

COMFORT

UN PO' A DISAGIO I PICCOLINI...

GUIDO VOTO 7,5

Non mi sono sempre trovato perfettamente a mio agio in sella, non tanto per la sagomatura e l'imbottitura, ma per la particolare inclinazione che le si è voluto conferire, che costringeva in posizioni limitate, non permettendo agevolmente quei rapidi spostamenti in avanti e all'indietro, necessari per «guidare» longitudinalmente, cioè scaricando o caricando l'avantreno, un mezzo così leggero e bilanciato. Inoltre la sella, a causa del posizionamento avanzato, terminava un po' troppo presto posteriormente, enfatizzando il citato problema.

La CRM 50 è comunque divertentissima da usare, godibile in ogni situazione e non arriva assolutamente a stancare precocemente, in virtù del manubrio dalla sagomatura estremamente corretta, che conferisce un controllo del mezzo intuitivo, e del corretto posizionamento delle pedane e relativi comandi. Le sospensioni non mi sono sembrate esaltanti in riferimento al comfort, specialmente per gli ammortizzatori, che nei salti più decisi od in buche di un certo livello, andavano a «pacco».

A questo punto un plauso al motore Minarelli, che per la sua silenziosità meccanica e la mancanza di vibrazioni, non affligge «inutilmente» il pilota, lasciandolo libero di concentrarsi su «ben altri problemi».



Essendo un cinquantino, la Ancillotti non è adatta a chi pesa più della media

STEFANO VOTO 8

Per quanto riguarda la comodità in sella niente da eccepire, si trova subito la posizione giusta e anche al primo impatto pare di conoscere la moto da sempre. I più giovani o perlomeno i più piccoli «dimensionalmente» faranno un po' fatica a «salire in sella», ma questa pare debba ormai essere una prerogativa comune alle moto della nuova generazione. Forcella e ammortizzatori si comportano bene anche se alla lunga tendono ad ammorbidirsi troppo. A loro discolpa va detto però che non erano tarati per un pilota da 75 kg come il sottoscritto. Va fatto un appunto invece al parafango posteriore che in pratica col bagnato è come se non ci fosse; ed un'ultima osservazione riguarda il «collo» del radiatore contro il quale chi ha gambe lunghe, può arrivare ad interferire col ginocchio sinistro nella guida in piedi.

MECCANICA e PRESTAZIONI

INSISTENDO I CV ARRIVANO

GUIDO VOTO 9,5

Sulle prime, non sono rimasto troppo impressionato da questo motore che mi sem-



Il pistone Ancillotti è della Mahle (a destra). Il motore ha cavalli, ma bisogna tirare per «vederli»



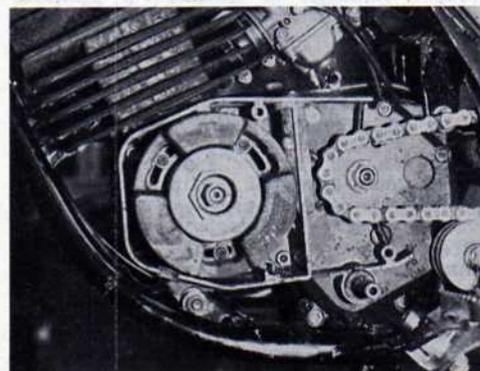
brava andasse più o meno come un «Codice...» finché non ho scoperto il segreto: bisognava tirare. Quando infatti sembrava che avesse dato già tutto quello che c'era da dare, entrava in coppia «di brutto», sempre relativamente ad un 50 cc si intende, erogando una potenza davvero soddisfacente ed accompagnata da un entusiasmante sibilo dello scarico. Non credevo che con una cinquantino si potesse giungere a simili livelli di potenza, oltretutto con una ottima coppia ed una discreta sfruttabilità.

