

Prove

MOTOCICLISMO

IMPRESSIONI DI GUIDA

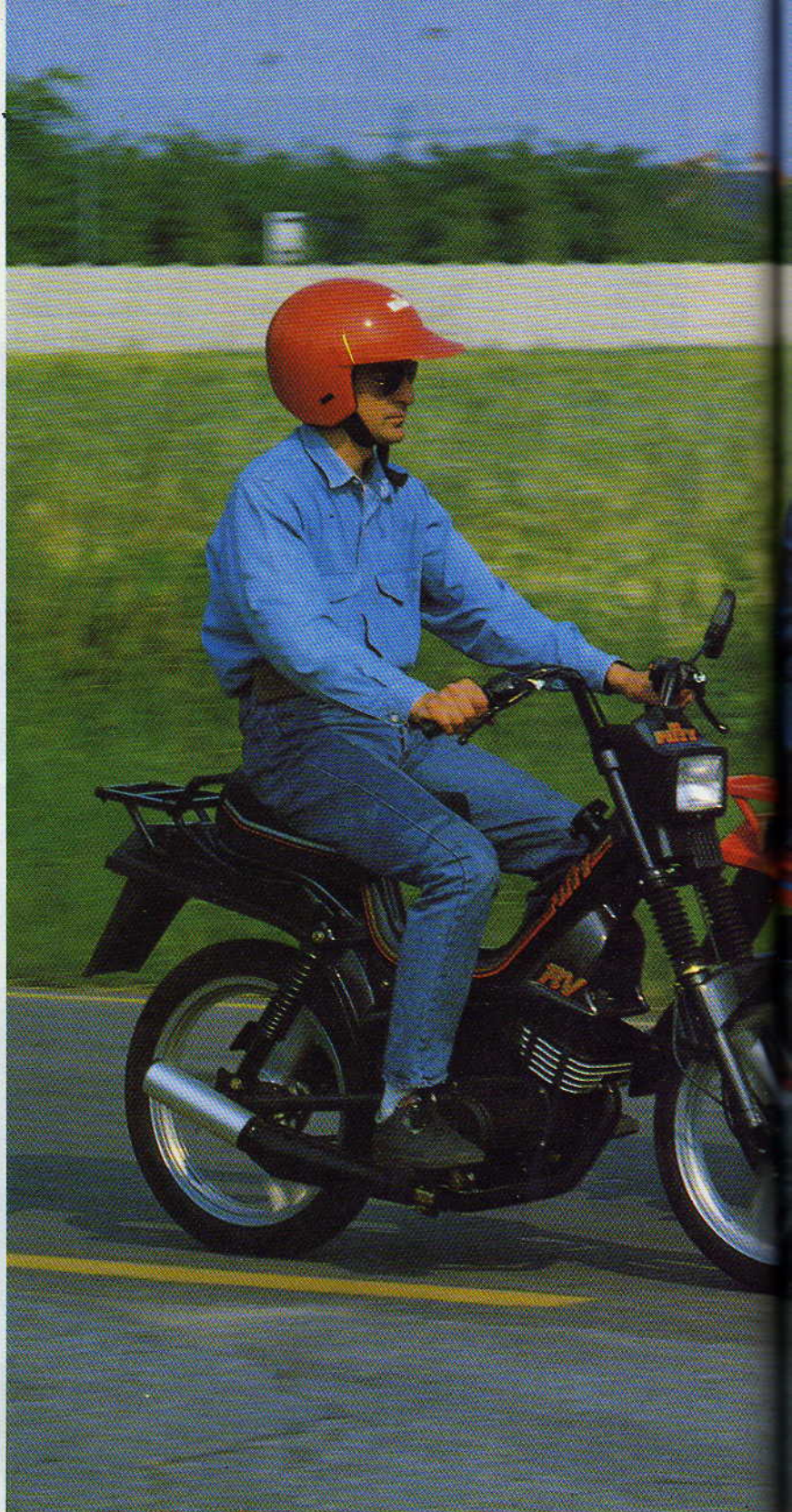


TUTTI I FIFTY DELLA MALAGUTI

Siglati RV, HF e CX, sono affiancati dalla top version Mistral. Rappresentano un ottimo "primo gradino" per quattordicenni sia tranquilli sia brillanti. Uniscono alla maneggevolezza doti acrobatiche e consumi contenuti (specie l'RV). HF, CX e Mistral però vibrano troppo e sull'RV si sente la mancanza di una forcella idraulica. Prezzi chiavi in mano da 1.570.000 a 2.450.000 lire.

