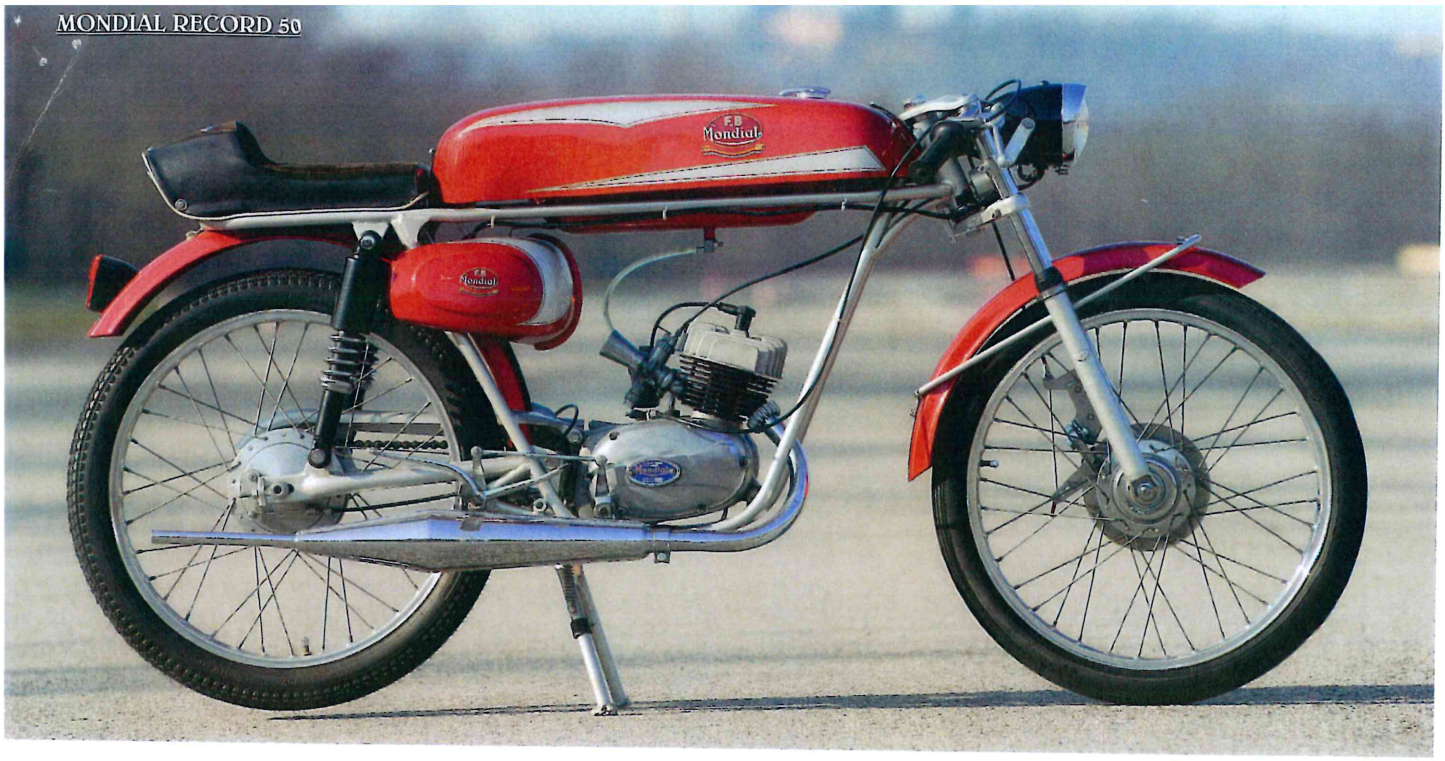
Fulmine a ciel sereno

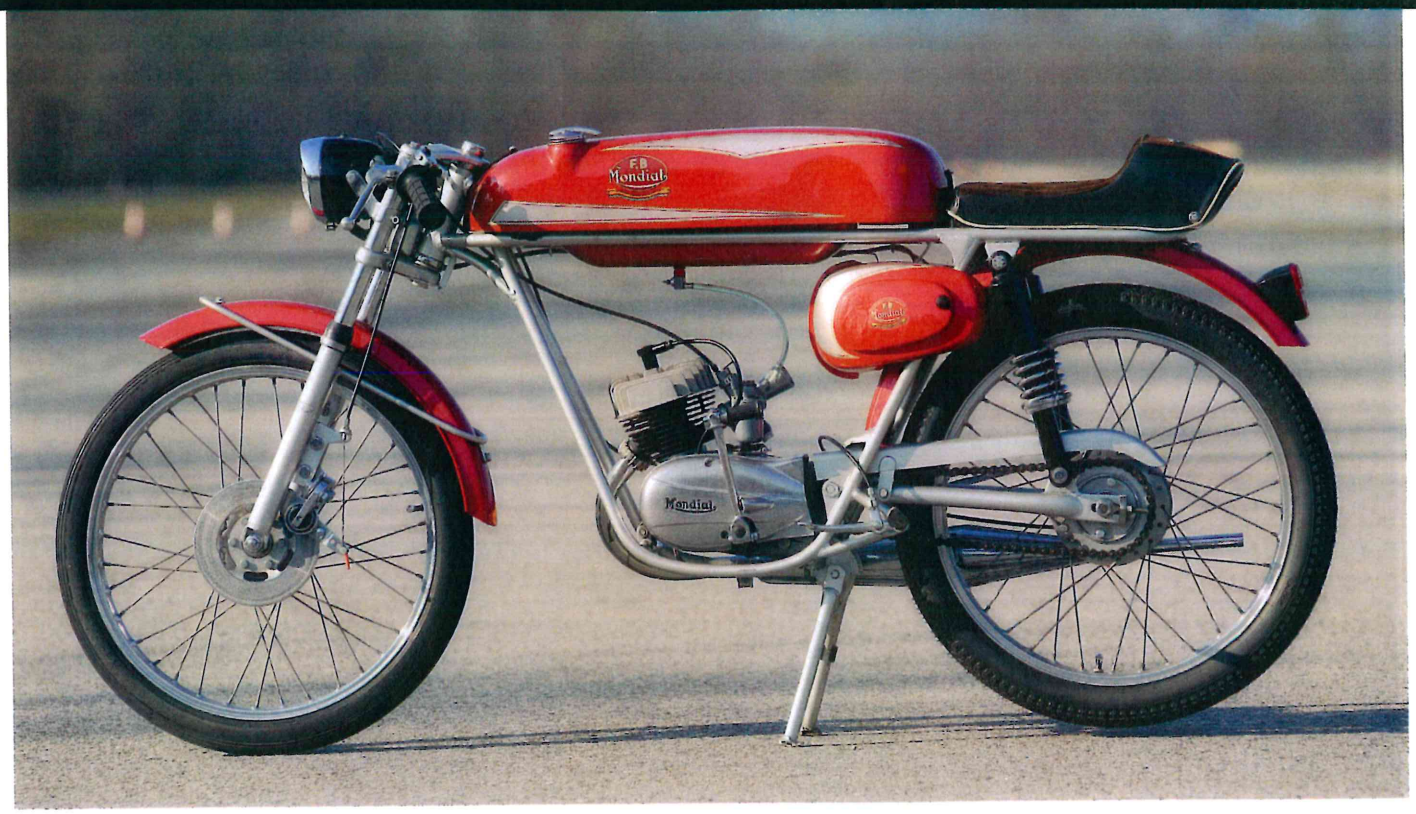
All'inizio degli anni Sessanta nasce il fenomeno dei 50 "da sparo" che, incuranti delle norme del nuovo Codice della Strada, offrono prestazioni strepitose. I più giovani sono subito contagiati dalla febbre della velocità, e tutte le Case, storiche o meno, sono pronte ad assecondare il desiderio. Come la Mondial, antesignana di questa moda ed al vertice con il Record, un microbolide costruito con attenzione anche all'estetica. Quello dei "motorini" superveloci sarà comunque un fenomeno di breve durata, ma che lascerà in molti favolosi ricordi di gioventù

