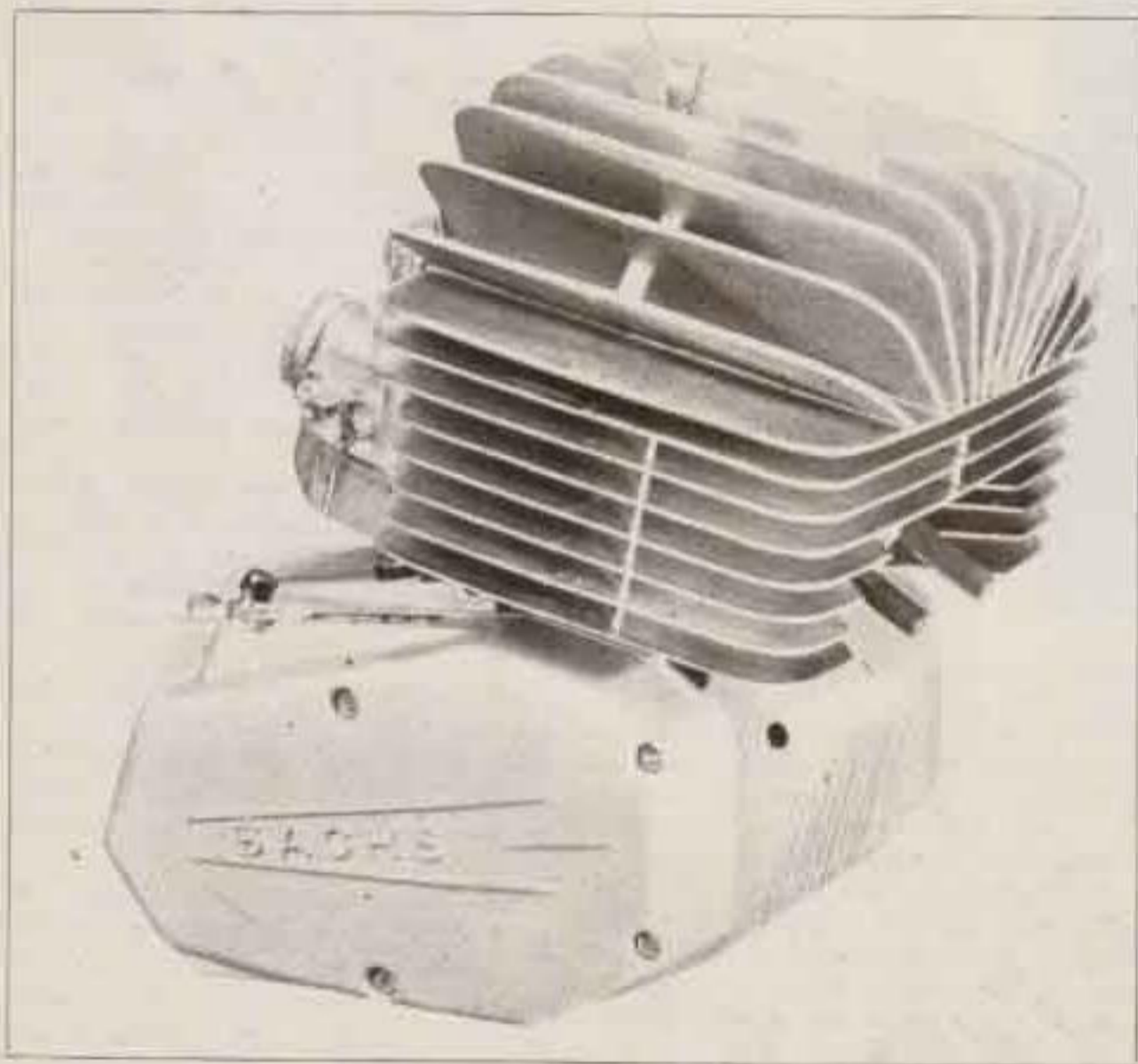


Come truccare il SACHS 125

Vi presentiamo una ricetta per potenziare questo robusto e diffuso motore tedesco senza comprometterne le doti di durata ed elasticità. E' una ricetta di esecuzione abbastanza facile e la cui efficacia è stata lungamente e brillantemente sperimentata dagli specialisti fiorentini Gori.



