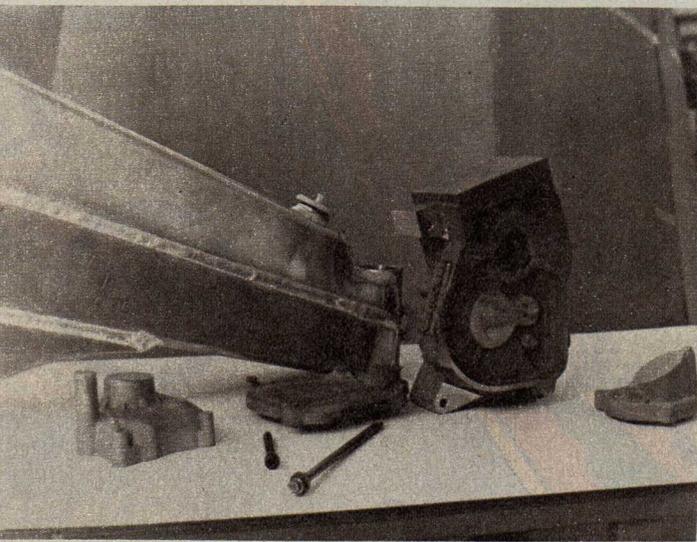
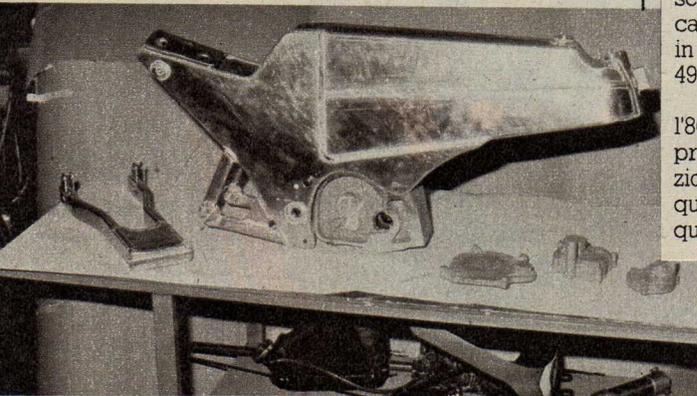


# GARELLI 50 G.P. AL VIA MONDIALE

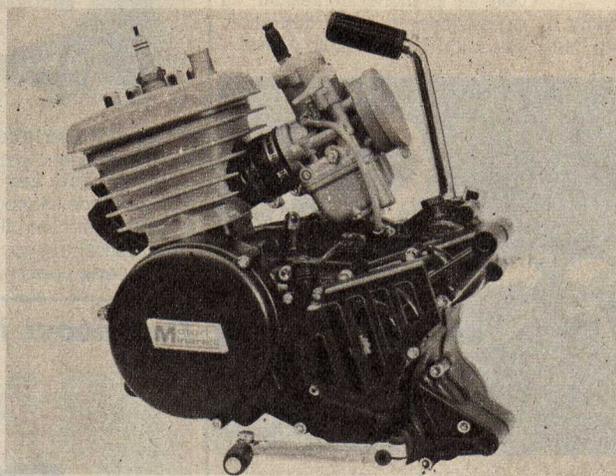
■ Ecco finalmente! Si tratta del nuovo motore con il quale la Agrati-Garelli scenderà in pista ufficialmente nel campionato mondiale della 50, e che sarà guidato dal tre volte campione del mondo Eugenio Lazzarini. Si tratta naturalmente di un monocilindrico due tempi, fuso al magnesio, con il cilindro con canna al nickasil e il pistone stampato in lega di alluminio. L'aspirazione è a disco rotante, mentre il raffreddamento ad acqua non riguarda soltanto il cilindro e la testa, ma anche il carter pompa. Il cambio è a sei marce a innesti frontali, con un sistema di facile sostituzione dei rapporti.

Una parte molto interessante riguarderà l'accensione elettronica che sarà sperimentata al banco: si tratterà di qualcosa di nuovo, ma su questo argomen-

to alla Garelli non hanno voluto dire di più. «Per ora è tutto quello che possiamo dire — ha detto l'ingegner Marelli responsabile dell'ufficio tecnico della Garelli — mentre in pentola ci sono delle altre novità che diremo soltanto quando il banco ci darà il suo responso». L'ingegner Marelli è il responsabile del progetto che si avvale della collaborazione di due ingegneri «esterni» (Mariani e Ciamaroni) che ne seguono direttamente lo sviluppo. Nei programmi c'è la messa al banco a fine febbraio-primi di marzo, mentre il debutto della nuova moto dovrebbe avvenire nella prima prova di campionato del mondo. «Abbiamo iniziato un po' tardi — ha proseguito l'ing. Marelli — ma contiamo di farcela per arrivare puntuali all'appuntamento» ■



# UN NUOVO MOTORE DELLA MINARELLI



La Minarelli ha messo in produzione questo moderno motore di 80 cc per il cross e la regolarità. Notare la forma posteriore del carter per avvicinare l'attacco del forcellone al pignone. La potenza è di 19,5 cv a 12.200 giri.

■ La Moto Minarelli sta combattendo la crisi del ciclomotore monomarcia con le sue armi tecniche. È in produzione da poche settimane un nuovo «cinquantino» con cambio automatico, che come principale caratteristica presenta la proprietà di poter avere la massa in moto con kick starter ed insieme i pedali per una eventuale marcia a motore spento. In alcuni paesi come U.S.A. e Francia infatti i ciclomotori non possono avere le marce, mentre il particolare convertitore di coppia di questo C3, è la denominazione della novità Minarelli, permette delle prestazioni veramente sportive, laddove consentito, e del resto quando la legislazione prevede obbligatoriamente i pedali non si è costretti a soluzioni di ripiego per montarli. Il kick starter si aziona in avanti e quindi non interferisce con la pedaliera. Il cilindro è verticale, leggermente inclinato in avanti, in alluminio, mentre la cilindrata è di 49,4 cc.

Di ben altra impostazione è il MR6, l'80cc a sei marce che la Minarelli ha progettato e costruito per le competizioni di cross ed enduro. Disponibile in queste due versioni (con differenze quindi nella rapportatura interna del

cambio) il motore è la risposta alle nuove esigenze di cilindrata nella Regolarità internazionale (che sostituisce le classi 50, 75 e 100), nazionale italiana e per la categoria minicross U.S.A.

I carter posteriormente sono a V per poter infulcrare il forcellone il più possibile vicino all'uscita del pignone; è inoltre raffreddato ad acqua con circolazione comandata da pompa meccanica alloggiata nel carter; la frizione è in alluminio ed ha il parastrappi. Molto bello esteticamente, con delle fusioni mosse e nervate, l'MR6 è di 79,6 cc (48x44), potenza di 19,5 cv a 12.200 g/min., coppia massima 1,2 Kgm a 10.400; il cilindro in lega d'alluminio ha un trattamento al Nichel-Silico per l'usura, la testa in alluminio con calotta sferica e squish porta la compressione a 14:1; il pistone, stampato, ha una sola fascia ad L. La particolare sistemazione della pompa meccanica dell'acqua ed un particolare studio sul posizionamento degli alberi del cambio e del preselettore ha potuto limitare al massimo le dimensioni esterne che risultano così particolarmente ridotte. Per finire l'accensione: non poteva essere che elettronica.