di Vittorio Crippa, foto Enrico Bona e Archivio Motociclismo



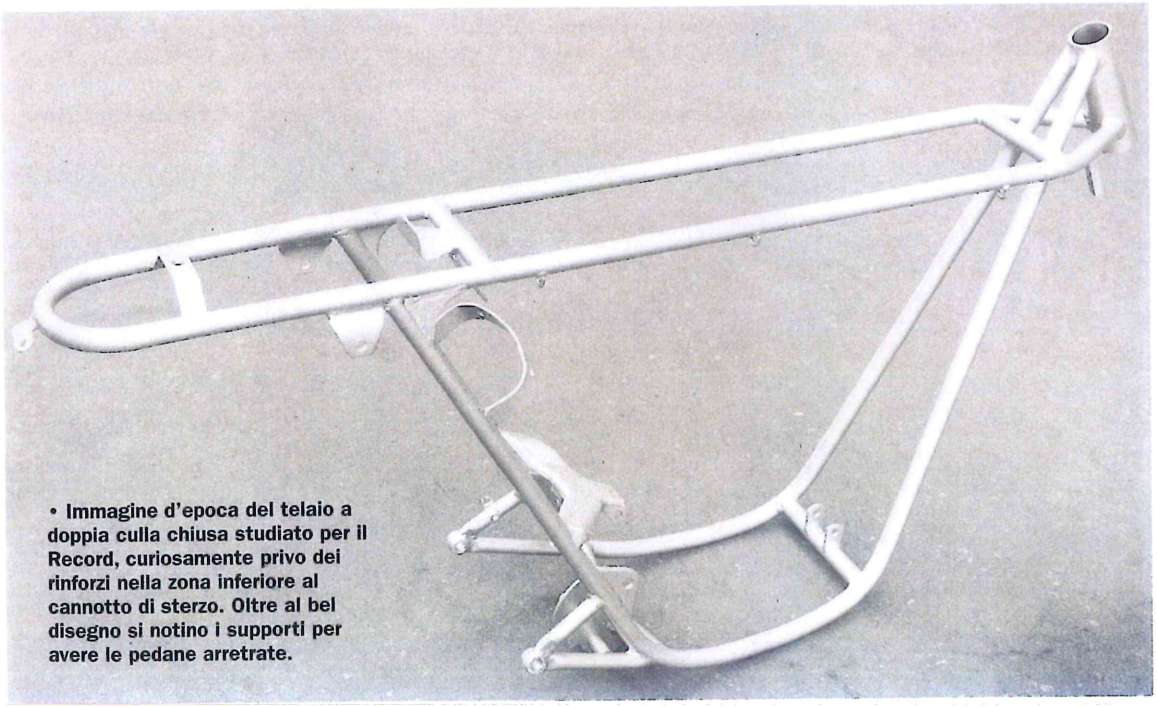
• L'esemplare in foto è un Record del 1969, anno in cui si introduce la forcella teleidraulica. La marmitta "a spillo" è quella del Record Special che in molti montavano sul modello standard perché allora di gran moda e di maggior effetto scenico. Nelle viste sotto, massima snellezza con il manubrio largo solo 480 mm.

