Gennaio 1969

IMPRESSIONI DI GUIDA

MONDIAL "Matic" 50

Semplice, automatico, pulito, il Mondial Matic è adatto per l'uso in città, anche d'inverno, vestiti normalmente.

Nel campo del sempre più semplice ed essenziale, qualcosa di significativo l'ha detto anche la Mondial col suo « Matic », un ciclomotore di linea aggraziata ed elegante, perfettamente idoneo all'uso in città anche nella stagione invernale, rientrando appunto in quella categoria di motoveicoli che si possono guidare vestiti normalmente.

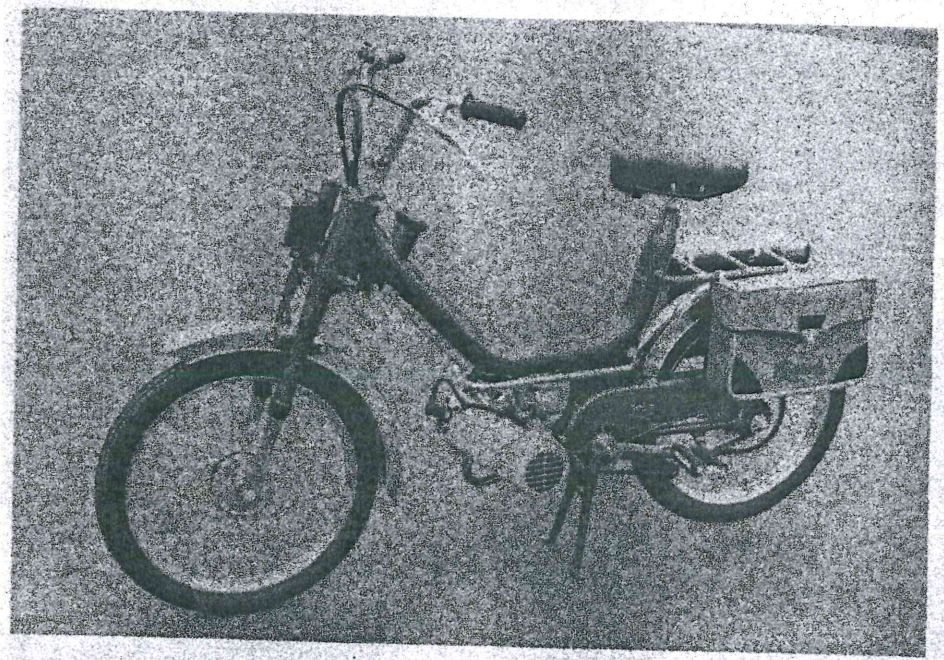
Dal punto di vista estetico è encomiabile per la linearità del telaio a tubo centrale (che nella parte anteriore funge anche da serbatoio per la miscela) il quale, grazie alla culla alquanto aperta, permette di salire e scendere di sella agevolmente anche indossando un impermeabile o un soprabito; è adatto di conseguenza anche alle donne.

In questo ciclomotore, la Mondial non ha ricercato niente di particolare o vistoso, come avviene invece prevalentemente nei modelli da fuori strada, sapendo di servire una clientela « seria » che su un veicolo del genere non ricerca bizzarrie estetiche bensì un servizio fedele e sicuro, quasi anonimo, come l'uso quotidiano dell'ascensore o una abitudine come l'acquisto del giornale preferito.

