

Prove

MOTOCICLISMO

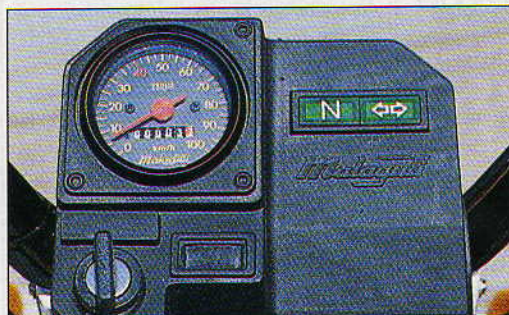
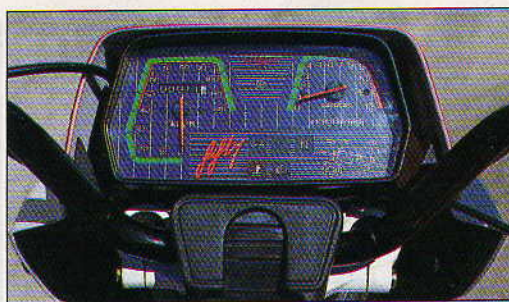
MALAGUTI FIFTY COLORS TOP E HF 50

UNITED COLORS

Nuove combinazioni cromatiche e ritocchi alla meccanica dei più diffusi "tuboni" italiani. A confronto la versione più economica HF e quella più lussuosa Top. Costano rispettivamente 2.120.000 e 2.790.000 lire chiavi in mano. Quale scegliere? Vediamo assieme le differenze tecniche, estetiche e funzionali prima di giungere alla decisione.



di ALESSANDRO PERELLI



Diversa strumentazione per i due modelli. Quella del Top è più ricca con il grosso tachimetro/contachilometri e il contagiri più le spie di indicatori di direzione, folle, temperatura liquido di raffreddamento e luci. In basso a destra c'è un pratico schema per identificare i watt di tutte le lampadine. La strumentazione dell'HF è invece composta dal solo tachimetro/contachilometri e dalle spie di folle e indicatori di direzione.

Leader indiscussa in quel simpatico fenomeno tutto italiano dei "tuboni", la Malaguti tiene costantemente aggiornata la propria produzione, con il modello-base Fifty proposto in una tale abbondanza di versioni (ben nove!) che neppure i giapponesi possono vantare. Ce n'è veramente per tutti, con prezzi chiavi in mano che vanno da 2.120.000 a 2.790.000 lire.

Freschi ed invitanti, ecco giungere alla vigilia della stagione estiva i nuovi Fifty "Colors": Top, Full CX e HF. Perché "Colors"? Perché le cromatiche di queste versioni sono molto più ricche e vivaci di quelle standard, grazie all'abbondante uso di colori metallizzati o fluorescenti, con accostamenti molto giovani ed azzeccati (rosso-bianco, bianco-viola-rosso, bianco-antracite-verde).

Per la nostra presa di contatto con i nuovi "Colors" abbiamo scelto le due versioni alle estremità della gamma, cioè il Top e l'HF. Differenze principali: raffreddamento ad acqua, ammissione lamellare nel carter, strumentazione più ricca e freno anteriore a disco per il Top. Raffreddamento ad aria, ammissione lamellare nel cilindro e freno anteriore a tamburo, come il posteriore, per l'HF. Prezzi, rispettivamente 2.790.000 e 2.120.000 lire, sempre chiavi in mano. C'è quindi un divario di 670.000 lire. Le differenze meccaniche le abbiamo già accennate. Vediamo adesso quelle funzionali. Poi terremo un bilancio.

In frenata il Top è "top", non soltanto per le migliori prestazioni del disco anteriore ma anche perché i tamburi dell'HF non sono un portento, specie sul bagnato,

quando accusano qualche infiltrazione di umidità. In ripresa, il motore del Top tira meglio per il più efficiente sistema di alimentazione e sotto sforzo prolungato tiene alla perfezione per il vantaggio facilmente comprensibile del raffreddamento ad acqua.