Il ciclomotore, veicolo utilitario per eccellenza, ha avuto in Italia una vita molto più movimentata che negli altri Paesi europei. Specialmente in Francia, Germania ed Olanda, dove pure ha incontrato un vasto consenso, il ciclomotore ha conservato, quando non accresciuto nel tempo, la sua caratteristica di bicicletta con un piccolo motorino annesso, spesso primo passo verso una futura motorizzazione più impegnativa, in ogni caso veicolo economicissimo e facile da portare.
Nel nostro "Bel Paese" invece, dove mai mancano le interpretazioni a leggi e regolamenti, e le più vaste eccezioni, per un fatto di passione motoristica, di fortunate coincidenze e di un Codice della Strada a maglie... molto larghe, il "pigmeo" della circolazione stradale si è evoluto in modo esponenziale, arrivando ad assumere in certi casi le fattezze di una vera e propria motoleggera.
Nato sul finire degli anni Quaranta come evoluzione finita del micromotore, che era invece un componente da acquistare in un secondo tempo innestandolo tra i pedali della bicicletta che già si possedeva, il ciclomotore voleva concretizzare un qualcosa di più senza però arrivare alle raffinatezze, ed al costo, anche della più piccola motoleggera, come poteva essere ad esempio il diffusissimo "Guzzino". Presto però all'elementare ciclomotore a 2 tempi si affiancavano pregiati 4 tempi, che oltre ad una maggior affidabilità, potevano far leva anche su consumi ancor più contenuti. La svolta epocale si verificava con l'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada (C.d.S.), varato nel 1959 e in applicazione l'anno successivo. La nuova normativa infatti eliminava in primo luogo quello che era probabilmente il maggior *handicap* del ciclomotore e cioè l'obbligatorietà della pedaliera. D'altro canto però imponeva che la potenza massima non superasse 1,5 CV e che la velocità fosse contenuta entro i 40 km/h. In cambio offriva libera guida a partire da 14 anni, senza nessun genere di patente, targa e neppure obbligo di assicurazione. Ma la rivoluzione socio-economica degli anni Sessanta, cioè più benessere, maggior disponibilità



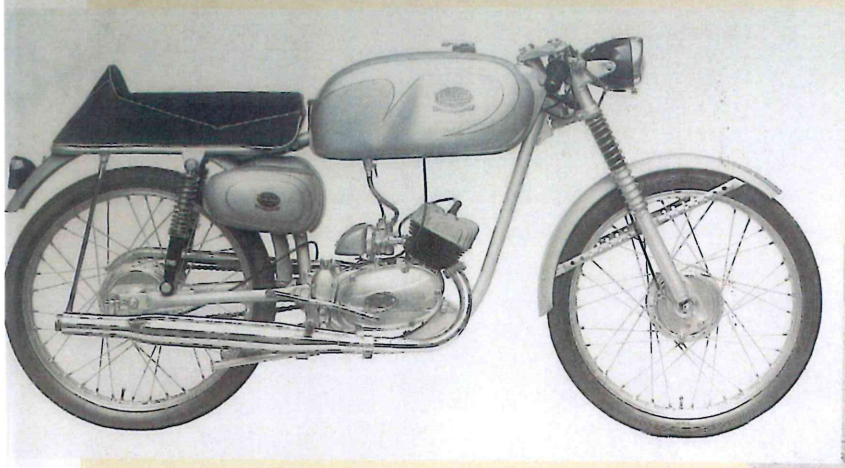
economica e relativa espansione demografica, che arrivano come conseguenza del *"boom economico"*, fa sì che il ciclomotore venga rimpiazzato dallo scooter quando non dalla piccola utilitaria nella sua funzione di elementare commuter casa-posto di lavoro. Questo fenomeno, anziché traumatizzare le vendite come avviene per la motocicletta, rilancia il piccolo veicolo in una nuova dimensione. Il ciclomotore infatti, pur restando alla base della motorizzazione, diventa anche un veicolo ricreativo destinato ad un pubblico più giovane, cioè proprio quei quattordicenni che il C.d.S. agevola alla guida. Ciò naturalmente con le dovute eccezioni, perchè una grossa parte di ciclomotori manterranno comunque le apprezzate ed indispensabili caratteristiche utilitarie che ne fanno il veicolo ideale per i meno abbienti.
Concretamente ciò che si verifica è che arrivano sul mercato piccole moto... "truccate" da ciclomotori che immediatamente diventano l'oggetto di desiderio dei giovani, soprattutto quando confrontate con gli "asmatici" modelli costruiti finora. Ben lungi infatti dallo stare nei suddetti limiti prescritti dal C.d.S., le "zanzare", soprannominate così per il rumore acuto che fanno, arrivano a velocità che imbarazzano perfino le solide, anche se un po' attempate, 125/175 che costituiscono il nerbo del motociclismo del momento. E per giustificare lo "strappo alla regola", i Costruttori coniano il termine *"Export"* indi-

• Presentato alla fine del 1965, il Mondial Record si impone all'attenzione per una estetica molto curata e decisamente racing. Avvantaggiato dal peso ridotto (solo 52 kg verificati) e dalle gomme di sezione ridotta (anteriore da 2.00 e posteriore da 2.25), questo "motorino" poteva toccare i 90 km/h.



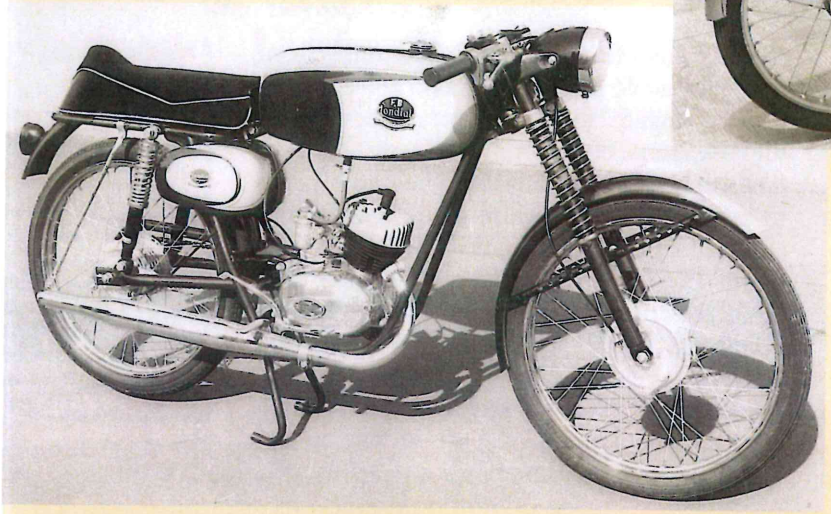
• Immagine d'epoca del telaio a doppia culla chiusa studiato per il Record, curiosamente privo dei rinforzi nella zona inferiore al cannotto di sterzo. Oltre al bel disegno si notino i supporti per avere le pedane arretrate.

