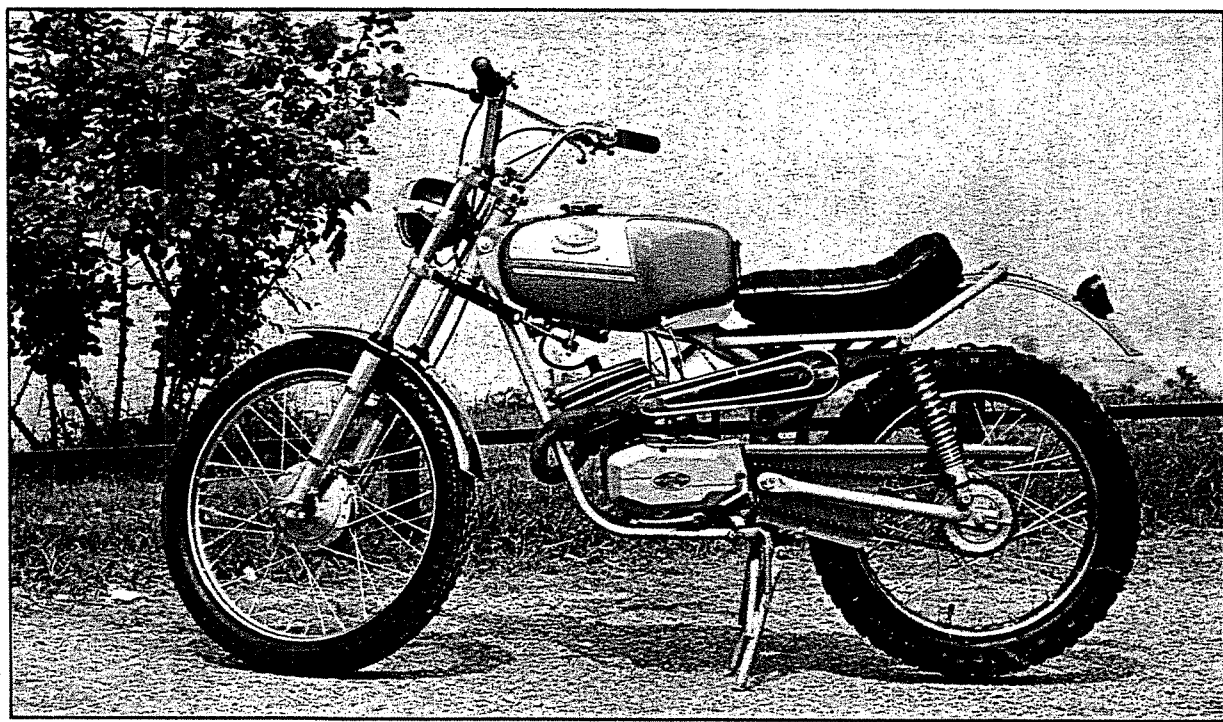
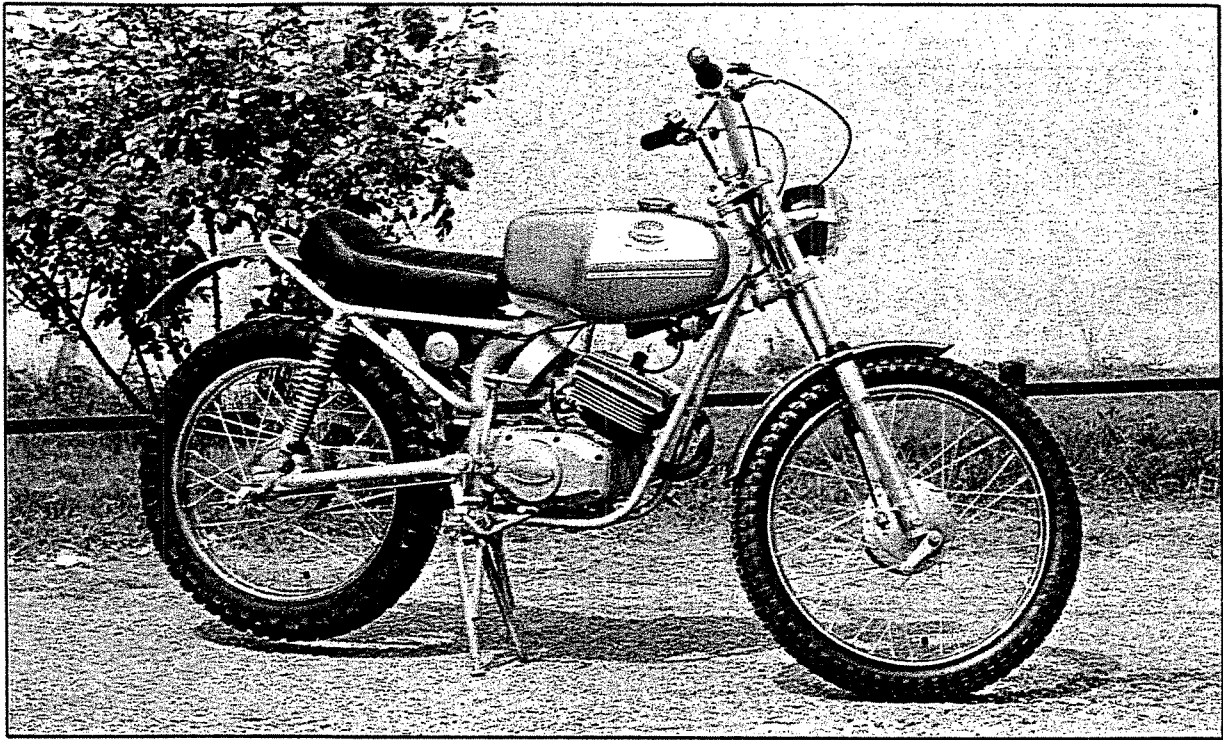
