

Le mirabolanti avventure del nuovo Codice Stradale

MOTO CICLISMO

ANNO 45 - N. 3
24 GENNAIO 1959

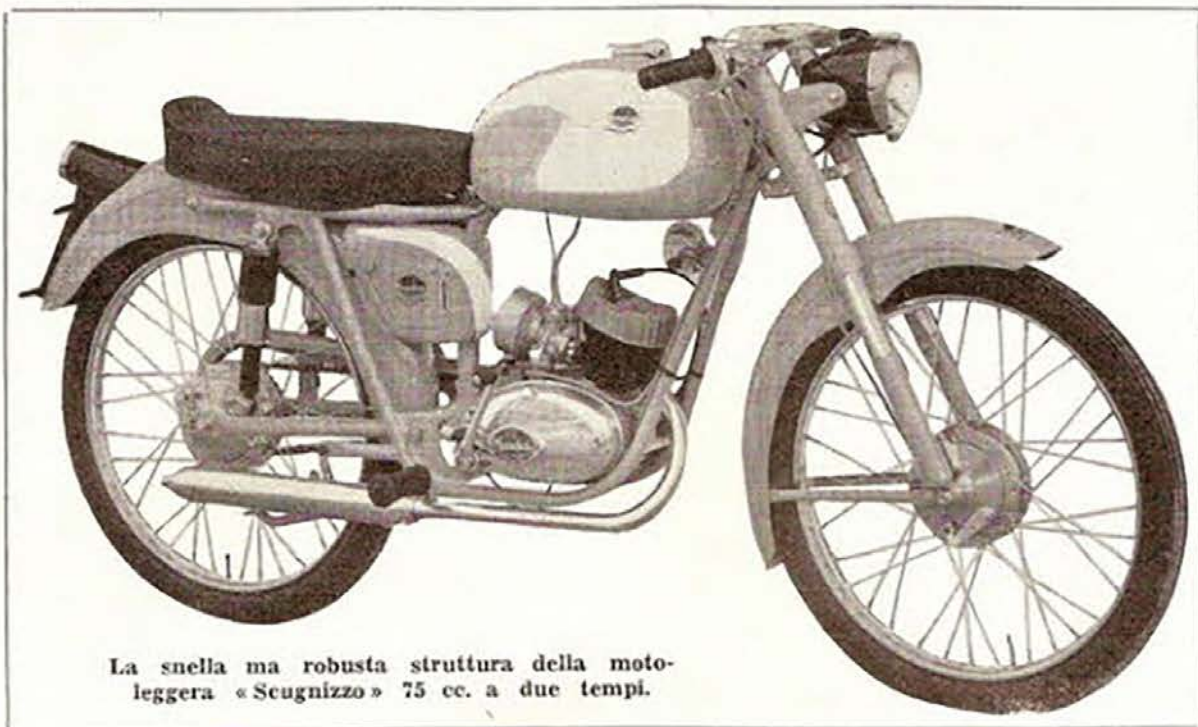
SETTIMANALE
LIRE 120
Sped. in A. Post. Gr. 2

Mondial

"una produzione ad alto livello"

"Scugnizzo 75cc."





La snella ma robusta struttura della motoleggera « Scugnizzo » 75 cc. a due tempi.

**Trent'anni
di feconda
e gloriosa
attività
e due belle
novità della
"FRATELLI
BOSELLI,"**

La Mondial "Scugnizzo,, 75 cc. utilitaria e la "Super Sprint,, 175 per lo sportivo

A vederli così giovanili, pieni di fervore e di entusiasmo, chi direbbe che i conti fratelli Boselli è da sei lustri che sono sulla breccia del commercio e dell'industria motociclistica? Eppure è così, tanto che proprio quest'anno i costruttori della Mondial celebreranno il trentennale della loro attività nel nostro settore. Dapprima come rappresentanti della non dimenticata « G.D. », con sede nei piccoli locali di Viale Bianca Maria; indi come concessionari di un'altra marca bolognese allora molto in auge, la « C. M. »; ed ai fratelli Carlo e Luigi, nel frattempo si era aggiunto a formare la triade perfetta il « minore », cioè il signor Giuseppe già in allora come tuttora « toccato » dallo sport, che lo ebbe valoroso militante nei ranghi della regolarità, con successi invidiabili fra i quali una « 24 ore » ed una medaglia d'oro nella Sei Giorni.

