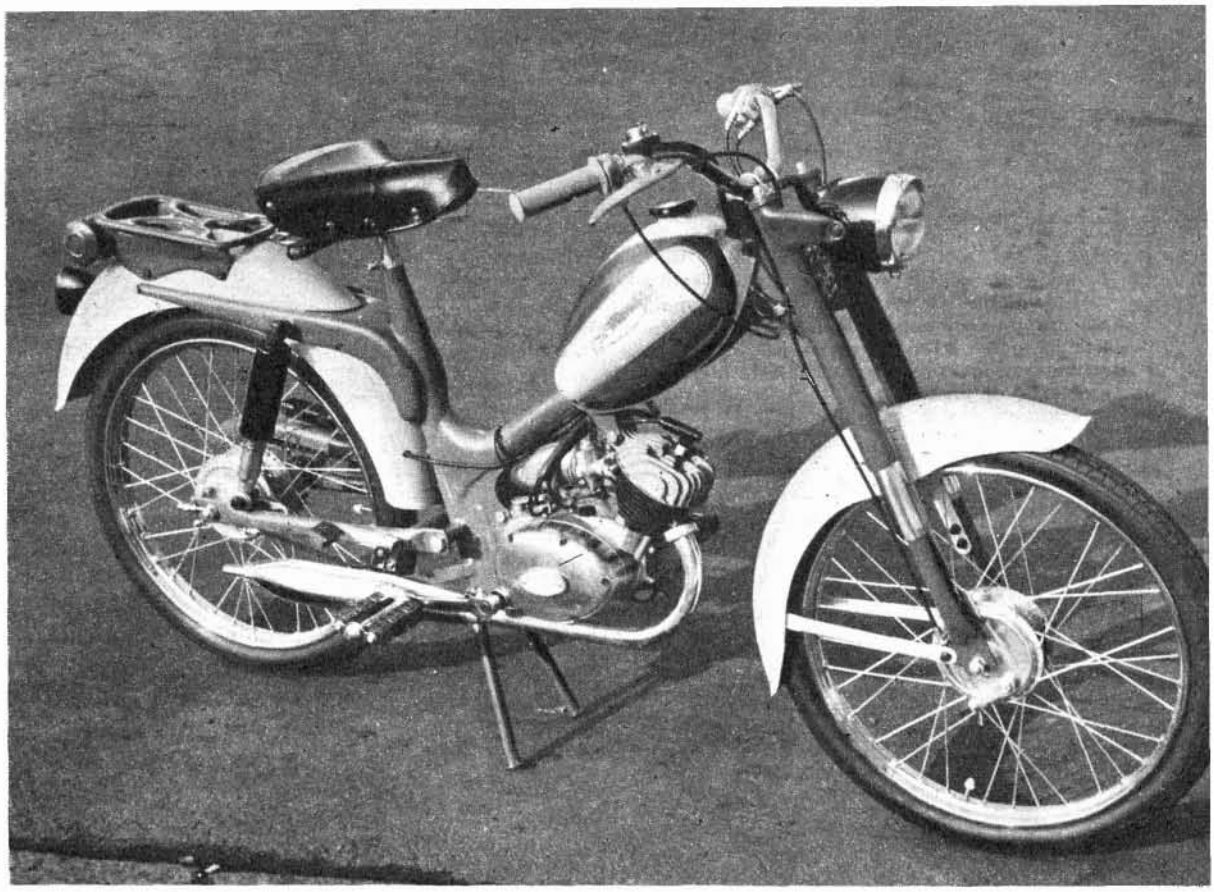
MOTOCICLISMO PROVE SU STRADA MOTOCICLISMO

MONDIAL «Lady» 50

Prova effettuata sulla distanza di km 135, in città e strade aperte di varia conformazione planimetrica e altimetrica, impiegando carburante Shell «Shellina con I.C.A.» al 5%.



La linea semplice e funzionale della Mondial « Lady » 50 con motore a due tempi e cambio a tre marce comandato a manopola.