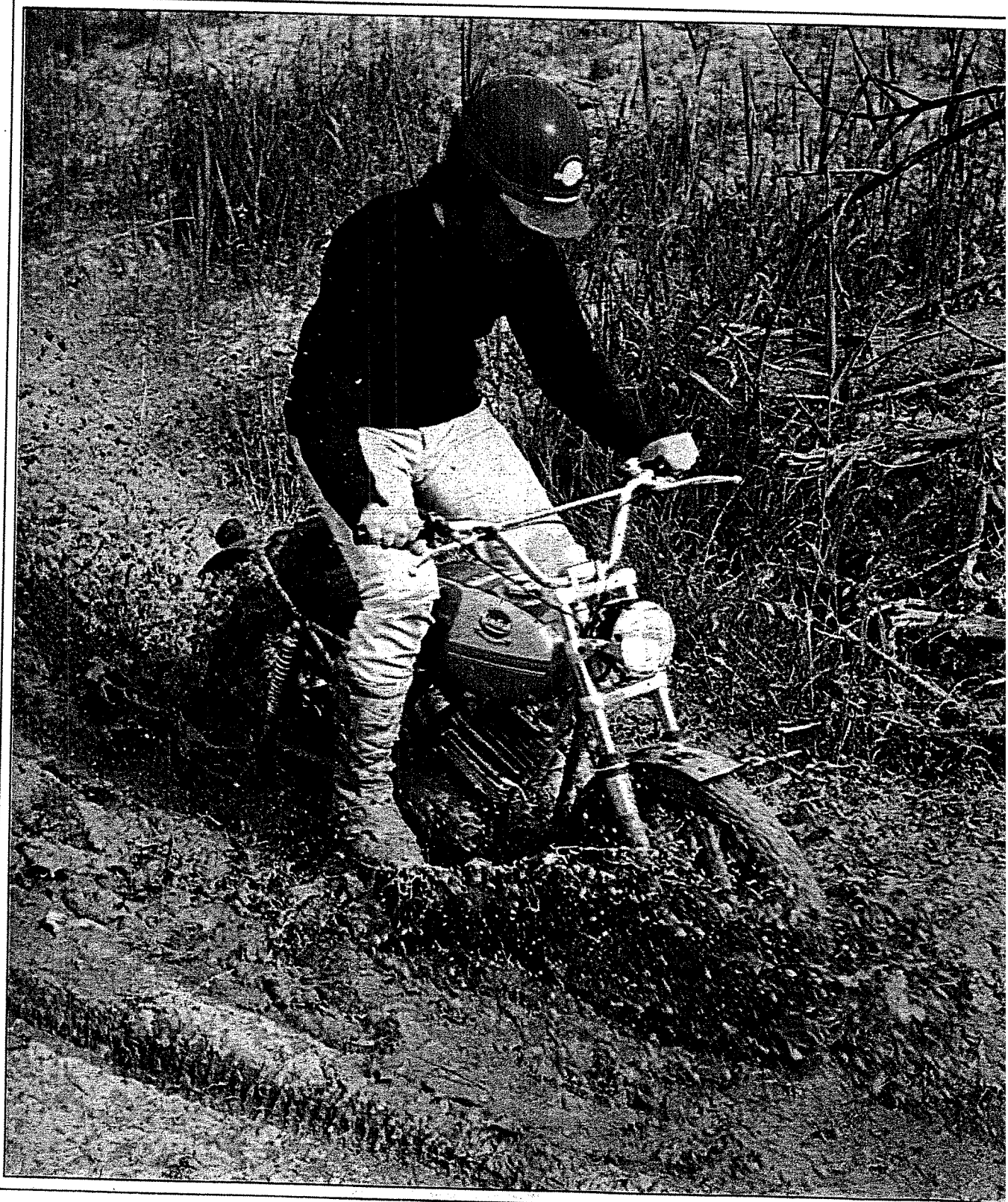