Ma già in allora lo spirito d'iniziativa dei fratelli Boselli li spronava a spaziare la loro attività in campi più vasti ed impegnativi che non la rappresentanza di marche altrui; e fra le molte loro benemeritenze, possono vantare quella di essere stati fra i primi, per non dire i primissimi, a comprendere l'importanza e le possibilità di sviluppo del veicolo motociclistico anche per il trasporto di cose; e proprio ai fratelli Boselli si deve uno dei primi furgoncini leggeri, mosso dal « G.D. » 125 cc.; poi, furono i pionieri dei motocarri pesanti, contraddistinti dalla marca F.B., accolti dapprima con diffidenza, indi sempre più accettati dal mercato; motocarri di grossa cilindrata, con raffreddamento ad aria forzata, trasmissione ad albero cardanico, ponte posteriore portante, della portata di 15 ed anche 18 quintali, dei quali ce ne sono parecchi ancora in circolazione.

Interrotta l'attività industriale e commerciale negli anni della guerra, i Fratelli Boselli non tardarono a riprendere il loro posto di battaglia subito dopo l'avvento della pace, dapprima ancora con la produzione motociclistica, indi come costruttori in proprio di motociclette, appunto quella Mondial la cui prima apparizione risale al 1948, giusta dieci anni fa, nel Gran Premio delle Nazioni che, non ancora riassetato l'autodromo di Monza, si svolse sul circuito di Faenza. E quell'unica Mondial in gara, pilotata da Francesco Lama, era la prima 125 cc. a quattro tempi che osava

inserirsi nella schiera delle « due tempi » allora imperanti; non vinse la gara, quella Mondial primogenita, perchè atardata e poi fermata dalla rottura del serbatoio benzina; ma sin che fu in corsa, si lasciò dietro la muta delle due tempi, segnando l'inizio del loro tramonto agonistico e dando l'avvio alla scuola quattrottempistica italiana di piccola cilindrata che doveva in pochi anni conquistare, così come detiene tuttora, la supremazia internazionale.

Dunque, trent'anni l'azienda Fratelli Boselli; dieci anni la Mondial; un passato luminoso, coronato da dieci campionati mondiali e da non so quanti campionati italiani; vittorie nei circuiti di velocità, nelle gare di gran fondo (Milano-Taranto e Giro d'Italia) in salita, di motocross, di regolarità, sino alla conquista di numerosi records mondiali di velocità con Gino Cavanna; un serto di vittorie da cui trassero nuovo lustro piloti già famosi quali Pagani e Ruffo, e che diedero le ali ai giovani aquilotti per i primi voli nei cieli della gloria, quali Ubbiali e Provini.

Nel contempo, la Mondial si affermava sul mercato italiano ed estero in virtù dell'alto livello qualitativo della sua produzione, dedicata dapprima ad una clientela sportiva, indi anche a quella turistica, ma sempre di raffinate esigenze tecniche ed estetiche.

Dopo aver raggiunto nel 1957 le più alte vette dello sport con la conquista di due campionati mondiali di marca, quelli della 125 e della 250 cc., e dei corrispondenti titoli per conduttori con Tarquinio Provini, nonché dei titoli di campione italiano per le stesse classi sempre con Provini, la Mondial in accordo con altre due grandi marche nazionali anch'esse onuste di allora, decise di concedersi un periodo di meritato riposo sportivo, per dedicarsi con tutte le sue forze all'attuazione di un vasto, impegnativo ma interessante e di piena attualità programma costruttivo per la produzione di serie, in uno con la riorganizzazione dei suoi impianti industriali e col potenziamento ed ampliamento della sua rete commerciale.

