



## Che « bombe » le Lambretta- Ancillotti!

**E**ccoci, come promesso recentemente, a parlare di qualcosa che farà andare in estasi i lambrettisti più sfogati, e cioè le « cassette di trasformazione » dei fiorentini Ancillotti, specializzati ormai da vari anni, e con brillanti risultati anche in campo sportivo, nella truccatura degli scooter Innocenti.

Queste cassette, che consentono di potenziare e di migliorare a 200 cc. tutte le Lambretta a cilindro orizzontale di 125, 150 e 175 cc., sono di due tipi, cioè la « Standard », che costa 30.000 lire e consente di incrementare la velocità a 115 kmh, e la « Special », che costa 60.000 lire e permette di raggiungere i 130. A richiesta viene fornita una terza cassetta, che porta la cilindrata a 250 cc., costa 90.000 lire e offre una velocità di 140 kmh.

I pezzi contenuti in tali cassette sono di efficienza ormai provatissima e il lo-

ro montaggio non comporta alcuna difficoltà.

Come vadano, poi, le Lambretta sottoposte alla « cura Ancillotti » ce lo ha recentemente dimostrato un giovane appassionato milanese, Maurizio Ambrogetti, che dopo aver comperato una Li 125 di seconda mano, e piuttosto giù di corda (tanto da pagarla solo 20.000 lire!), l'ha poi modificata con i pezzi della cassetta « Special ».

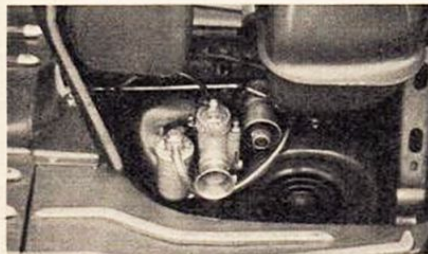
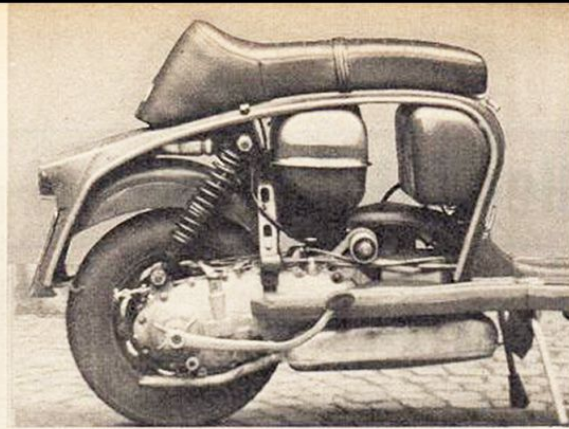
I 130 kmh promessi dai preparatori fiorentini sono veramente a portata di mano e così si possono « stracciare » non solo tutti gli altri scooter ma anche la stragrande maggioranza delle motoleggere.

La « forza » dello spunto da fermo dipende ovviamente dal pignone-motore che si adotta (sono infatti disponibili con dentatura da 16 a 21): sullo scooter di Ambrogetti c'era quello da 20 den-

ti, che determina dei rapporti piuttosto lunghi, comunque con un po' di sfrizionamento anche in questo caso non si tarda a fare il vuoto alle proprie spalle. Tirando poi le marce a dovere, in men che non si dica la lancetta del contachilometri va a sbattere sul fondo scala, ancor prima di innestare la quarta!

La messa in moto da freddo è abbastanza facile malgrado il forte rapporto di compressione e la mancanza dello starter. Fortunatamente la pedivella di avviamento delle Lambretta ha un braccio di leva piuttosto lungo, con un bel pedale gommato, così non bisogna sudare sette camicie, mentre per facilitare l'avviamento basta « tappar la bocca » per un attimo al carburatore con uno straccio o con la stessa mano, in modo da arricchire la miscela.

La tonalità dello scarico è decisamente piena e sonora ma guidando con un



Anche togliendo le fiancate, pochissimi sono i particolari che rivelano la truccatura: unico segno evidente il grosso carburatore della trasformazione « Special ».



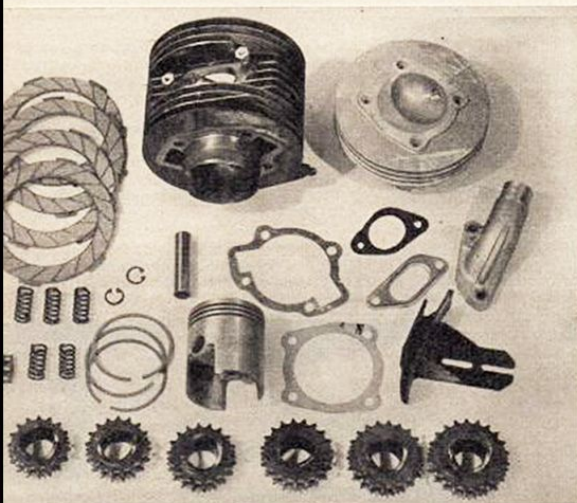
Con la sella di tipo sportivo, la posizione di guida è piuttosto abbassata (a tutto vantaggio della penetrazione), senza peraltro compromettere la comodità e la possibilità di controllo del mezzo.

po' di criterio si può circolare in città senza richiamare l'attenzione dei vigili con le dispendiose conseguenze relative.

Date le vivaci prestazioni del motore (alimentato da un tremendo « SS » da 30 mm) che invogliano ad una condotta brillante, il consumo risulta di circa 1 litro ogni 10 km e la miscela va naturalmente preparata con la super: ma cosa volete che sia, quando in cambio ci si possono togliere tali e tante soddisfazioni!

C. P.

Esternamente, le Lambretta trasformate con la cassetta « Standard » sono uguali a quelle di serie; quelle trasformate con la cassetta « Special » (vedi foto) si distinguono invece per la voluminosa marmitta e la finestrella sulla fiancata sinistra per far respirare il carburatore. La sella abbassata, di tipo sportivo, viene pure fornita dagli Ancillotti.



A SINISTRA, i pezzi contenuti nella cassetta « Standard »: dischi frizione e relative molle, cilindro elaborato con alesaggio di 66 mm, testa con nicchia per aumentare la turbolenza, pistone elaborato con relativi segmenti, spinotto e anellini di fermo, raccordo per carburatore 20 SHI, serie guarnizioni, maglie false per allungare la catena, tendi-catena rinforzato, pignoni-motore a scelta da 16 a 21 denti. Per avere il massimo rendimento con questa trasformazione è necessario adottare il complesso di scarico della Lambretta « Special » 150 e, come già indicato, il carburatore Dellorto SHI 20. A DESTRA, per la trasformazione tipo « Special », oltre ai pezzi illustrati nella foto precedente vengono forniti un carburatore Dellorto SS 30 A con relativo raccordo e un complesso di scarico brevetto Ancillotti con tubo da 49 mm e marmitta ad espansione. Queste parti si possono avere anche separatamente.

