





Dal cross alla regolarità con successo la **Ancillotti Scarab C 125**

Parte delle nostre prove si sono svolte su terreno estremamente pesante per saggiare a fondo le doti di coppia di questa brillante motoleggera fiorentina. La Ancillotti Scarab C vanta una linea grintosa, di evidente derivazione crossistica, in particolare per quanto riguarda il retrotreno, caratterizzato da un'ampia escursione molleggiante.

Derivata dagli affermati modelli da cross della casa fiorentina e cimentatasi con successo nelle regolarità minori dell'anno scorso, questa bella motoleggera si distingue per le sue doti di robustezza e guidabilità. E' provvista del motore Sachs due tempi sei marce in versione normale oppure brillantemente elaborata dalla stessa Ancillotti. Per sfruttare veramente a fondo la versione più potente bisogna essere veramente esperti e grintosi.



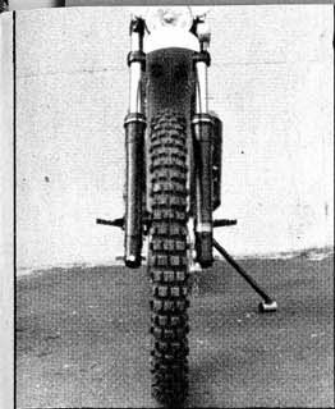
Altri momenti della nostra prova. La Scarab C risponde bene nei salti e nel controsterzo. Nelle discese bisogna spostarsi il più possibile all'indietro per evitare impuntamenti dell'avantreno causati dall'interasse contenuto.

★ Ben nota per le sue affermazioni crossistiche nelle piccole cilidrate, l'anno scorso l'Ancillotti ha colto vari successi anche in campo regolaristico. La Casa fiorentina ha vinto infatti il Trofeo FMI per le classi 50, 75 e 125 nonché il campionato toscano di regolarità per la classe 125.

Queste credenziali avvalorano ulteriormente la Scarab C 125, cioè la più recente creazione regolaristica degli Ancillotti, dotata anch'essa del motore Sachs e disponibile nella versione standard a 963.000 lire e nella versione elaborata a 1.065.000 lire, sempre f.f. IVA compresa.

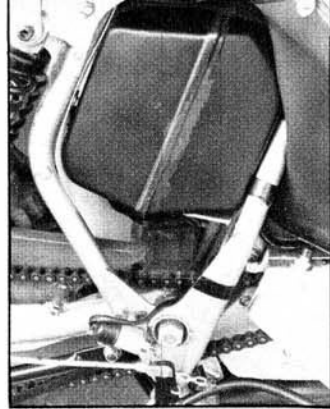
Per la nostra prova abbiamo scelto la seconda versione. Ci interessava infatti valutare l'incremento di potenza e soprattutto il modo in cui tale potenza veniva erogata.

Abbiamo accertato che il motore spinge veramente forte: alla pista Pirelli abbiamo infatti ottenuto i migliori risultati fra tutte le 125 da fuoristrada sinora provate dalla nostra rivista. In fatto di coppia, siamo ancora su valori abbastanza accettabili: nelle prove di accelerazione siamo sempre partiti in seconda e inoltre, come documentato dalle foto d'apertura, abbiamo stra-

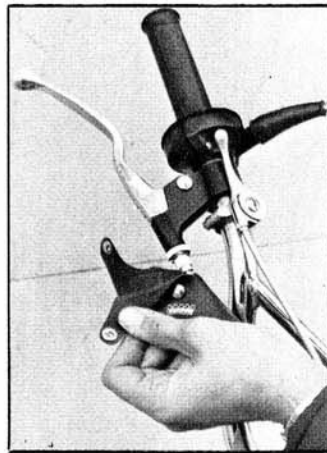
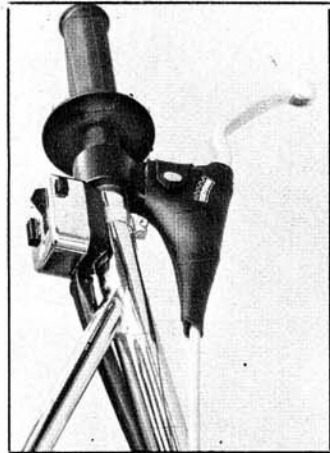


Contenuto l'ingombro trasversale, anche se le pedane potrebbero essere un pò meno sporgenti e il terminale della marmitta più aderente alla ruota. Ampiamente dimensionati manubrio e sellone. Snella la sagoma del serbatoio.

