

Sentirsi piloti con

I cinquantini automatici sono comodi ma un po' noiosi. Chi si vuole divertire deve comprare modelli con il cambio meccanico a pedale. Ecco gli usati che costano poco

Il cambio automatico sarà bello, comodo e pratico, ma quello meccanico è tutta un'altra cosa. **Da sempre le moto "vere" hanno il magico pedale a sinistra**, che richiede un'arte tutta sua per essere usato bene (ma non spaventatevi, è molto più facile di quanto sembri: leggete il servizio a pag. 86). Insomma, se è vero che "chi ben comincia è a metà dell'opera", allora è **meglio iniziare con un bel cinquantino con le marce**. Si avranno meno problemi di adattamento quando si passerà a moto "serie" e sarà molto più semplice imparare a guidare l'auto: l'esame per la patente "B" a 18 anni farà decisamente meno pauro.

NUOVI E CON LE MARCE COSTANO

I cinquantini con le marce nei listini delle Case oggi sono pochi e per giunta costano cari: difficile scendere sotto i 2.400 euro. Ma non scoraggiatevi, **con soli 300 euro si possono comprare delle vere moto in miniatura**. Certo, bisogna cercare mezzi con almeno 10 anni o più: allora i cinquantini con il cambio erano di moda e si vendevano bene. Ed è inutile rivolgersi ai concessionari che trattano poco questi mezzi (visto il prezzo il guadagno è scarso). L'unica soluzione è "spulciare" i giornali specializzati negli annunci di vendita dei privati: l'occasione va cercata con pazienza. **Nelle pagine seguenti troverete foto e descrizioni di alcuni dei migliori 50 da comprare**, con le indicazioni dei prezzi "giusti". Buona caccia!

Dal 1994 le marce sono libere

Fino al 1990 non c'era limite alle marce. Tra il 1990 e il '94 fu invece obbligatorio produrre ciclomotori con al massimo 3 marce (o il cambio automatico). Tre marce sono più che sufficienti, ma ci si diverte meno. Su alcuni modelli come il Malaguti Fifty si poteva ritornare a 4 marce senza troppe difficoltà inserendo un rapporto in più, ma dopo la modifica il ciclomotore non era più in regola con l'omologazione.



300 euro

Attenti ai "truccati"

L'elaborazione di questi ciclomotori era assai diffusa, per cui è facile trovare usati "truccati". Con una marmitta speciale raggiungono senza difficoltà gli 85 km/h, con un carburatore maggiorato si va ancora più forte. Ma state attenti, se vi fermano con un motore elaborato la multa va da 32 a 131 euro. Ed è solo l'inizio, perché scatta d'ufficio anche la "confisca" del mezzo: vuol dire che non sarà più restituito, ma verrà messo all'asta. Inoltre in caso di incidente l'assicurazione potrebbe rifiutare il risarcimento perché il mezzo è "fuori legge". Se non bastassero questi problemi legali, bisogna anche pensare che i mezzi elaborati sono stati usati senza risparmio. Meglio lasciarli perdere.

Aprilia RX



A ciascuno il suo

I 50 con le marce più diffusi sono di tre tipi: enduro, sportivi e tuboni, eccone pregi e i difetti.

ENDURO

Per il fuoristrada ma non solo, visto che assicurano una buona tenuta di strada anche sull'asfalto. Occhio all'altezza della sella: non sempre si riesce a toccare terra con sicurezza.



SPORTIVI

Sono il massimo per chi cerca tenuta di strada e prestazioni. Telaio e freni spesso sono quanto di meglio si possa trovare su dei cinquantini. Occhio allo stato della carena, sostituirla costa caro (anche 700 euro). Ed è meglio scordarsi il comfort: la posizione di guida è scomoda e le sospensioni piuttosto rigide.

TUBONI

Sono chiamati così perché il telaio è formato da un grosso tubo, al cui interno si trova il serbatoio della benzina. Hanno il manubrio ricurvo quasi come le moto custom, la posizione di guida è comoda, pesano poco e la linea è senza dubbio originale. Sono quelli che costano meno.



Scegliere bene l'usato

APRILIA RX 50

La RX è ancora in listino, quasi invariata da 10 anni. Sembra quasi una moto da fuoristrada "serio": le gomme tassellate vanno meglio sul fango che sull'asfalto, la sella lunga permette di spostarsi per trovare la posizione di guida migliore.

FORCELLA DURA

Le sospensioni sono discrete: la forcella è un po' dura e non assorbe bene tutte le buche. Pronto il motore, che spinge bene già da 4.000 giri. Sempre sicura la frenata.

Sul mercato

ANNO	€
2001	1.700
2000	1.550
1999	1.300
1998	1.033
1997	850
1996	750



5
marce

sella
3 marce

GILERA Sioux



È più a suo agio sull'asfalto che in fuoristrada, soprattutto per colpa delle gomme studiate per la strada. **La sella è molto alta** (85 cm) e il pedale del freno dietro è scomodo da azionare. Buona la stabilità in curva,

mentre il motore sotto i 6.000 giri accelera con pigrizia.

FRENA BENE

Il Sioux monta due freni a disco molto grossi: il risultato è una frenata ottima, mentre le sospensioni assicurano sempre un'eccellente stabilità. Purtroppo è stato prodotto solo nel periodo in cui i 50 cm³ non potevano avere più di 3 marce.

