

Prova

MOTOCICLISMO

IMPRESSIONI DI GUIDA



MALAGUTI FIFTY TOP E FIFTY MISTRAL

GEMELLI SENZA COMPLESSI

Le qualità più evidenti di questi focosi "fratelli" sono la grafica accattivante, il motore moderno e semplice, l'ottima frenata. Accusano però una gommatura insoddisfacente sui fondi irregolari. Il Mistral costa 2.710.000 lire, il Top 2.635.000 lire. Per quest'ultimo è previsto l'optional dell'avviamento elettrico a 165.000 lire.

di LORENZO DE LA PENNE



Dire tubone e pensare al Fifty è tutt'uno. La Malaguti, che già da anni occupa un posto preminente in questo ricco settore, si è imposta all'attenzione dei giovanissimi grazie ai continui perfezionamenti tecnico-estetici che hanno mantenuto sempre sulla cresta dell'onda i suoi ciclomotori.

Il Mistral e il Top (che si differenziano solo per le diverse scelte cromatiche) non fanno eccezione

alla regola.

Basta guardare il profilato cupolino in cui si inserisce, continuandone le linee, lo stretto e potente faro, o il plastico gruppo sella-fianchetticodino che incorpora anche la piastra portapacchi; aggressiva, ma non nuovissima, la carenatura che fascia il gruppo motore.

Di sicuro impatto le colorazioni: il Top presenta delle suggestive "pennellate" che vivacizzano la sobria colorazione metallizzata, men-



tre il Mistral sfoggia sulla sua candida livrea dei multicolori motivi grafici tesi e lineari. Ma anche la tecnica è d'avanguardia. Basta citare l'aspirazione lamellare nel carter o il monoammortizzatore idraulico azionato progressivamente.

Passando alle considerazioni pratiche si riscontra una posizione di guida turistica con braccia e gambe che assumono angoli di tutto riposo a vantaggio della comodità di guida; volendo essere pignoli non guaste-

rebbe, su un motorino così sportivo, una sistemazione più raccolta.

Completi i comandi elettrici (c'è anche il lampeggio diurno) e morbide da azionare le leve a mano e a pedale, con l'eccezione di quella del cambio che, nell'utilizzo sportivo, diventa un po' dura.

Il motore parte sempre al primo colpo. Quando fa freddo va fatto scaldare per qualche secondo, in caso contrario non "spinge". Appena in temperatura rivela il suo carat-

tere esuberante: pur non presentando "vuoti" lungo tutto l'arco di utilizzazione, si esprime con più carattere agli alti regimi proporzionando riprese di tutto rispetto.

Al minimo il suono è ovattato e civilissimo; andando alla ricerca delle massime prestazioni diventa più secco e metallico, ma sempre nei limiti di legge.

Nell'uso pacifico i tre rapporti sono sufficienti; nella guida sportiva invece, per ovviare all'eccessiva

I nomi di queste piccole "star" sono tagliati su misura per personalità esuberanti: Top vuol far capire senza mezzi termini che è il massimo della sua categoria, Mistral è il nome di un vento repentino ed impetuoso. Il primo è offerto in tre colorazioni: rosso, antracite o verde. Il secondo è tutto bianco.

Il quadro di controllo di grandi dimensioni è molto curato a livello grafico e tutte le indicazioni sono immediatamente percettibili. Presenti tachimetro, contachilometri, contagiri e un gruppo di spie luci, frecce, temperatura del liquido di raffreddamento e folle. C'è anche un pratico schema che specifica i watt di tutte le lampadine montate.

Le ruote sono in lega leggera con razze a elica con appariscenti pneumatici semi slick poco adatti ai fondi viscidati. Anteriormente è stata adottata una forcella teleidraulica con soffiotti sugli steli (a protezione dei cortecci). Il freno è un potente disco. Dietro, il monoammortizzatore ad azionamento progressivo è nascosto alla vista e all'azione degli agenti atmosferici. Il freno a tamburo centrale ha delle ottime doti funzionali.

spaziatura del cambio, è necessario far pattinare la frizione fra una marcia e l'altra.

Per la tenuta di strada è necessario dividere il discorso in due parti: da un lato, telaio e sospensioni lavorano sinergicamente e non danno sorprese in nessuna condizione, ivi compresi i repentini cambi di traiettoria anche a curva impostata; dall'altra, le gomme "made in Taiwan" sul bagnato e sui fondi meno mordenti perdono aderenza senza preavviso. Per fortuna le ottime doti del Fifty pongono rimedio a questa carenza. Ottimi i freni che pur molto potenti (strizzando a fondo l'anteriore è possibile far alzare la ruota posteriore) sono estremamente graduali.