Ormai alle spalle il 1958 che potrebbe dirsi un anno di raccoglimento e di ridimensionamento, e decisa anche per il 1959 l'astensione dalle corse (per gli anni a venire, si vedrà...) i Fratelli Boselli hanno adibito il loro ex reparto

corse in Bologna alla funzione di « reparto prototipi ed esperienze » mentre tutti i settori produttivi della Mondial, sino a ieri un po' decentrati, saranno raggruppati in un unico complesso, ampliato e rinnovato con moderne attrezzature, in via San Giusto 51 a Milano, completato da grandiosi ed accoglienti uffici progettati ex novo destinati ad accogliere a suo tempo l'Ufficio Vendite, oggi sistemato nei locali ormai troppo angusti di Corso Vercelli.

Un programma che ha già dato i primi frutti, e quanto mai promettenti; infatti proprio in questi giorni, la Mondial ha presentato alla stampa le sue due prime novità 1959, una delle quali di particolare interesse come eloquente sintomo degli orientamenti cui la gloriosa marca milanese sta indirizzandosi, per adeguarsi tempestivamente alle inquietanti prospettive del Mercato Comune Europeo.

Si tratta della motoleggera « Scugnizzo » con motore di 75 cc. a due tempi, cambio a tre velocità; motoleggera utilitaria, di prezzo molto conveniente, ma progettata e realizzata con assoluto rispetto della tradizione di alta qualità di cui la Mondial va giustamente orgogliosa.

Questa « Scugnizzo » ha già fatto la sua apparizione quasi in... incognito, o per meglio dire ancora anonima ed in autentica anteprima, sul N. 52 di « Motociclismo » dello scorso dicembre, il terzo cioè dei Numeri Speciali che era dedicato all'industria; difatti a pagina 71 di quel ponderoso fascicolo, là dove si parla della produzione Mondial, la prima macchina illustrata e con a fianco le caratteristiche costruttive è proprio la nuova « Scugnizzo » 75 cc.; l'avevamo inserita un po' arbitrariamente, rompendo la consegna del silenzio; ma non abbiamo resistito al desiderio di offrire ai nostri lettori una « primizia » assai gustosa anche se servita alla chetichella; e siamo certi che i più attenti dei nostri lettori se ne saranno accorti.

