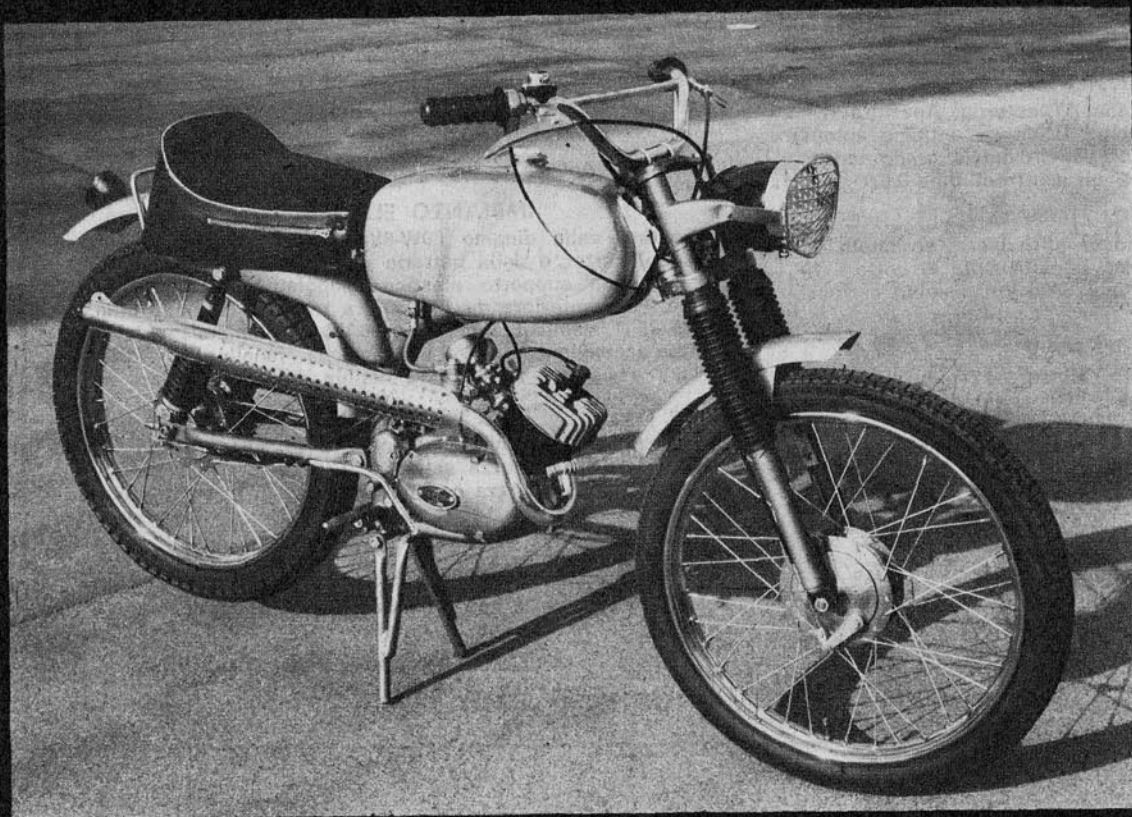


MOTOCICLISMO  
**PROVE  
SU  
STRADA**  
MOTOCICLISMO

# MONDIAL «Cross» 50



Prova effettuata sulla  
distanza di 210 km,  
in città e strade aper-  
te di varia confor-  
mazione planimetrica  
e altimetrica, impie-  
gando miscela Shell  
«Shellina con I.C.A.»  
al 5%.

**L**a Mondial è una delle più sportive Case italiane. Basta ricordare che ha vinto dieci campionati mondiali e che oggi vanta un efficiente reparto corse dal quale sono uscite quelle interessanti 125 cc due tempi a disco rotante che hanno poi colto promettenti affermazioni sui campi di gara internazionali.

Come logica conseguenza la produzione di serie della Mondial ha così avuto quasi sempre un indirizzo spiccatamente sportivo, dalle prime 125 del dopoguerra derivate dalle macchine vincitrici ovunque, agli attuali ciclomotori che sono tra i più attraenti e desiderati dalla clientela giovanile non soltanto in Italia ma anche in Francia, nei Paesi Bassi, negli U.S.A., ecc.

Questa produzione sportiva si è arricchita di un modello destinato non soltanto agli appassionati del fuori strada

o del motoalpinismo ma anche a tutti quanti devono affrontare per ragioni di lavoro ripide salite e strade in cattive condizioni e desiderano un mezzo di trasporto indipendente, funzionale e maneggevole, con tutti i vantaggi del ciclomotore: si tratta per la precisione del «Cross» 50 due tempi tre marce che presentato al Motosalone di Milano dell'anno scorso non ha poi tardato a diffondersi in buon numero tra la clientela utilitaria e quella sportiva.