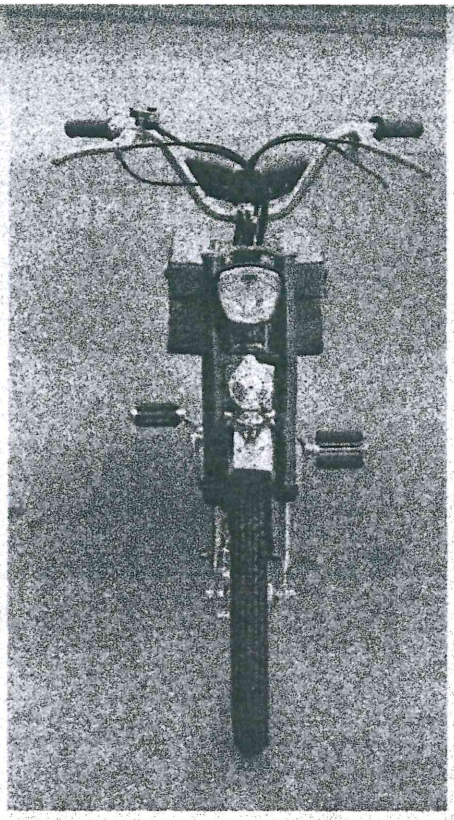
Il « Matic » della Mondial è insomma un ciclomotore che lungi dal destare fantasiose immagini di volate sulle strade o scorribande sui prati di campagna, vi aspetta pazientemente sotto la porta di casa per portarvi con passo prudente e sicuro dove desiderate.

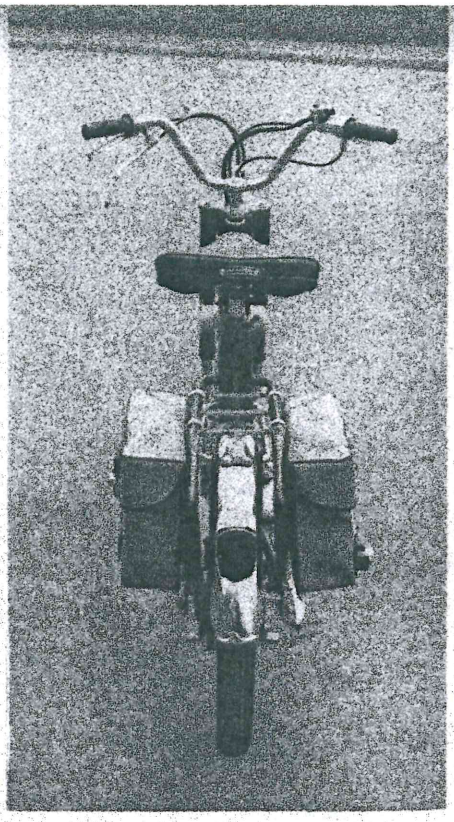
Fra tanti ciclomotori economici (costa infatti 66.000 lire franco fabbrica), spesso un po' poveri in quanto a finiture o comfort, questo della Mondial offre almeno una posizione di guida naturalissima e una forcellina anteriore telescopica che fa del suo meglio per attutire i dislivelli del fondo stradale.

Il veicolo è mosso da un motorino a due tempi di 48 cc. dotato di raffreddamento forzato mediante ventola e di frizione centrifuga per cui le manovre da compiere durante la marcia si riducono alla manopola del gas e alle due leve dei freni come sulle biciclette. Una terza leva sulla manopola sinistra serve esclusivamente per l'avviamento che può avvenire sia tenendo il ciclo-



L'aspetto lineare e aggraziato del ciclomotore della Mondial che si distingue per il trave unico del telaio, comodo perchè aperto, e facente anche funzione di serbatoio della miscela.





Il « Matic » visto di fronte e da tergo. Ottenibili come « optional », le due comode borse laterali sono consigliabili per la quantità di oggetti che vi possono trovar posto.

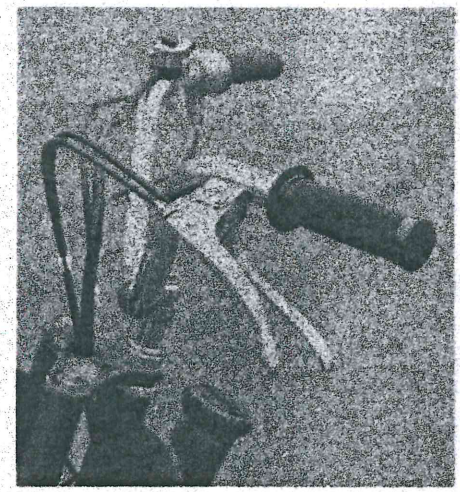
motore sul cavalletto oppure pedalando.