Ecco l'ormai diffuso motore tedesco Sachs 125 modello « 1251 », caratterizzato da un'ampia alettatura, dai carter squadrati e da ottime doti di robustezza e tenuta allo sforzo.

Il motore tedesco Sachs modello « 1251 » di 125 cc, nelle versioni a cinque e sei marce, ha raggiunto in questi ultimi anni una notevole diffusione nel nostro paese in quanto è stato adottato da varie Case nazionali (Ancillotti, Gori, Mondial, SWM nonché dalla tedesca Hercules e dall'austriaca K.T.M.) largamente importate sul nostro mercato.

Riteniamo quindi di particolare interesse presentare una « sana » ricetta per l'elaborazione di questo motore, una ricetta che non richiede manipolazioni complicate e che nello stesso tempo consenta un sensibile aumento della potenza (almeno un CV) senza pregiudicarne le doti di resistenza e di elasticità del motore stesso.

Questa ricetta, già a lungo sperimentata con lusinghieri successi, ci è stata gentilmente passata dalla Gori, la Casa fiorentina ben conosciuta in Italia e all'estero per le sue affermate realizzazioni fuori-stradistiche su meccanica Sachs.

Prendiamo dunque un motore Sachs, in buono stato d'uso, meglio ancora se appena finito di rodare e smontiamo testa, cilindro e pistone.

La testa va abbassata di un millimetro, onde aumentare il rapporto di compressione a 13:1. Per evitare che il pistone vada a « toccare » al punto morto superiore, bisogna poi riportare a 55 mm la smussatura della camera di scoppio, il cui profilo deve assomigliare esattamente a quello del cielo del pistone, come ben illustrato nella foto della pagina seguente.

Controllare la distanza fra i due piani del cilindro (uno è quello ove poggia la guarnizione della testa e l'altro è quello che poggia sul basamento del motore) che deve essere di 915 mm; nel caso fosse maggiore, per raggiungere la sopraindicata misura, abbassare del necessario il piano inferiore.

Allargare a 29 mm il condotto di aspirazione provvedendo poi a raccordarlo e lucidarlo; medesima operazione di raccordatura e lucidatura va fatta anche alla luce di scarico il cui profilo superiore deve distare 275 mm dal bordo superiore del cilindro.

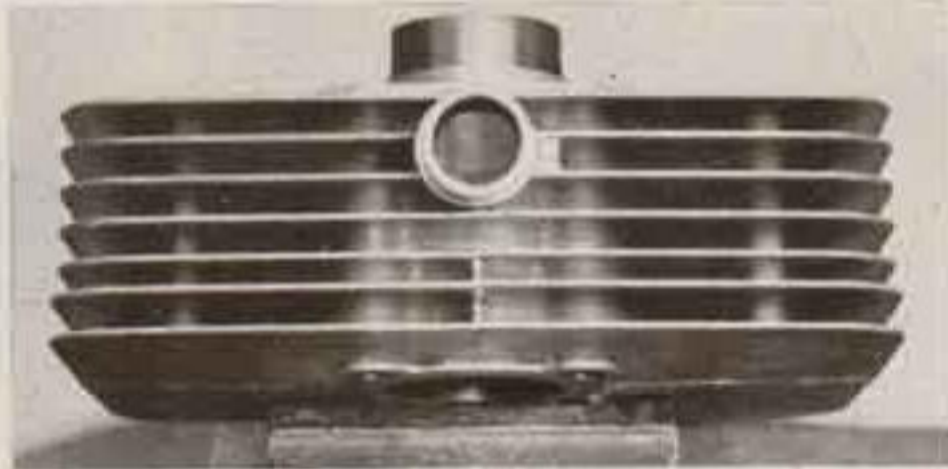
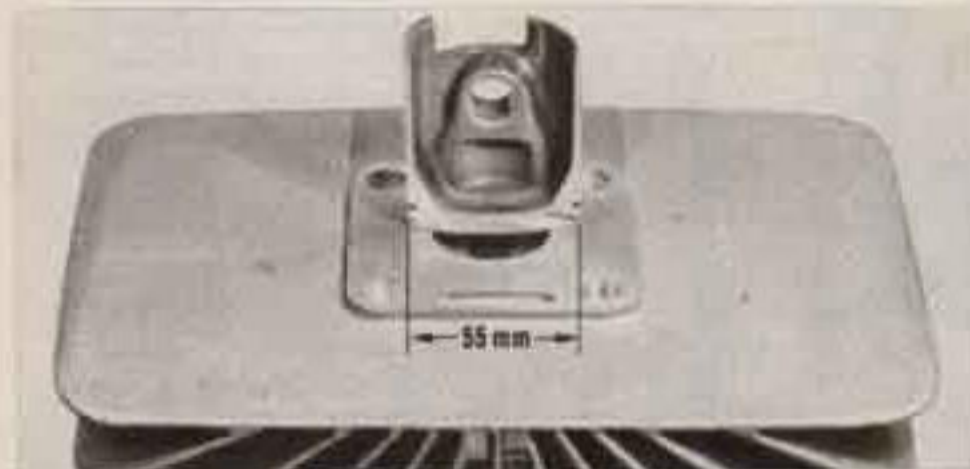
Provvedere quindi ad allargare l'imbocco dei travasi sulla base del cilindro come è ben delucidato nella foto a corredo di queste note. Ovviamente l'imbocco va raccordato con lo sbocco dei travasi dal cilindro.