Ben realizzata l'ampia cassetta di aspirazione in plastica, dotata di un coperchio ermetico facilmente smontabile sulla sinistra e protetta da una grembialina impermeabile. Il filtro d'aria è di spugna sintetica. La presa d'aria avviene sotto la punta della sella.



I comandi sul manubrio. Bruttina la levetta per lo starter. Scomoda come al solito la scatola per l'impianto elettrico. Il comando del gas ad apertura rapida è in plastica. Robuste e funzionali le leve.



pazzato per un'intera giornata la moto affidataci su un terreno estremamente pesante, senza particolari sofferenze ne per il mezzo ne per il pilota.

Certo che per sfruttare veramente a fondo le doti di questo motore bisogna essere dei bei manici, ed allora si ottengono prestazioni invidiabili, favoriti anche dall'ottima e robusta impostazione ciclistica della Scarab C.

Già che ci siamo, annotiamo qualche altra caratteristica funzionale del motore: qualche difficoltà per l'avviamento da freddo, nessun problema per l'avviamento da caldo, qualche sintomo d'ingolfamento ai bassi regimi, contenuta la rumorosità di scarico, non altrettanto il consumo (sui 15 km/litro ed anche meno).

Di evidente derivazione crossistica, la linea della Scarab C è grintosa e funzionale. La finitura potrebbe essere un pochino più curata.

Unico appunto di una certa entità per quanto riguarda i comandi, l'interferenza della leva d'avviamento con la stampella.

Veramente ok la posizione di guida, la maneggevolezza e la tenuta di strada.

Nella marcia su terreno accidentato

gli spostamenti del corpo avvengono senza alcun impiccio. Nei salti e nelle impennate nessuna reazione negativa. L'ampio raggio di sterzo e dall'interesse piuttosto contenuto favoriscono la maneggevolezza però nelle discese molto ripide bisogna spostarsi all'indietro il più possibile per evitare impuntamenti all'avantreno. L'ampia escursione delle sospensioni favorisce la tenuta sul brutto, sia veloce, sia lento, ed anche la sicurezza nei controsterzi.

Ben modulabili i freni e adatti all'impiego fuoristradistico ma attenzione, quando ci si lascia prendere dall'ebbrezza velocistica, che l'anteriore non è certo dei più potenti.

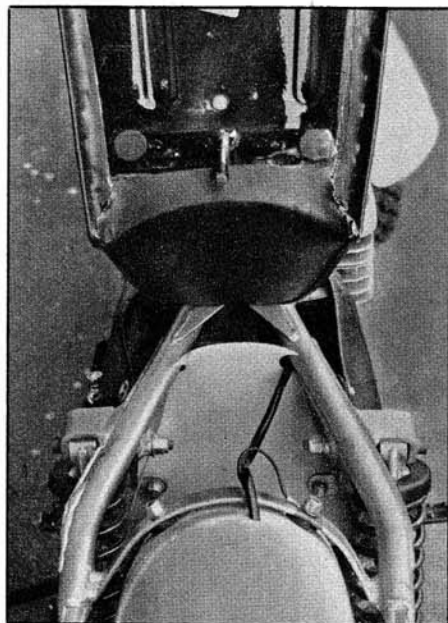
Prove: Vanni Borletti e Riccardo Selicorni

Rilevamenti e grafici: Walter Presa

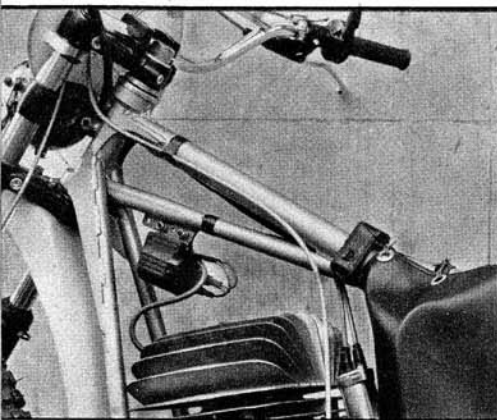
Coordinamento e foto: Carlo Perelli



Grintosa e funzionale la linea del serbatoio ma poco indicato il tappo.