Il «Cross» 50 naturalmente non è destinato in particolare modo alle competizioni perchè, pur comportandosi bene nei fuori strada, deve anche soddisfare altre esigenze, quelle della circolazione normale, oltre a presentare un costo d'acquisto e d'utenza ragionevole. Rappresenta perciò una buona via di mezzo tra il ciclomotore turistico-utilitario e quello sportivo da fuori strada, consentendo un'utilizzazione bivalente che torna certamente gradita alla clientela.

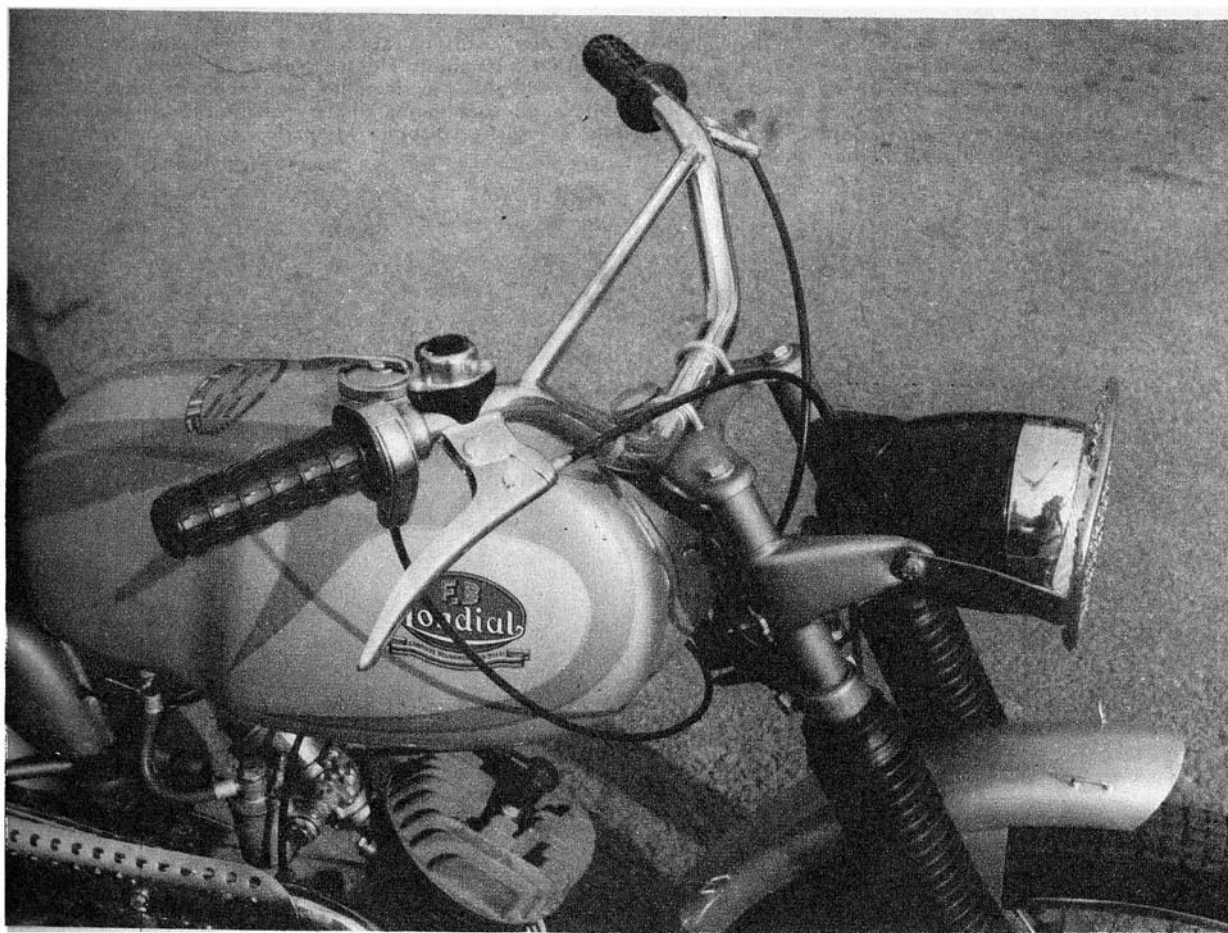
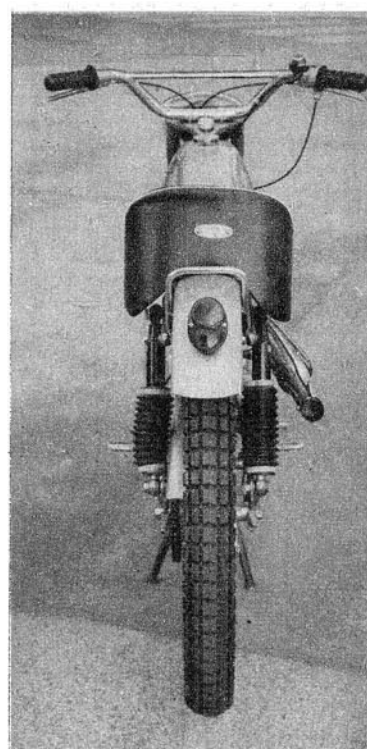
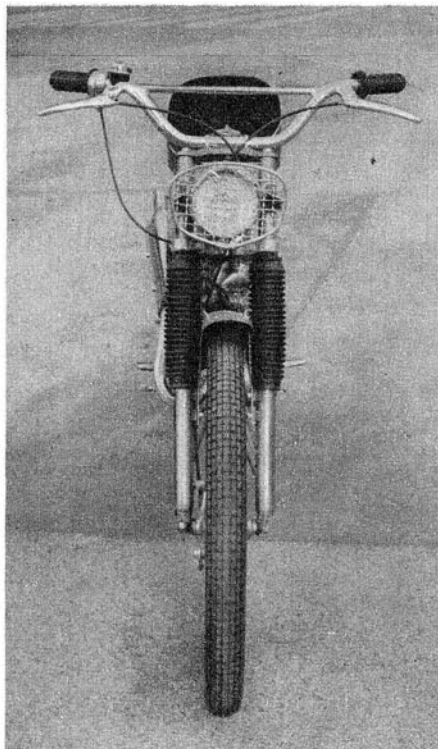
## ESTETICA E FINITURA