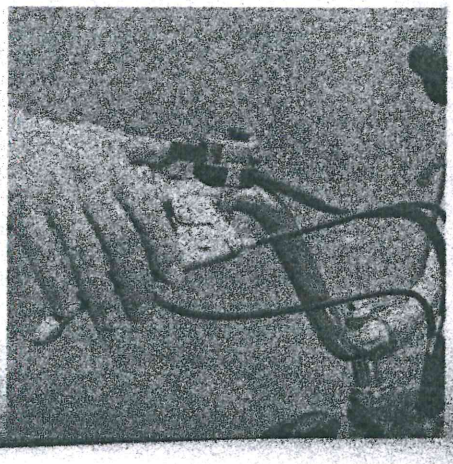
Qualora si volesse poi viaggiare senza l'ausilio del motore, si ruota l'apposito pomello sulla destra del carter e via che si va pedalando come su di una comune bicicletta. Questa la ragione delle due catene di trasmissione sulla parte sinistra del veicolo, parzialmente celate da un vistoso carter in lamiera.

Il carattere del Mondial « Matic » è completato dagli eleganti parafanghi cromati, dalla « ringhierina » pure cromata che gira intorno al tratto inferiore del telaio, dalla possibilità di sistemare due capaci borse impermeabili ai lati della ruota posteriore, mediante un facile sistema di aggancio. Queste due simpatiche e praticissime borse conferiscono un tono ancor più cittadino al veicolo ed hanno il solo torto di intralciare un po' la pedalata quando si decide di incoraggiare il motore nelle partenze ai semafori.

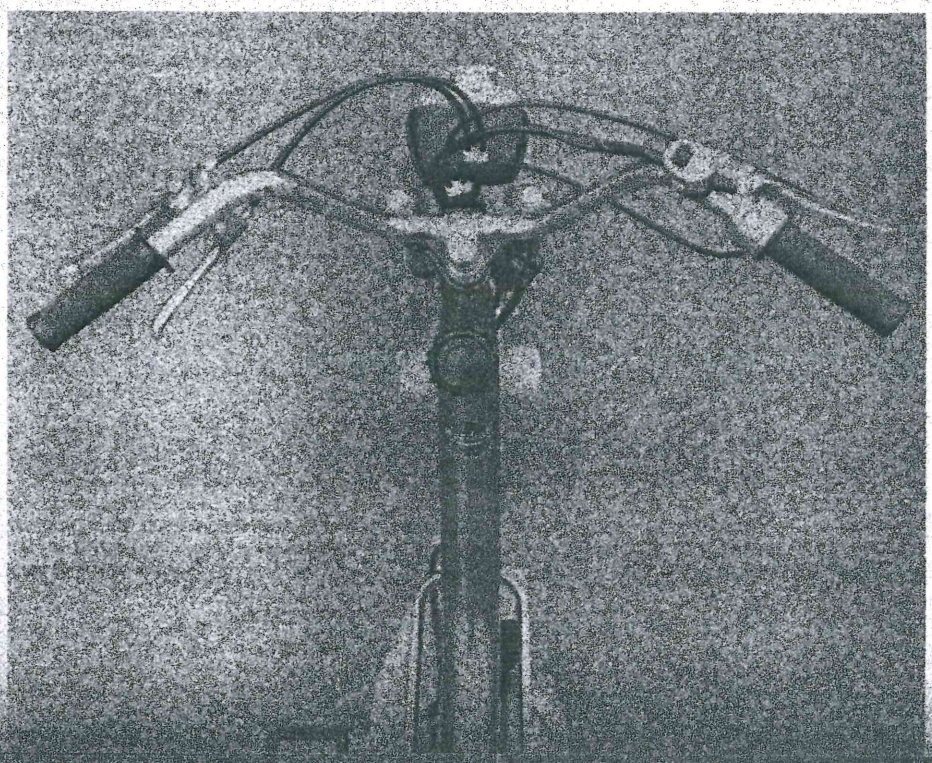
Proprio sotto il bocchettone di riempimento del serbatoio-telaio, si trova in posizione ben accessibile il cilindretto in plastica per la dotazione di bordo. L'altezza della sella è ovviamente regolabile in base alla statura o alle preferenze del guidatore.