di LORENZO DE LA PENNE

MOTOCICLISMO settembre



Non tutti i quattordicenni (e i loro "sponsor") si lasciano sedurre dalle "50" ispirate alle regine della pista o alle protagoniste delle maratone africane. Le ragioni principali sono due: le caratteristiche intimidatorie e i prezzi quasi sempre elevati.

Il classico "tubone" viene così a rappresentare un'attraente alternativa. Infatti con dimensioni e costi più contenuti offre comunque un

buon livello tecnico-estetico e si dimostra addirittura superiore alle consorelle per doti acrobatiche, maneggevolezza e spunto.

I quattro Malaguti Fifty che presentiamo in questo servizio sono un chiaro esempio di quanto affermato. Si va dalla versione nuda a quella che nasconde totalmente la meccanica. Le colorazioni spaziano dall'elegante grigio metallizzato ai più frizzanti accostamenti richiesti dalla utenza più giovane. Tutti vengono



proposti con sella tre quarti per ragioni di estetica e di comfort.

La posizione di guida è la stessa per i quattro Fifty. Varia invece la componentistica che è chiaramente più ricca nelle versioni più prestigiose (vedi foto).

L'avviamento (a pedale per tutti) è sempre pronto. Il carattere dei motori presenta invece qualche diversità: l'RV pur destreggiandosi con scioltezza nel traffico, rivela un'impronta pacifica che ben si adatta al

cambio con variatore automatico. L'HF è il più peperino e lo dimostra prediligendo gli alti regimi, costringendo così ad un frequente uso del cambio. CX e Mistral (che hanno notevoli somiglianze tecniche) sono ricchi di grinta, ma abbastanza pieni anche in basso e capaci di buon allungo. HF, CX e Mistral sono accomunati dal cambio a tre rapporti e dal fatto di sfoderare, ai regimi più elevati, qualche vibrazione di troppo. Contenuta per tutto il quar-

tetto la fumosità di scarico.

La frenata, veramente ottima per il Mistral e il CX che hanno un disco anteriore capace di far sollevare il retrotreno, è buona nell'HF che dispone di due tamburi di grosse dimensioni. I piccoli tamburi dell'RV invece si dimostrano poco più che sufficienti.

HF, CX e Mistral hanno una forcella teleidraulica di ottima fattura che, oltre ad essere una buona incassatrice, non svergola neppure

Prova

MALAGUTI FIFTY

nelle frenate più violente. Quella dell'RV, meccanica, innesca qualche saltellamento sul pavé, ma si dimostra più che accettabile in ogni

Per tutti antifurto a bloccasterzo posizionato sul canotto; dietro di esso sull'RV troviamo il tappo del carburante, sugli altri lo sfianto dell'aria del serbatoio. Il quadro strumenti più spartano è quello dell'RV che ha il solo tachimetro-contachilometri ed è l'unico a non avere la chiave di contatto; l'HF ha anche le spie di frecce e folle, CX e Mistral hanno anche il contagiri.



altro frangente.

Il monoammortizzatore progressivo è prerogativa del CX e del Mistral; HF e RV comunque, con un impianto "stereo" idraulico, non si fanno sopravanzare che di poco. La differenza è appena avvertibile sugli asfalti più tormentati.

Dimensioni e pesi contenuti esaltano le doti di maneggevolezza di questo brillante quartetto.

Sempre sincera la tenuta di strada, e nessun sintomo di crisi nel

reparto sospensioni e gomme. Un po' basse le pedane dell'RV che nelle pieghe più brillanti vanno a strisciare sull'asfalto.

