

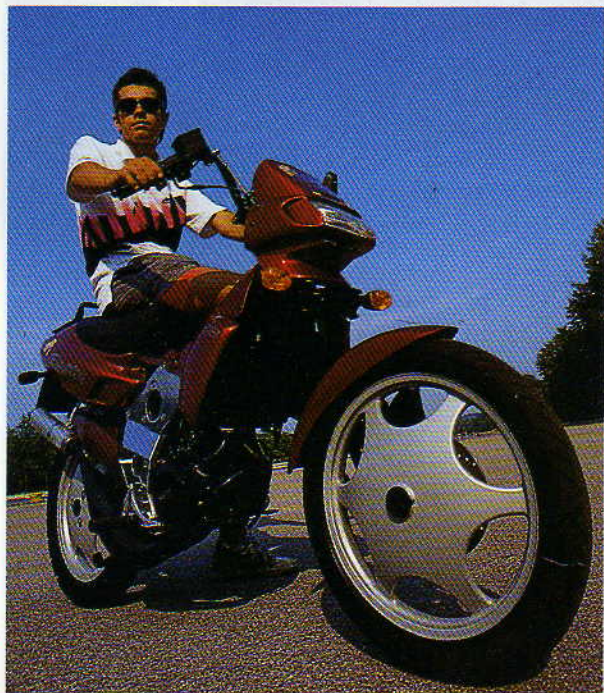
Prova

MOTOCICLISMO

MALAGUTI FIFTY EVOLUTION 50

FUORISERIE

Tiratura limitata per l'ultimissima novità della Casa bolognese. È un tubone ricco di attrattive tecniche e stilistiche. Senza esagerare con il prezzo, 3.495.000 lire chiavi in mano. (Supplemento di 70.000 lire per la colorazione rossa). Sospensioni un po' rigide. Motore brillante. Ampia autonomia.



di ALESSANDRO PERELLI



Il contagiri stile competizione, le spie raccolte in una striscia sopra il tachimetro e la chiave di contatto spostata a sinistra.

È stato giustamente chiamato Evolution, questo nuovissimo "tubone" della Malaguti, perché in effetti rappresenta un ardito avanzamento tecnico ed estetico rispetto ai modelli tradizionali. Di cui peraltro la casa bolognese è da tempo leader di mercato.

Basta un'occhiata per cogliere subito le attraenti esclusività dell'Evolution: telaio a struttura mista scomponibile, ruote a sbalzo, forcella e forcellone monobraccio, Il tutto inserito in una linea futuristica, aggressiva e filante. Una specie di Bimota Tesi per soli 50 cc.

Il telaio è composto da un "tubone" (che funge da serbatoio dell'olio), da estese piastre in lega leggera (che supportano il motore) e da un traliccio posteriore (che regge sella, portapacchi e serbatoio supplementare). La sospensione anteriore si avvale di un sistema a levetta oscillante con monoammortizzatore teleidraulico, quella posteriore vanta un forcellone tubolare molto arcuato agente anch'esso su un ammortizzatore singolo. Monobracci entrambi sul lato sinistro, per lasciare con bell'effetto entrambe le ruote a sbalzo sul lato opposto.

Anche il motore Minarelli AM 3 ha le sue belle carte: ammissione lamellare nel carter, avviamento elettrico, contralbero anti-vibrazioni, raffreddamento a liquido e pompa di lubrificazione. Il tutto verniciato in nero opaco e completato da una serpeggiante espansione ben rialzata con terminale silenziante in stile corsa.

La linea avveniristica è composta da una serie di "forme" ben integrate e modellate, dal parafango anteriore al cupolino, dalle fiancate del radiatore alla sella, dal codone al parafango posteriore, sempre con chiari riferimenti allo stile racing. Ben inserite e di sicuro effetto

le piastre laterali di alluminio "naturale" che spiccano al centro del veicolo, ai confini posteriori del gruppo motore verniciato in nero opaco.

Dotazione e finiture al top, salvo i comandi elettrici un po' datati. Due le colorazioni disponibili, entrambe metallizzate, il nero sempre elegante ed il rosso sempre sportivo.

Chi è abituato ai tuboni tradizionali troverà le pedane in posizione leggermente più arretrata, comunque l'assetto di guida è comodo e naturale, con la sella a giusta altezza da terra e tutti i comandi a portata di mano e di piede. Così si entra subito in sintonia con il mezzo.