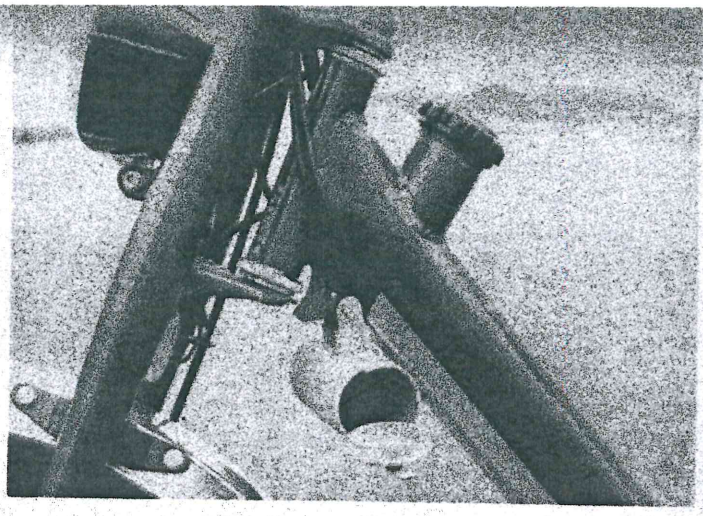
E adesso un approccio un po' più confidenziale con il « Matic ». Il rubinetto della miscela è piuttosto in basso, a metà del trave



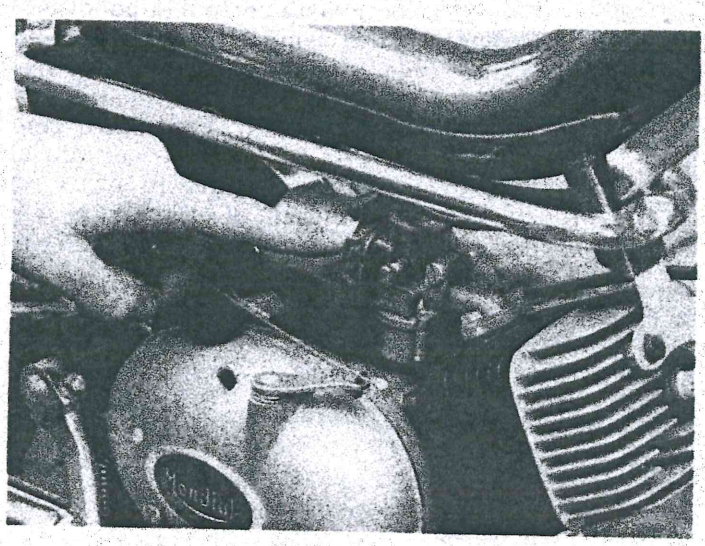


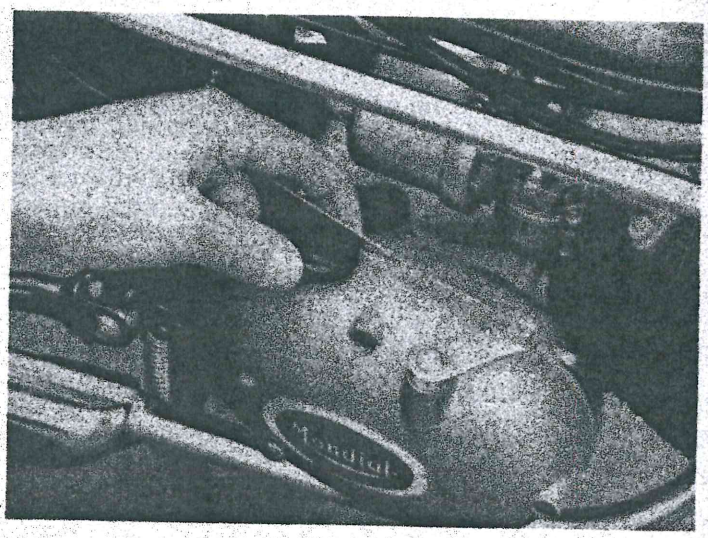
Il manubrio, adeguatamente alto e largo consente alle braccia una posizione istintiva. Facilmente raggiungibile col dito il commutatore delle luci, un po' meno il pulsante del claxon. Alla sinistra del manubrio, la seconda leva che si usa solo per l'avviamento del motore.