La bontà della coppia l'ho potuta verificare direttamente sul terreno pesante e fangoso che abbiamo incontrato nel corso della prova, ed anche in salita, ove il motore non calava eccessivamente di giri. L'affidabilità meccanica è risultata notevole, e certo l'adozione del raffreddamento ad acqua a questo proposito male non ha fatto, ma sono dell'opinione che tale soluzione non possa assolutamente avvicinarsi alla costanza di rendimento tipica dei motori completamente raffreddati a liquido e che risponda più semplicemente all'attuale orientamento di «moda».

STEFANO VOTO 9

Il propulsore Minarelli ha dimostrato tutta la sua attitudine a sfoderare cavalli anche se alimentato da un carburatore di 18 millimetri soltanto; dote che lo ha reso protagonista nelle competizioni della minima cilindrata. Il modello raffreddato ad acqua, ultimo ritrovato di una avanzatissima tecnica ha molti pregi e un solo difetto. Il radiatore fatica infatti a scaldarsi (almeno in inverno), di conseguenza è necessaria un po' di pazienza prima di poter scendere in pista.

Il motore preparato dai tecnici toscani accomuna le due qualità essenziali di potenza e pronta accelerazione. Va chiaramente tenuto su di giri, meglio ancora se a «tutta manetta», ma non capita mai di vederlo affogare. La frizione aiuta naturalmente a trarsi d'impaccio nei momenti difficili.



L'accensione elettronica Motoplat è a rotore interno. Cambio e frizione sono robustissimi

NON E'... CAMBIATA LA QUALITA' MINARELLI

GUIDO VOTO 9,5

Sulla pista dove abbiamo condotto il nostro test, la rapportatura mi è sembrata ottimale, con una corretta spazatura dei rapporti. Il comando è oltretutto molto tenero e preciso e non mi è mai capitato di sfollare durante le scalate o i cambi di marcia. Ho anche apprezzato il fatto, che il motore calava pochissimo di giri fra una marcia e l'altra. Anche la frizione è risultata molto buona, dolce e modulabile, soprattutto considerando che l'ho usata davvero a fondo per uscire più velocemente dalle curve strette coperte di fango. Dopo questo continuo «trattamento», che si è protratto per tutto il corso della prova, non ha accusato cali di sorta, dimostrando di essere una unità davvero a prova di bomba.



La Ancillotti 50 è una delle poche moto a non adottare il forcellone posteriore in alluminio

STEFANO VOTO 9

Il motore Minarelli deve molta della sua fama al cambio, che ancora una volta ha superato la prova nel migliore dei modi. Sempre preciso sia in salita che in scalata, anche se può capitare qualche sfollata dovuta alla leva corta (o ai piedi grandi) contro la quale si urta facilmente. Per quanto riguarda la frizione, chiamata ripetutamente in causa nel corso della prova, sono rimasto piuttosto soddisfatto, perché nonostante le sollecitazioni, non ha mai mostrato di «impastarsi». Qualche problema semmai lo dà a freddo, ma tutto il motore ha bisogno di essere scaldato a lungo.

FRENI

NON SERVE LA «ZAMPATA»

GUIDO VOTO 9,5

Visto che il peso della macchina è contenutissimo, il compito di questi organi è indubbiamente molto facilitato. In ogni caso la frenata mi è sembrata di prim'ordine con decelerazioni sempre potenti ed abbastanza modulabili e se in certi casi si verificava una perdita di aderenza, date le contenutissime dimensioni del mezzo, bastava una «zampata» ben data, per rimettere tutto a posto. L'assetto in decelerazione è sempre risultato molto composto ed i freni non hanno mai mostrato la corda in fatto di surriscaldamento.

STEFANO VOTO 9,5

La frenata è morbida, graduata, e nel contempo precisa e sicura. Ottime qualità valutabili in particolar modo su fondo bagnato dove è praticamente impossibile mettersi di traverso o veder schizzare di lato la ruota anteriore. Niente «inchiodate» quindi a scampo di inutili e dannose perdite di preziosi secondo.