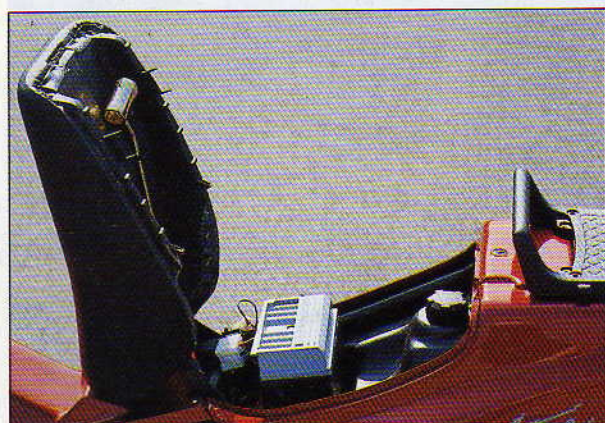
Facilissimo l'avviamento grazie al motorino elettrico però manca il kick-starter. In situazioni di emergenza bisogna quindi mettere in moto a spinta. Una divertente manovra da sportivi.

La tonalità di scarico a nostro avviso è un po' troppo vivace, sempre in stile corsa, ma ad un veicolo così nuovo e fuori dal comune bisogna perdonare il desiderio di mettersi in mostra... In compenso le emissioni fumose sono veramente ridotte al minimo.

La spinta è già buona da 3.000 giri in terza, un regime solitamente indigesto agli altri "tuboni", la progressione aumenta senza esitazioni fino ai 7.000 giri, e qui comincia un'entusiasmante impennata fino ai 9.000 giri. Oltre questo limite è inutile insistere, sia per il classico muro dei lamellari sia per l'intensificarsi delle vibrazioni.

In sostanza un motore brioso, pec-





Dietro il canotto di sterzo, il piccolo tappo a pressione del serbatoio lubrificante mentre quello del serbatoio carburante è sotto la sella. Entrambi sotto chiave, al riparo da cattive sorprese. Sotto la sella ci sono anche la presa d'aria e relativo filtro, un piccolo ripostiglio e la chiave per la candela, mentre la batteria è dietro il serbatoio. Troppo vicino al pneumatico il cavo del freno post. Le sospensioni sono all'insegna dell'esclusività. All'avantreno la forcella monobraccio si avvale di una leva pressofusa di media lunghezza e di un ammortizzatore singolo. Notare la sistemazione della pinza freno e l'intelaiatura di fissaggio del parafrangente. Al retrotreno, un forcellone monobraccio, molto arcuato, agisce anche in questo caso su un ammortizzatore singolo.

cato che abbia solo tre marce per motivi di codice. Tuttavia l'handicap può essere superato tenendolo sempre allegro, come del resto nel suo carattere, così ci si diverte anche di più. Frizione e cambio ok, salvo una certa resistenza all'inserimento delle marce in condizioni limite. Ciclistica di prim'ordine ma un po' rigida. Infatti risponde bene alle sollecitazioni di guida, anche brillanti, sul "liscio" veloce ma accusa

qualche incertezza sullo sconnesso a bassa velocità. Risulta comunque privilegiato l'aspetto più divertente.

All'inserimento in curva, lo sterzo si rivela un po' più pesante di quello dei tuboni tradizionali. Impresione che si avverte specialmente nei rapidi "trasferimenti" da sinistra a destra perché l'avantreno ha maggior peso a sinistra, dove ci sono il monobraccio della forcella, l'ammortizzatore e l'impianto di frenatura. Si tratta comunque di calibrare il feeling, poi non ci si fa quasi più caso.

Molto soddisfacente il reparto freni, specie all'avantreno, dove le ottime prestazioni del disco trovano un buon alleato nel tipo di sospensione anti-affondamento. Così si può agire con maggior vigoria sul comando. Mentre il tamburo posteriore su dimostra valido collaboratore per stabilizzare il mezzo durante le frenate più energiche.

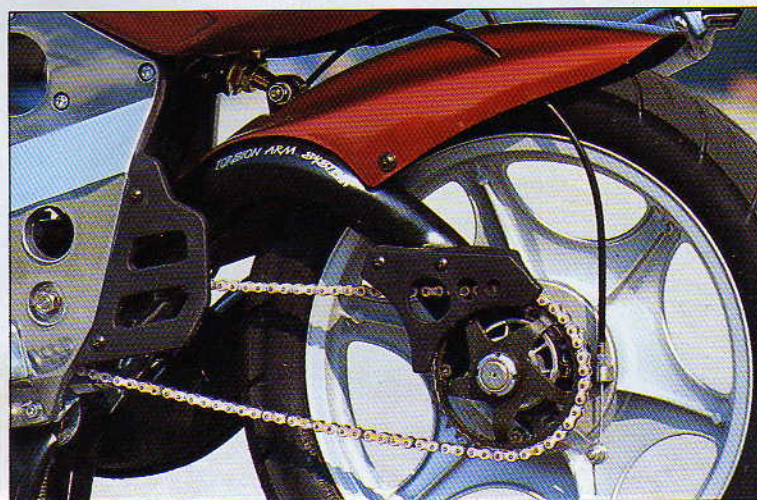
Le gomme made in Taiwan nonostante la scolpitura racing non assicurano il massimo grip, infatti bisogna rodarle un po' e trovare il giusto feeling prima di sbizzarrirsi con le pieghe. Comunque, ce n'è