Particolari del bocchettone di riempimento che sporge sul trave anteriore del telaio (con tappo a vite) e del porta-attrezzi cilindrico in plastica che vi si trova sotto.



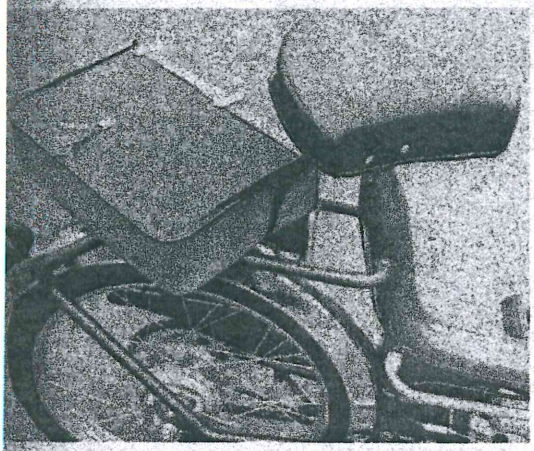


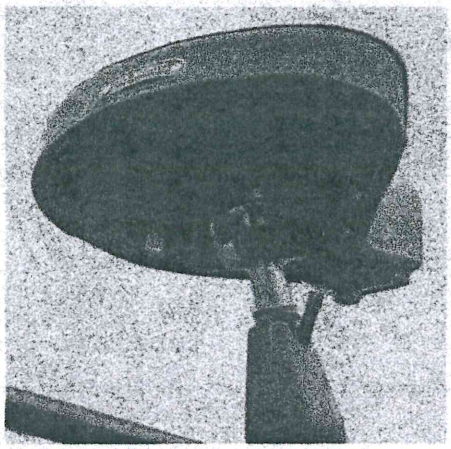
Per le partenze a freddo, la levetta sul carburatore che ritorna automaticamente quando si apre la manopola dell'acceleratore. Oltre a servirsi del « Matic » come ciclomotore, lo si può usare anche come una normale bicicletta: basta ruotare il pomello sul carter per disinserire la trasmissione meccanica e poter procedere con i pedali.

inferiore del telaio, da dove un breve condotto raggiunge il carburatore dotato di un generoso filtro d'aria. Per la partenza a freddo c'è una levetta con ritorno automatico sulla destra del carburatore.

Il cavalletto si raggiunge bene dalla parte sinistra, un po' meno dalla destra per la presenza della marmitta di scarico. L'avviamento, sia usando la pedaliera come una normale messa in moto, cioè tenendo il ciclomotore sul cavalletto, sia pedalando su strada,

Il comfort di marcia è soddisfacente per un veicolo appartenente alla categoria dei ciclomotori economici. Eccellente la maneggevolezza che supplisce in città alle contenute prestazioni limitate dalla cilindrata.





Le due borse laterali impermeabili si applicano facilmente grazie agli attacchi predisposti per il fissaggio sul portapacchi posteriore e i tubi posteriori del telaio. La sella molleggiata è regolabile secondo la statura o le preferenze del guidatore, mediante un sistema a « fette di salame ».

