone
<b>Alesaggio e corsa in mm</b>	38 x 44	41 x 37,5	38 x 44	38 x 44	39 x 41,8
<b>Cilindrata cc</b>	49,9	49,5	49,9	49,9	49,9
<b>Potenza dichiarata (in CV)</b>	8,6 a 8.600 giri/min	7,0 a 9.000 giri/min	7,0 a 7.500 giri/min	7,0 a 7.500 giri/min	6,5 a 7.500 giri/min
<b>Carburante</b>	miscela al 5%	miscela al 6%	miscela al 4%	miscela al 5%	miscela al 2%
<b>Accensione</b>	Bosch a puntine	CEV a puntine	Bosch a puntine	Bosch a puntine	Bosch a puntine
<b>Carburatore</b>	Bing a vaschetta laterale da 20 mm	Dellorto a vaschetta laterale da 20 mm	Bing a vaschetta laterale da 20 mm	Bing a vaschetta laterale da 20 mm	Bing a vaschetta centrale da 19 mm
<b>Frizione</b>	3 dischi, in bagno d'olio	4 dischi, in bagno d'olio	3 dischi, in bagno d'olio	3 dischi, in bagno d'olio	4 dischi, in bagno d'olio
<b>Trasmissione</b>	primaria a ingranaggi elicoidali; finale a catena	primaria a catena singola; finale a catena	primaria a ingranaggi elicoidali; finale a catena	primaria a ingranaggi elicoidali; finale a catena	primaria a ingranaggi elicoidali; finale a catena
<b>Cambio</b>	6 rapporti, comando a sinistra, prima in basso, selezione con chiavella scorrevole	6 rapporti, comando a destra, prima in alto, con ingranaggi sempre in presa, estraibile	6 rapporti, comando a sinistra, prima in basso, selezione con chiavella scorrevole	6 rapporti, comando a sinistra, prima in basso, selezione con chiavella scorrevole	5 rapporti, comando a sinistra, prima in basso, selezione a espansione di sfere
<b>Telaio</b>	doppia culla in acciaio	doppia culla in acciaio	monotrave in acciaio, doppia culla inferiore imbullonata opzionale	doppia culla in acciaio	doppia culla in acciaio
<b>Sospensione anteriore</b>	Forcella teleidraulica Ceriani da 30 mm	Forcella teleidraulica Ceriani da 30 mm	Forcella Earles con ammortizzatori Boge	Forcella teleidraulica Ceriani da 30 mm	Forcella teleidraulica Ceriani da 30 mm
<b>Sospensione posteriore</b>	forcellone oscillante con due ammortizzatori Ceriani	forcellone oscillante con due ammortizzatori Ceriani	forcellone oscillante con due ammortizzatori Boge	forcellone oscillante con due ammortizzatori Ceriani	forcellone oscillante con due ammortizzatori Ceriani
<b>Ruota anteriore</b>	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 2,50 x 21	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 2,50 x 21	cerchio in acciaio Schurmann, pneumatico 2,50 x 21	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 2,50 x 21	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 2,50 x 21
<b>Ruota posteriore</b>	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 3,00 x 18	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 3,00 x 18	cerchio in acciaio Schurmann, pneumatico 3,00 x 18	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 3,00 x 18	cerchio in acciaio Radaelli Aimon Sport, pneumatico 3,00 x 18
<b>Freno anteriore</b>	Grimeca a tamburo centrale, singola camma	Grimeca a tamburo centrale, singola camma	Sachs a tamburo centrale, singola camma	Campagnolo a tamburo centrale singola camma	Müller a tamburo centrale singola camma
<b>Freno posteriore</b>	Grimeca a tamburo centrale, singola camma	Grimeca a tamburo centrale, singola camma, scomponibile	Sachs a tamburo centrale, singola camma, scomponibile	Amadori a tamburo laterale, singola camma, scomponibile	Müller a tamburo centrale singola camma, scomponibile
<b>Misure rilevate (in mm)</b>					
<b>Lunghezza</b>	1.915	1.948	1.995	2.015	1.975
<b>Interasse</b>	1.245	1.260	1.280	1.345	1.343
<b>Larghezza manubrio</b>	780	810	830	880	830
<b>Altezza</b>	1.096	1.075	1.102	1.111	1.078
<b>Altezza sella</b>	855	805	820	800	830
<b>Altezza pedane</b>	335	365	290	315	365
<b>Luce a terra</b>	310	325	265	245	280
<b>Peso dichiarato (in kg)</b>	68	75	90	85	80
<b>Prezzo di listino (in Lire)</b>	380.000	370.000	360.000	ND	360.000