La linea è quanto mai « appetitosa », specialmente per gli appassionati del fuori strada, e si ispira a quella — funzionale e piacevole — delle più celebrate macchine da regolarità. Abbiamo così un manubrio ampio e rialzato con barra centrale di rinforzo, il fanale protetto da una mascherina, i parafanghi rialzati per evitare intasamenti di fango, la culla del motore piuttosto alta da terra e convenientemente protetta, il tubo di scarico rialzato, la sella ampia e confortevole, i soffietti in gomma per proteggere le sospensioni, le ruote da 19" con pneumatici scolpiti, i pedali in metallo zigrinato per garantire una miglior « presa », il cavalletto rialzato, i freni di rilevanti dimensioni per un 50 e tanti altri dettagli interessanti, compresi i ganci sul parafango anteriore per fissarvi la camera d'aria di scorta!

La verniciatura è in azzurro metallico, col serbatoio bicolore (argento-azzurro); sufficientemente curata la finitura.

## DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

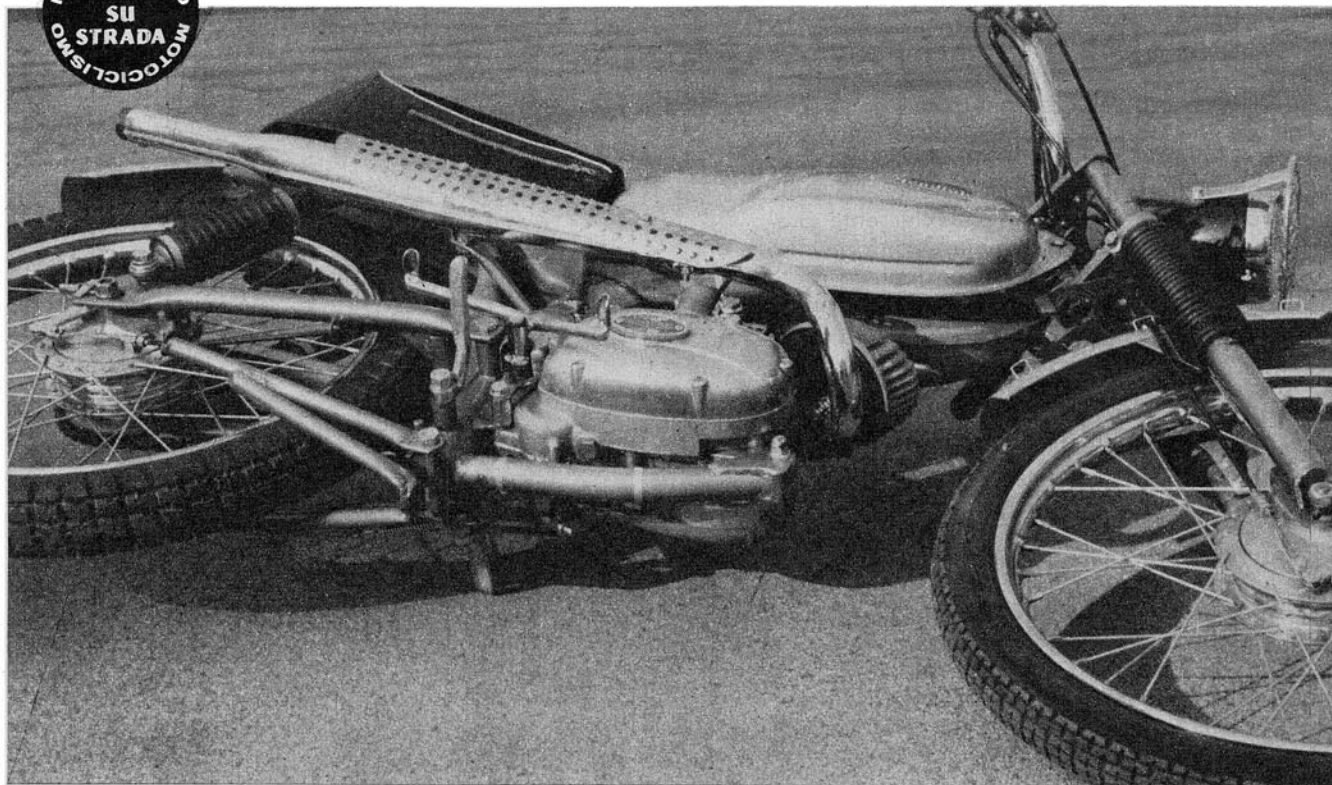
Ottime le leve sul manubrio, a giusta distanza dalle manopole (con rivestimento zigrinato in plastica), arcuate, e col bordo di rilevante spessore. Il faro è dotato di una spia verde sul dorso per segnalare quando sono accese le luci; il claxon è sistemato in posizione riparata dietro il fanale tra i due bracci della forcella mentre la scatoletta col bottone di massa, il deviatore luci e il pulsante del claxon, situata nelle vicinan-