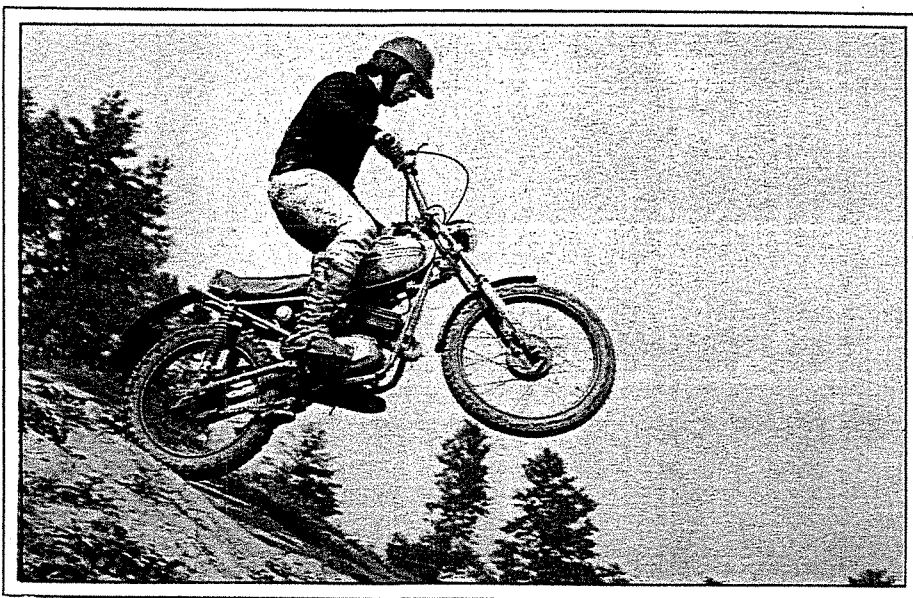
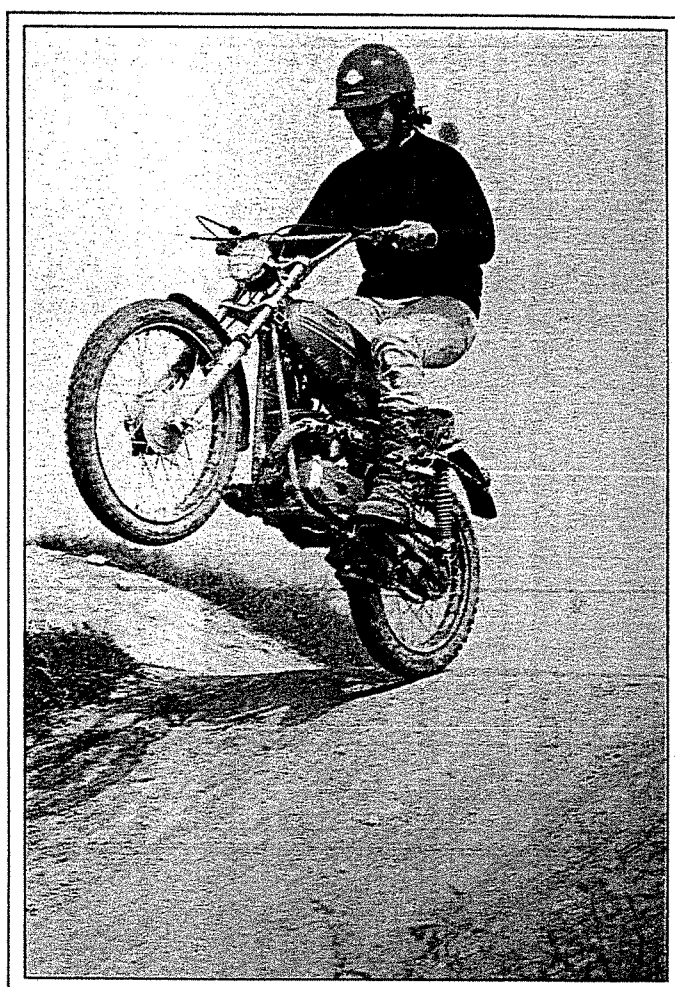
Mondial "Cross V6" 50