Le sospensioni svolgono un buon lavoro sia nelle curve dal fondo irregolare, ove non innescano mai ondeggiamenti preoccupanti, sia sui più allarmanti pavé cittadini ove mantengono il comfort su livelli più che accettabili.

Il consumo varia sensibilmente a seconda delle condizioni di utilizzo: nell'uso extraurbano si sfiorano i 50 chilometri/litro, in città se ne coprono comunque sempre più di 20.



DATI TECNICI

Motore: Morini Franco G 30 monocilindrico a due tempi, testa e cilindro in lega leggera, canna cromata, distribuzione a pistone piatto, aspirazione con valvola lamellare nel carter. Alesaggio 39 mm, corsa 41,7 mm; cilindrata totale 49,8 cc.
Raffreddamento: a liquido (Valvoline Antifrost R 25%, acqua 75%) con circolazione naturale; radiatore in alluminio

Accensione: volano magnete elettronico; anticipo di accensione 19° prima del P.M.S. (14 mm); candela Bosch W2CC-Champion N2C, distanza degli elettrodi 0,5-0,6 mm.

Alimentazione: miscela di benzina ed olio Valvoline 2T Mix al 2% (4% nel periodo di rodaggio); carburatore Dellorto SHA 14/12 B, getto 68; capacità serbatoio 3,5 litri di cui 0,75 di riserva.

Lubrificazione: capacità coppa 0,700 kg di olio Valvoline Syn Trans da sostituirsi



La sella è chiusa da una serratura; la chiave che la apre è la stessa che aziona il bloccasterzo e l'interruttore di accensione. Il vano sottostante è diviso in due scomparti. Il portapacchi in lega leggera è predisposto per l'applicazione del bauletto Nonfango.

Il motore è un intelligente cocktail di tecnica d'avanguardia e semplicità; da una parte ci sono l'ammissione lamellare diretta nel carter, la canna cromata e l'accensione elettronica; dall'altra il raffreddamento a liquido con circolazione a termosifone, l'alimentazione a miscela e l'avviamento a pedale. Per accedere al filtro dell'aria è necessario smontare il fianchetto destro; l'elemento filtrante è in spugna sintetica rigenerabile.

Il telaio consta di una struttura principale in tubo tondo di grossa sezione, integrata da elementi in lamiera stampata che supportano il motore; posteriormente un giro di tubi tondi sorregge sella e portapacchi. Pregevole l'uso di leghe leggere per piastre e foderi forcella, cerchi ruota, leva freno, radiatore, leveraggi monoammortizzatore ecc.

Lo starter è sul fianchetto sinistro, al trave centrale del telaio. È in posizione molto accessibile e il suo azionamento non sporca le mani.



ogni 2.500 km.

Cambio: tre rapporti con comando a pedale; rapporti interni: 3,3 in prima, 1,933 in seconda e 1,315 in terza.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti con parastrappi, rapporto 3,75 (z = 16/60); secondaria a catena (da 1/2 x 3/16', diametro rullo 7,75 linea di catena 75 mm), rapporto 2,428 (z = 14/34)

Frizione: dischi multipli in bagno di olio.

Impianto elettrico: generatore 12V 85W.

Telaio: monotrave aperto (con funzione di serbatoio carburante) elementi in lamiera stampata per il supporto motore e in tubi per il supporto sella-parafango posteriore.

Sospensioni: forcella teleidraulica Paioli a perno avanzato, posteriore monoammortizzatore idraulico Sebac azionato progressivamente (sistema Inside Mono System).

Ruote e pneumatici: Grimeca in lega leggera a tre razze, ant. 1.60x16, post.

1.85x16; pneumatici Cheng Shin ant. 2.75x16, post. 3.25x16; pressioni di gonfiaggio ant. 1.7 bar, post. 1.8 bar.

Freni: ant. Grimeca a disco Ø 220 mm, post. Grimeca a tamburo centr. Ø 125 mm.

Dimensioni in mm: lunghezza 1.750, larghezza 910, altezza 1.140, interasse 1.140, altezza minima da terra 180, altezza sella 890.

Peso: 70 kg (34 kg ant., 36 kg post.)

Potenza dichiarata: 0,9 Kw (2,4 CV) a 3.900 giri.