Vista di fronte e da tergo, la macchina mette in evidenza alcuni interessanti dettagli, come i soffietti in gomma per gli ammortizzatori, la mascherina parasassi per il fanale, la maniglia posteriore di sollevamento, ecc

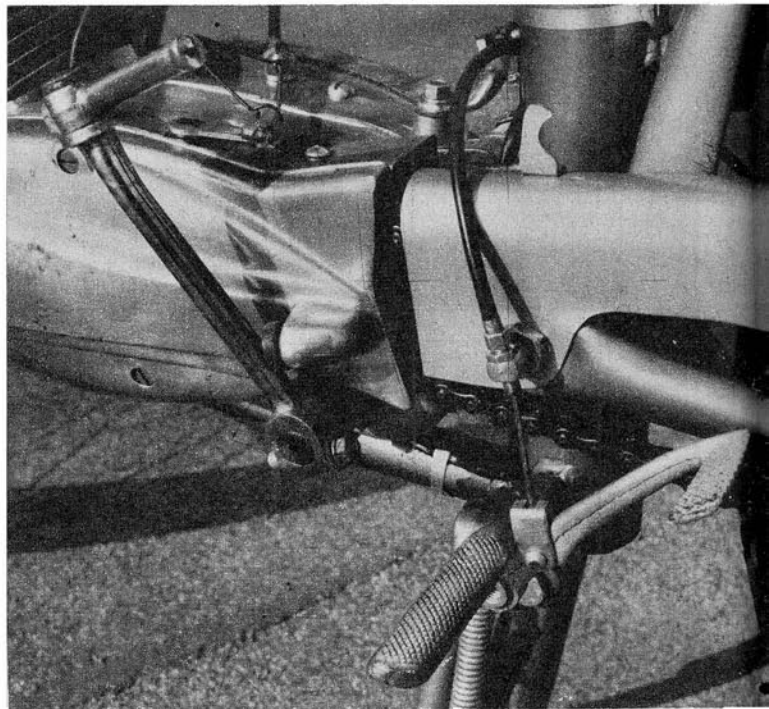
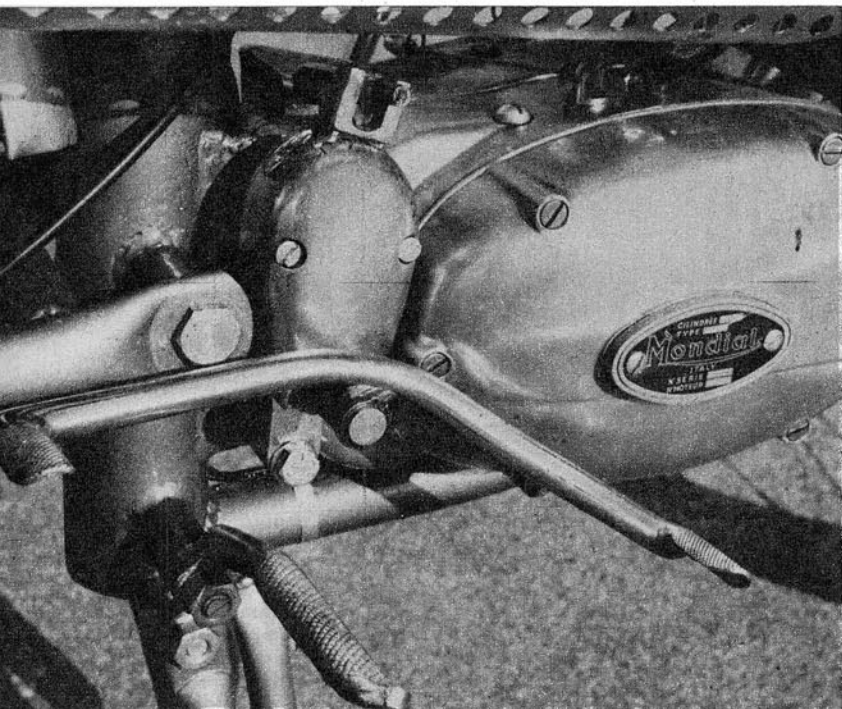
I comandi sul manubrio. Si noti il caratteristico elemento di rinforzo e le leve in lamiera stampata di comoda impugnatura. Il tappo del serbatoio è del tipo ad apertura rapida.