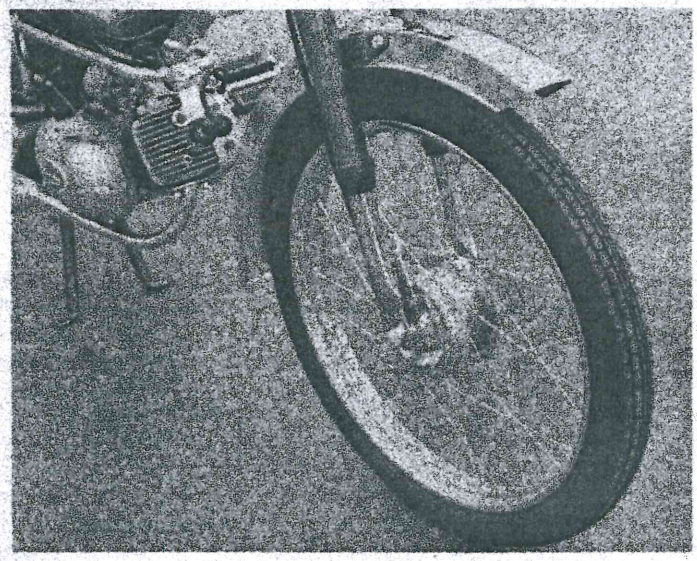
non richiede che uno sforzo limitato.

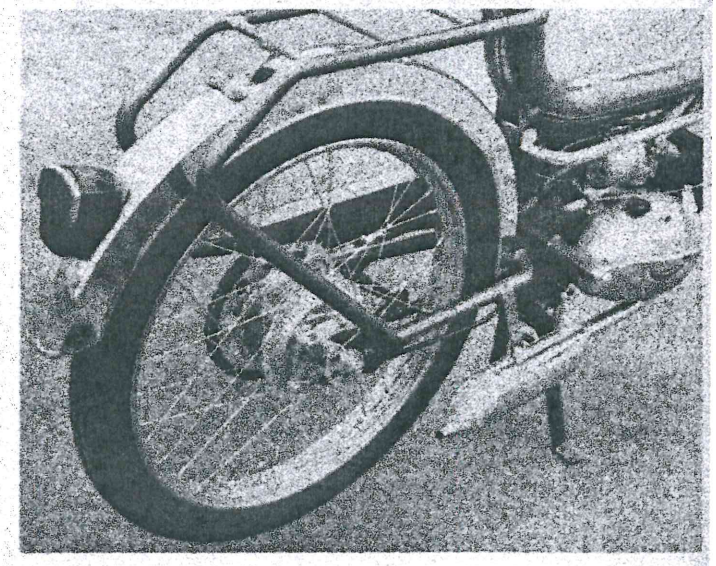
La posizione, ce ne si avvede subito, è comoda e spontanea, con il manubrio ben proporzionato e la sella di dimensioni standard ma egualmente soddisfacente per i tragitti brevi e medi che normalmente ad un ciclomotore si richiedono. Per ciò che concerne il comfort di marcia, per quanto questo fattore si possa tirare in ballo in veicoli della specifica categoria, il Mondial « Matic » — rigido posteriormente — non compie certo il miracolo che agli altri non riesce, tuttavia va annoverato anche per questo tra i più soddisfacenti veicoli « economici ».

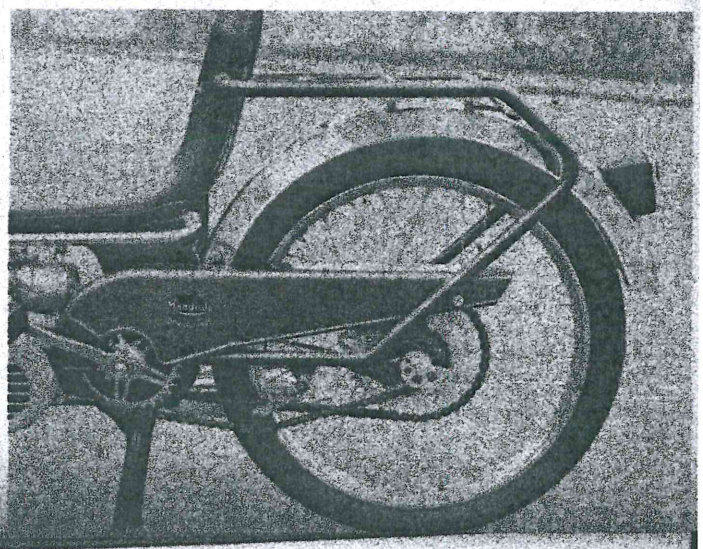
Nella marcia di sera ci si serve agevolmente del commutatore delle luci, raggiungibile muovendo soltanto un dito; un po' più lontano il pulsante del claxon.