Sul mercato

ANNO	€
1994	500
1993	420
1992	350
1991	280

MALAGUTI MRX 50

Una endurina che pensa anche al comfort. Le sospensioni sono morbide, di serie ci sono un grosso portapacchi e i paramani. La posizione di guida è comoda: il manubrio largo è un po' arretrato, limita in parte la guida in fuoristrada.

HA ANCHE L'AVVIAMENTO ELETTRICO

La MRX è leggera (89 kg), maneggevole e ha l'avviamento elettrico.

Sul mercato

ANNO	€
1991	300
1990	250
1989	150
1988	110
1987	80



pesa
poco



CAGIVA Cocis

Riprende la linea delle grosse enduro "dakariane" che andavano di moda 10 anni fa, con un grosso serbatoio e la sella lunga. Quando si viaggia col pieno la maneggevolezza non è granché, in compenso l'autonomia è buona.

CARENÀ DA GRANDE

Col Cocis ci possono fare belle gite: la posizione di guida è comoda e le sospensioni morbide. **La carena molto larga** protegge bene da aria e acqua.

Sul mercato

ANNO	€
1991	450
1990	300
1989	250

APRILIA AF1 50 Replica

Una tra i primi (e meglio riusciti) cinquantini sportivi. Convince la stabilità, anche se rispetto alle concorrenti più moderne è un po' meno maneggevole.

ACCELERAZIONE OK

Il motore è grintoso e accelera bene, ma trasmette qualche vibrazione di troppo quando si va al massimo. Il forcellone è di tipo mono braccio, cioè con un solo sostegno sulla sinistra.

Sul mercato

ANNO	€
1992	800
1991	750
1990	650

motore
grintoso



GILERA 503

La carena avvolge ad accelerare e scatta tutta la potenza dopo i 6.000. A causa delle sole tre marce è un po' difficile sfruttare al meglio i cavalli.

solo i 4.000 giri è fento

CURVE SICURE
Sospensioni e telaio sono di ottimo livello: le curve diventano un piacere.

Sul mercato

ANNO	€
1993	900
1992	800
1991	700

3 marce



CAGIVA Prima

Sotto il finto serbatoio (quello vero si trova nella coda) c'è posto per un casco jet: una soluzione molto comoda.

PEDANE ALTE

Le pedane sono vicine alla sella e co-

stringono a guidare con le gambe rannicchiata, se non si è abituati ci si stanca in fretta. La tenuta di strada è eccellente, con la Prima si fanno pietre da vera moto

sportiva. Non deludono neppure i freni: i due dischi sono potenti.

Sul mercato

ANNO	€
1996	1.000
1995	950
1994	800
1993	720
1992	700

MALAGUTI RST 50



coda
poco

La posizione di guida è sportiva ma non esagerata. Si guida col busto poco inclinato in avanti e ci si stanca meno che su altri modelli, grazie anche alle pedane poste alla giusta distanza. I freni sono discreti: il disco davanti è abbastanza potente, ma il comando va "strizzato" a dovere per ottenerne il meglio.

FORCELLA RIGIDA

L'RST digerisce male i pavé: la forcella di tipo sportivo assorbe male le buche e limita il comfort.

Sul mercato

ANNO	€
1992	700
1991	650
1990	550
1989	500

Scegliere bene l'usato

4
marce



GILERA Bullit

Uno dei "tuboni" più originali e all'avanguardia. Il telaio assomiglia a quello delle moto sportive, con i suoi due travi laterali in acciaio e un bel forcellone monobraccio con l'unico sostegno che collega la ruota sulla sinistra. Molto buona la tenuta di strada.

IMBOTTITURA SCARSA

La sella del Bullit è poco confortevole, perché le manca qualche centimetro di imbottitura. **Azzecata invece la posizione di guida:** il manubrio è largo e alla giusta distanza, come pure le pedane.

Sul mercato

ANNO	€
1993	400
1992	330
1991	250
1990	200

CERCATE I "PICCOLI"



I "tuboni" per tutti gli anni 80 e parte dei 90 sono stati un successore: molti costruttori piccoli e piccolissimi avevano in listino almeno un cincialitro di questo tipo. Il motore era lo stesso per tutti, in genere Marenelli, molto affidabile. Tra le inserzioni teneute d'occhio modelli come Atala Master o Califone, Bimotor Free Time, Garelli Ciclone, Formuno o Urka, Ghidroni Brooklin, Motron Compact, GL4 o GTO, Testi CX o Hi Tech. Perché cercarli? Perché questi motorini **si portano a casa con pochi euro**: da 150 a 400 per quelli degli anni 90.



Testi CX

MALAGUTI Fifty



il più venduto

Una vera leggenda, è stato il "tubone" più venduto in assoluto (quindi si trova con più facilità): veloce e agile, è davvero indistruttibile. È rimasto in vendita per molti anni con pochi cambiamenti: quello più evidente riguarda il faro davanti che, col passare del tempo, da quadrato (foto sotto) è diventato rettangolare (foto sopra) cambiando anche la mascherina.

Sul mercato

ANNO	€
1997	700
1996	650
1995	550
1994	400
1993	330
1992	250
1991	200
1990	150
1989	100

L'AGILITÀ IL SUO FORTE

Il Fifty è facile da guidare perché pesa poco (67 kg) e ha un manubrio molto largo. La tenuta di strada è buona; il motore trasmette delle vibrazioni sul manubrio.