Il serbatoio è montato elasticamente ma non si smonta con rapidità. Altrettanto dicasi del sellone. Notare l'impiego di bulloneria autobloccante.

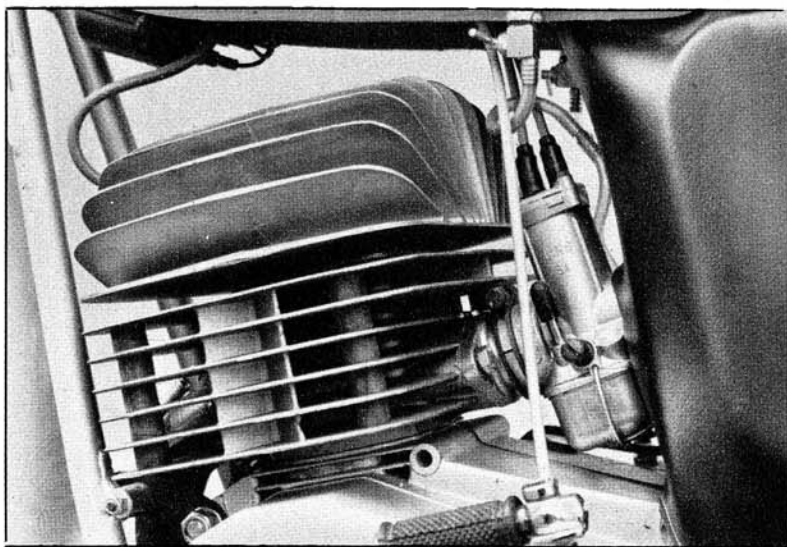
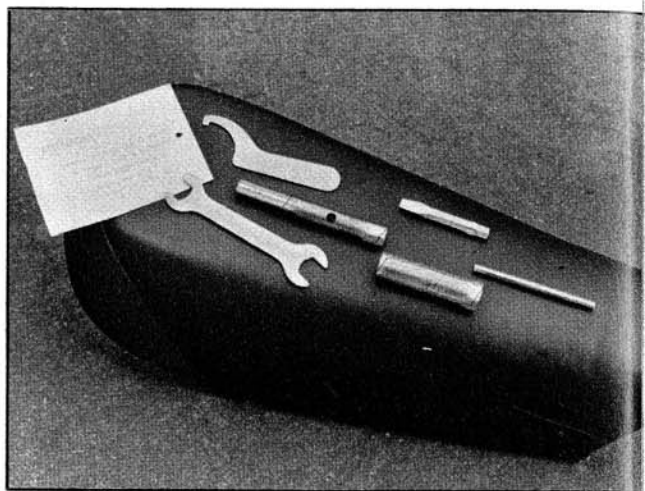


Le estese piastre di rinforzo e di collegamento per il telaio hanno la saldatura interrotta.