Sostituire l'originario carburatore

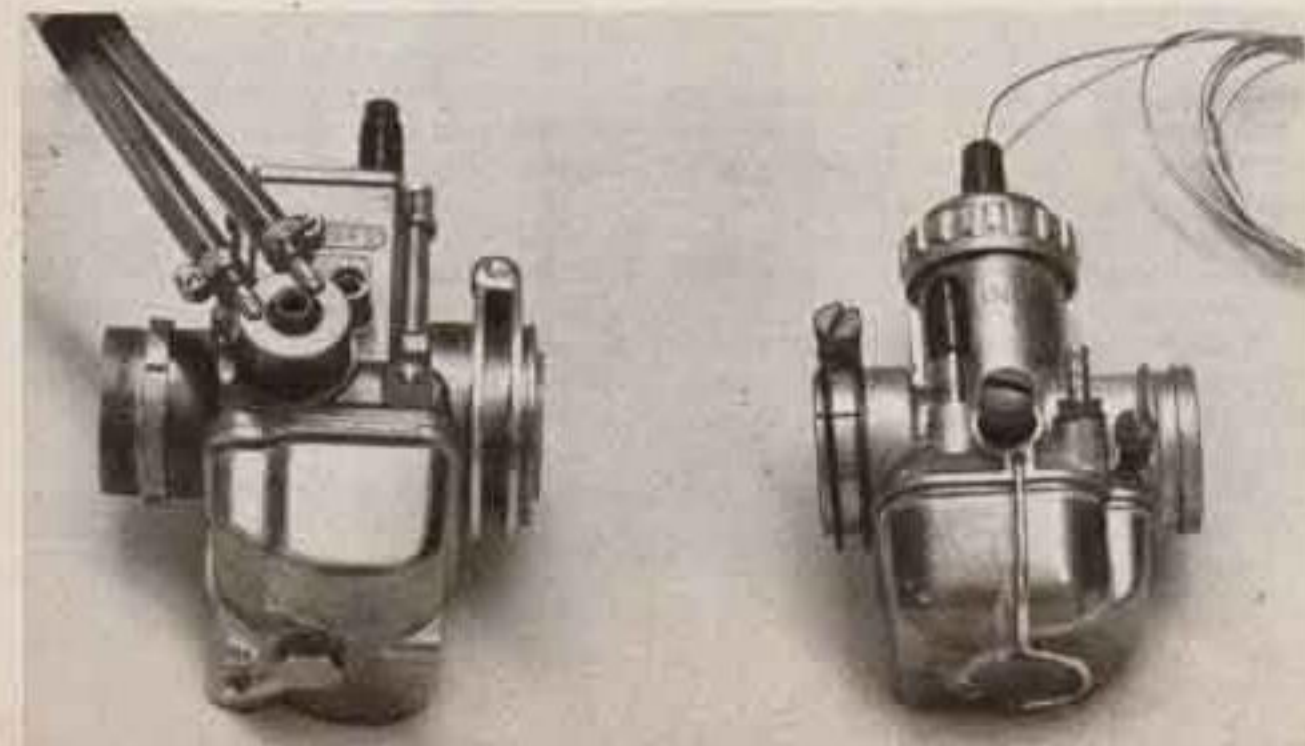
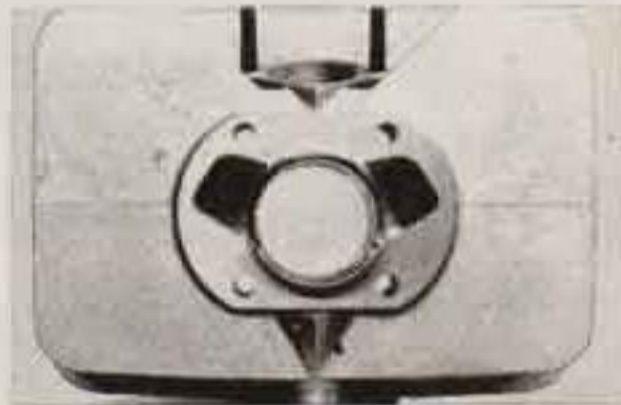