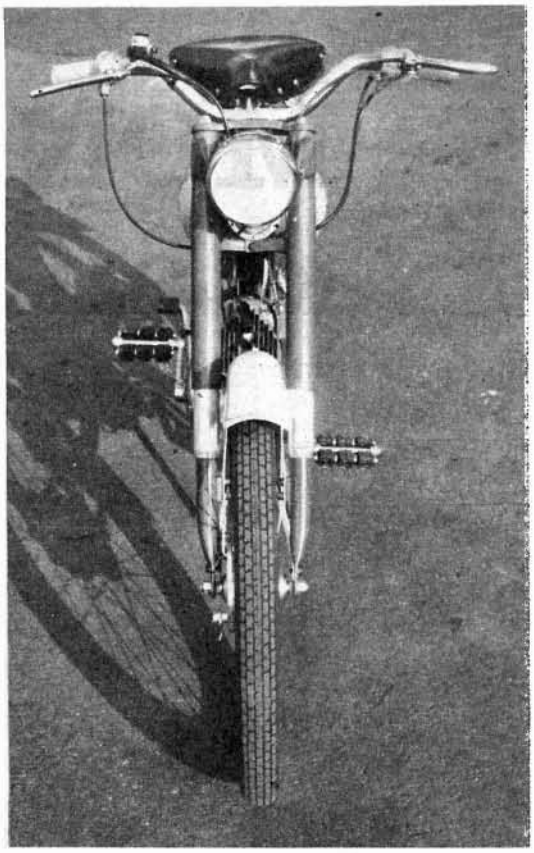
La Mondial è una Casa che da quando è stata fondata, nell'immediato dopoguerra, dagli sportivissimi fratelli Boselli ha vinto ben dieci campionati del mondo, senza contare quelli italiani (tra cui quelli della 125 nel '61, '62 e '63).

La sua produzione, che in un primo tempo aveva assunto un indirizzo spiccatamente sportivo, non tardò comunque ad orientarsi anche verso il settore utilitario con vari modelli di caratteristiche più « pacifiche » e soprattutto con una serie di ciclomotori da cui discende il « Lady » oggetto della nostra prova su strada.

Questo modello, che figura tra i più richiesti della produzione Mondial non solo per le sue caratteristiche di robustezza e di funzionalità ma anche per la sua quotazione molto interessante (che ne fa uno dei « 50 » meno cari reperibili sul nostro mercato) ha il telaio monotrave aperto integrato posteriormente da elementi in lamiera stampata che servono per sorreggere il parafango e come punto di attacco per le teste degli ammortizzatori. Il motore è montato a sbalzo: gli attacchi si trovano dietro il carter e la testa del cilindro.

Il serbatoio ovoidale e la struttura del telaio facilitano a tutti l'uso del veicolo, che si presenta dunque con una linea classica e funzionale. La parte « ciclistica » è verniciata in

La macchina vista di fronte e da tergo.



I vari comandi sul manubrio sono disposti razionalmente. La rotazione della manopola sinistra per comandare il cambio non affatica la mano ed il polso: si noti il pratico sistema ad incastro che consente la massima sicurezza di manovra.

rosso, parafanghi e parte del manubrio in bianco: sufficientemente curata la finitura.

DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Tutto è sistemato in modo convenzionale ad eccezione del pedale del freno posteriore (vedere foto a pagina 29) che sulle prime non risulta troppo agevole da azionare ma che poi si rivela sufficientemente pratico una volta fattaci l'abitudine.

Per l'avviamento basta premere sui pedali col cambio in folle e le ruote a terra; il rubinetto del serbatoio si trova sul lato sinistro e sullo stesso lato c'è anche il pulsante del carburatore. Quest'ultimo non è dotato dello « starter » per arricchire la miscela in partenza e pertanto, specialmente nella stagione fredda, bisogna « cicchettare » abbondantemente.

POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

Come nella maggior parte dei ciclomotori, la posizione della sella e del manubrio risultano regolabili; ogni utente può quindi scegliersi il miglior assetto di guida il quale, del resto, è buono già in partenza soprattutto grazie al manubrio ampio e rialzato.

Per quanto riguarda il comfort notiamo che anche in questo caso sella e sospensione posteriore sono un po' rigide, mentre la forcella anteriore molleggia sufficientemente.

FRIZIONE E CAMBIO

Se si eccettua un leggero sintomo di incollaggio a freddo, per tutto il resto la frizione presenta una soddisfacente funzionalità. Anche il cambio che come al solito presenta una riduzione interna della prima piuttosto accentuata per facilitare le partenze e la marcia in salita, (mentre le altre due marce risultano più avvicinate tra di loro), lavora bene sia in accelerazione come nel caso opposto. La rotazione della manopola sinistra sul manubrio per innestare i vari rapporti non presenta alcuna particolare resistenza e la manovra, anche se compiuta con mano maldestra, non provoca alcuna « grattata ».

ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

Grazie al cambio a tre rapporti ed al buon tiro del motore, l'accelerazione è senz'altro buona e consente di cavarsela egregiamente nel caos del traffico cittadino oppure di affrontare le più forti pendenze. La velocità è logicamente limitata ai regolamentari 40 kmh.

FRENATA

Adeguata alle prestazioni del veicolo e pertanto sicura in qualsiasi circostanza.

STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

La buona posizione di guida e la razionale « geometria » del veicolo consentono di affrontare con sicurezza ogni genere di strada. La « tenuta » è sempre buona e la maneggevolezza è praticamente pari a quella di una bicicletta.