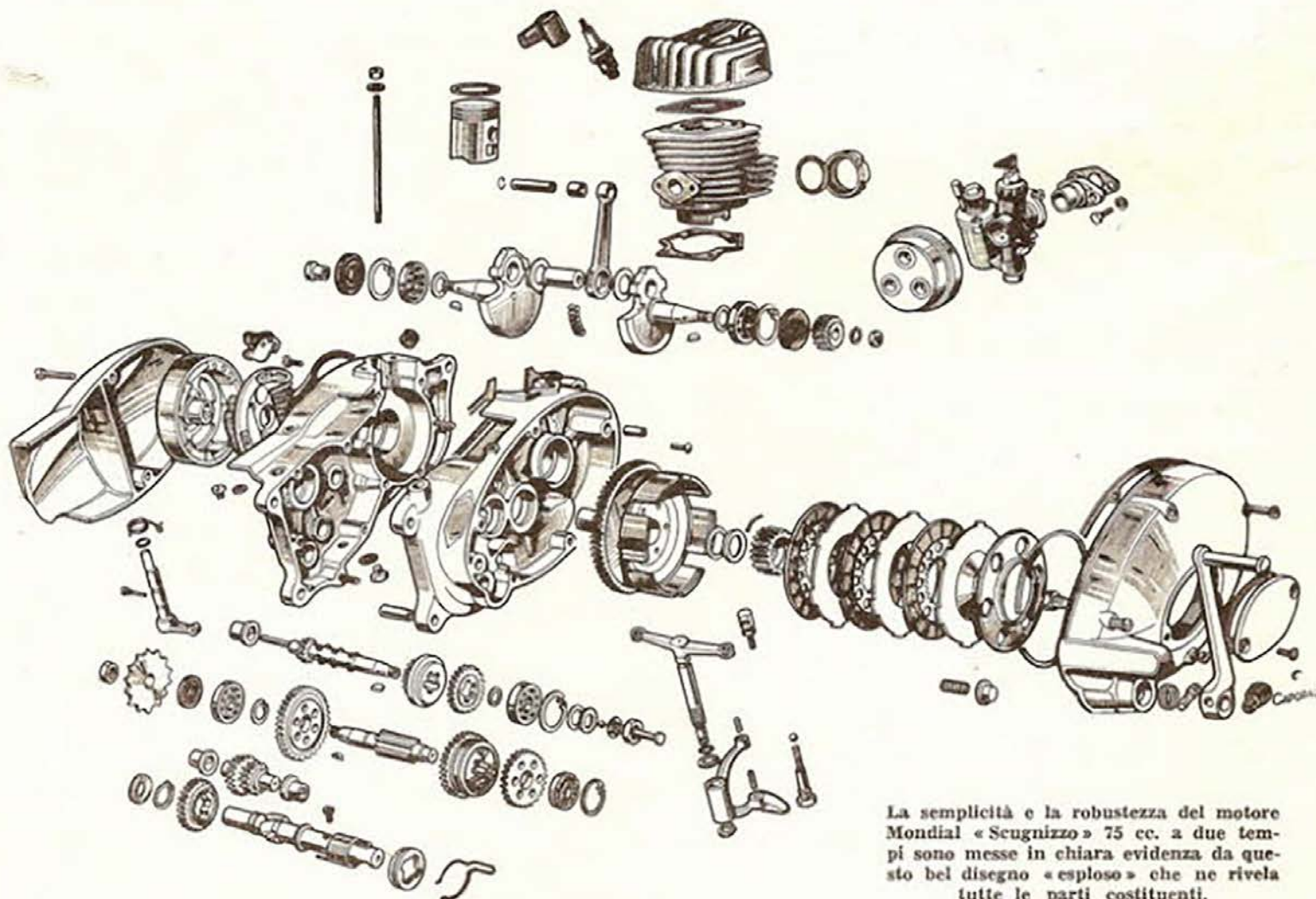
L'altra novità presentata dai Fratelli Boselli rientra nelle tradizioni « sportive » della Mondial; è la « Super Sprint » di 175 cc. a quattro tempi, distribuzione ad aste e bilancieri,

e le cui caratteristiche vedremo in appresso, essendo doveroso dare la precedenza alla « Scugnizzo » in quanto è destinata ad una vasta cerchia di utenti, a quella clientela cioè che aveva sempre guardato alla Mondial come a qualcosa di irraggiungibile per le loro tasche.