Uno specialista della Gori intento al raccordo e alla lucidatura del condotto di scarico servendosi di una frena a flessibile.

Il condotto di aspirazione va allargato a 29 mm e ben raccordato. Controllare inoltre che la distanza fra i due piani del cilindro sia di 915 mm; in caso contrario portarla a tale valore.



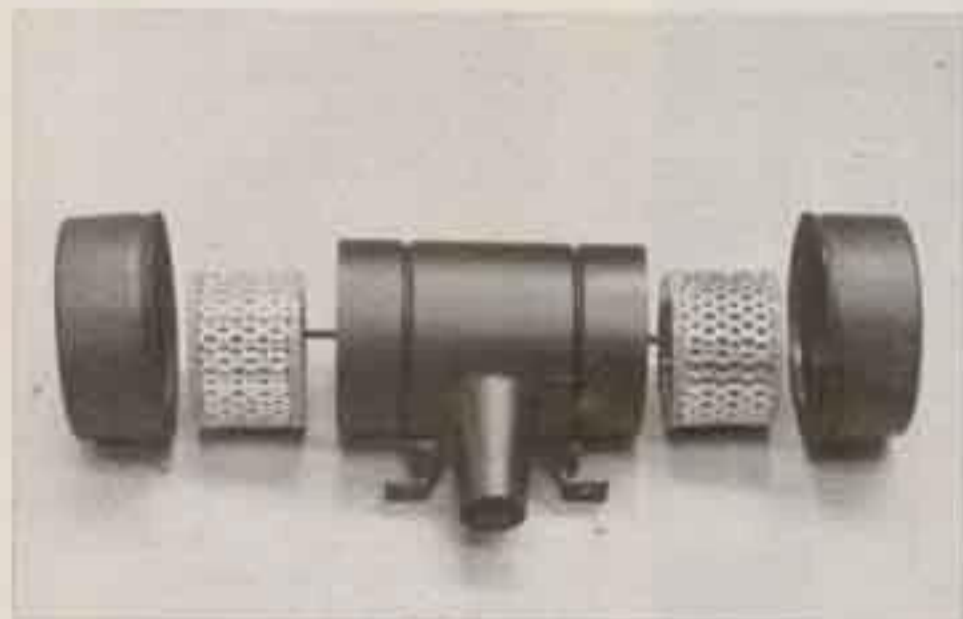
Utilizzando un pistone sezionato si evidenzia facilmente la lavorazione cui deve essere sottoposta la camera di scoppio dopo l'abbassamento della testa di un millimetro; infatti per evitare deleteri contatti, il profilo della camera di scoppio deve corrispondere perfettamente a quello del cielo del pistone e per giungere a questo la smussatura deve essere di 55 mm.