In fatto di consumi l'RV spicca ottimi risultati, fuori città raggiunge i 48 km/litro, mentre in città ne fa 34. Per quanto buoni, i risultati di HF, CX e Mistral sono un po' distanti dalla performance del fratello "automatico" e si attestano intorno ai 40 km/litro nell'uso extraurbano e sui 29 km/litro nel traffico cittadino.





Le grigliature sui lati della carena del Mistral hanno la funzione di far defluire l'aria calda proveniente dal radiatore. Rimuovendo quella di destra (con l'aiuto di una moneta) si accede alla candela.



HF, CX e Mistral hanno la sella ribaltabile in avanti e protetta da una serratura, sotto c'è un ampio vano porta-attrezzi e il tappo del carburante. L'RV invece ha la sella fissa e un piccolo vassoio porta-documenti tenuto in sede da un pomello a vite. Dietro di esso, fuori vista, lo sfiato dell'aria del serbatoio.



Pur fondamentalmente molto simili, i quattro Fifty si differenziano esteticamente per le diverse sovrastrutture: l'RV ha un accenno di spoiler sul gruppo termico; l'HF ha anche un puntalino che nasconde il basamento motore; abbastanza simile a quest'ultimo, il CX presenta però una parte centrale meno elaborata; il Mistral ha una carenatura che nasconde radiatore e motore. Per tutti, portapacchi di serie e silenziatore cromato. RV e HF hanno la marmitta verniciata in nero e una coppia di ammortizzatori; CX e Mistral hanno l'espansione grigio metallizzato e il monoammortizzatore progressivo in posizione centrale. Prezzi chiavi in mano rispettivamente 1.570.000, 1.840.000, 2.200.000 e 2.450.000 lire.



Prova

MALAGUTI FIFTY

Il quartetto è equipaggiato di ruote in lega a tre raggi; le razze dell'RV e dell'HF hanno una sezione a doppia T, quelle del CX e del Mistral sono invece ovoidali. I primi due hanno il freno a tamburo, i secondi a disco con protezione che si estende al gambale destro della forcella.

Tutti i freni posteriori sono a tamburo con comando a bacchetta, quello dell'RV però ha dimensioni inferiori. RV e HF hanno forcellone in tubi tondi e tendicatena a spirale. Forcellone di sezione quadra e tendicatena professionale con registro a brugola per CX e Mistral.



DATI TECNICI

(Sono quelli del Fifty RV 50: tra parentesi le varianti per HF, CX e Mistral).

Motore: monocilindrico a due tempi, alesaggio 39x41,8 (HF 38,8x42), cilindrata 49,9 cc (HF 49,7), rapporto di compressione 9,5:1 (HF 10:1, CX e Mistral 13,5:1).

Carburatore: Dellorto SHA 14/12.

Accensione: puntine platinato (HF, CX e Mistral elettronica).

Alimentazione: miscela al 3% (HF, CX e Mistral 2%), capacità serbatoio 3,25 litri.

Frizione: automatica centrifuga a secco (HF, CX e Mistral dischi multipli in bagno d'olio).

Cambio: variatore automatico (HF, CX e Mistral a tre rapporti).

Trasmissioni: primaria a cinghia trape-

zoidale (HF, CX e Mistral a denti elicoidali), secondaria a catena.