Dotato di un vivace motore due tempi sei marce, questo nuovo modello da fuori-strada si distingue anche per la sua linea compatta e per alcune raffinatezze tra cui l'ammortizzatore idraulico di sterzo.



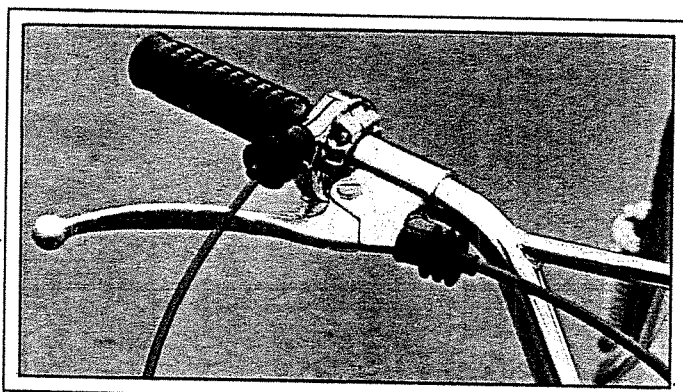
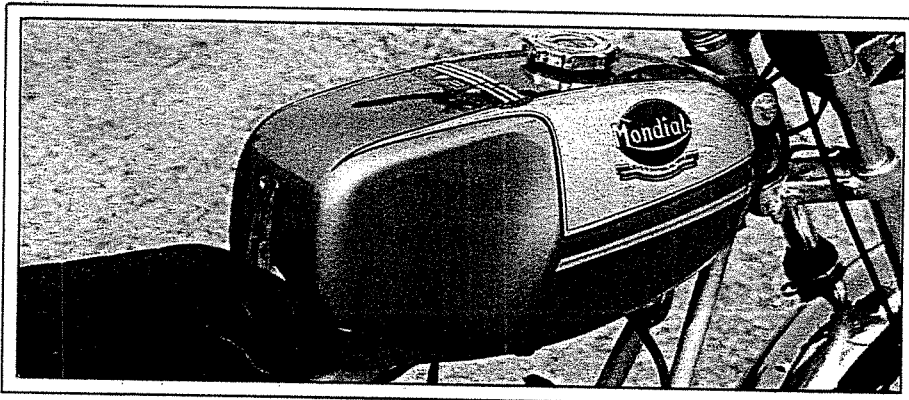
Mondial "Cross V6" 50



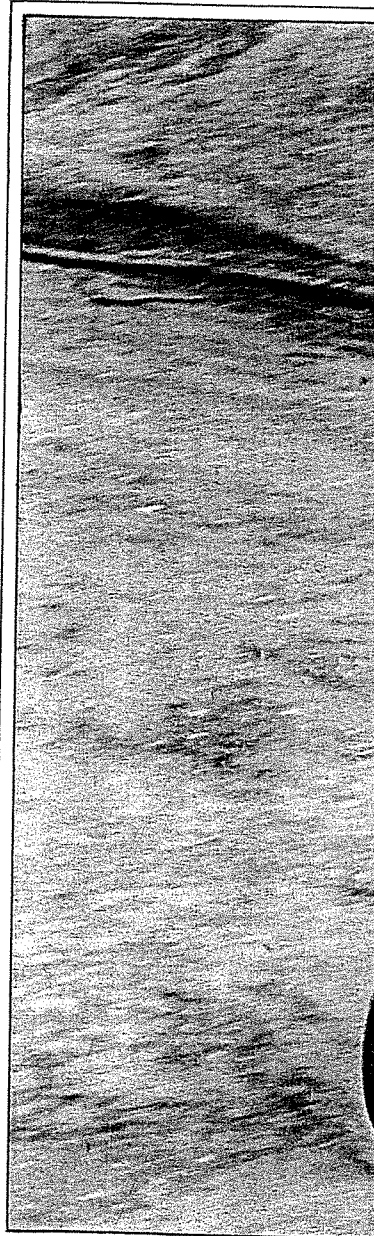
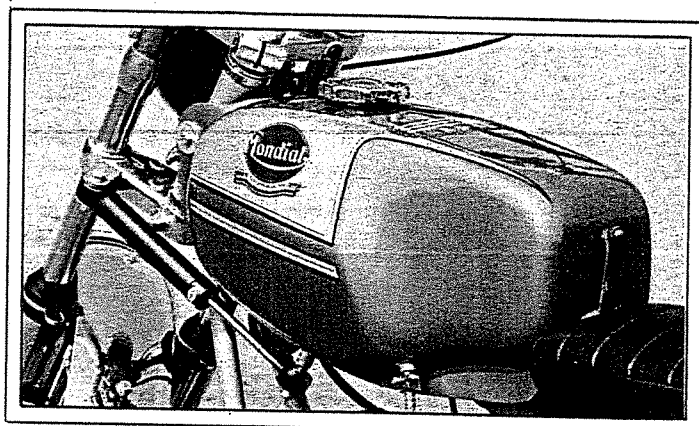


La Mondial « Cross V6 » 50 impegnata in alcune tipiche difficoltà del fuori-strada dove le sue doti di robustezza, molleggio e tiro del motore a sei marce consentono grosse soddisfazioni.

Mondial "Cross V6" 50



Particolare delle belle leve anatomiche, con montatura a bracciale, e della manopola del gas ad apertura rapidissima, con vite di registro inferiore. I filetti del serbatoio sono eseguiti a mano.