In quanto alle prestazioni, la Mondial può vantarsi di essersi mantenuta ossequiente alle imposizioni del codice stradale, il che non impedisce al Matic, soprattutto in virtù delle sue doti di leggerezza e maneggevolezza di fare un buon servizio nel traffico. La partenza da fermo non ha molti punti in comune con quella dei missili dalle torri di Cape Kennedy, per cui una pedalatina supplementare ai semafori non guasta certo. Un po' di moto poi fa sempre bene.

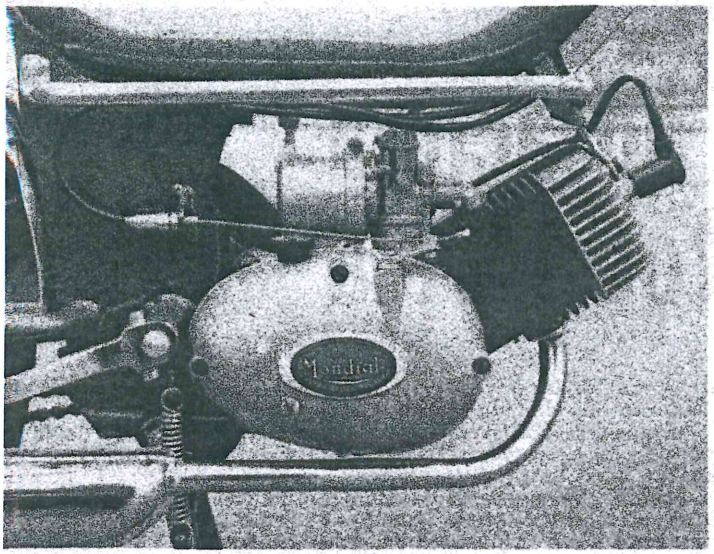
Del tutto soddisfacente la frenata, cui provvedono con esuberanza due freni a tamburo centrale. Una lode finale riservata al consumo, contenuto in circa un litro e mezzo di miscela al 5% ogni cento chilometri.

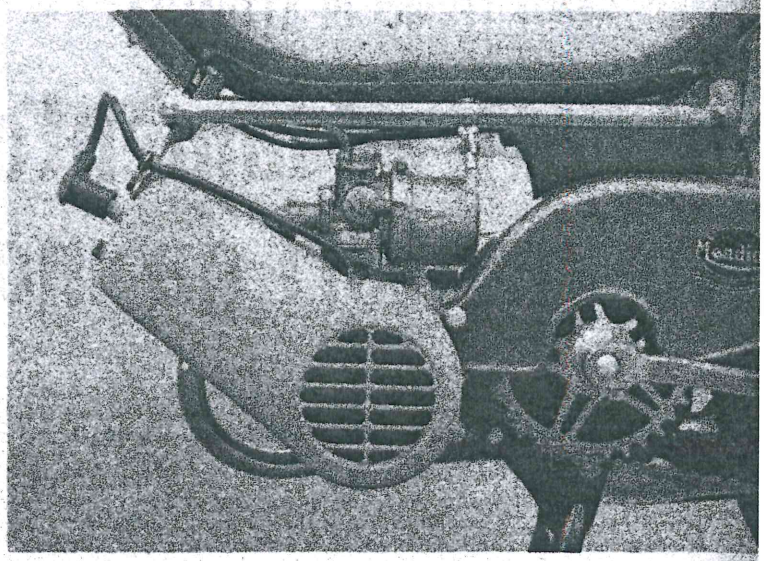






Le due ruote con pneumatici da 2 x 16 adottano freni a tamburo centrale che assicurano una frenata più che sicura in ogni circostanza. Si noti la robusta intelaiatura posteriore che costituisce anche il portapacchi. Le due catene per la trasmissione a motore e quella esclusivamente a pedali, superiormente protette da un carter