Il motore è fissato a sbalzo sul telaio, con un grosso tubo sotto il carter che non funge soltanto da ulteriore punto di attacco ma anche da protezione. Notare il cavalletto rinforzato.

A SINISTRA: La leva del cambio a bilancere, sul lato destro, date le sue dimensioni non costringe a muovere eccessivamente il piede dalla pedana per poterla azionare anche perchè la corsa per innestare i vari rapporti risulta molto ridotta. Notare la scatola esterna del selettore e le pedane metalliche zigrinate che offrono buona presa. A DESTRA: La pedivella d'avviamento pieghevole si trova sul lato sinistro e si aziona comodamente in avanti. Notare il tampone di gomma per evitare gli sbattimenti all'atto della messa in moto o durante la marcia. Si vede anche il pedale del freno posteriore col relativo flessibile e registro. Bisogna azionarlo col tacco e la manovra non riesce sempre facile specialmente se si è impegnati nel « fuori strada ».



ze della manopola del gas sul lato destro sarebbe stata certamente più comoda da raggiungere se disposta dal lato opposto come di consueto.

Il tappo del serbatoio ad apertura rapida tiene bene; il serbatoio è dotato, come in molti altri casi, di un solo rubinetto — sul lato destro, facilmente raggiungibile anche stando in sella — e perciò non consente di consumare quella parte di carburante che quando il livello scende oltre un certo limite rimane « prigioniera » tra il tunnel centrale e la fiancata sinistra. Anche la vaschetta del carburatore si trova sul lato destro e pure in questo caso risulta facile raggiungere il pulsante per il « cicchetto » anche stando in sella.

I comandi a pedale sono già presentati con le foto di pagina 34 e relative didascalie; aggiungiamo che non risulta facile manovrarli quando, per meglio destreggiarsi nelle difficoltà dei fuori strada, ci si rizza in piedi sulle pedane. Infatti la leva del cambio è a bilancere mentre il pedale del freno si deve comandare col tacco. Sebbene il cavalletto sia piuttosto alto, come si usa sulle macchine da regolarità, la macchina può essere sollevata abbastanza facilmente servendosi dell'apposita maniglia dietro la sella.

### POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

La posizione di guida è quella tipica offerta dalle macchine da fuori strada e cioè col busto eretto, le braccia solo leggermente piegate ai gomiti, e le ginocchia ad « angolata » naturale, senza alcuna piegatura forzata ai vari arti.

A nostro parere però le svasature del serbatoio non « ospitano » confortevolmente le ginocchia, e inoltre il serbatoio stesso risulta piazzato un po' troppo in basso. Il tubo di scarico rialzato, con mascherina forata protettiva, costringe a posare il piede destro all'esterno della pedana, ostacolando leggermente la rapida manovra della leva del cambio.

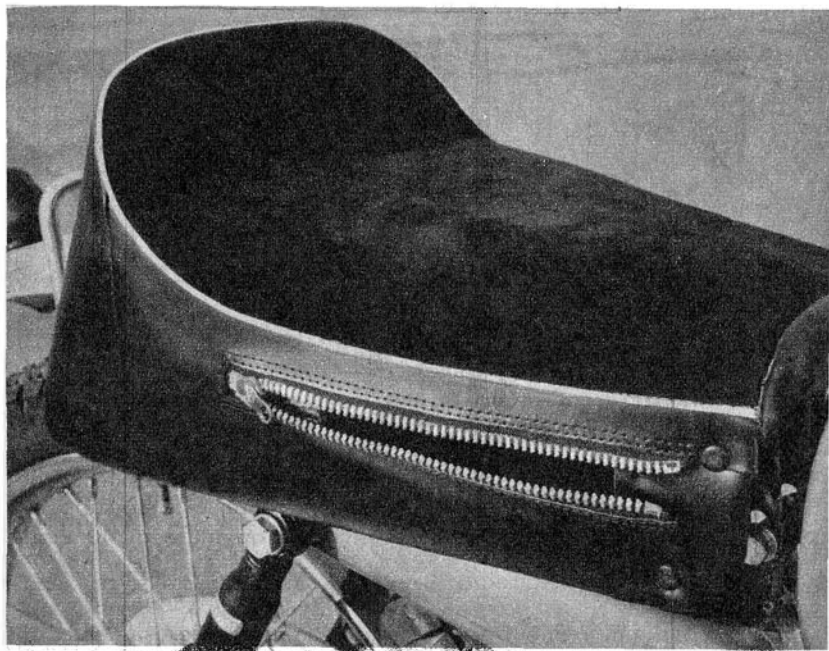
Veramente confortevole ed ospitale la sella, con un rialzo posteriore che può essere di grande utilità nella marcia fuori strada; ma un po' rigide le sospensioni, specialmente in rapporto alle possibilità di utilizzazione della macchina.