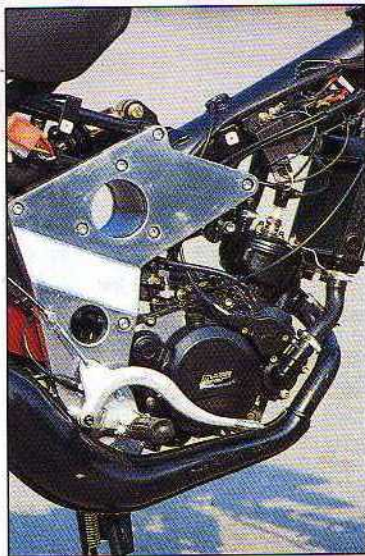
a sufficienza per prendersi delle belle soddisfazioni, sull'asciutto; sul bagnato un po' più di prudenza. Ottima la nota sui consumi e per due motivi. Prima di tutto perché abbiamo ottenuto una media di 30,2 km/litro, senza tirare al massimo ma senza neppure andare piano. E poi perché la capienza del serbatoio (sistemato nel codone) risulta di ben 6,5 litri: c'è quindi l'autonomia di una gran turismo perché con un pieno si possono fare circa 200 km. Mentre il serbatoio dell'olio da 1,8 litri consente un'autonomia di circa 3000 km.



Costo ricambi
(IVA compresa)

Cilindro: 248.000, gruppo lamelle: 57.000, silenziatore: 130.000, catena 14.500, faro anteriore 50.000, lampeggiatori 11.500 cad., specchietto 24.000, manubrio 20.000, leva freno 31.000, leva frizione 27.000, pedale cambio 8.000, pedale freno 35.000, pastiglie freno 15.000 la coppia, serie gommini pinza 3.000, pistone completo di segmenti 75.000, dischi frizione 19.000, pignone e corona 12.000 + 5.000, batteria 37.000, forcella 330.000, ammortizzatore posteriore 56.000, pedane 10.000.





Telaio e motore messi a nudo. Contrasto di sicuro effetto tra le piastre laterali di alluminio lucidato e tutto il resto della ciclistica in nero. Pure in nero motore ed espansione. A nostro avviso la versione con sovrastrutture in nero è un po' troppo "dark", preferibile quella in rosso che mette più in risalto l'inedita vestizione. Da rilevare che le piastre sono opportunamente sagomate e forate per non appesantire il disegno.



L'abbigliamento dell'Evolution, pur nella sua esclusività, non è di alcun impaccio per le eventuali operazioni di manutenzione. Comunque, lo smontaggio dei vari elementi si effettua rapidamente, così come la successiva ricomposizione. Specialmente nella foto con la sella sollevata si vedono bene la sistemazione del serbatoio carburante e così pure l'intelaiatura posteriore di supporto. In evidenza anche il radiatore e il propulsore dal lato della pompa dell'olio.



DATI TECNICI

Motore: monocilindrico due tempi raffreddato a liquido Minarelli AM 345, ammissione lamellare nel carter, contralbero di bilanciamento, alesaggio x corsa 40,3x39 mm = 49,7 cc, rapporto di compressione 12,5:1, avviamento elettrico.

Accensione: elettronica ad anticipo variabile.

Alimentazione: benzina super, carburatore Dellorto SHA 14/12 B.

Lubrificazione: mediante pompa meccanica a portata variabile.

Cambio: a tre rapporti con comando a pedale, valore rapporti interni: 3,3 in prima (denti 10/33), 1,92 in seconda (15/29) e 1,31 in terza (19/25).

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi a denti dritti, rapporto 3,55 (denti 20/71), secondaria a catena, rapporto 3,36 (denti 11/37).

Rapporti totali di trasmissione 39,36 in prima, 22,88 in seconda e 15,61 in terza.

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio.

Telaio: monotrave in tubo d'acciaio con piastre laterali in alluminio e traliccio posteriore.

Sospensioni: ant. forcella a monobraccio oscillante con ammortizzatore singolo; post. monobraccio a "banana", anche in questo caso con ammortizzatore singolo.

Pneumatici: ant. 2.75/16, post. 3.25/16.

Freni: ant. disco da 220 mm, post. a tamburo da 140 mm.

Dimensioni in mm: lunghezza 1800, larghezza 740, interasse 1230, altezza sella 750, altezza minima da terra 250.

Peso dichiarato: 89 kg a secco.