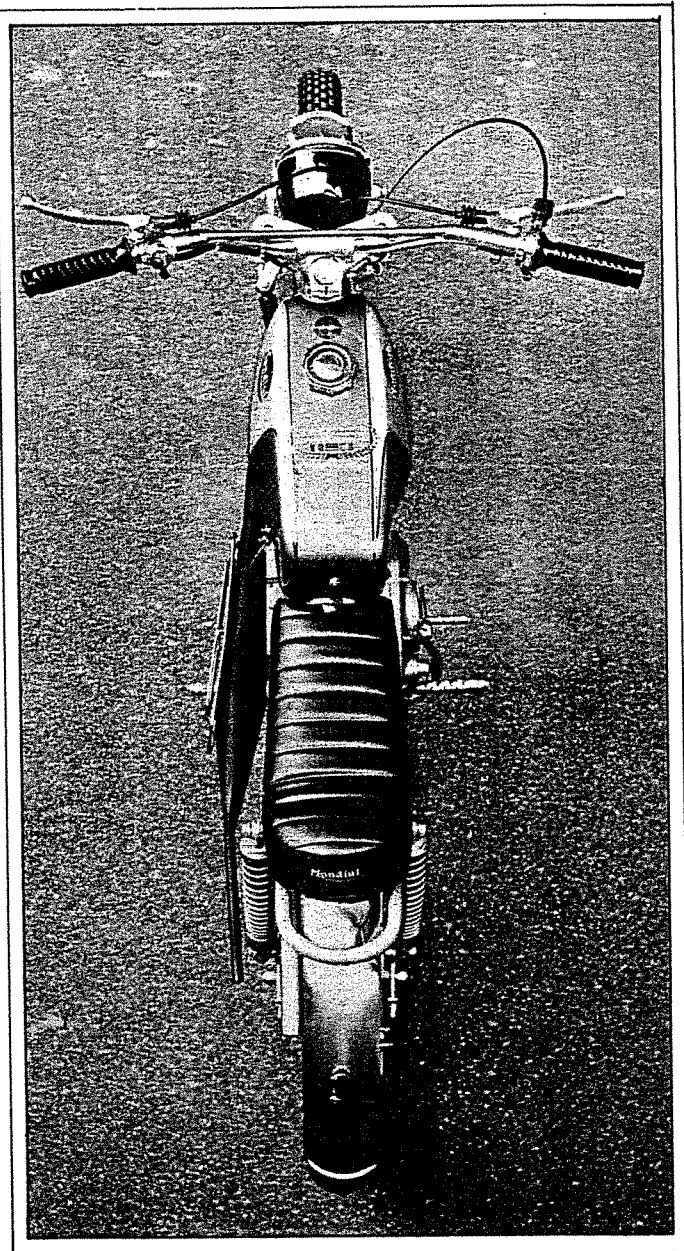
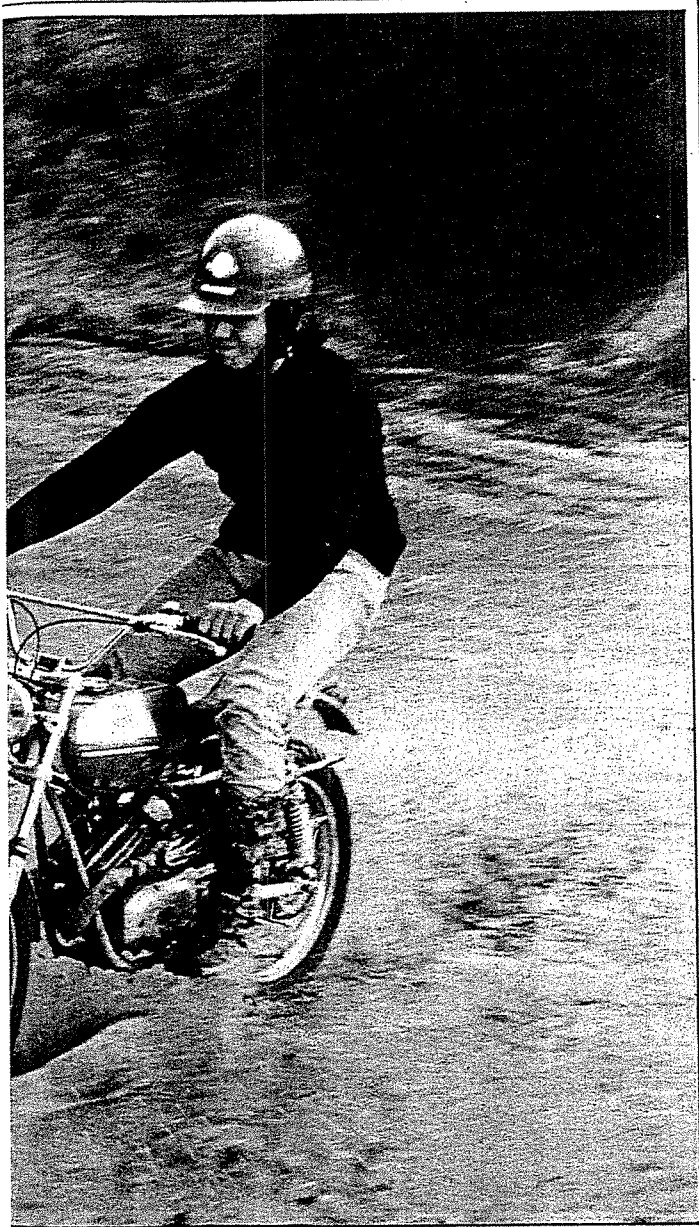
La Mondial, che è stata una delle primissime Case italiane a mettere in cantiere delle belle « 50 » da fuori-strada, ha poi tenuto costantemente aggiornata la sua produzione in questo settore e difatti anche recentemente ha richiamato l'attenzione degli appassionati con alcune novità di cui presentiamo la più attraente, cioè il « Cross V6 », provvisto, come lascia chiaramente intendere la sua denominazione, di cam-

bio a sei marce.