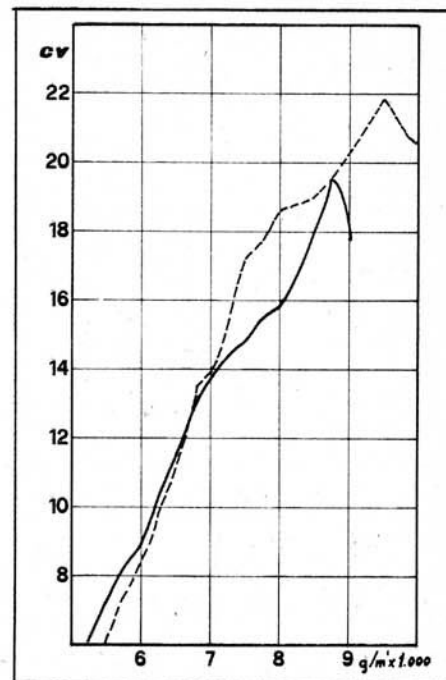
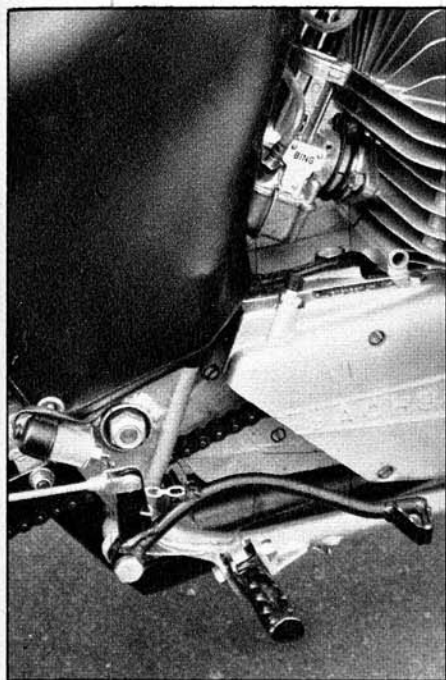
I parafranghi in plastica flessibile Preston sono montati elasticamente. Ottimo e funzionale il disegno del fanalino posteriore. Lo spazio per l'applicazione della targa è inferiore a quello regolamentare. Scarsa come al solito la dotazione attrezzi.

Le scarsissime istruzioni di uso e manutenzione sono riportate su un piccolo cartoncino.



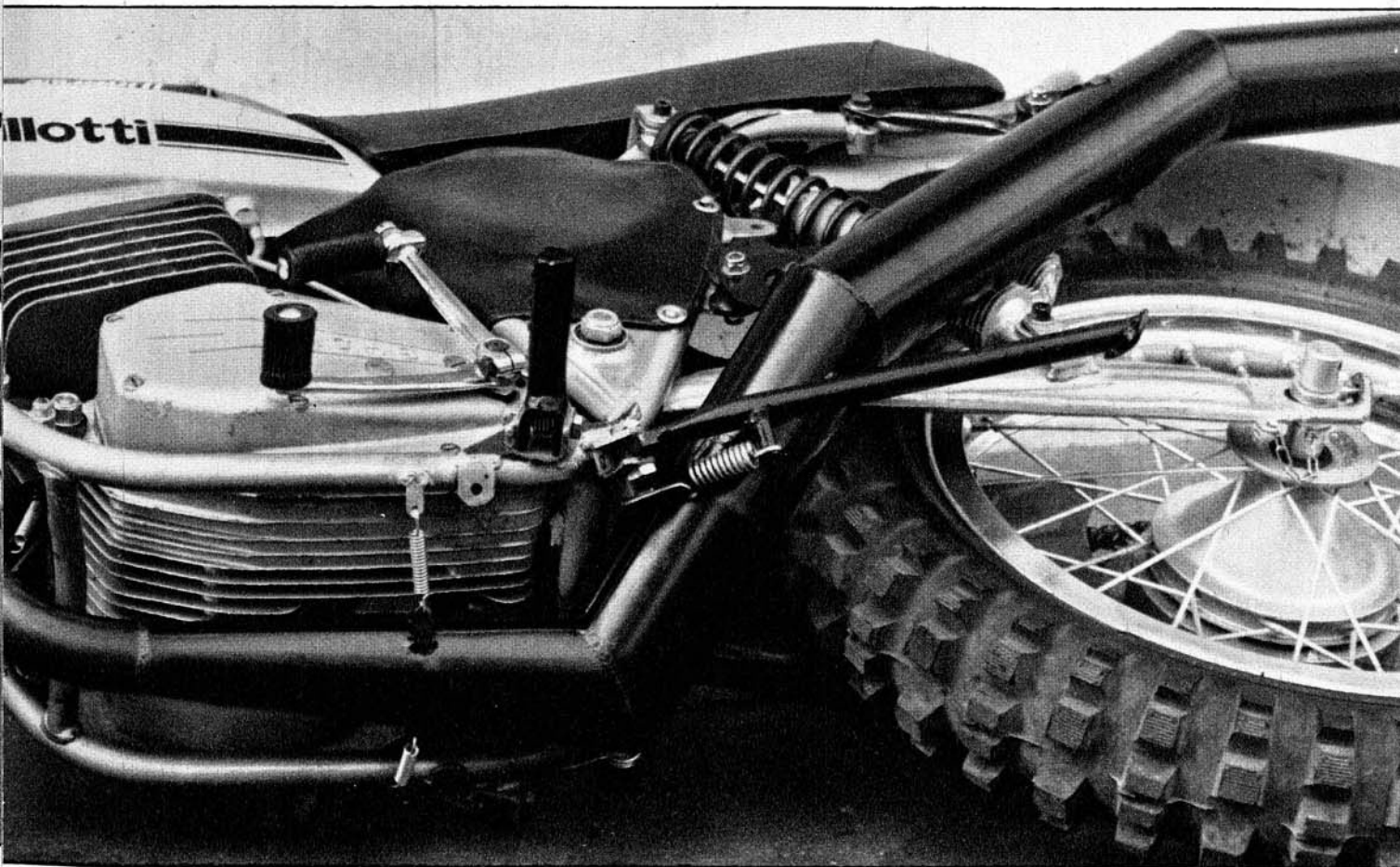
Il serbatoio ha due rubinetti. Il carburatore è montato rigidamente anziché elasticamente come nel motore di serie per evitare screpolature del raccordo. Il cilindro è provvisto di tamponi elastici e di collegamenti rigidi per evitare vibrazioni e risonanze.