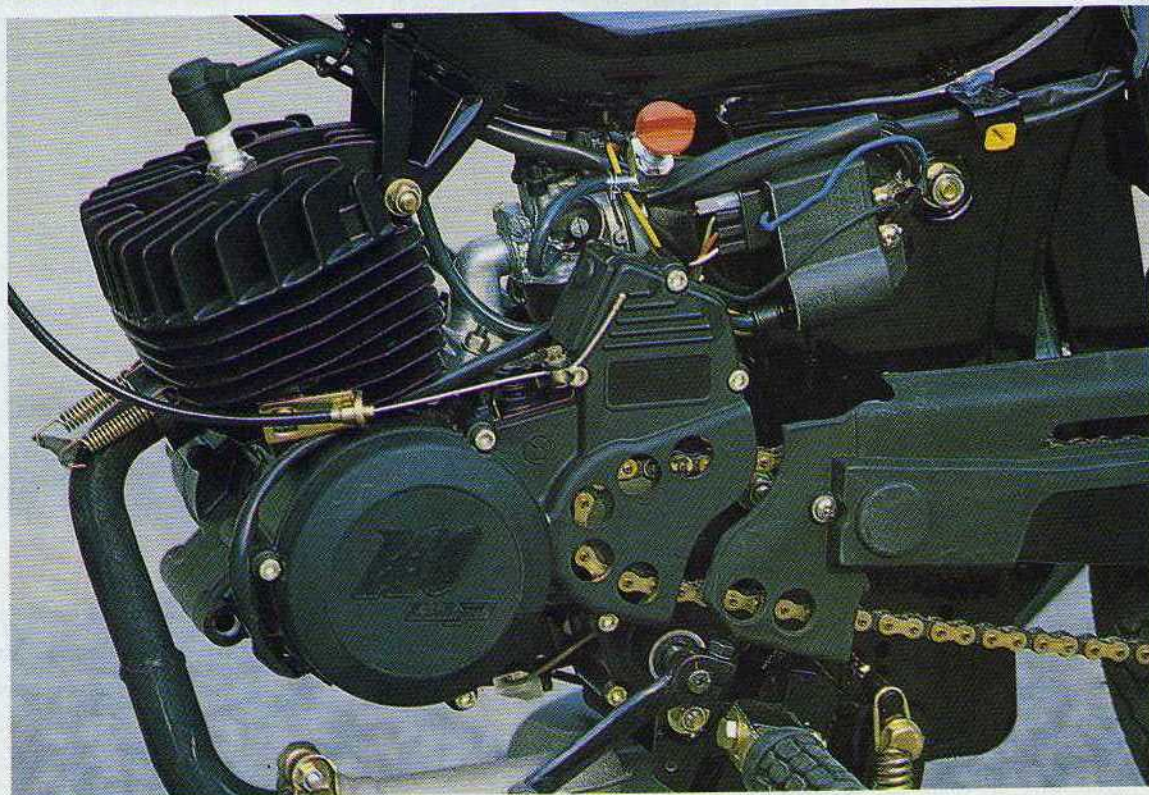
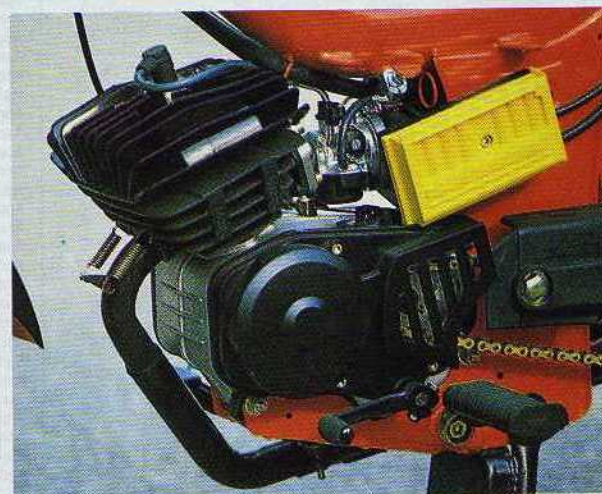
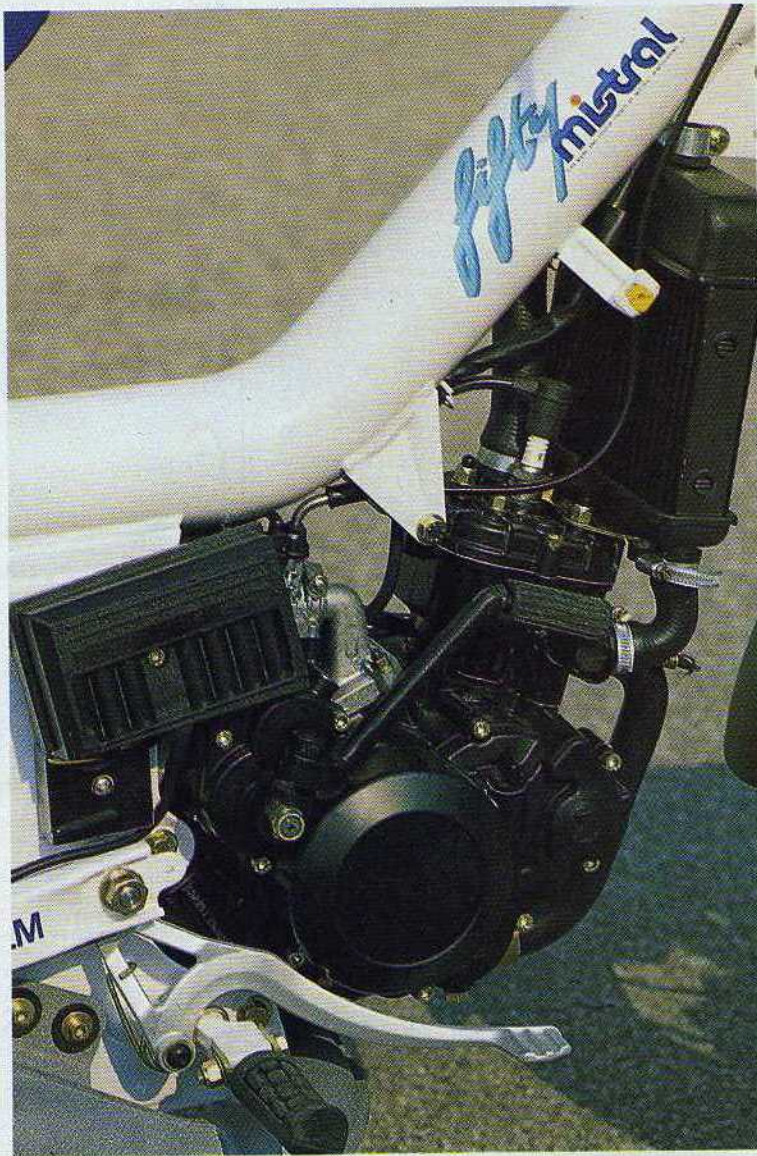
Sospensioni: anteriore forcella meccanica (HF, CX e Mistral teleidraulica), posteriore due ammortizzatori idraulici (HF a gas, CX e Mistral monoammortizzatore progressivo idraulico).

