

PROVASPRINT

**MALAGUTI FIFTY  
TOP ■ UN  
CICLOMOTORE DA  
DIPORTO MA DOTATO  
DI NUMEROSE FINEZZE  
TECNICHE ED  
ACCESSORIATO IN  
MANIERA COMPLETA**

**CERCHI** in lega, freni a disco, sospensione posteriore monoammortizzatore ed un propulsore raffreddato a liquido, lascerebbero pensare ad una modernissima ottavo di litro dell'ultima generazione, invece si tratta di un 50 cm<sup>3</sup> da diporto, il Fifty Top. In effetti numerose sofisticate soluzioni hanno trovato una collocazione anche a livello ciclomotoristico, non tanto per esigenze tecniche quanto per riuscire ad interessare i sempre più smaliziati ed esigenti esponenti della nuova generazione. Purtroppo queste «prepara-

segue a pag. 98

FIFTY FIFTY

■ IL FIFTY È UN TURBONE DALLA LINEA CLASSICA, RESA PIÙ ORIGINALE DALLA ADOZIONE DI ACCESSORI COME CUPOLINO E «VESTITO» PER LA PARTE CENTRALE ■



## FIFTY FIFTY

zioni» ed equipaggiamenti oramai generalizzati sui cinquantini hanno influito negativamente sui prezzi causando continuamente alti e bassi in un mercato già sufficientemente difficile; sbalzi per tradizione sempre ben controllati dalla Malaguti che in questo caso ha allestito uno splendido tubone equipaggiato di tutto punto. Il Malaguti Top è disponibile in quattro colorazioni: nero, grigio, rosso e blu ed è in vendita al prezzo di 2.655.000 lire con avviamento elettrico.

**COM'È FATTO** - L'estetica è quella del tubone tradizionale, supportata positivamente da piacevoli componenti quali il

automatico. Il carburatore è un Dellorto 14/12, l'accensione è elettronica e l'avviamento è elettrico. La frizione è a dischi multipli in bagno d'olio ed il cambio, come previsto dalle nuove normative europee, è a tre marce.

**COME VA** - In sella al Malaguti Top l'assetto è veramente comodo e disinvolto: ci si trova con il busto eretto e le braccia distese ad impugnare lo stretto manubrio. Il posizionamento di pedane e sella permette di far assumere alle gambe una giusta angolazione, ed anche i comandi sono dislocati in maniera ottimale, facili da raggiungere e da azionare. Inoltre la

### SCHEDA TECNICA

**MOTORE:** monocilindrico a due tempi raffreddato a liquido. Avvolgimento e corsa 39 x 41,8. Cilindrata 49,9 cm<sup>3</sup>. Rapporto di compressione 9,5:1. Alimentazione controllata da lamelle, con carburatore Dellorto 14/12. Lubrificazione miscela olio-benzina al 2%. Avviamento a kick-starter ed elettrico.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi, secondaria a catena. Frizione multipla in bagno d'olio a cambio a 3 marce.

**TELAIO:** monotrave in tubo di acciaio di grossa sezione con serbatoio incorporato. Forcella telesidraulica da 36 mm Ø a perno avanzato. So-

spendine posteriore con monoammortizzatore idraulico. Freno anteriore a disco da 220 mm Ø; posizione a tamburo da 118 mm Ø.

**PESI:** Pieno a secco 70 kg. **CAPACITÀ SERBATOIO:** 3,2 litri.

**PREZZO AL PUBBLICO:** 2.655.000 lire IVA inclusa.

bel parafrangente anteriore che carena sia il disco che i fori della forcella, il piccolo cupolino nel quale è inserito il gruppo ottico rettangolare e la perfetta carenatura del motore nella parte centrale che include anche il radiatore. Veramente bene accessorizzato, il Malaguti Top vanta una lunga sella sotto la quale trova posto un vano porta attrezzi, ed un praticissimo portapacchi sul quale è possibile applicare anche un bauletto; non manca inoltre il rubinetto del carburante a manopola. Ricca e ben disposta la strumentazione che comprende tachimetro/contachilometri, contagiri elettronico e varie spie luminose per luce di posizione ed anabagliante, indicatori di direzione, temperatura liquido refrigerante e folle.

La ciclistica è incentrata su di un telaio monotrave a tubone che ingloba anche il serbatoio per la benzina, completato posteriormente dalla sospensione monoammortizzatore. Anteriormente troviamo una forcella telesidraulica a perno avanzato mentre l'impianto frenante di tipo misto può contare su di un disco da 220 mm Ø davanti, e su di un tamburo monocammina da 118 mm Ø posteriormente. Completano il quadro della ciclistica le belle ruote in lega leggera a tre razze color alluminio.

Il propulsore è un Franco Morini costruito appositamente per la Malaguti ed è monocilindrico a due tempi, raffreddato a liquido, con aspirazione controllata da lamelle a quattro petali e miscelazione

morbida e spaziosa sella assecondata dall'efficace sospensione monoammortizzatore filtra ogni asperità del terreno.

Maneggevole e leggero, il Malaguti Top è dotato di una inaspettata precisione direzionale ed una notevole sicurezza di appoggio. Estremamente maneggevole, si trova a suo agio soprattutto nei percorsi cittadini, grazie alla prontezza nei repentini cambi di direzione. Detto questo, dobbiamo però far notare che il Fifty Top non disdegna le puntate sui veloci e impegnativi nastri d'asfalto pedemontani, dove se la cava egregiamente. Le notevoli prestazioni offerte da questo tubone sono tenute sotto controllo da un impianto frenante estremamente modulabile, con il disco anteriore non incline a bloccare, aiutato da un meno trattabile tamburo posteriore.

Il nuovo motore del Top, conforme alle più recenti normative, non ha più la quarta marcia ma ha molta più potenza, ed è molto vivace grazie anche all'aspirazione lamellare che lo rende molto godibile. La velocità massima è rimasta invariata, ma ovviamente la spaziatura dei rapporti è ora molto più ampia essendo stata eliminata una marcia, ed il motore cala sensibilmente di giri ad ogni cambiata. Nessun inconveniente riscontrato su frizione e cambio: modulabile la prima, resistente e preciso il secondo. Nella media i consumi, con 1,92 litri di miscela per ogni 100 chilometri.

G.L.





■ IL FIFTY TOP È «VESTITO» DA UNA CARENATURA CHE COPRE PARZIALMENTE IL MOTORE E FUNGE ANCHE DA CONVOGLIATORE PER IL RADIATORE. NON MANCA UN CUPOLINO PICCOLISSIMO CHE INGLOBA IL FANALE, ED UN VANO PORTAOGGETTI SOTTO LA SELLA ■



■ MOLTO BELLE LE RUOTE A TRE RAZZE IN LEGA COLORE ALLUMINIO. L'IMPIANTO FRENANTE È DI TIPO MISTO, CON UN DISCO DA 220 MM. (1) ANTERIORMENTE ED UN TAMBURO DENTRO ■