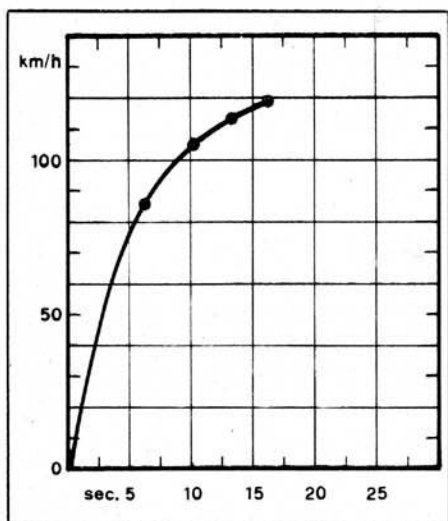
La spigolosa marmitta di scarico, costruita dagli stessi Ancillotti, empiricamente trattenuta sotto il carter da due mollette, è quanto mai vulnerabile nella marcia su terreno difficile. Per la prossima serie di questa moto essa verrà però dotata di una schermatura in plastica. Un po' esposta anche la stampella.



Ottime le leve della messa in moto, del cambio e del freno posteriore. Buone le pedane pieghevoli obliquamente provviste di molle di ritorno. Arcaico ed esposto lo stop. Bruttina la stampella che in posizione di riposo appoggia direttamente contro la marmitta ed ostacola l'avviamento. Manca il cavalletto centrale, sempre utile su una moto da regolarità.

Confronto tra la curva di potenza del motore Sachs di serie (linea continua) e quella del motore elaborato dagli Ancillotti, (linea tratteggiata) secondo prove al banco effettuate dalla stessa Sachs.