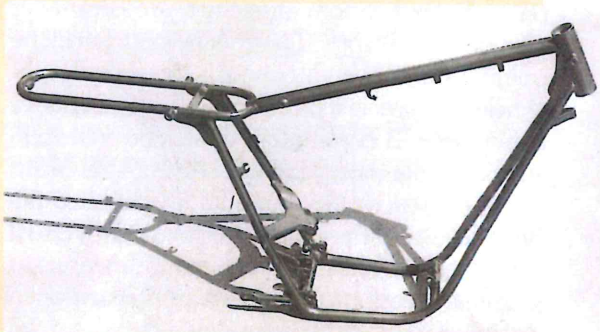
Specie in evoluzione



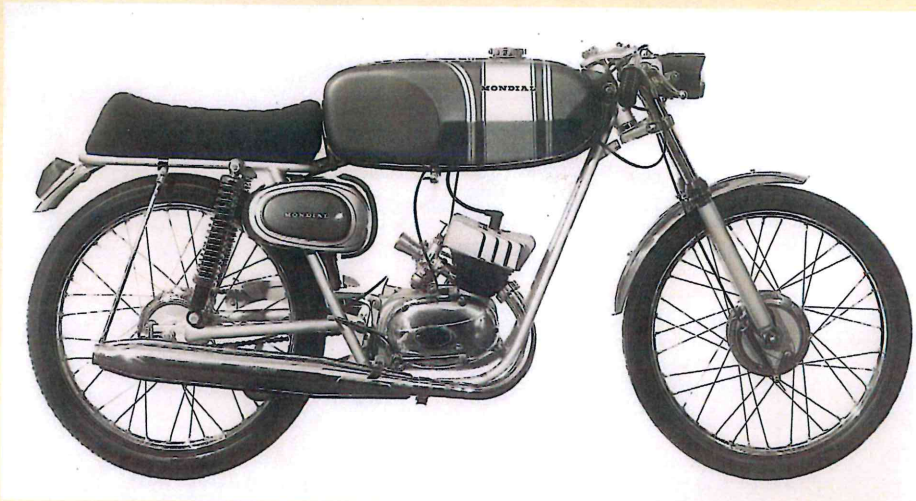
• Tra gli innumerevoli "cinquantini" sportivi realizzati dalla Mondial, ve ne proponiamo alcuni dei più interessanti. Qui sotto, il modello Sport della fine del 1962 con il caratteristico parafango anteriore aerodinamico. Questo è il primo modello italiano di 50 cc ad avere il comando del cambio (a tre marce) comandato a pedale. Altre raffinatezze i cerchioni in lega leggera, le leve al manubrio già dotate di sfere e la sella con codino e rivestimento in pelle scamosciata. Era disponibile in azzurro metallizato.

• La seconda versione dello Sport, del 1964, si distingue per il parafango anteriore più corto e per l'asta di sostegno del silenziatore Lafranconi. Il telaio, come si vede bene anche nella foto a destra, è un semplice monotrave in tubo di acciaio. I freni sono a tamburo in lamiera stampata con diametro di 105 mm.



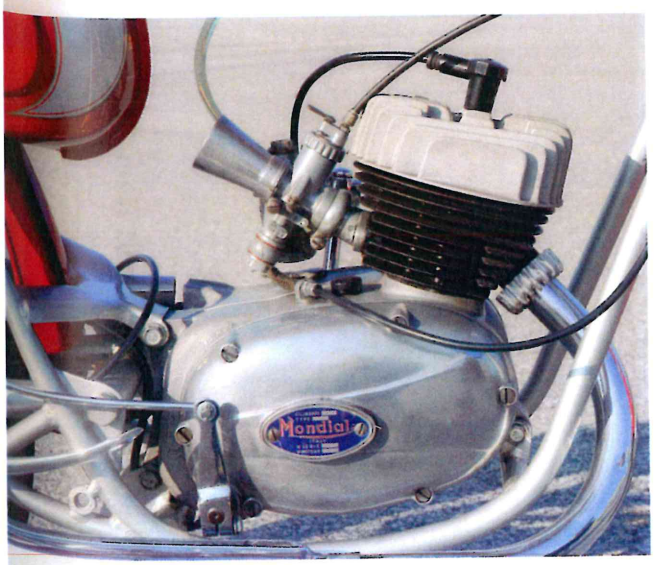


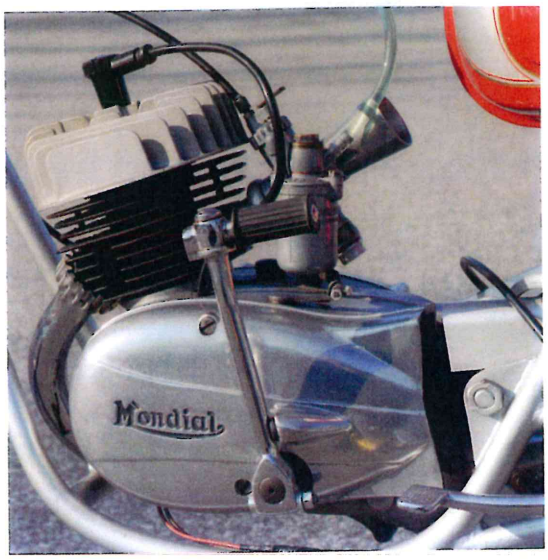
• All'inizio del 1965 debutta il Super Sport 4V, sopra, che come lascia intendere la sigla introduce il cambio in blocco a 4 rapporti. Disponibile in amaranto metallizzato con inserti in grigio chiaro, ha un nuovo e più slanciato serbatoio, sempre con tappo a sgancio rapido. Tra le altre novità il telaio a doppia culla chiusa, i manubri ad angolo variabile, i cerchioni in acciaio. Il freno anteriore passa a 118 mm. Il motore, con carburatore da 18 mm, sviluppa una potenza di 4,8 CV a 8.000 giri e consente di toccare una velocità di 85/90 km/h.