GUIDA

AMMORTIZZATORI TARATI PER PESI-PIUMA

GUIDO

VOTO 9,5

Il bilanciamento di questa macchina è davvero ottimale, ed il comportamento relativo è preciso e quanto mai neutro. Sullo stretto, che è il regno ideale di questa moto dalle dimensioni così contenute, la guidabilità è divertente e fuori dal comune almeno, per chi è abituato a macchine da 125 cc ed oltre. La tenuta di strada è sempre perfetta, senza reazioni o derapate incontrollabili, anche se è facile opinare che con così poca potenza a disposizione le cose per il telaio vengono facilitate enormemente. Anche sul veloce il comportamento è egregio: sui curvoni infatti la moto si mantiene neutra ed anche in caso di buche il retrotreno segue sempre diligentemente gli avvallamenti senza disturbare l'assetto.

In condizioni limite, come ho già detto a proposito del comfort, le sospensioni andavano a pacco, ed in certi casi il telaio arrivava ad abbassarsi tanto, che se c'era qualche « protuberanza » cresta o carreggiata sul fondo, si sbatteva forte, ed in questo caso la reazione non era delle più piacevoli. Evidentemente non è una moto per pesi superiori a quelli... mosca.

Eccellente il comportamento su strada, specialmente in riferimento alla maneggevolezza ed alla grande duttilità di risposta

alle rapide variazioni e inversioni di traiettoria ed inclinazione.

STEFANO

VOTO 9,5

Qui gli elogi si sprecano. Sono rimasto veramente entusiasmato dalla facilità e dalla sicurezza della guida. Una guida sicura ed entusiasmante, per niente faticosa. Molto maneggevole, si butta giù a destra e sinistra senza riscontrare problemi di tenuta, il telaio corto consente la massima velocità nelle curve medie dove la moto non « sgarrisce » di un millimetro, manifestando una aderenza fuori dal comune. E' anche ottimamente bilanciata e la prova si ha nei salti dove non si rischia mai di ribaltarsi o di atterrare di punta. Nonostante la leggerezza non rimbalza né all'uscita dai salti né sulle gobbe come abbiamo avuto occasione di verificare nella dura prova effettuata.



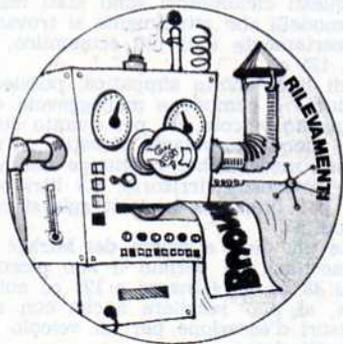
Le maggiori soddisfazioni con la piccola Scarab le si ottengono nel misto stretto, per la maneggevolezza

Conclusioni

La aggressiva CRM 50 H2O della Ancillotti, ha confermato anche in questa occasione la sua lunga ed autorevole tradizione in fatto di « ciclomotori da corsa » per il fuoristrada. Anche ad un rapido esame visivo, appare infatti subito evidente il robusto dimensionamento di questo mezzo, che fa pensare ad allestimenti per cilindrate ben superiori. Questo può in parte spiegare anche l'elevato prezzo della versione con raffreddamento ad acqua che si avvicina fin troppo allegramente al limite dei 2.000.000 di lire. L'accessoristica adottata di prim'ordine, il telaio con misure in grado di sopportare anche le sollecitazioni di una 125 cc, hanno in pratica gli stessi prezzi di costo in origine di quelli della più grossa ottavo di litro, motore naturalmente a parte, e se si considera che ormai le 125 sono più vicine ai 3.000.000 di lire beh... i conti purtroppo tornano. Al di là comunque di queste considerazioni meramente « venali », le qualità della piccola fiorentina sono emerse senza ombre, ed hanno trovato i nostri due gruppettari assolutamente concordi nel valutarne le grandi possibilità del propulsore, l'eccezionale maneggevolezza e le notevoli caratteristiche di guida.