Nel confronto su strada non abbiamo riscontrato altre notevoli differenze di comportamento.

Ancora a favore del Top dobbiamo però aggiungere il look più aggressivo dell'avantreno, dovuto soprattutto al cupolino più aerodinamico ed alla carenatura del disco-freno, che ricopre anche gli steli della forcella, congiungendosi infine al parafango.

Per il resto, tutto praticamente lo stesso, dalla posizione di guida alla tonalità di scarico.

Vediamo. L'assetto in sella è naturale e confortevole, con il busto eretto, braccia e gambe piegate correttamente, quindi buon controllo del mezzo anche su strade non propriamente vellutate.

Comandi e strumenti ben messi, facili, intuitivi, leggibili. Naturalmente il quadro di bordo dell'HF fornisce minori informazioni.

Avviamento sempre pronto anche da freddo; ricordarsi però di azionare lo starter se si vuole sentir "squillare" il propulsore al primo colpo, con una tonalità vivace ma non fastidiosa, come ci si attende del resto, dalla bella espansione con terminale a silenziatore in stile racing. Scarsa fumosità e vibrazioni percepibili ma non eccessivamente fastidiose. Frizione di buona resa anche da freddo.

Sufficienti le tre marce, con la prima abbastanza corta per un vivace spunto anche in salita, se-



conda e terza più distese per buoni allunghi sino a 9800/10.000 giri, valore assai brillante oltre il quale però è inutile insistere perché compare il classico "muro" dei motori lamellari.

Pregevole la ciclistica, che consente di divertirsi nella guida e rimedia — generalmente — anche le situazioni compromesse come la perdita di aderenza del retrotreno su fondo bagnato, complice il non perfetto grip delle gomme made in Taiwan. Da rimarcare inoltre qualche torsione della forcella nelle frenate più energiche.



Sotto la sella chiusa a chiave (la medesima per accensione e bloccasterzo), si trova il vano portaoggetti, un po' piccolo ma sempre utile. Anche il tappo del serbatoio è situato sotto la sella lontano da occhi indiscreti, una sicurezza in più.