• Benché sia già arrivato sul mercato il Record, la Mondial offre una alternativa sportiva più semplice ed economica che utilizza il telaio e le sospensioni del Super Sport del 1965. Nel 1969 viene così proposto il modello Sport V4, a sinistra, che nel 1971 viene aggiornato non solo nelle grafiche del serbatoio (a destra), ma anche nel motore perché la Mondial decide di utilizzare anche per questo modello cilindro e testata della Minarelli. Questa versione prende il nome di SS V4 Special, ma non ottiene un significativo successo commerciale.

cando così che sì, loro producono ciclomotori che arrivano quasi a 100 km/h, però non lo fanno per venderli in Italia, ma per esportarli all'estero. Che poi invece vengano venduti tranquillamente dal ciclista del paese, non è colpa loro. A questo gioco si prestano soprattutto i piccoli Costruttori dalle caratteristiche più o meno artigianali, ma non sono immuni neppure i grossi nomi che, senza raggiungere gli estremi di certi Guazzoni, Itom o Malanca, non si tirano indietro del tutto sul campo delle prestazioni "vietate".
A conferma possiamo citare il Dingo Super Sport della Moto Guzzi, il Garelli Junior Special o ancora il Benelli/MotoBi Sprint.
È comunque una necessità per non essere tagliati fuori dal mercato: in questo periodo di crollo delle vendite delle vere motociclette, le antiche e celebrate Case italiane sopravviveranno proprio grazie al ciclomotore. A metà strada tra gli artigianali e le grosse industrie si collocano poi diversi nomi ed entità di medie dimensioni tra cui appunto la Mondial che, dopo momenti di grande popolarità nel decennio precedente, negli anni Sessanta ha dovuto contenere ambizioni e produzione.
Comunque già nel 1963 la Mondial primeggia nella fascia dei ciclomotori sportivi con il modello Sport 50 V3, che per alcune sue peculiari caratteristiche *Motociclismo* nella sua prova (7-1963) aveva definito come *"il più sportivo 50 tra i pur numerosi modelli sportivi costruiti oggigiorno in Italia"*. Due anni dopo debutta il Super Sport





• Sopra, in azione alla Pista Pirelli. Come tutti i modelli dell'epoca le dimensioni del Record sono davvero "mini": abbiamo infatti misurato una altezza massima di 830 mm, un interasse di 1.095 e una lunghezza di 1.705.
Sotto, le due viste del motore, un 2 tempi con alesaggio per corsa di 38x42 mm, cilindro in ghisa inclinato in avanti di 30°, distribuzione a tre serie di luci regolata dal pistone piatto. Con il carburatore Dell'Orto da 18 mm (con tanto di grintoso cornetto d'aspirazione) sviluppa una potenza di 5 CV a 8.000 giri. La versione "Codice" montava invece un carburatore con diffusore da 9 mm. Notare la leva d'avviamento a testa snodata che si aziona in avanti, la bobina interna al carter e il lungo rinvio per il comando del cambio.

• Una delle particolarità tecniche del Record riguarda l'impianto frenante. Si tratta infatti del primo ciclomotore di serie a montare il freno a disco all'anteriore. Di tipo fisso, ha un diametro di 160 mm e il comando è meccanico tramite cavo flessibile. Posteriormente invece ci si è affidati ad un convenzionale tamburo centrale in alluminio, a camma singola, con diametro di 105 mm.
In basso, i comandi a pedale, una volta tanto di tipo arretrato come si conviene quando si ha il manubrio basso in due pezzi. Le pedane in stile racing sono tagliate a fetta di salame per evitare impuntamenti con l'asfalto nelle pieghe più accentuate. Poco sportivo, invece, il comando del cambio a bilanciere.

V4 che, rispetto al precedente Sport 3V, oltre al cambio a 4 rapporti introduce una linea ben più moderna e slanciata, anche rinunciando ad alcuni elementi più che altro folcloristici, come il lungo parafango anteriore avvolgente, pretenziosa scimmiottatura di una moda imperante il decennio precedente su alcuni modelli da corsa di varie Marche.
L'apice dei modelli sportivi di piccola cilindrata viene però raggiunto nel 1965 quando, al Salone di Milano, debutta il Record 50 V4. Per i ragazzi di allora, ancora abituati alle forme tondeggianti ed un po' goffe ereditate dal decennio precedente, il Record è una vera e propria "stoccata" che arriva diretta al cuore. La sua linea è bassa e filante, con un serbatoio longilineo e stretto che si continua nel sellino da... fachiri dotato di codino rialzato come sulle MV Agusta da GP. Che la comodità non sia tenuta minimamente in considerazione è però un fatto del tutto secondario quando si sale sul Record, cioè ci si sdraia sul suo lungo serbatoio, e si impugnano i due bassi mezzi manubri.
E la fantasia vola già ai promessi 90 km/h, una velocità incredibile per un ciclomotore, ma che in realtà non è facilissima da raggiungere perchè basata su rapporti molto lunghi e sulla struttura fisica di piloti-fantini che minimizzano la resistenza all'aria. Di grande effetto scenografico, meno come reale efficacia, è poi il freno a disco anteriore a comando meccanico che costituisce comunque una grossa novità perché nessun altro cinquanta "da sparo" lo monta, ma che latita ancora perfino sulle grosse motociclette inglesi, allora, in epoca ancora pre-giapponesi, unico rifugio per gli sportivi.
La finitura è tradizionalmente accuratissima: la verniciatura bicolore è disponibile in due tinte metallizzate: argento/rosso ed argento/azzurro, quest'ultima soprattutto con lo scopo di ricordare le plurivittoriose Mondial da GP degli anni Cinquanta, ad impreziosire questo desideratissimo ciclomotore che diventa subito un termine di paragone. Il mercato d'altronde è affollato di proposte del genere.
Oltre a quelli citati in precedenza, la scelta si estende a numerose altre piccole "belve" che sfiorano, in realtà o in fantasia, i mitici 90 km/h. Ci sono i Malanca Sprint e Competizione, il Falco GL della Bianchi, il Cimatti S4 e poi i meno diffusi Rondine Copeta, Giulietta S.S. Peripoli, Aprilia Colibrì, Demm Grillo S, Italjet Mustang, Beta Camoscio, Ducati SL e non pochi altri.
Il Record è però un ciclomotore che si distingue non solo per gli elementi stilistici e tecnici appena descritti, ma anche perchè realizzato con tec-