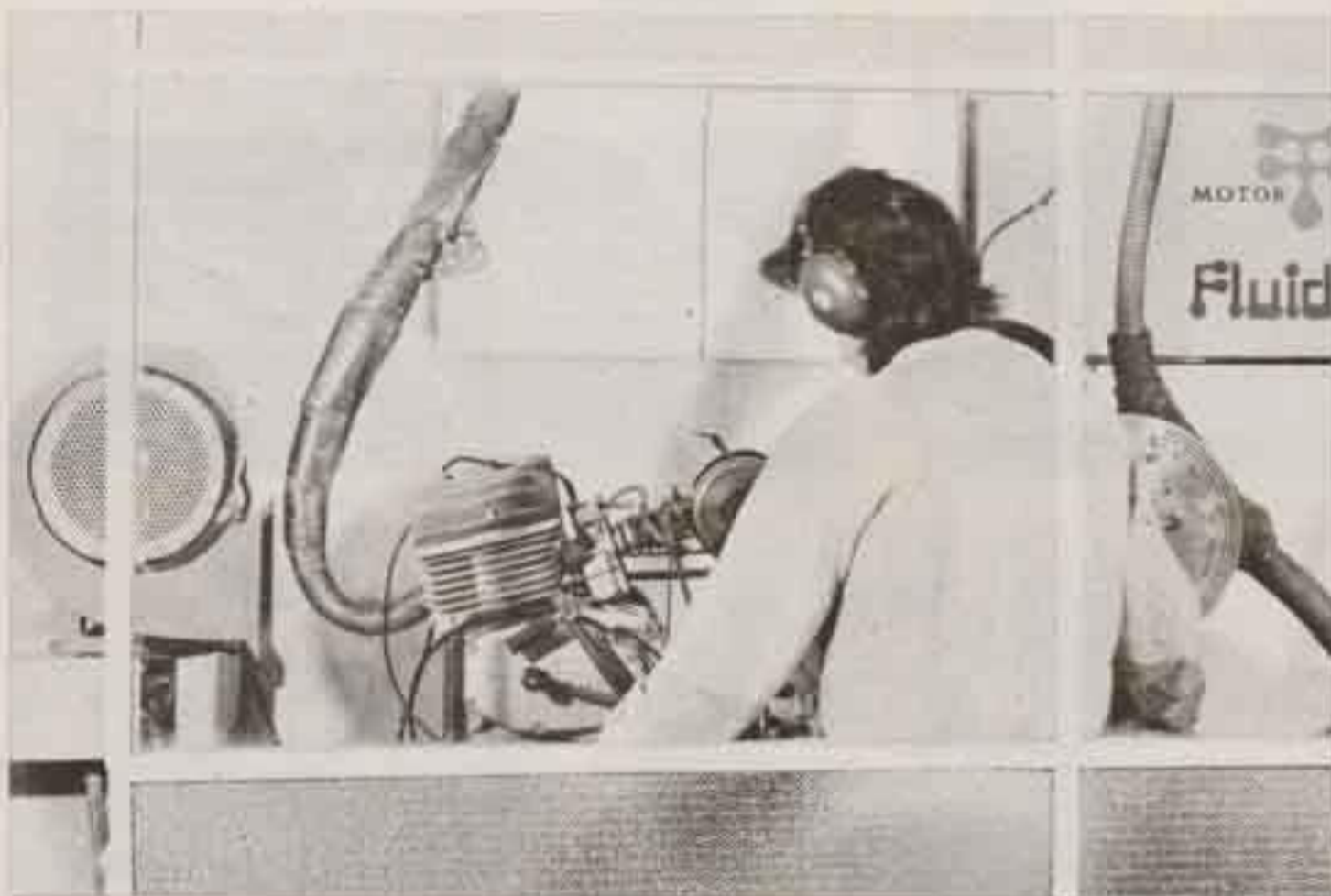
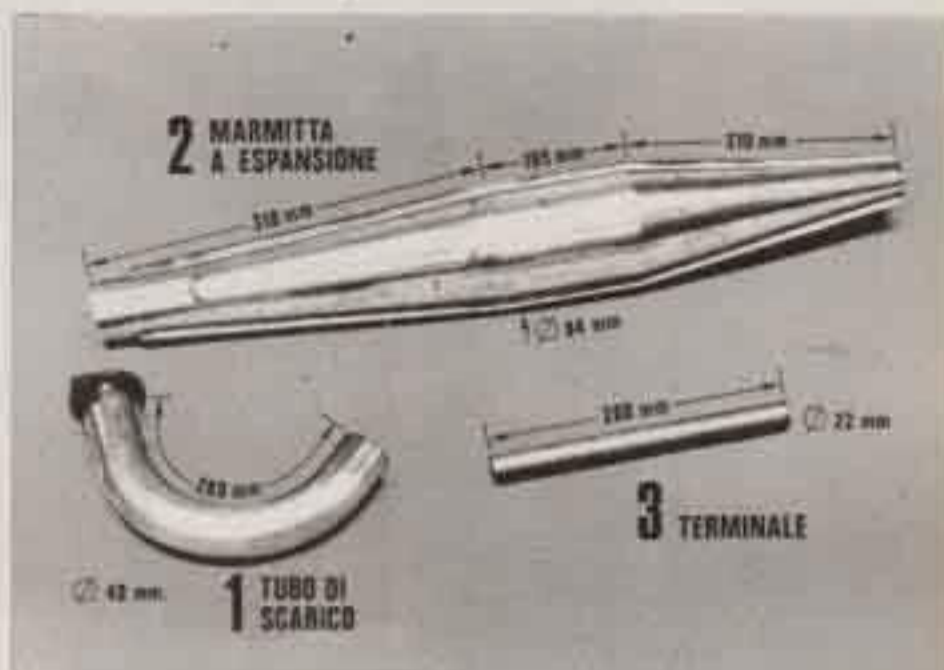
L'imbocco dei travasi sulla base cilindro va allargato di 12 mm in direzione dello scarico e opportunamente raccordato, come si vede nella foto a fianco che illustra la modifica ultimata.