Ma non è questa la sola caratteristica che lo distingue: il motore è infatti dotato di testa e sottotesta abbondantemente alettati, il telaio a doppia culla si avvale di un robusto elemento tubolare centrale, le sospensioni sono entrambe teleidrauliche (quelle posteriori regolabili), il complesso di scarico (tutto in un pezzo per evitare i fastidiosi trafileggi) è verniciato in nero « raggrinzan-

te », il carter per la catena è veramente efficiente, ed infine c'è l'amortizzatore di sterzo idraulico ad aggiungere un'ulteriore nota di classe.

La linea del « Cross V6 » (che ne a costare 240.000 f.f.) è molto compatta e nel suo insieme ben sciolta; unico appunto, il sensibile vario in altezza fra sella e serbatoio nel profilo superiore della macchina (tra l'altro una sella più imbottita avrebbe migliorato anche il com-



e la posizione di guida); particolarmente curata la finitura.

Come si vede dalle foto e come raramente si riscontra sulle nostre « 50 », i comandi principali sono veramente ben disposti. Manca però la « riserva » (oltreché un tubetto di collegamento tra le due fiancate del serbatoio) mentre il cavalletto, coi piedini troppo striminziti per reggere bene la macchina sul terreno cedevole, in posizione di riposo viene

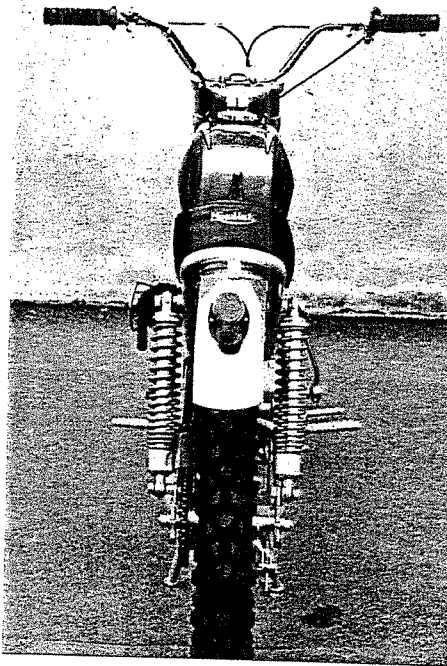
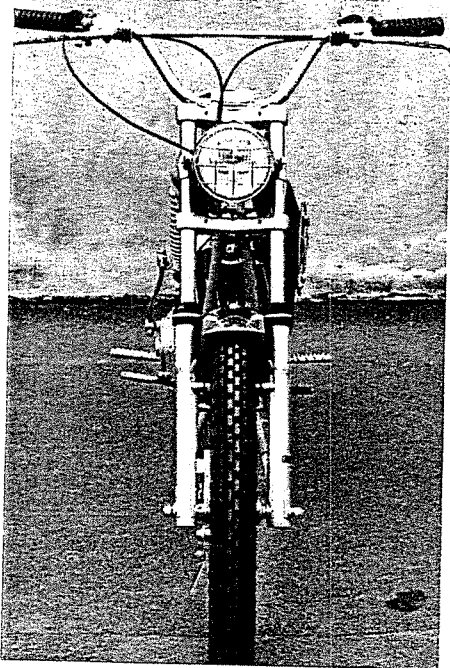
a trovarsi un po' troppo abbassato, urtando così contro gli ostacoli più pronunciati.

Buona nel complesso la posizione di guida anche se non tutti riescono ad inserire le ginocchia nelle svasature del serbatoio e l'altezza fra sella e pedane potrebbe essere un tantino di più. Inoltre, quando si guida rialzati sulle pedane la camera di espansione come al solito risulta d'impaccio. Possibile che i costrut-

tori italiani di parti staccate non riescano a costruirne con una « piega » verso l'interno della macchina onde evitare il contatto con la gamba?

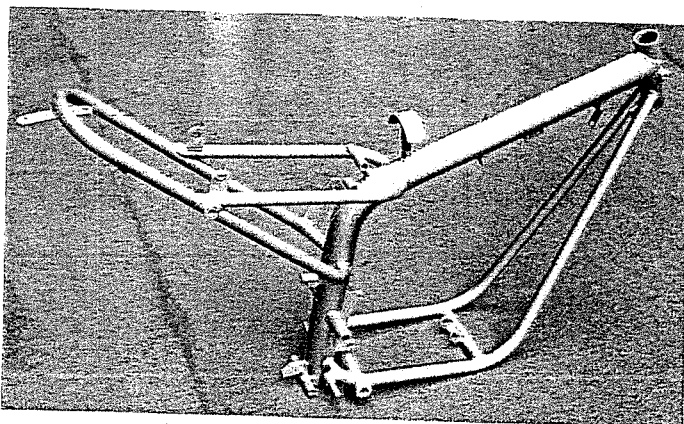
Nell'uso normale le sospensioni si dimostrano un tantino rigide ma poi sanno incassare egregiamente le asperità del fuori-strada. Ottima la maneggevolezza, anche se avremmo preferito un maggior angolo di sterzo, il quale sulla sinistra risulta an-