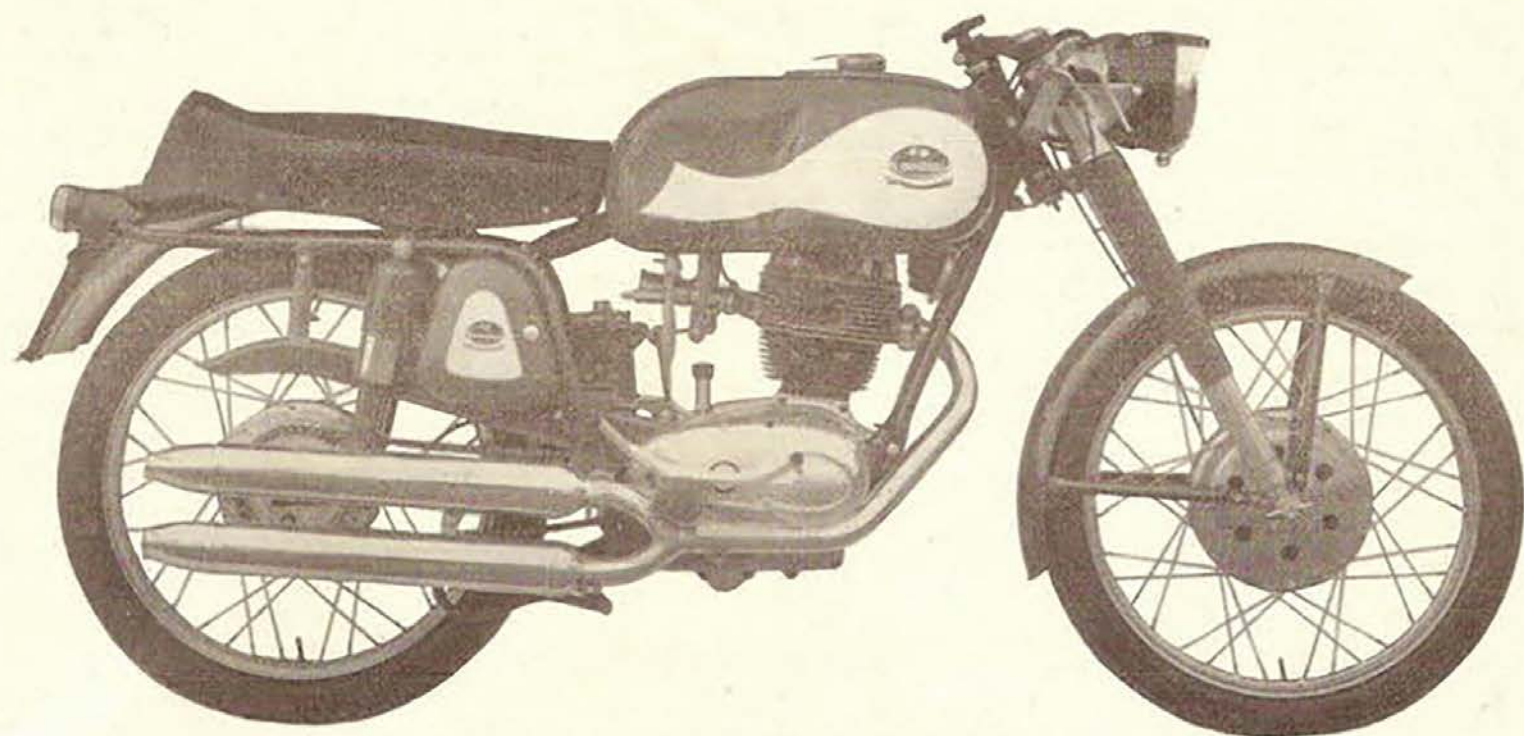
Motoleggera utilitaria, dunque, la nuova « Scugnizzo » due tempi; ma progettata con intelletto d'amore, semplificata nei suoi organi interni, ben dimensionati, con larghi margini di sicurezza; una macchina di linea aggraziata, ben finita, signorile nella presentazione, ma sempre di prezzo vantaggioso, e di ridotto costo di esercizio, sia per il modesto consumo, sia per la sicurezza funzionale e conseguente minor frequenza di revisioni e riparazioni.

Il bel disegno « esploso » che correde queste note ci dispensa da dilungarci nella descrizione del motore; ci limitiamo a dire che si tratta di un due tempi classico, con distribuzione ad incrocio di corrente, pistone a testa piatta; alesaggio e corsa 46,5x44 quindi un motore ultraquadro; col rapporto di compressione di 1:6,5 ed al regime di 5500 giri questo motore fornisce la potenza di 3,6; l'alimentazione è a miscela al 5%; carburatore Dell'Orto UA 16 BS con filtro d'aria; accensione a volano magnete 18 Watt con terza luce. Il cambio è in blocco, a tre velocità comandate mediante manopola girevole; avviamento a pedale con corsa in avanti anziché all'indietro, il che rende più agevole la messa in moto anche stando in sella; frizione a dischi multipli, trasmissione primaria ad ingranaggi elicoidali. Il cilindro è in ghisa, la testa in lega leggera con alettatura ben dimensionata; la candela è posta al centro della testa e risulta ben raffreddata dal vento di corsa. Il blocco motore cambio è ben dimensionato, di impeccabile architettura e ridotto spazio d'ingombro.