• Il sellino del Record, leggermente differente per forma e rivestimento rispetto a quello in pelle del Record Special. È trapuntato in senso longitudinale e scamosciato in color marrone. Sotto, si vede l'elastico di fissaggio per il serbatoio, la piastra in lamiera stampata della forcella, i mezzi manubri che accolgono la scatoletta dei comandi elettrici e il comando dell'acceleratore Tommaselli a corsa rapida e con ritorno automatico.

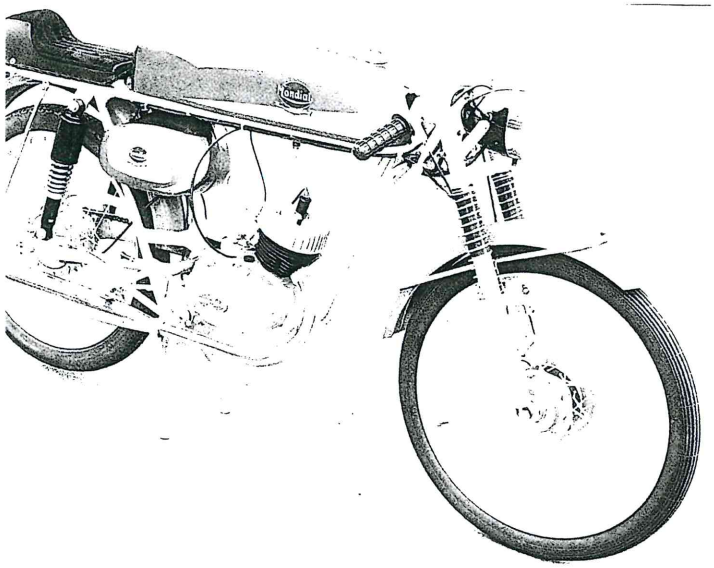
nica da vera motocicletta. Il telaio è un bellissimo doppia culla continua *"come certe macchine da competizione"* scrive *Motociclismo* nella prova presentata sul numero di maggio 1966. E non è poco, perchè molti altri montano telai a culla rialzata o interrotta che, se non sono inferiori come resa effettiva, lo sono certamente dal punto di vista estetico. All'aspetto sportivo senza compromessi contribuiscono inoltre la forcella con le molle esterne, le ruote e le pedane in lega leggera, queste ultime con il margine smussato per non piantarsi in piega, la gomma rigata all'anteriore e gli ammortizzatori teleidraulici. Unica nota stonata è il pedale del cambio a bilanciere che obbliga a spostare tutto il piede per azionarlo, perdendo così in velocità la cambiata. Ma allora, forse, il non rovinare le scarpe era più importante...

Anche il motore, allineato alla concorrenza per forme, dimensioni e contenuti, è ben realizzato con la parte più calda, la testa, dalla generosa alettatura, ed è soprattutto "fatto in casa", una dote che sempre meno possono vantare altre Case, stante la diffusione raggiunta dagli ottimi F.B. Minarelli e Franco Morini.

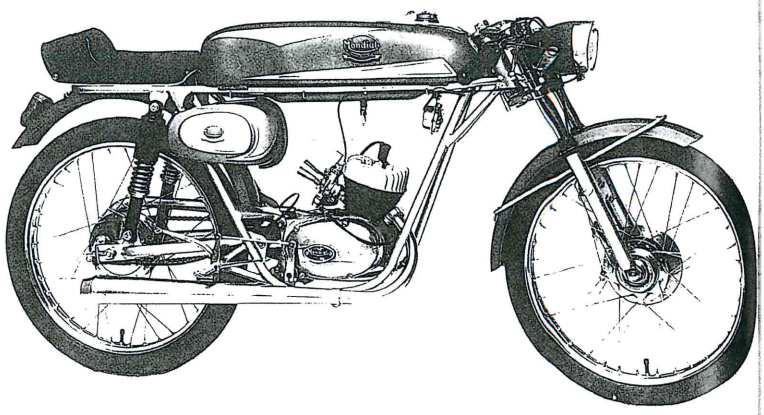
Per sapere come andava rileggiamo la prova di *Motociclismo*, dove il giudizio è più franco perchè non assoggettato ai parametri odierni. *"La posizione di guida è condizionata dalla notevole lunghezza del serbatoio che costringe ad una posizione molto arretrata con relativa forte inclinazione del busto e le gambe in assetto non troppo naturale malgrado le pedane spostate all'indietro. Tutto sommato comunque la posizione di guida è di quelle che piacciono pazzamente ai giovani appassionati e quindi contenti loro contenti tutti. La forcella meccanica è un po' rigida, gli ammortizzatori posteriori sono invece teleidraulici a funzionamento abbastanza progressivo: favoriscono la tenuta di strada già assicurata in notevole misura dal buon telaio e dal pneumatico posteriore da 2,25. La sella è trapuntata per il lungo come quella di certe macchine da corsa e per essere quella di un cinquantino sportivo made in Italy è abbastanza accogliente. Il motore piglia i giri con sorprendente rapidità e consente accelerazioni veramente notevoli oltre ad offrire una velocità massima superiore ai 90 km/h. S'intende che ci rifacciamo alla versione Export e non a quella Codice che tocca i 40 con accelerazioni corrispondenti a questo limite"*. Buona tenuta di strada, ottima velocità, facilità d'avviamento e trasmissione adeguata sono altre qualità del Record che regala ai suoi fan anche un rumore di scarico *"solo leggermente soffocato"* dice ancora la prova. Del freno a disco, criticato inizialmente per l'estetica poco felice, si parla invece molto bene per la funzionalità: *"Ottimo il comportamento del freno a disco, poderoso ma progressivo fino all'ultimo e quindi sicuro anche nelle inchiodate più energiche. Naturalmente non presenta sintomi di surriscaldamento e relativo fading"*.