Mondial "Cross V6" 50

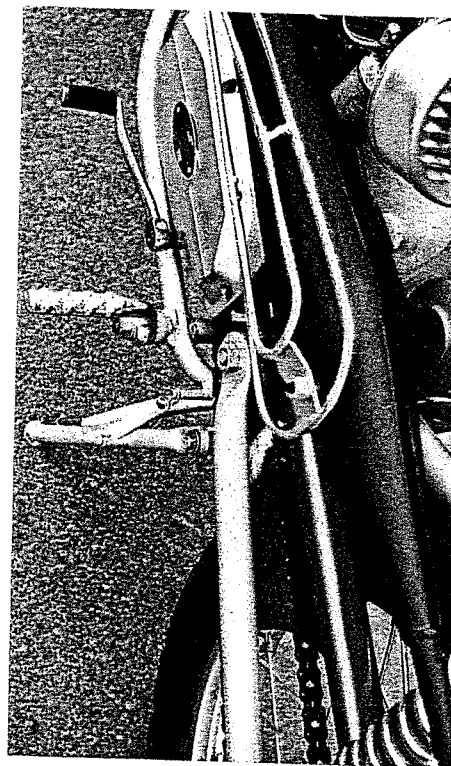


Nelle viste di fronte e da tergo notano in particolare la bella forcella, gli ammortizzatori a molle scoperte, la leggera rientranza della pedivella d'avviamento e la sporgenza della camera di espansione.

Anche il pedale del cambio, posto sinistra, consente una rapida ed agile manovra senza spostare il piede dalla pedana. Per mettere la prima bisogna premerlo in basso; limita l'escursione d'innesto.



La tipica struttura del robusto telaio a doppia culla, chiuso anche posteriormente, nella zona di attacco del parafango.



cor più limitato dall'ammortizzatore idraulico che impedisce il raggiungimento del fondo corsa. In compenso l'ammortizzatore idraulico, se può ingenerare qualche strana sensazione a bassa velocità sull'asfalto, si dimostra utile nella guida veloce sullo sterrato e in altre tipiche delizie del fuori-strada.

Il temperamento del motore è decisamente esuberante: per giunta il cambio a sei rapporti molto avvicinati, l'entusiasmante tonalità dello scarico (specie « in alto ») e la manopola del gas ad apertura rapidissima ne rendono l'uso ancor più eccitante.

L'avviamento da freddo è facilissi-

mo: basta una pedalata, senza neppure ricorrere allo starter o al cicchetto, che saranno necessari solo quando fa freddo; da caldo, bisogna stare attenti agli ingolfamenti altrimenti è poi necessario ricorrere alla solita manovra di inclinare la macchina per... fargli passare l'indigestione.

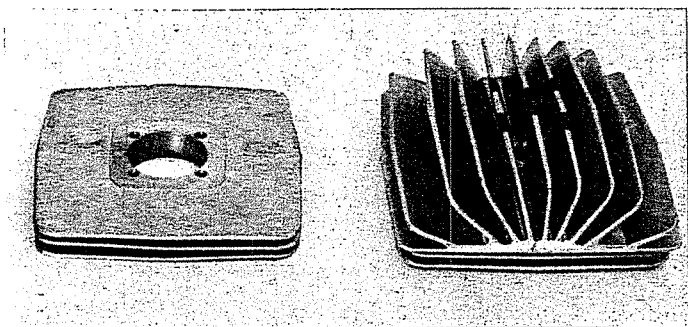
Il rumore di scarico, come già notato, a tutto gas è piuttosto acuto, da buon due tempi di elevate prestazioni, ma ai bassi e medi regimi si rivela accettabile e quindi basta dosare un tantino la manopola del gas per evitare la raccolta dei famosi verballi da 3000 lire.

Praticamente inesistenti trafileggi

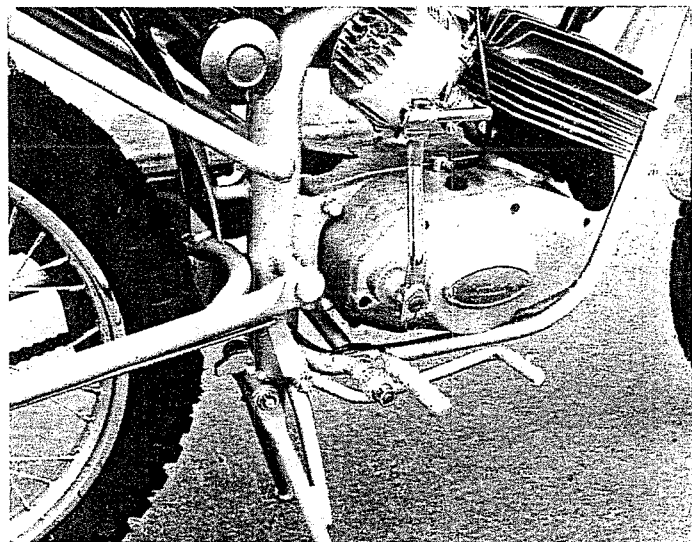
e vibrazioni; contenuta anche la fumosità dato che il motore si accontenta di miscela al 5% e la brucia bene.