Questo ottimo motore ha superato un severissimo collaudo sul banco prova, girando a pieno regime per 150 ore consecutive, senza accusare sintomi di surriscaldamento,



La semplicità e la robustezza del motore Mondial « Scugnizzo » 75 cc. a due tempi sono messe in chiara evidenza da questo bel disegno « esploso » che ne rivela tutte le parti costituenti.



La nuova Mondial 175 cc. « Super Sprint » con cambio a cinque velocità.

stanchezza o irregolarità funzionali; la potenza misurata alla ruota è di qualcosa superiore ai CV 3,6 dichiarati dalla Casa, così come il regime massimo; saggio criterio, quello di dichiarare potenze inferiori alla realtà, anziché lusingare il cliente promettendogli prestazioni... ottimistiche.

Il telaio della « Scugnizzo » è in tubi, a culla doppia continua, forcella telescopica, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici; di appropriata dimensione (mm. 118) i freni a tamburo centrale, montati su cuscinetti a sfere; il serbatoio di linea ben proporzionata ha la capacità di dieci litri di miscela ed è provvisto di tappo ad apertura rapida; il manubrio è una via di mezzo fra la linea sportiva e quella turistica; è comodo, riposante e consente di assumere la posizione di guida un po' abbassata, grazie anche all'adozione della sella lunga, che ospita comodamente il passeggero. Ottimo il confort, sia per la studiata centratura del complesso, con baricentro alquanto basso, sia per l'appropriata sezione dei pneumatici, di $2\frac{1}{4} \times 19$ su entrambe le ruote. La velocità dichiarata, facilmente raggiungibile e duratura, è di Km/h. 85 circa; interessante il consumo contenuto nel modesto valore di un litro di miscela per 65 Km. circa; la curva di potenza e coppia del motore consente di ottenere accelerazioni brillanti, tenuto conto delle caratteristiche tutt'altro che spinte del motore, con un funzionamento dolce ed elastico che riduce al minimo la necessità di innestare rapporti bassi; ne consegue altresì una altissima capacità di tiro in salita, potendosi superare in prima velocità pendenze del 22%, praticamente introvabili sulle strade carrozzabili.

Per gli « sportivi », ecco invece la nuova Mondial « Super Sprint » di 175 cc. con motore a quattro tempi; in essa si ritrovano, notevolmente migliorate, le tipiche caratteristiche delle Mondial derivate dalle prodigiose macchine dieci volte campione del mondo. È un bellissimo monocilindrico leggermente inclinato in avanti, alesaggio e corsa 60×61 (rapporto quasi quadro), distribuzione ad aste e bilancieri con camme sullo stesso albero; il diagramma di distribuzione, abbastanza incrociato, è il seguente: 42° e 70° all'aspirazione, 68° e 38° allo scarico; le valvole sono inclinate a 45° , diametro valvola aspirazione mm. 31, scarico mm. 29; alzata valvole mm. 6,5; gioco a freddo 0,5 alla aspirazione, 0,10 allo scarico; anticipo max all'accensione 43° .

Con rapporto di compressione di 1:3 questo motore fornisce la rilevante potenza di CV 13,4 al regime di 7800 giri. Accensione a spinterogeno, con ruttore sul lato sinistro del carter, accessibile attraverso sportellino; lubrificazione con olio nella sottocoppa del carter (capacità Kg. 2); circolazione forzata con pompa ad ingranaggi di mandata e recupero

per gravità; carburatore da 22 mm., candela di grado termico 260; gli ingranaggi della distribuzione sono a dentatura elicoidale.