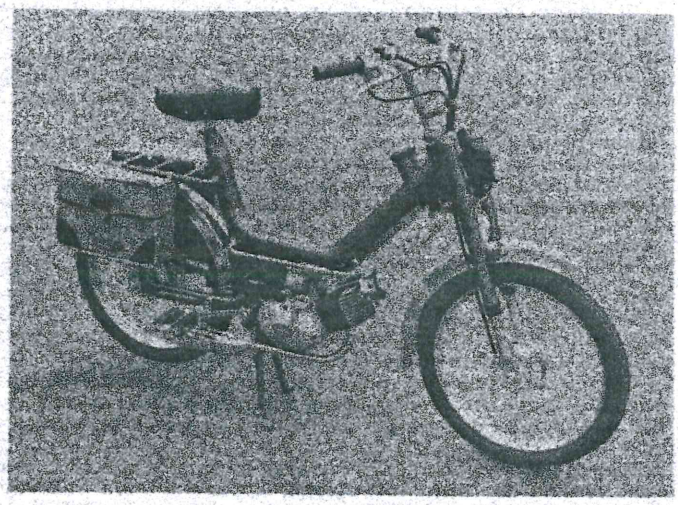
Il motore a due tempi di 48 cc. dotato di frizione centrifuga e raffreddamento forzato. Si noti il carburatore con generoso filtro e il tubo cromato che gira intorno al tratto inferiore del telaio.

LE CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: due tempi monocilindrico inclinato con raffreddamento forzato a mezzo ventola, cilindro in ghisa, distribuzione ad incrocio di corrente a tre serie di luci.
Alesaggio e corsa 38 x 42 = 47,6 cc.
Compressione 1 : 7.
Potenza CV 1,16 a 3.800 giri.

ACCENSIONE: volano magnete da 6 V - 18 W, anticipo 25° prima del P.M.S., distanza tra i contatti 0,35÷0,40 mm, candela grado termico 225 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,5÷0,6 mm.

LUBRIFICAZIONE: motore: miscela 5% (nei primi 1000 km di rodaggio 7%). Carter rinvio: 400 gr olio SAE 40 in estate, SAE 30 in inverno.



ALIMENTAZIONE: miscela 5% (7% nei primi 1000 km); capacità serbatoio litri 2.

CARBURATORE: Dell'Orto SHA 14-9, diametro diffusore 9 mm, getto max 52.

TRASMISSIONI: primaria a ingranaggi elicoidali, rapporto 1 : 3,533 (denti 15/53), secondaria a catena 1/ x 3/16, rapporto 4,01 (pignone motore da 11 denti, corona posteriore da 46 denti).

FRIZIONE: a funzionamento centrifugo automatico a mezzo di masse espansibili.

TELAIO: monotubolare aperto, con elementi in lamiera stampata per l'ancoraggio del motore, e rigido posteriormente.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio 1,2 x 16, pneumatici 2.00-16, pressioni di gonfiaggio 1,5 (ant.) e 2 (post.).

FRENI: a tamburo centrale, dimensioni utili mm 90 x 18.

IMPIANTO ELETTRICO: alimentato dal volano magnete da 18 W - 6 V alla sinistra dell'albero motore; fanale anteriore con lampada a bulbo anabbagliante 15 W - 6 V, fanalino posteriore con lampada a siluro 3 W - 6 V; avvisatore acustico sotto il fanale.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m 1,650; interasse m 1,050; larghezza manubrio m 0,595; altezza massima m 0,990; altezza sella m 0,830; altezza pedali (in posizione orizzontale) m 0,345; altezza minima da terra m 0,160; peso a vuoto kg 30.

PRESTAZIONI (Norme CUNA): velocità massima 40 km/h; pendenza max. superabile 9%; consumo litri 1,2 ogni 100 km; autonomia 160 km circa.