Le buone qualità riscontrate nella prova trovano conferma nelle vendite che, senza essere strepitose, sono comunque soddisfacenti relativamen-

• Come tutti i ciclomtori dell'epoca, la zona centrale del telaio ospita le borsetta dove poter riporre gli attrezzi di bordo. Il coperchietto, privo di cerniera, si apre e si chiude tramite un pomello a vite; di solito su quest'ultimo ogni Costruttore vi applicava la sigla del modello, mentre la Mondial vi riporta solo il suo Marchio.



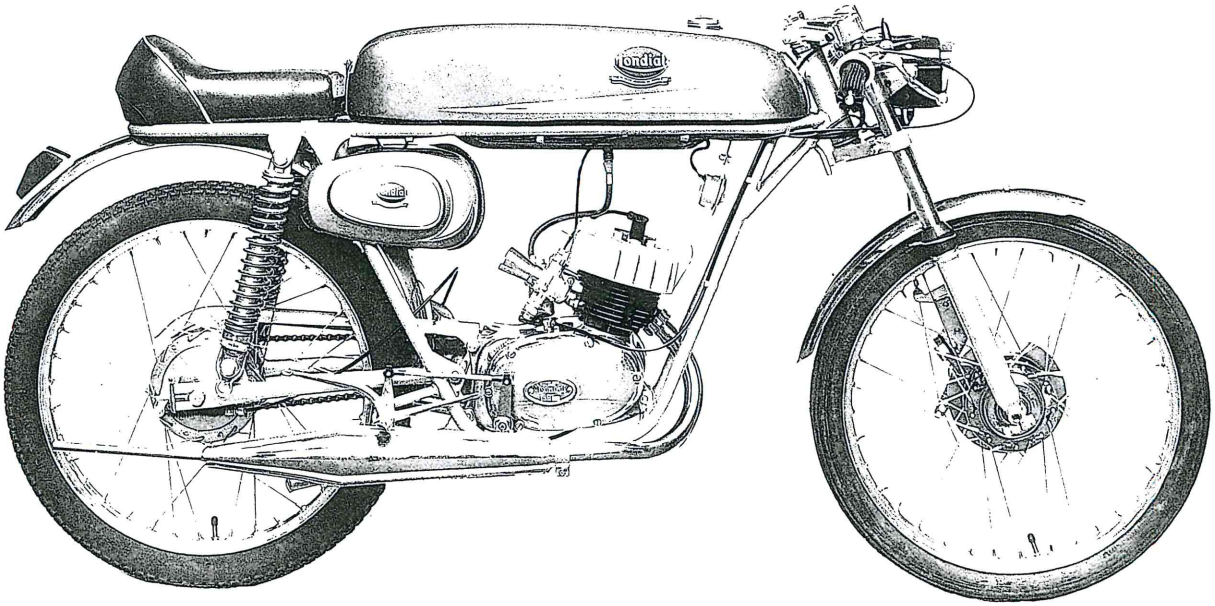
• A destra, la prima versione del Record (era in azzurro metallizato con fregi in argento) che monta una marmitta tagliata a fetta di salame e la forcella meccanica a molle scoperte. Qui sotto, la seconda serie del 1969 con marmitta a tromboncino e forcella teleidraulica.

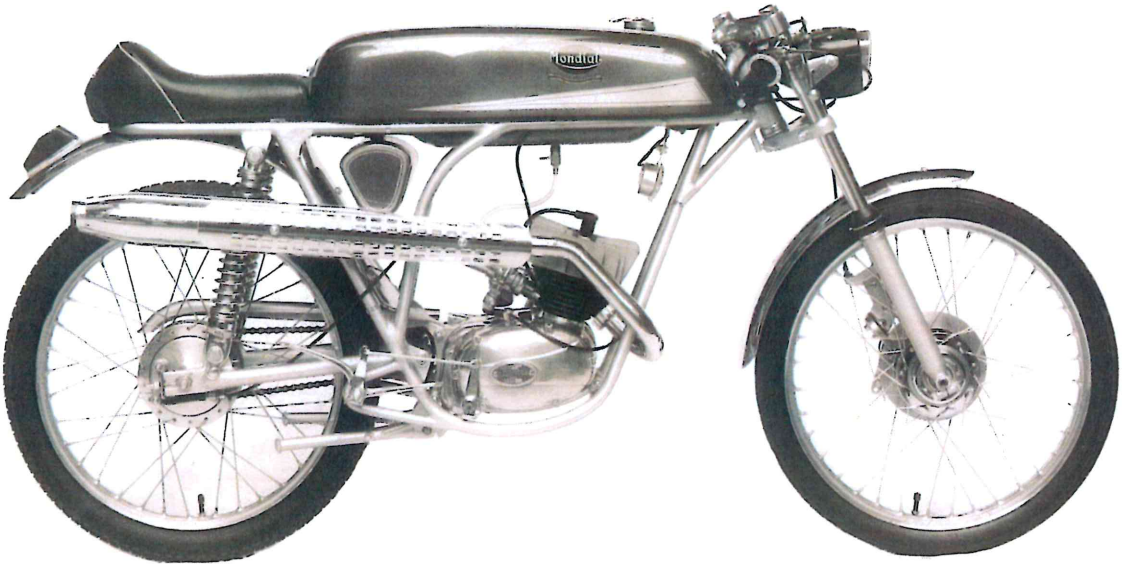


te alla diffusione del fenomeno del ciclomotore sportivo e del periodo in cui si sviluppa. Il Record viene tenuto in catalogo per una decina d'anni, e si può dire che la sua fine sia decretata non tanto dall'invecchiamento del prodotto, quanto dal cambiamento di indirizzo dei giovani, che a partire dai primi anni Settanta spostano decisamente le loro preferenze sui ciclomotori da fuoristrada. Le ruote tassellate si sostituiscono insomma a quelle lisce, e nasce la nuova moda del fuoristrada.