Il cambio, naturalmente in blocco, è a cinque rapporti, con trasmissione primaria a catena; frizione a dischi multipli; i rapporti di trasmissione fra pignone motore e pignone d'uscita del cambio sono i seguenti; in prima 7,414; in seconda 4,737; in terza 3,913; in quarta 3,252, in quinta 2,71; rapporti piuttosto avvicinati, e che consentono di sfruttare per il meglio la potenza fornita dal motore ai vari regimi di rotazione. Da notarsi che la frizione è a comandi interni al carter, di funzionamento molto dolce grazie al sistema di scorrimento dell'asta con filetto senza fine; un ingrassatore a pressione sul coperchio del carter consente di lubrificare il comando frizione, che può essere facilmente registrato

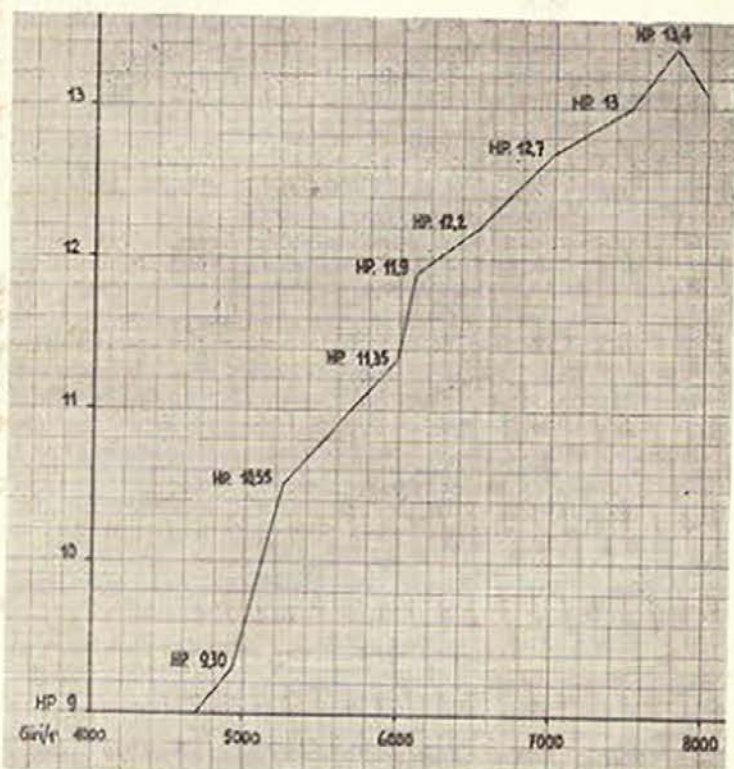


Diagramma di potenza del motore Mondial « Super Sprint ».

dall'esterno, mediante dispositivo ricavato in una nicchia sulla parete destra del carter stesso.

Il bilancere di comando del cambio con perno quasi coassiale alla pedana poggia piedi, è di forma razionale tale da assicurare la facile manovra. Pur essendo piuttosto spinto, il motore è molto silenzioso allo scarico, grazie all'adozione della marmitta sdoppiata.

Il telaio, in tubi, ha la struttura anteriore monotrave a culla aperta, integrata dal carter motore; le sospensioni sono teleidrauliche; freni a tamburo centrale, l'anteriore provvisto di fori di raffreddamento; diametro freni, ant. 180 mm. posteriore 160 mm. in omaggio alle caratteristiche sportive della macchina ed alla necessità di una energica frenatura sulla ruota anteriore; i pneumatici sono di 2,50×19 sulla ruota anteriore, e 2,75×19 sulla posteriore; il serbatoio, con incavature per le ginocchia del pilota, ha la

capacità di 14 litri ed è ben disegnato, concorrendo alla elegante linea della macchina, rifinita con raffinata accuratezza in ogni dettaglio.

La velocità dichiarata dalla Casa è di Km/h. 130, con un consumo di 3 litri per 100 Km.; per quel che riguarda la velocità, deve precisare che anche qui i Fratelli Boselli sono stati al di sotto del vero, perchè nelle prove su strada si sono raggiunti valori notevolmente più alti senza con questo sovraccaricare il motore; una macchina, questa *Mondial 175 « Super Sprint »* che mantiene di più di quel che promette, la qual cosa può dirsi con tutta coscienza anche per la sua più modesta, ma provvidenziale consorella « Scugnizzo » nonchè di tutti gli altri modelli *Mondial*, già presentati recentemente e che sono stati oggetto di notevoli perfezionamenti costruttivi, funzionali ed estetici.

ARTURO COEREZZA

