

MALAGUTI 50 PREMIUM - MLX

PRIMO PREMIUM

Per festeggiare i 500.000 ciclomotori prodotti, la Malaguti ha realizzato il Premium, un tubone del quale sono stati «tirati» soltanto 200 pezzi in un elegante colore bianco perla. Lo affianchiamo all'MLX, un raffinato endurino che possiede tutti gli accessori di una vera moto

Mirko Buffagni

DA QUANDO sono terminate le scuole c'è un comprensibile andirivieni di ragazzi e genitori presso i concessionari, e qualcuno si è addirittura «appostato» ben deciso a non mollare sino a che non avrà ottenuto l'agognato cinquantino.

Per i giovanissimi il motorino è sempre un mito, ma è anche vero che la concorrenza di elettronica, musica, sport e viaggi si fa sempre più forte. Per questo la Malaguti è costantemente impegnata ad introdurre veicoli sempre più appetibili come i due ciclomotori di cui ci occupiamo.

Una targhetta dorata sul telaio ricorda che il Fifty 50 Premium è costruito in tiratura limitata di 200 pezzi per celebrare i 500.000 ciclomotori costruiti dalla Malaguti. Il colore è unico - bianco perla - ed il prezzo è stabilito in 2.215.000 lire. L'endurino MLX è la «punta di diamante» della Malaguti, e possiede tutti gli accessori che lo qualificano come una vera moto al prezzo ancora accettabile di 2.498.000 lire.

COME SONO FATTI - La grande esperienza Malaguti ha portato a due veicoli decisamente raffinati ed eleganti, con un look azzeccato e grintoso che sa catturare anche l'interesse del più distratto quattordicenne. Notevole la cura riservata alle componenti della carrozzeria: sull'MLX sella, serbatoio e fiancate sono raccordate con precisione, mentre il radiatore e il motore del Premium sono avvolti completamente da una semicarona perfettamente in linea col serbatoio.

Per l'endurino ci sono inoltre accessori riservati sinora alle cilindrate superiori: un portapacchi in alluminio (predisposto per il montaggio del bauletto portacasco), sella con incorporata una tasca per i documenti, paramani al manubrio, interruttore luci stop su entrambi i comandi del freno, un doppio cavalletto (centrale e laterale), indicatori di direzione ed infine un utile paracoppa in plastica.

Il look del Premium è vivacizzato da cerchi in lega a tre razze con copertura da 3,25x16 al retrotreno, e da 2,75x16 anteriormente, mentre sull'endurino ci sono coperture da 2,75x21 per l'avantreno e da 3,50x18 al retrotreno. I comandi Cev dell'MLX sono dislocati tutti sulla sinistra: slitta degli indicatori di direzione, cambio luci e pulsante del clacson, mentre i Magura del Premium dispongono anche dell'interruttore di massa.

La strumentazione dell'MLX è completissima: inseriti in un bel cruscottino troviamo contachilometri, contagiri e spie per la riserva benzina, indicatori di direzione, folle, e temperatura del liquido refrigerante. Più semplice quella del Premium composta da contachilometri, contagiri, spie indicatori di direzione e folle.

Trattandosi di veicoli molto semplici e di limitate prestazioni, per la struttura portante non si sono adottate inutili sofisticazioni. Un monotrave in turbo di acciaio a grossa sezione (che funge anche da serbatoio) è lo scheletro portante del Premium, mentre il telaio che equipaggia l'MLX è un monoculla chiusa sdoppiato all'altezza del cilindro, in tubi di acciaio da 22 mm Ø.

Le nuove tecnologie hanno portato all'uso della sospensione posteriore con monoammortizzatore posto centralmente nel telaio. L'unità dell'enduro è una Marzocchi a gas, e lavora assieme ad un forcellone oscillante (con schema Monogas) a sezione rettangolare da 40x20 mm, mentre il Premium si avvale di un monoammortizzatore Sebac con corsa di 80 mm.

La forcella dell'MLX è una Marzocchi a perno avanzato con steli da 32 mm Ø ed escursione di 200 mm, sempre Marzocchi quella del «tubone» ma con un diametro di 28 mm ed una escursione limitata a soli 110 mm. Per entrambi l'impianto frenante è il collaudato Grimeca, con un disco all'avantreno da 220 mm Ø, protetto da una cartella in plastica. Le differenze sostanziali sono nel diametro del tamburo posteriore: 125 mm Ø per l'MLX, e 118 mm Ø per il Premium. Come per le moto da cross il percorso della catena dell'enduro è guidato da galoppini e sostenuto nella parte superiore del forcellone da un supporto in nylon.

L'evoluto motore che equipaggia il tuttotreno è un Minarelli monocilindrico a due tempi con cilindro in alluminio trattato al Gilnilsil con cinque travasi e uno speciale circuito di raffreddamento a liquido con pompa di circolazione. Le misure di alesaggio e corsa sono di 38,8x42 mm che portano ad una cilindrata di 49,7 cm³. Troviamo inoltre la pompa per la miscelazione automatica e la frizione con dischi in lega di alluminio. Meno «tirato» il monocilindrico Franco Morini del Premium, sempre raffreddato a liquido, con cilindro a cinque travasi. Alesaggio e corsa sono di 39x41, 8 mm pari ad una cilindrata di 49,9 cm³; il rapporto di

compressione è di 10:1.

Il carburatore Dellorto SHA 14-12 è adottato da entrambi e l'ammissione è controllata da un pacco lamellare a quattro petali. Il cambio è a quattro marce e l'avviamento a kick starter.