IMPRESSIONI DI GUIDA

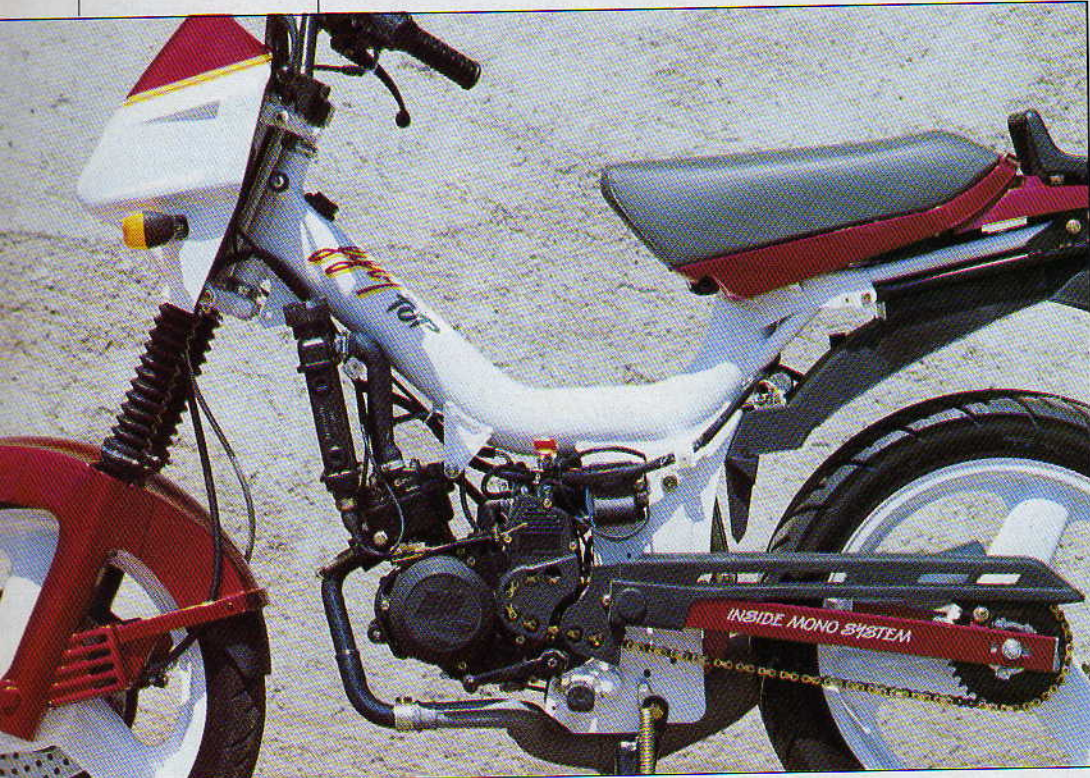
MALAGUTI FIFTY COLORS TOP E HF 50

Nota positiva per i consumi: da 25 a 48 km/litro secondo i percorsi, la densità del traffico e tutte le condizioni di guida che stabiliscono il risultato. Con un pieno si possono così fare più di 150 chilometri,

smentendo la convinzione che i tuboni obbligano spesso alla sosta da rifornimento data la scarsa capacità del serbatoio.

E allora, tracciato il quadro, qual'è la conclusione di queste noterelle? Il Top è indiscutibilmente top, però costa 670.000 lire in più.

L'HF fa quasi tutto quello che fa il Top, potrebbe quindi bastare, però l'attrazione del massimo se non fatale come nel celebre film, qui certamente è quasi irresistibile.



Tra Top e HF 50 altre sette variazioni

Ecco tutte le altre versioni del Fifty e i relativi prezzi:

Fifty HF 91 colors	2.170.000
Fifty Full CX 91	2.170.000
Fifty Full CX colors 91	2.520.000
Fifty Full CX 90	2.380.000
Fifty Top k.s.	2.740.000
Fifty Top a.e.	2.910.000
Fifty Mistral	2.710.000

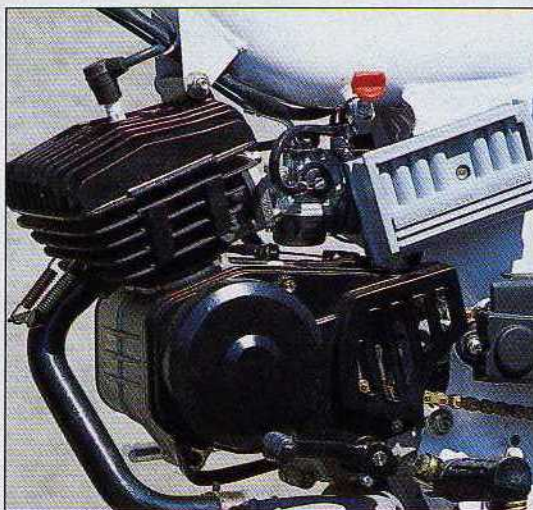
Il prezzo dei ricambi (IVA compresa)

(tra parentesi le variazioni del mod. HF)