### FRIZIONE E CAMBIO

La frizione si è sempre dimostrata sufficientemente funzionale anche in condizioni di utenza piuttosto esasperate richiedendo tra l'altro solo un modesto sforzo sulla leva al manubrio per essere azionata. Il cambio, che ha la scatola del selettore esterna e perciò esposta alle eventuali proiezioni di terriccio od altri « agenti » esterni nella marcia su terreni difficili, ha la prima sufficientemente corta per spuntare ripide pendenze. Tra la prima e la seconda esiste come al solito un certo vuoto, che risulta assai più ridotto tra la seconda stessa e la terza. I rapporti interni del cambio sono ancora quelli del ciclomotore « Sport » (di cui presentammo la prova su strada sul n. 7 del '63) mentre quelli finali sono stati accorciati montando una corona con quattro denti in più (da 32 a 36) sulla ruota motrice. I rapporti disponibili costituiscono così, a nostro parere, un compromesso tra le due differenti esigenze di utilizzazione del « Cross », cioè su strada e fuori strada.

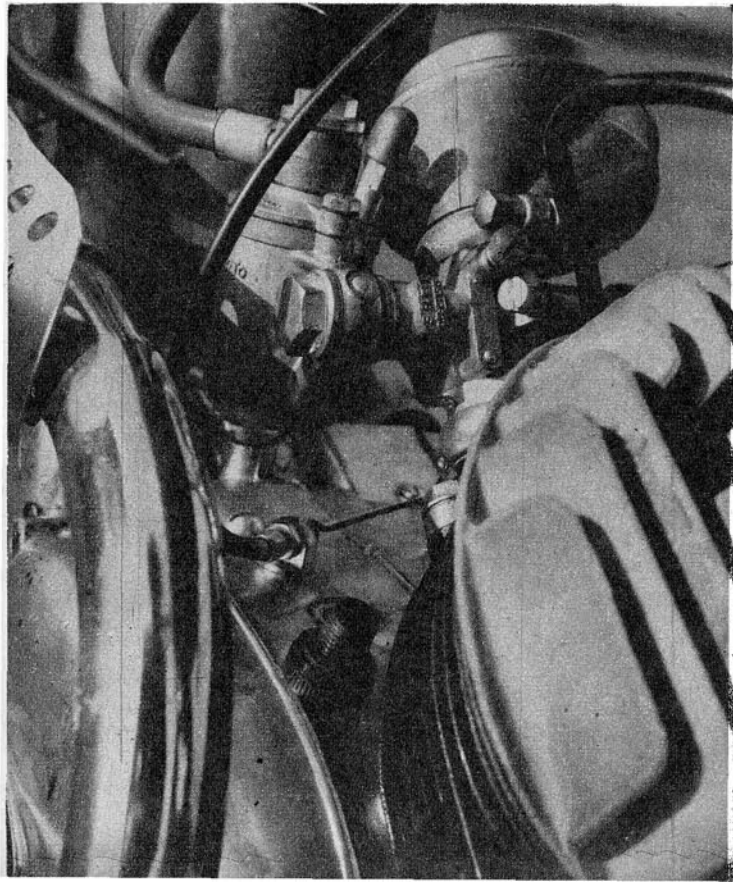
### ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

Ottimo lo spunto del motore, specialmente ai medi ed alti regimi: questa caratteristica, unitamente ai rapporti del cam-



La comodissima sella con rivestimento antisdrucciolevole in scamosciato presenta l'originalità di ospitare anche il vano per gli attrezzi, di modesta capienza e chiuso da una cerniera lampo.

Il tappo in plastica per il rifornimento lubrificante, situato sul dorso del carter lato destro, si può svitare a mano (non è però dotato dell'astina per il livello) ma l'immissione dell'olio è ostacolata dalla vaschetta del carburatore e dal tubo di scarico rialzato. Per questa operazione è meglio servirsi di un imbuto con tubo flessibile, oppure dello sportellino fissato con due viti sul coperchio destro del carter e attraverso il quale si può pure registrare la frizione.





MOTOCICLISMO  
PROVE  
SU  
STRADA  
MOTOCICLISMO



Particolare dei due freni in lega leggera di elevata funzionalità. Gli ammortizzatori posteriori sono montati alla rovescia per ragioni di ingombro, ciò che comunque non viene ad incidere sulla loro efficienza.

bio piuttosto corti, determina una vivace accelerazione anche su strade dal fondo in pessime condizioni; la velocità massima è limitata attorno al valore regolamentare di 40 kmh.