COME VANNO - L'assetto in sella del Premium è quello caratteristico del monotubo, con manubrio largo, sella alta e pedane un poco basse che strisciano facilmente a terra. La sella è comoda e le sospensioni con buona escursione garantiscono confortevoli spostamenti, anche grazie alle ridotte vibrazioni.

La guida è stupenda, come quella di una motocicletta, merito del curato assetto che garantisce spazi di arresto ottimi in ogni condizione con una progressiva mordenza, mentre il tamburo posteriore è sufficientemente modulabile e potente.

Il motore è un piccolo gioiello: prontissimo all'avviamento offre doti di tiro notevoli, grazie anche ad un cambio ben spazioso che permette di raggiungere la

SCHEDA TECNICA

PREMIUM

MOTORE: Monocilindrico a due tempi, verticale, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa: 39x41,8 mm. Cilindrata: 49,6 cm³. Rapporto di compressione 10:1. Alimentazione con un carburatore Dellorto SHA 14-12. Accensione a volano magnete. Avviamento a kick-starter.

TRASMISSIONE: Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena, frizione a dischi multipli in bagno d'olio, e cambio a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: Monotrave in tubo di acciaio. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica a perno avanzato con escursione di 110 mm. Sospensione posteriore con monoammortizzatore Sebac con escursione ruota di 80 mm. Freno anteriore a disco da 220 mm Ø; posteriore a tamburo da 118 mm Ø. Pneumatici Pirelli: anteriore 2,75x16; posteriore 3,25x16.

DIMENSIONI E PESO: Lunghezza 1750 mm; interasse 1120 mm. Peso a secco 60 kg.

CAPACITÀ SERBATOIO: 3,5 litri.

PREZZO FRANCO FABBRICA (IVA COMPRESA): 2.215.000 Lire.



MALAGUTI 50 PREMIUM - MLX

PRIMO PREMIUM

velocità massima in poche decine di metri. Qualche inconveniente con il comando del cambio un poco secco e duro e la leva dello starter sul carburatore, nascosta sotto la carena.

È quasi crossistica invece l'impostazione in sella dell'MLX: infatti ci si trova a busto eretto e piuttosto avanzati. Nonostante contenga ben nove litri di benzina lo «smilzo» serbatoio lascia largo spazio ai movimenti, specialmente per chi, alle prime armi, si trova impegnato in percorsi fuoristradistici impegnativi. Buona anche la stabilità sull'asfalto, con una buona precisione direzionale grazie anche a pneumatici moderatamente tassellati che consentono di raggiungere notevoli inclinazioni.

Esagerando, in fuori strada è facile raggiungere il fondocorsa delle sospensioni, ma il piccolo enduro sopporta bene anche i percorsi più duri. Il tiro del motore è regolare sin dai bassi regimi, riprende con vigore già a 4.500 giri, dove entra in coppia e sale progressivamente senza incertezze. Un propulsore adatto ad un uso anche fuoristradistico dove è possibile spremere a fondo la meccanica senza timore di danneggiarla.

Il disco anteriore garantisce decelerazioni fulminee senza mettere in crisi la forcella ed è pure discretamente modulabile. Pronto ed efficace anche il tamburo posteriore. Perfetti frizione e cambio: modulabile e resistente la prima, mentre il secondo è rapido e preciso, anche se il comando è risultato un po' duro.

m. b.

foto Buffagni

SCHEDA TECNICA

MLX

MOTORE: Monocilindrico a due tempi, verticale, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa: 38,8x42 mm. Cilindrata: 49,7 cm³. Rapporto di compressione 11.5:1. Alimentazione a miscela al 3% con un carburatore Dellorto SHA 14/12. Accensione elettronica con regolatore di corrente. Avviamento a kick-starter.

TRASMISSIONE: Primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, in lega d'alluminio con parastrappi e cambio a quattro velocità con ingranaggi sempre in presa ad innesti frontali.

TELAIO: Monoculla sdoppiata chiusa, in acciaio. Sospensione anteriore a forcella teleidraulica con escursione di 200 mm; sospensione posteriore a sistema Monogas con monoammortizzatore a gas regolabile. Freni: anteriore a disco da 220 mm Ø; posteriore a tamburo da 118 mm Ø. Pneumatici Kenda: anteriore 2,75x21; posteriore 3,50x18.

DIMENSIONI E PESO: Lunghezza 2040 mm; interasse 1350 mm. Peso a secco 89 kg.

PREZZO «CHIAVI IN MANO»: 2.498.000 Lire.

L'IMPOSTAZIONE DI GUIDA IN SELLA AL MALAGUTI MLX, A DIFFERENZA DEL PREMIUM È QUASI CROSSISTICA E CI SI TROVA A BUSTO ERETTO E MOLTO AVANZATI

NONOSTANTE I SUOI
PRESENTA ACCESSORI
ALLE CILINDR
PORTAPACCHI IN ALL
DOCUMENTI INCO
PARAMANI, GLI IND
DUE CAVALLETTI. IL MO
CILINDRO IN A
GILNISIL E RAFFRE





MOLTO BELLO ED ELEGANTE NELLA SUA COLORAZIONE BIANCO PERLA, IL PREMIUM È UN «TUBONE» CON SOSPENSIONE MONOAMMORTIZZATORE EQUIPAGGIATO CON MOTORE FRANCO MORINI RAFFREDDATO A LIQUIDO. IL PROPULSORE, AL PARI DEL RADIATORE, È COMPLETAMENTE AVVOLTO DA UNA SEMICARENA PERFETTAMENTE IN LINEA CON IL SERBATOIO