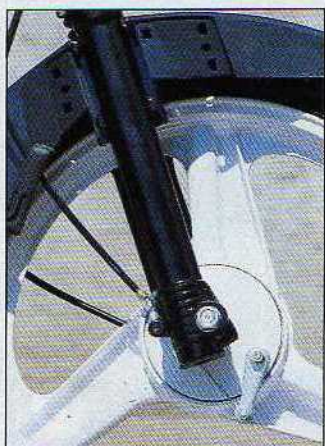
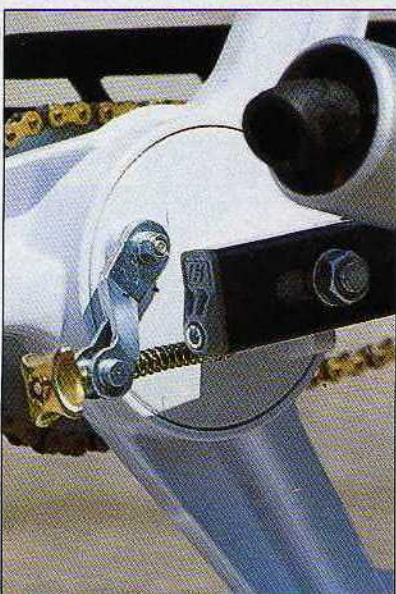
Cilindro/pistone: 220.000 (200.000), gruppo lamelle: 38.000 (20.000), marmitta: 130.000, catena 13.000, faro ant. 50.000 (35.000), lampeggiatori cadauno 12.000, specchietto 24.000 (20.000), manubrio 18.000, leva freno 30.000 (8.000), leva frizione 27.000 (8.000), pedale cambio 12.000, pedale freno 32.000 (27.000), pistone completo di segmenti 42.000 (53.000), dischi frizione 26.000 (19.000), pignone 12.000 (17.000), corona 7.000, batteria 35.000 (non in dotazione), forcella 312.000 (240.000), ammortizzatore posteriore 56.000, appoggiapiedi 10.000, pastiglie freno 15.000 (non in dotazione), ceppi freno 10.000.

Il telaio è un monotrave aperto con funzione di serbatoio del carburante. Elementi in lamiera stampata supportano il propulsore. Sotto, il pulsante di sfiato da premere per facilitare il rifornimento.





Sopra, le due versioni Fifty del nostro test. Il Top è dotato di raffreddamento a liquido e ammissione lamellare nel carter, l'HF ha una concezione più semplice con raffreddamento ad aria e ammissione nel cilindro. In entrambi i casi, accensione elettronica e avviamento a pedale. Il filtro dell'aria è in spugna sintetica e per accedervi bisogna svitare il supporto posto sulla destra.



Le ruote in lega leggera sono uguali per i due modelli, così come i freni posteriori a tamburo. All'avantreno invece per il Top risalta il freno a disco, mentre l'HF adotta un tamburo centrale. In evidenza anche la forcella teleidraulica con soffiotti a protezione degli steli.

DATI TECNICI

(Tra parentesi le varianti per l'HF)

Motore: monocilindrico due tempi raffreddato a liquido (ad aria), cilindro in lega leggera, ammissione lamellare nel carter (lamellare nel cilindro), alesaggio x corsa = 40,3x39 mm = 50 cc(39x41,8=50 cc), rapporto di compressione 13,5:1 (10,5:1), avviamento a kick starter.

Alimentazione: miscela benzina e olio al 2%, carburatore Dellorto SHA 14/12B, capacità serbatoio 3,5 l. di cui 0,75 di riserva.

Accensione: elettronica.

Cambio: a tre rapporti con comando a pedale, valore rapporti interni: 10/33 (3,3) in prima, 15/29 (1,93) (16/27:1,68) in seconda, 19/25 (1,31) (20/23:1,15) in terza.

Trasmissione: primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 3,75, denti =16/60:3,75 (4,61 denti =13/60); secondaria a catena, rapporto:2,42, denti=14/34 (3,09 denti =11/34).

Frizione: dischi multipli in bagno d'olio.

Impianto elettrico: generatore 12V-85W.

Telaio: monotrave aperto con funzione di serbatoio (capacità litri 3,5); elementi in lamiera stampata per il supporto motore.

Sospensioni: ant. forcella telescopica a molle elicoidali e ammortizzatori idraulici, post. monoammortizzatore teleidraulico con leveraggio progressivo.

Ruote e pneumatici: ant. 2,3/4x16 (2,75x16), post. 3,25x16.

Freni: ant. a disco da 220 mm con comando idraulico (a tamburo da 125 mm di diametro), post. a tamburo da 125 mm.

Dimensioni in mm: lunghezza 1075 (1695), larghezza 910 (890), interasse 1140 (1130).

Peso a secco dichiarato: 70 Kg (67 Kg).

Potenza dichiarata: 0,9 kW a 3.900 giri (0,8 kW a 4.150 giri).