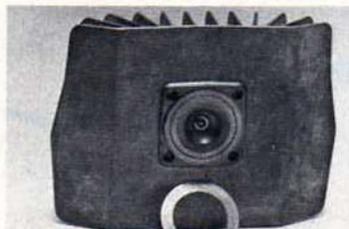


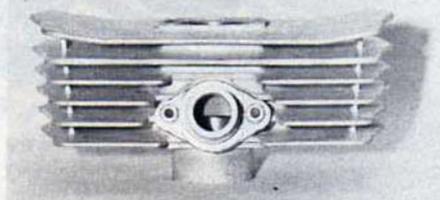
Moderno il design
del P 6 C.C.,
il cui carter
è basato su quello
del Compact System



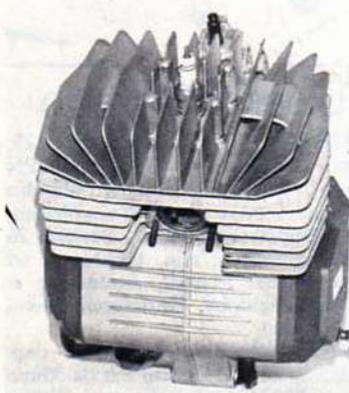
La frizione (sopra) del P 6 C.C. è molto robusta. Il carter delle molle è tenuto sempre pari dall'anello e dalle quattro viti a «brugola». La testa (sotto) ha una camera di scoppio emisferica con ammortamento squish e candela centrale. Varie le guarnizioni a sc...



Particolare del pistone (sotto) con la finestra per la terza luce di travaso e del segmento ad «L» in ghisa malleabile, ritorto per dimostrazione



Il cilindro è alettato fino alla sommità per evitare punti caldi in corrispondenza della giunzione con la testa. Visto frontalmente il nuovo Minarelli (a destra) mostra tutta la sua robusta struttura di sana costruzione



50 corsa (corta) all'italiana

La Minarelli non si è mai dimenticata delle sue tradizioni sportive, ed ogni tanto le rinfresca con qualche tentativo di record, tipo quelli conquistati dal compianto Buscherini a Monza nel novembre del '75. Così anche se la produzione di serie in questi ultimi tempi ha assorbito in modo sempre più massiccio le energie del reparto tecnico, l'espertissimo ARTE-NO VENTURI non ha mai perso di vista l'idea di vedere il nome Minarelli rientered in pieno nella scena sportiva, ed in particolare in quella crossistica.

Ha così preso consistenza la realizzazione di un nuovo motore a due tempi da 50 cc destinato, per il momento, esclusivamente alle competizioni. Si tratta di un propulsore concepito molto modernamente. Si viene a porre in concorrenza con l'attuale dominatore assoluto della scena crossistica e regolaristica per quanto concerne la classe 50: il Sachs.

Rispetto al già eccellente 50 P6 «Compact System», il nuovo Minarelli presenta una rilevante alterazione del rapporto alesaggio-corsa, i cui valori passano da 38,8 mm x 42 mm a 40,3 mm di alesaggio x 39 mm di corsa. La cilindrata totale è di

49.72 cc, la potenza effettiva annunciata dalla Casa costruttrice è di ben 11 Hp a 12.000 giri. Quello che più conta è che il motore ha il picco della curva di coppia quasi tremila giri sotto. Ciò assicura una utilizzazione eccezionalmente ampia per un propulsore di questa cilindrata e di questa potenza specifica.

Il cilindro, che presenta una alettatura molto estesa e di disegno moderno, ha la canna cromata e presenta due condotti di travaso, più una terza luce che respira direttamente dal carter tramite una finestra aperta nel mantello del pistone. Questo è dotato di un solo segmento ad L realizzato in ghisa altamente malleabile, S 10. Il pistone è prodotto presso la Asso Pistoni che fa anche il prerodaggio del nuovo P 6 corsa corta, come si chiama la nuova creazione Minarelli la quale ovviamente si è basata in larga misura sull'ottimo P 6 C.S.

In particolare del P 6 si è utilizzato il cambio a 6 marce, ora in versione ulteriormente migliorata e corredata di una frizione di generosissime dimensioni. Presenta una estrema attenzione ai particolari sia come progettazione sia come realizzazione. Il motore viene consegnato con: carburatore

Dell'Orto VHB 22 dotato di filtro americano della Filtron, espansione a competizione completa di collettore, censione elettronica Ducati.

Dalla misura del carburatore si può desumere che, volendo, è possibile preparare capace ottenere ulteriori incrementi di potenza. Ciò senza che la tenuta abbia a soffrirne, visto che il motore è concepito in primo luogo come propulsore da competizione.

b. d. p.