CONSUMO

Varia tra un litro ogni 60 e ogni 50 km a seconda delle condizioni di utilizzazione, ma in pratica si aggira più frequentemente attorno al primo valore.

MOTORE

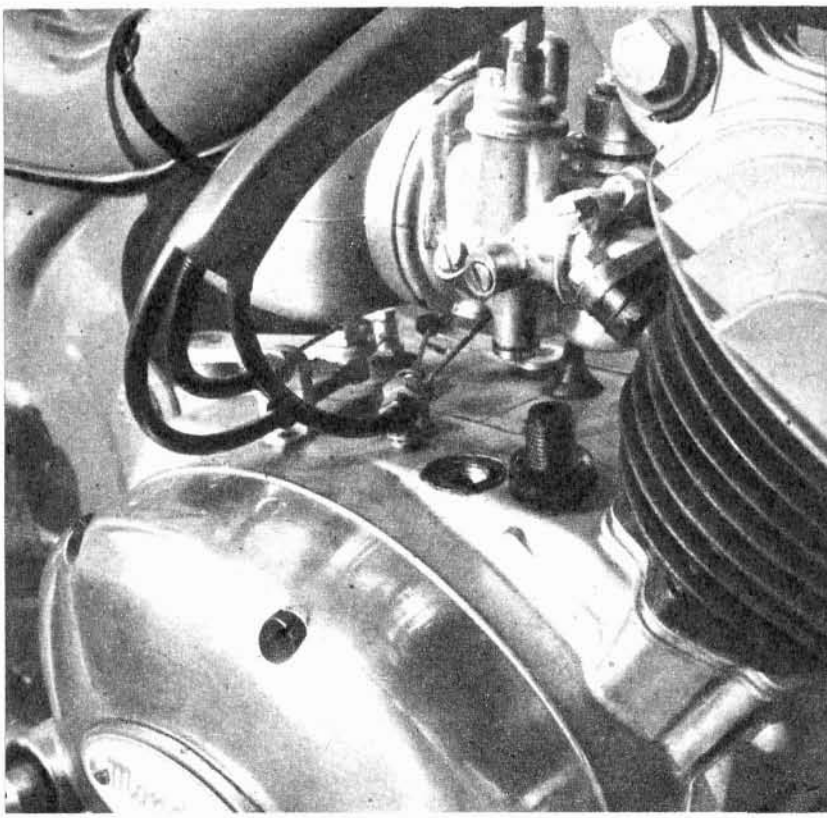
Si distingue per il buon tiro e per la scarsità di vibrazioni (prodotte e « trasmesse » solo ai più elevati regimi di rotazione); inoltre non è molto rumoroso di aspirazione e scarico e si arrampica molto bene in salita.