### FRENATA

Eccellenti i due freni in lega leggera, generosamente dimensionati e ben robusti per un 50; lavorano infatti egregiamente, consentendo di ridurre gli spazi di frenata e sempre senza alcuna reazione negativa.

### STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

Tutto bene anche sotto questi aspetti: le compatte dimensioni della macchina (più corta di circa 10 cm dei soliti ciclomotori), la robustezza del telaio (per la cui struttura sono stati impiegati elementi destinati a modelli di ben maggior cilindrata), il notevole raggio di sterzo, la buona posizione di guida sono i principali fattori che fanno del Mondial

« Cross » una macchina agile e stabile su tutti i terreni.

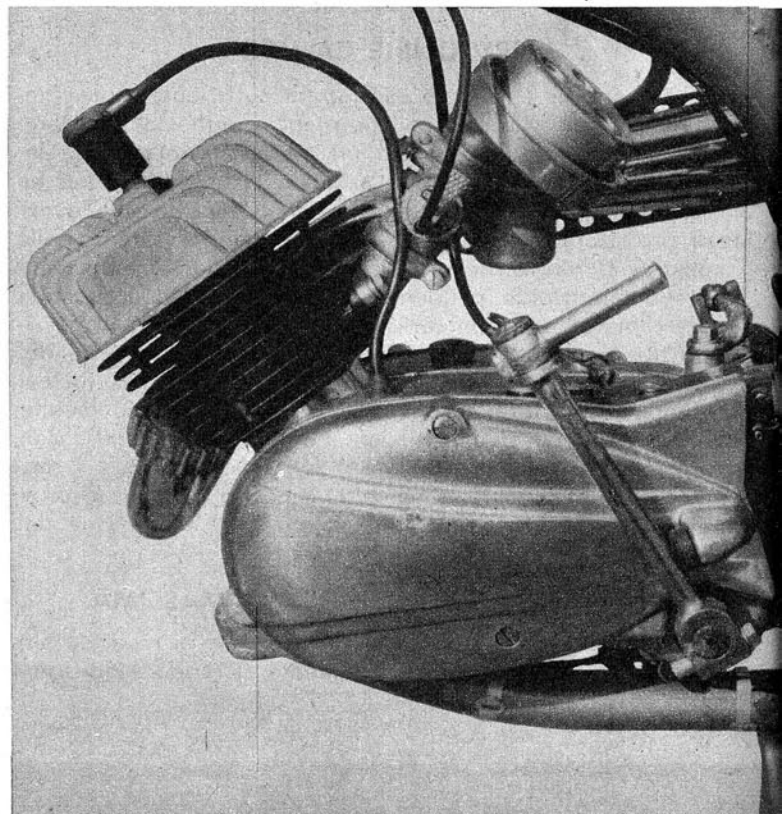
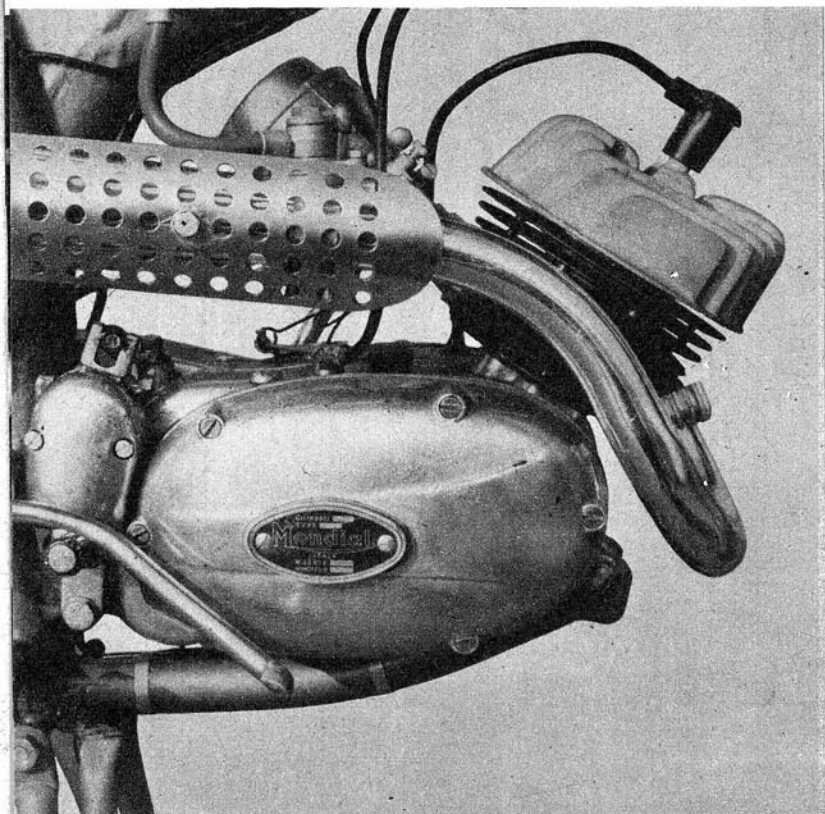
### CONSUMO