Il cambio, specie nel primo periodo d'uso, si è dimostrato un po' duro ed ostico nella ricerca del folle da fermo, pur acconsentendo senza alcuna protesta ad essere azionato senza l'ausilio della frizione. Quest'ultima, dal canto suo, si è sempre dimostrata graduale nell'innesto e perfetta nello stacco anche dopo gravose sollecitazioni.

Un buon voto si meritano anche i freni per la loro azione progressiva e sicura anche dopo aver affrontato le insidie del fuori-strada.



La testa ad alettatura radiale e il sottotesta che caratterizzano il motore della Mondial « Cross V6 » a detta dei costruttori assicurano un raffreddamento superiore del 30% a quello offerto dai soliti modelli. Non è cosa da poco per una macchina da fuori-strada, spesso impegnata con generose aperture di gas nei rapporti bassi e quindi bisognosa di un'energica azione « rinfrescante ».



Come prestazioni (parliamo naturalmente della versione export), siamo sui 75 kmh, raggiungibili molto in fretta data la brillante accelerazione resa possibile dai rapporti del cambio molto avvicinati e dalla vivacità del propulsore, e sui 3 litri ogni 100 chilometri a passo normale. Andando adagio si riesce a fare anche di più mentre smanettando sul brutto ci vogliono più di quattro litri per coprire la stessa distanza. Ma il consumo, al giorno d'oggi, interessa ben pochi: quello che vogliono i nostri focolosi ragazzini è un bel « motorino » brillante: e col Mondial « Cross V6 » possono dire di averlo trovato.

Alberto Di Luca

Sia stando seduti sia stando rialzati sulle pedane, la manovra del pedale del freno posteriore riesce sempre agevole. Anche la leva della messa in moto è di facile azionamento. Le robuste pedane sono « bullettate », così come il pedale del freno, per offrire un miglior appiglio.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: monocilindrico inclinato a due tempi, distribuzione a tre serie di luci e pistone piatto.
Alesaggio e corsa 38,8 x 42 = 49,6 cc.
Compressione 8 : 1.
Potenza CV 1,5 a 6000 giri. **MINARELLI P6**

ACCENSIONE: volano-magnete 18 W - 6 V a sinistra dell'albero motore. Bobina A.T. esterna. Anticipo accensione 17° prima del PMS. Candela grado termico 275 scala Bosch. Distanza tra gli elettrodi 0,5 mm.

LUBRIFICAZIONE: trasmissione primaria, frizione, cambio: gr. 900 olio SAE 40; motore: a miscela 5%.

CARBURATORE: Dell'Orto SHA 14/12; diffusore mm 12; getto max. 57; valvola gas 6108,01; filtro aria F 27.

FRIZIONE: dischi multipli in bagno d'olio sulla destra.

TRASMISSIONI: primaria ad ingranaggi elicoidali sulla destra, rapporto 3,812 (denti 16-61); secondaria a catena sul lato sinistro, rapporti 1 : 2,357 (denti 14-33).

CAMBIO: in blocco a sei rapporti comandato da pedale a leva singola sulla sinistra del blocco motore. Rapporti interni 2,90 in prima, 2,07 in seconda, 1,68 in terza, 1,38 in quarta, 1,26 in quinta e 1,15 in sesta.

SERBATOIO: capacità litri 8.

TELAIO: in tubi a doppia culla chiusa.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica; forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio con pneumatici 2.50-19 ant. e 3.00-17 post.; pressione di gonfiaggio 1,5 ant. e 1,8 post.

IMPIANTO ELETTRICO: alimentato dal volano-magnete 6V-18W calettato sulla sinistra dell'albero motore. Faro anteriore con lampada 6V-15/15W per luce anabagliante e lampada 6V-15W per luce città; fanalino posteriore con lampada 6V-5W per luce di posizione.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza: m. 1,80; larghezza: m. 0,75; interasse m. 1,19; altezza max. m. 1,05; altezza sella m. 0,72; altezza pedane m. 0,30; altezza min. da terra: m. 0,250; peso in ordine di marcia Kg. 55.

PRESTAZIONI: velocità max. 40 Km/h, autonomia: circa 300 Km; consumo: 2,5 lt. per 100 Km.

La versione EXPORT presenta le seguenti varianti: compressione: 12 : 1; potenza: CV 5,5 a 8700 giri/min.; carburatore Dell'Orto UA 18 S, diffusore 18 mm., getto max. 90, getto min. 35, valvola gas 55, spillo conico C 1 alla terza tacca, filtro aria Dell'Orto F 20, vite aria aperta di mezzo giro; velocità max. 75 Km/h; autonomia: circa 250 Km; pendenza max. superabile 30%; consumo litri 3 ogni 100 Km.