Il carburatore originale Bing va sostituito con un Dellorto VHB.

Come truccare il SACHS 125



La scatola contenente i due elementi filtranti a cartuccia.



Per l'impiego crossistico viene consigliato questo complesso di scarico, di cui riportiamo tutte le misure. Per uso regolaristico è invece opportuno munirsi della nuova marmitta Lafranconi a sogliola provvista di silenziatore: in questo caso il getto del massimo va ridotto di due o tre punti.

Prova al banco Gori di un motore Sachs 125 potenziato dai bravi specialisti della Casa fiorentina.

Bing da 27 mm con un Dell'Orto VHB 29 AS per il quale è raccomandata la seguente taratura: spillo V 4 alla tacca mediana, getto max. da 135, getto minimo da 60, valvola gas da 60 (n. 7454) e vite dell'aria aperta fra giri 2 e 2 1/2.

Cambiare la candela originaria con una un po' più fredda quale la Bosch 290 a punte interne.

Il filtro dell'aria (acquistabile già completo anche direttamente presso la Gori al prezzo di 18.000 lire) va realizzato, come si vede nella foto utilizzando due cartucce Fram dal dia-

metro esterno di 98 mm., interno di 62 mm e alte 70 mm.

Completa la truccatura una marmitta ad espansione, appositamente studiata, le cui misure sono riportate direttamente sulla foto di questa pagina; anche questo accessorio può essere acquistato presso la Gori al prezzo di 9.000 lire.

Controllare poi che la fasatura dell'accensione sia quella raccomandata, mediante riferimenti sul volano magnete, dalla Sachs (30 mm prima del PMS) e rimontare il tutto con la massima cura.

Per l'alimentazione è d'obbligo la super (miscelata ad un buon olio per due tempi nella proporzione del 5%) mentre per i rapporti — con pneumatico posteriore artigianale da 18" — si consiglia un 13/64 per uso regolaristico ed un 13 od anche un 14/50 per impiego fuori-strada turistico. Ma ovviamente queste non sono che indicazioni di massima: ognuno può infatti variare la... dentatura secondo le proprie esigenze.

Ed ora non ci resta che augurarvi buon lavoro e tante soddisfazioni!

Michele Verrini