Relativamente alle modifiche apportate al Record nel periodo di produzione, esse non stravolgono assolutamente il modello originale e sono limitate a pochi dettagli, anche in funzione della disponibilità in fabbrica dei pezzi. Proprio per quest'ultimo aspetto è un po' difficile stabilire con esattezza come sono equipaggiati i cosidetti *model year* e dobbiamo aggiungere che in azienda vige un po' di confusione perché in alcune pubblicità il nome si trasforma in Rekord. La marmitta, in origine con terminale a fetta di salame, viene prima sostituita da una a tromboncino (1968) e poi da una espansione cromata a spillo (nel 1969) quando è introdotta anche la nuova forcella telescopica idraulica senza molle esterne decisamente più efficiente della precedente a funzionamento solo meccanico, che va ad equipaggiare la versione Record Special che si distingue anche per i nuovi parafanghi più corti, per un più moderno faro della CEV e per ammortizzatori con molla interamente a vista e regolazione del precarico. Sempre nel 1969 il motore beneficia del gruppo termico Minarelli (con cilindro in ghisa e testa ampiamente alettata in alluminio, alesaggio per corsa di 38,8x42 mm=49,6 cc), novità che interessa anche il Record standard che tuttavia resta ancora disponibile col cilindro Mondial più piccolo (38x42=47,6 cc). Al Salone di Milano del 1969 viene esposto un Record Special con

• Nel 1969 nasce il Record Special (in alcune pubblicità battezzato anche Rekord) con termica Minarelli, nuovi ammortizzatori Marzocchi regolabili, sellino diverso, piastra superiore della forcella in alluminio, diverso faro e parafanghi più snelli e corti.





• Al Salone di Milano del 1969 viene presentata questa versione con il telaio modificato nella zona centrale e impianto di scarico alto che tuttavia non andrà in produzione. Sotto, un ringraziamento ad Alfio Crespi del MC Bustese che ci ha messo a disposizione per la realizzazione di questo servizio il suo amatissimo Record.

il telaio modificato mediante una triangolatura di rinforzo nella zona sotto la sella e contemporaneamente la grossa scatola arrotondata portaattrezzi sotto la sella è rimpicciolita e ridisegnata. Tuttavia, e un po' misteriosamente, questa ciclistica non arriverà alla produzione di serie e si continuerà con il solito telaio. Accanto al Record Special con l'inizio del decennio viene tenuto in listino il Record normale che si differenzia per la marmitta a tromboncino silenziata, per il freno a disco spostato sulla destra (ma non sempre!) e per pochi altri dettagli tra cui il codino della sella di forma differente. Sempre nei primi anni Settanta alla gamma colori viene aggiunto un gradevole verde metallizzato in abbinamento con l'argento. Tra vendite sempre più in calo, il Record resta, almeno nominalmente, in listino fino al 1974 quando scompare definitivamente: la Mondial naviga ormai in acque tempestose e la sua avventura non durerà ancora molto.

Caratteristiche tecniche

Record 1966

Motore: monocilindrico 2 tempi inclinato con 3 serie di luci e pistone piatto, testa in alluminio, cilindro in ghisa con canna riportata, raffreddato ad aria, alesaggio per corsa 38x42 mm=47,6 cc, rapporto di compressione 8,9:1, potenza max 1,3 CV a 4.200 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.

Alimentazione: miscela oliobenzina al 5%, capacità serbatoio 10 litri di cui 1 litro di riserva. Carburatore Dell'Orto T4 9 S 1, diametro diffusore 9 mm, getto max 59.

Cambio: a 4 rapporti comandato a pedale sul lato destro, valore rapporti: 3,33 in prima, 1,93 in seconda, 1,44 in terza e 1,20 in quarta.

Frizione: dischi multipli a bagno d'olio.

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 4,615 (denti 13/60), secondaria a catena 1/2x3/16, rapporto 2,30 (pignone 13 denti, corona 30 denti). Rapporti totali di trasmissione:35,33 in prima, 20,47 in seconda, 15,27 in terza e 12,73 in quarta.

Telaio: doppia culla continua in tubi d'acciaio.

Sospensioni: anteriore forcella telescopica meccanica, posteriore forcellone oscillante con due ammortizzatori telescopici idraulici.

Ruote: cerchi in alluminio da 18x1,35 con pneumatici 2,00-18 ant e 2,25-18 post.

Freni: ant a disco da 160 mm con comando meccanico, post a tamburo centrale in alluminio diametro 105x20 mm.

Impianto elettrico: completo di faro anteriore a luce città ed anabbagliante e posteriore con posizione alimentati da volano magnete, clacson elettrico.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 1.740 (1.705*), interasse 1.150 (1.095*), larghezza manubrio 600 (480*), altezza max 950 (830*), altezza manubrio 840 (710*), altezza pedane 260 (290*), altezza min da terra 200 (190*), peso a vuoto kg 46 (52*=24 ant + 28 post).

* Dati verificati alla Pista Pirelli sull'esemplare fotografato.

Prestazioni: velocità nelle singole marce: 15-25-35-40 km/h, pendenza max superabile 20%, consumo 1,3 litri/100 km.

Varianti per mod. Export: potenza max 5 CV a 8.000 giri, rapporto di compressione 9:1, carburatore Dell'Orto UA 18 BS, getto max 75, consumo 3 litri/100 km, velocità max oltre 90 km/h.