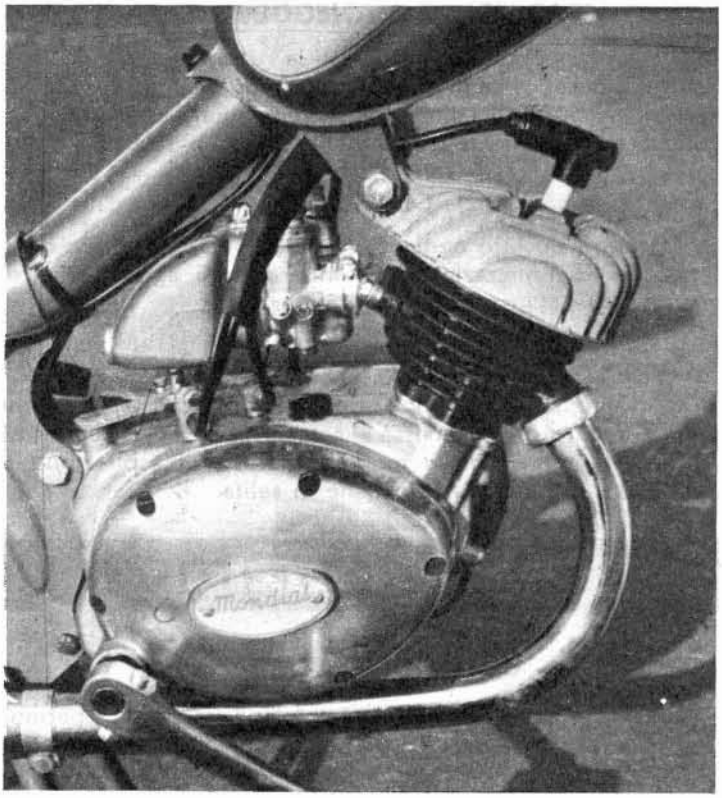
Manutenzione

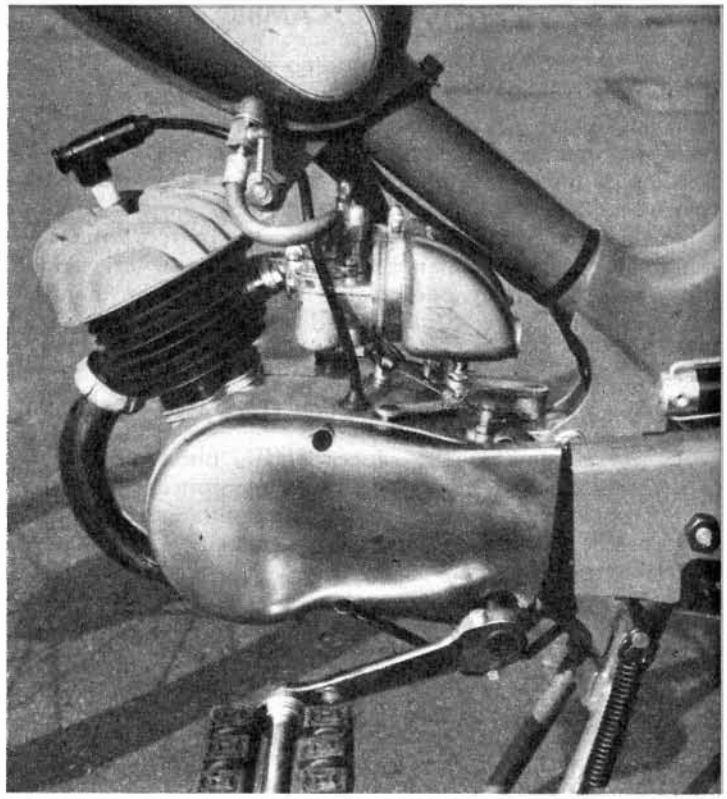
DOTAZIONE ATTREZZI

Chiave e spazzolino per la candela, leve per i copertoni

A SINISTRA: Il freno posteriore viene comandato mediante una leva che si preme dopo aver spostato all'indietro il tacco normalmente appoggiato sul pedale. A DESTRA: Il rifornimento dell'olio per il carter (trasmissione primaria, frizione, cambio, ecc.) è facilitato dalla presenza di un tappo in plastica svitabile a mano. Peccato che questo tappo non sia dotato di un'astina per poter facilmente controllare il livello, anzichè eseguire l'ispezione dopo aver rimosso il coperchietto col marchio di fabbrica che si vede in basso a sinistra.







Due viste del blocco motore, fissato a sbalzo al telaio monotrave.

Particolare delle sospensioni, del portapacchi, della cassettina porta-attrezzi, dei freni, ecc.

Caratteristiche tecniche

MOTORE

Monocilindrico inclinato di 30° a due tempi con distribuzione a tre serie di luci e pistone piatto.
Alesaggio e corsa 38×42=47,6 cc.
Compressione 6,9.
Potenza CV 1,3 a 4200 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 225 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. 6,5.

CARBURATORE

Dellorto T4 9 S1, diametro diffusore 9 mm, getto 59, valvola del gas n. 50, spillo conico A4 fissato alla seconda tacca dall'alto, polverizzatore 210, presa d'aria con filtro tipo F27, vite aria aperta di giri 1¼.

CAMBIO

In cascata a tre rapporti, comandato a manopola girevole sulla sinistra del manubrio; 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 4,6 (denti 13/60); secondaria a catena 1/2 × 3/16, rapporto 2,46 (pignone uscita cambio da 13 denti, corona posteriore da 32 denti); rapporti totali di trasmissione 35,8 in prima, 23,9 in seconda e 19 in terza.

TELAIO

Monoculla continua in tubi.

SOSPENSIONI

Forcella anteriore telescopica, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici.

RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi in acciaio da 18×1,35, con pneumatici 2.00×18 ant. e post., pressioni di gonfiaggio 1,5 ant. e 2 post.

FRENI

A tamburo centrale, dimensioni utili 105×20 mm.

IMPIANTO ELETTRICO

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

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 1,740, interasse m 1,110, larghezza manubrio m 0,655, altezza massima m 0,980, altezza manubrio m 0,980, altezza pedane m 0,200, peso kg 50.

PRESTAZIONI (norme CUNA)

Velocità massima in prima 15 kmh, in seconda 25 kmh, in terza 40 kmh.
Pendenza massima superabile 20%.
Consumo litri 1,3 ogni 100 km.

e pompa per i pneumatici fissata sul carter copricatena sul lato sinistro.

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, è previsto un tenditore 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 di registro e controdado.

I registri per i due cavi del cambio si trovano come al solito poco sotto la manopola.

CONCLUSIONE

Modello di classica concezione italiana, con cambio a tre rapporti, buona latitudine di prestazioni, il Mondial « Lady » 50 si distingue anche per la sua ridotta quotazione che lo rende accessibile ai più vasti strati sociali.