Freni: anteriore a tamburo Ø 90 mm (HF Ø 125 mm, CX e Mistral disco Ø 220 mm), posteriore a tamburo Ø 90 mm (HF, CX e Mistral Ø 125 mm).

Ruote e pneumatici: in lega leggera, pneumatico anteriore 2,50x16 (HF, CX e Mistral 2,75x16), posteriore 2,75x16 (HF, CX e Mistral 3,25x16).

Dimensioni (in mm): lunghezza 1.730 (HF, CX e Mistral 1.750), larghezza 760 (HF, CX e Mistral 780), altezza 1.050 (HF, CX e Mistral 1.140), interasse 1.130 (HF, CX e Mistral 1.140), altezza minima da terra 180.

Peso: 57 kg (HF, CX e Mistral 62 kg).



I motori che equipaggiano i Fifty, pur essendo tutti monocilindrici a due tempi, hanno caratteristiche tecniche molto diverse: RV, HF e CX hanno il raffreddamento ad aria, il Mistral invece è raffreddato a liquido; RV e HF (foto sopra) hanno l'aspirazione, controllata da lamelle, nel cilindro, mentre CX e Mistral (foto sopra e sotto a sinistra) hanno il pacco lamellare sul carter secondo le ultime tendenze. L'RV ha l'accensione a puntine platinata e il variatore automatico di velocità, gli altri accensione elettronica e cambio a tre rapporti. Notare sull'RV la ventola per raffreddare la frizione centrifuga automatica e la trasmissione primaria a cinghia.