Logicamente, varia moltissimo a seconda delle condizioni di utilizzazione: da un massimo di circa 30 km/litro facendo continuamente del fuori strada con largo impiego delle marce basse, si scende infatti ad un minimo di circa 50 km/litro facendo del tranquillo turismo su buone strade

### MOTORE

Sufficientemente facile da avviare malgrado il carburatore inclinato (e quindi con maggior facilità di entrata nel cilindro di miscela in caso di « invasamenti ») e malgrado una candela piuttosto fredda, adeguata alle sue brillanti prestazioni, il motore presenta una notevole « vivacità » ai medi ed alti regimi ed una buona resistenza sotto sforzo, merito questo dell'estesa alettatura che assicura un buon raffreddamento anche a velocità limitata.

Il blocco motore-cambio, col cilindro e la testa ben alettati ed esposti all'azione dell'aria di raffreddamento.



# Caratteristiche tecniche

## MOTORE

Monocilindrico inclinato di 35° a due tempi con distribuzione a tre serie di luci e pistone piatto.  
Alesaggio e corsa 38 × 42 = 47,6 cc.  
Compressione 7 : 1  
Potenza CV 1,5 a 4.500 giri.

## ACCENSIONE

Volano-magnete-alternatore 6V-18W alla sinistra dell'albero motore, anticipo fisso 31°, distanza tra i contatti 0,4 mm, candela grado termico 240 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,5 mm.

## LUBRIFICAZIONE

Motore: miscela 5 % (7 % nei primi 1000 km di rodaggio).

## ALIMENTAZIONE

Miscela 5%, capacità serbatoio lt. 9 di cui uno di riserva.

## CARBURATORE

Dellorto UA 18 S con filtro d'aria, diametro diffusore 10 mm.

## CAMBIO

In cascata a tre rapporti, comandato a pedale sul lato destro, con selettore esterno, rapporti 3,166 in prima, 2,117 in seconda e 1,7 in terza.

## FRIZIONE

A dischi multipli in bagno d'olio.

## TRASMISSIONI

Primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 4,60 (denti 13/60); secondaria a catena 1/2 × 3/16, rapporto 2,769 (pignone uscita cambio da 13 denti, corona posteriore da 36 denti); rapporti totali di trasmissione 40,325 in prima, 26,964 in seconda e 21,652 in terza.

## TELAIO

Misto, in tubi e lamiera.

## SOSPENSIONI

Forcella anteriore telescopica, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici.

## RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi in acciaio da 19 × 1,35, con pneumatici 2 1/4 × 19 ant. e 2.50-19 R post., pressioni di gonfiaggio 1,5 ant. e 2 post.

## FRENI

A tamburo centrale, dimensioni utili 110 × 20 mm.

## IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato dal volano magnete alternatore da 6V-18W. Fanelle anteriore con lampada a bulbo da 6V-15W e lampada a siluro 6V-3W.

## DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 1,650, interasse m 1,110, larghezza manubrio m 0,615, altezza massima (al manubrio) m 0,910, altezza sella m 0,740, altezza pedane m 0,270, altezza minima da terra m 0,18, peso kg 60.

## PRESTAZIONI (norme CUNA)

Velocità massima in prima 15 kmh, in seconda 25 kmh, in terza 40 kmh.  
Pendenza massima superabile 35 %.  
Consumo litri 1,3 ogni 100 km.

# Manutenzione

## DOTAZIONE ATTREZZI

Chiave per la candela, leve per i copertoni e pompa per i pneumatici fissata al carter copricatena.

## ACCENSIONE

La candela è facilmente accessibile al centro della testa; per accedere al volano magnete bisogna invece smontare il coperchio sinistro del carter, operazione comunque semplificata dal fatto che il coperchio è trattenuto soltanto da due viti.

## FRENI E FRIZIONE

I consueti registri a vite per i cavi del freno anteriore e della frizione si trovano sul piatto portaceppi e sul dorso del carter. Per il freno posteriore, comandato anch'esso con cavo flessibile, sono previsti due tenditori, uno vicino al pedale e l'altro sul piatto portaceppi.

Per una ulteriore regolazione della frizione si procede attraverso lo sportello sul coperchio destro del carter che dà accesso all'asta di spinta con relativa vite del registro e controladro.

## CATENA

Si registra coi soliti tenditori di tipo ciclistico.



# CONCLUSIONE

Per la sua linea e per le sue vivaci prestazioni il Mondial « Cross » si raccomanda in particolar modo alla clientela giovanile ma costituisce anche un ottimo e conveniente mezzo di trasporto per quanti devono affrontare ripide pendenze e strade in cattive condizioni.