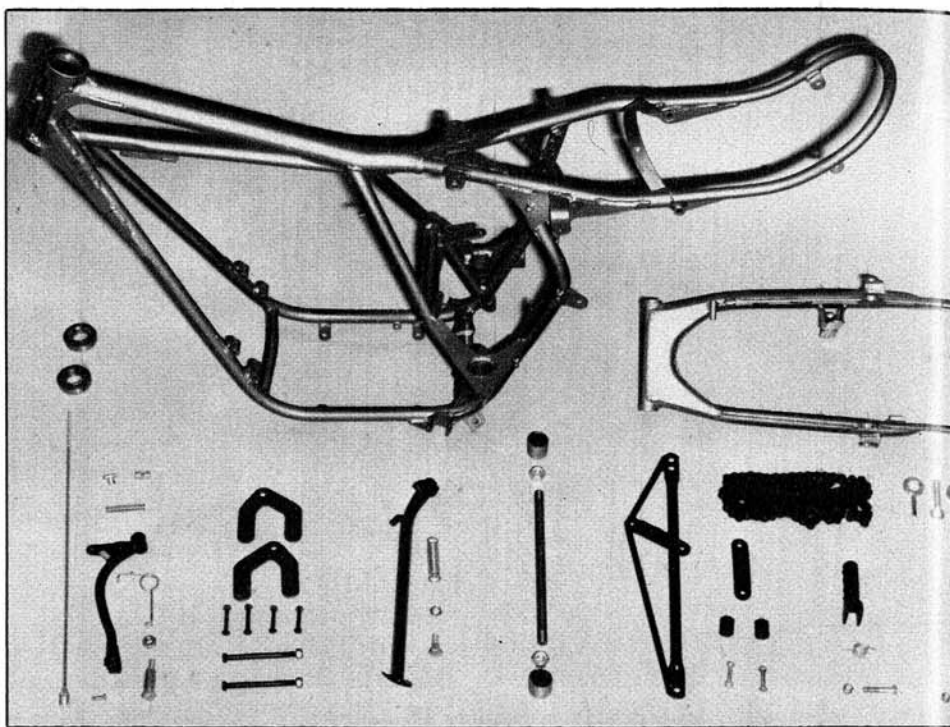
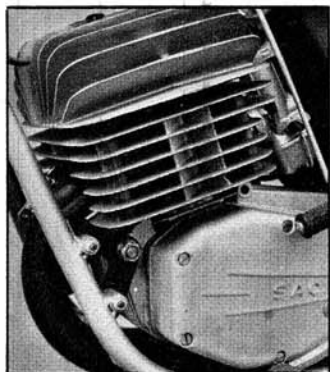
I DATI DELLE NOSTRE PROVE

metri	secondi	km/h
100	6.33	—
200	10.05	105,880
300	13.30	
400	16.36	119.250

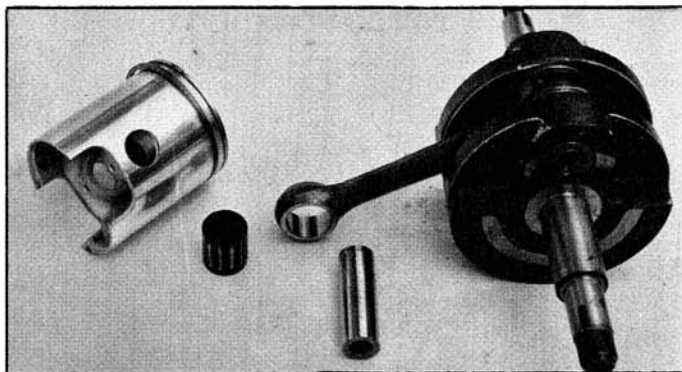
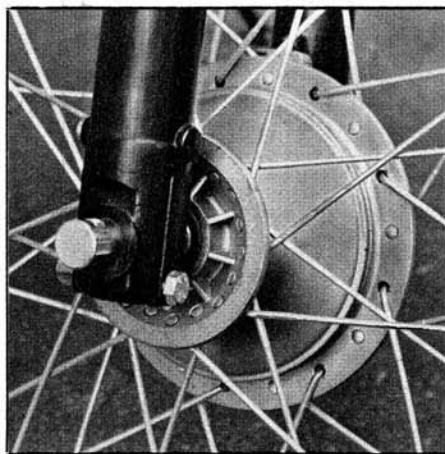
Il grafico ed i valori riportati sopra si riferiscono all'accelerazione con partenza da fermo sui quattrocento metri. Da notare che la velocità massima è stata raggiunta ancor prima di uscire dalla base dei quattrocento metri, partendo in seconda, con una pilota di 70 kg ed un carico di cinque litri di carburante. Peso della moto 97,5 kg, temperatura 19°, umidità 67%.