E' anche emerso che la Scarab è particolarmente indicata per i piloti davvero di prima leva, non soltanto perché estremamente facile ed intuitiva, ma proprio perché concepita espressamente per questi conduttori anche in riferimento alla scelta di forcelle ed ammortizzatori, che sollecitate da piloti di stazza media cioè appena oltre i 65-70 kg come era appunto il caso dei nostri testers, arrivano a mostrare i loro limiti.

Nel prossimo numero
mototest YAMAHA XJ 650



Dopo tanti motori provati con limiti di giri raramente superiori ai 10000, è stato interessante e simpatico provare il « frullino » della Minarelli, che inizia a dare il meglio di sé proprio a regimi di rotazione considerati astronomici per qualsiasi motore normale. Senza troppi preamboli il motore non ha assolutamente « bassi », almeno nel senso che comunemente attribuiamo a questo termine, ma a modo suo, anche il cinquantino montato sulla Ancillotti CRM, appare piuttosto sfruttabile per un buon margine sotto il regime di massima potenza. E' stato infatti possibile frenarlo a « gola » del carburatore spalancata, a partire dai 13500 giri/, ove eroga già più di 9 CV alla ruota, per poi salire in maniera tutt'altro che sprezzabile e senza alcuna incertezza, fino al regime di massima potenza, collocato attorno ai 15500 giri/.

A questo punto il motore non mo-

La risposta del banco

Nemmeno dopo i 15.500 giri sente la stanchezza

stra assolutamente l'intenzione di fermarsi, ma anzi continua deciso a salire di regime, mettendo in mostra un concreto allungo, visto che per quasi 1000 giri ancora, la potenza si mantiene superiore ai 10 CV netti alla ruota. Per quanto molto limitata, ma dobbiamo pur sempre tener presente che ci troviamo alle prese con una 50 cc da competizione, appare rimarchevole anche l'andamento della curva di coppia, che senza raggiungere valori massimi trascendentali, si mantiene con rara linearità attorno al mezzo chilogrammetro.

Rapporto motore-banco: 13,4.
Braccio: 716 mm. Temperatura: 10°C. Pressione: 770 mm/hg. Fattore di correzione: 0,977. Potenza massima alla ruota: CV 11,74 a 15.500 giri. Coppia massima alla ruota: kgm 0,55 a 15.000 giri.

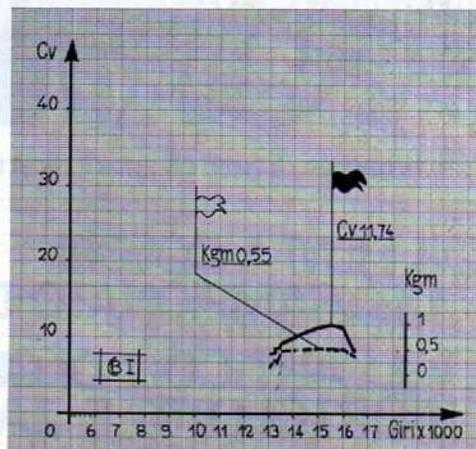
PARLA LA BILANCIA
Peso in ordine di marcia: kg 80,100.

Tutte le prove



AL BANCO

sono realizzate presso la attrezzatissima
BORGHI & SAVERI di Pieve di Cento
produttrice di Banchi Prova per ogni tipo di motore



103 SP "LAND"
Uguale al tipo sport ma adattato a "fuori strada"



CERCASI RIVENDITORI PER BOLOGNA E PROVINCIA

motorshow

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER BOLOGNA E PROVINCIA

CICLOMOTORI E RICAMBI **PEUGEOT**

VIA PORRETTANA 522 - TEL. 579930 - CASALECCHIO DI RENO (BO)