Il freno anteriore a mozzo conico con riporto di una flangia in lamiera sul lato di maggior diametro e i raggi a diametro differenziato per motivi di robustezza.

Il classico due tempi teutonico Sachs 6 DGS è stato potenziato dagli Ancillotti mediante l'aumento di un'unità nel rapporto di compressione (da 11,5 a 12,5), l'adozione di un carburatore da 32 mm anziché da 28 mm (sempre Bing a vaschetta centrale) e la lavorazione del cilindro per ricavarne due travasi supplementari, il tutto «intonato» al complesso di scarico e di aspirazione.



Telaio, forcellone e componenti vari della parte ciclistica. Il cannotto di sterzo è dotato di cuscinetti a rulli conici registrabili, il perno del forcellone lavora su boccole elastiche, i montanti posteriori sono piegati in avanti per consentire l'applicazione avanzata ed inclinata degli ammortizzatori.



Le caratteristiche tecniche

MOTORE: monocilindrico due tempi, con distribuzione a pistone piatto a quattro luci incrociate. Alesaggio e corsa 54 x 54 = 123 cc. Compressione 12,5:1. Diagramma di distribuzione, scarico 195°, aspirazione 165°, travaso 132°, travasi supplementari 125°.

ACCENSIONE: elettronica Motoplat 6V 35-5/18 W con bobina AT esterna anticipo mm 23 sulla corda del volano; candela Bosch 260; distanza tra gli elettrodi mm 0,5.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela a super carburante al 5% d'olio 2 T; capacità del serbatoio 9,5 litri.

CARBURATORE: Bing a vaschetta centrale, diffusore da mm 32, getto massimo 148, filtro aria in spugna sintetica.

LUBRIFICAZIONE: motore con miscela al 5% di olio 2T; cambio, frizione e trasmissione primaria 600 cc olio Sachs Getriebe (SAE 40).

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi, rapporto 1:2,0967 (denti 31/65); finale a catena da 5/16, rapporto 1:3,928 (denti 14/55).

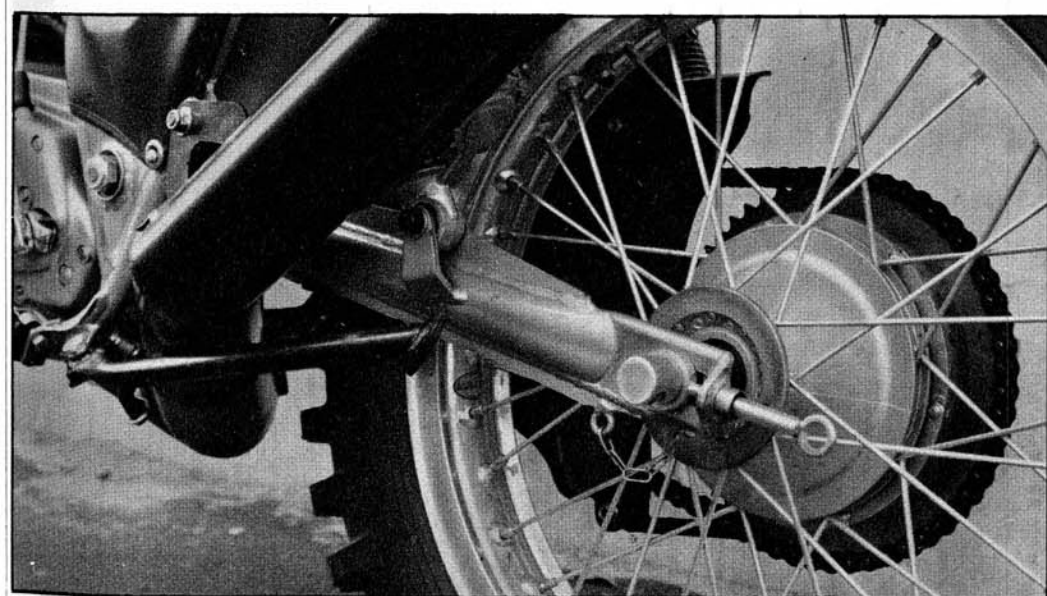
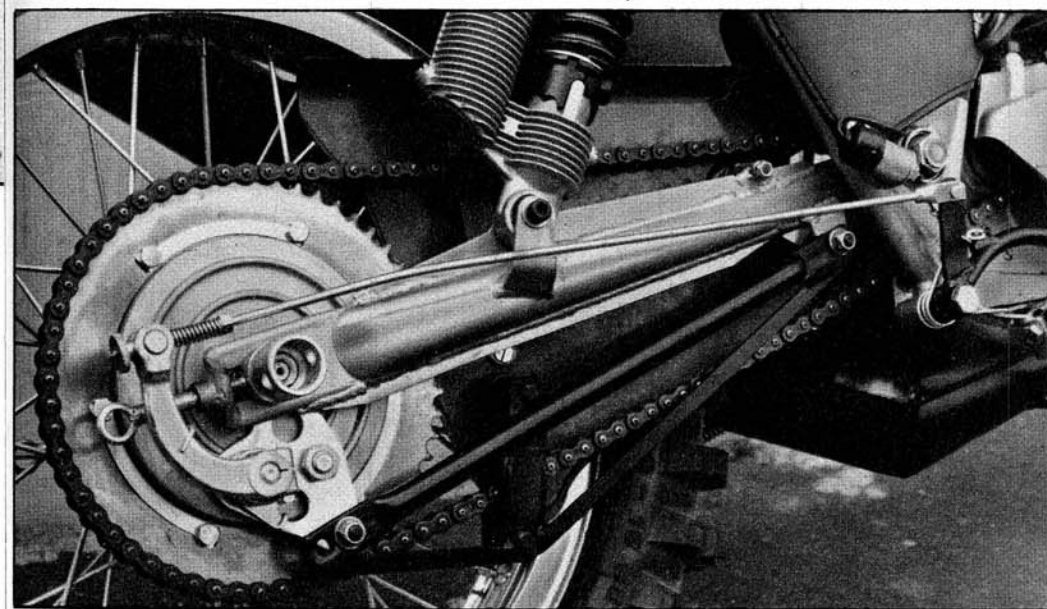
CAMBIO: a crociera a sei rapporti, comandato a mezzo pedale a leva singola sul lato sinistro; rapporti interni 4,181 in prima, 2,733 in seconda, 2,166 in terza, 1,714 in quarta, 1,434 in quinta, 1,24 in sesta.

SOSPENSIONI: forcella anteriore Marzocchi da mm 35, contenuto cc 240 olio Marzocchi; ammortizzatori posteriori Marzocchi a gas da cm 36.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi Akront o Aimon Sport 21" ant. e 18" post., pneumatici Metzeler 3,00 x 21 ant. e 4,00 x 18 post, pressione di gonfiaggio 0,9 atm. anteriore e 1 atm. posteriore.

IMPIANTO ELETTRICO: volano elettronico Motoplat 6 V 35/5, lampade faro anteriore 6 V 25 x 25 W alta, 6 V x 5 W città, lampade fanalino posteriore 6 V x 20 W stop 6 V x 5 W posizione.

DIMENSIONI: lunghezza cm 198; interasse cm 135; larghezza manubrio cm 85; altezza massima cm 116; altezza manubrio cm 116; altezza sella 86; altezza pedane cm 35.



Il forcellone reca una doppia nervatura di rinforzo e attacchi scatolati per gli ammortizzatori. Molto protettivo il carter per la catena. Un po' elaborato il complesso supporto cruna. Bene la lunga asta di ancoraggio per il piatto portaceppi, il comando del freno, il tendicatenella e il distanziale trattenuto da una catenella.