

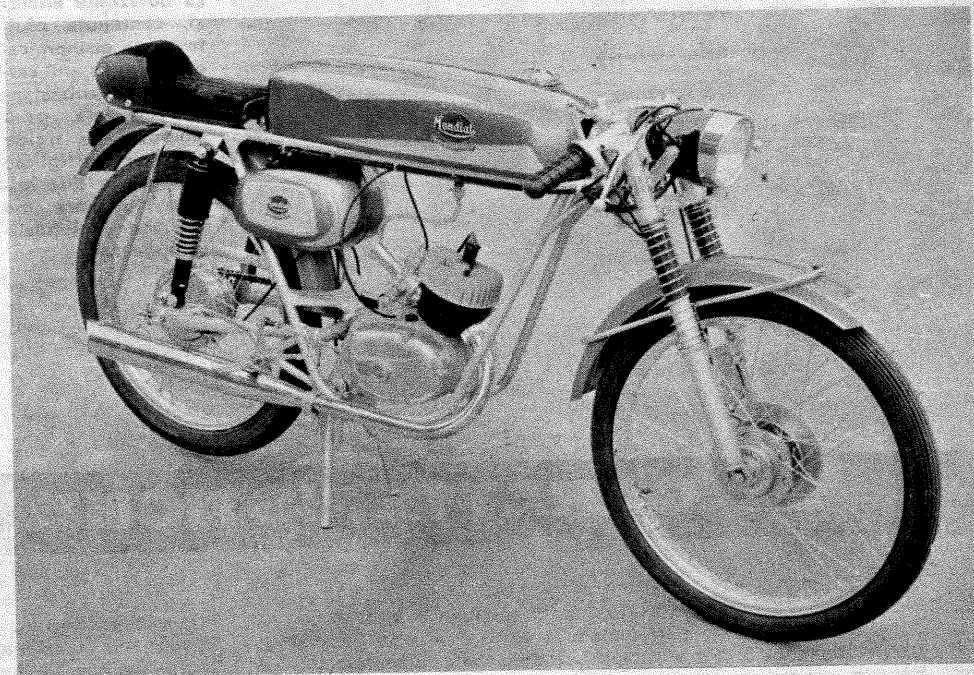
# Mondial «Record» 50

## IMPRESSIONI DI GUIDA

**L**a Mondial è stata una delle prime a costruire ciclomotori sportivi di linea e prestazioni tali da distinguersi nettamente tra la pur vasta produzione nazionale di modelli di 50 cc., meritandosi così larga ed immediata simpatia da parte dei giovani appassionati. Basta riandare alle prove su strada delle varie Mondial «Sport» e «Cross» effettuate nel '63, '64 e '65 per avere la miglior prova di quanto affermato.

Forte di questa lunga esperienza nel campo dei «cinquanta» sportivi, allo scorso Motosalone di Milano la Mondial ha presentato il «Record», un bellissimo modello di linea particolarmente slanciata ed aggressiva, col freno a disco anteriore, che ha veramente fatto furori e di cui sono state attese con impazienza le prime consegne, iniziate in questi giorni.

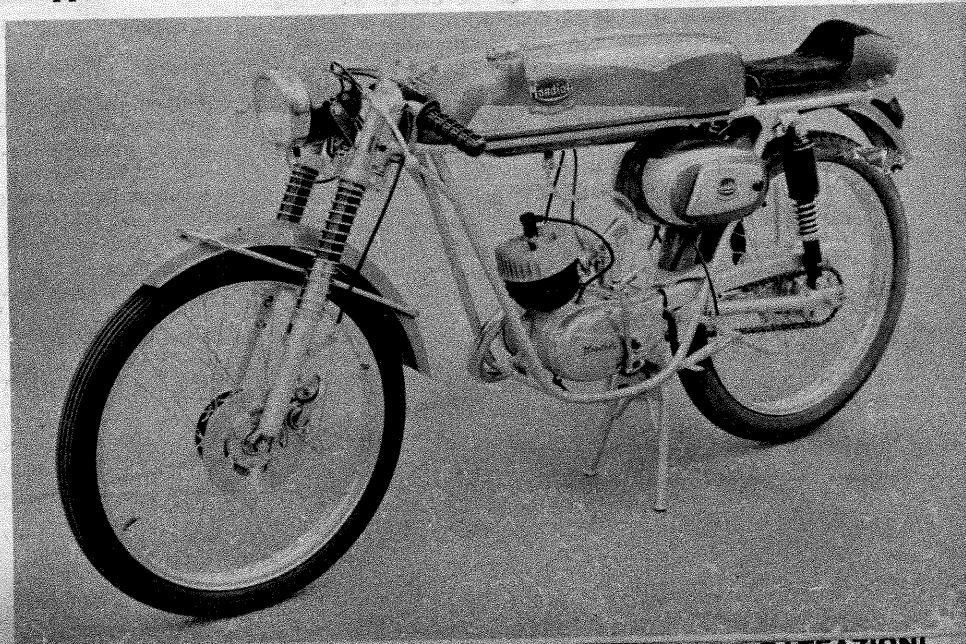
Verniciato in argento e blu metallizzato (riuscito accoppiamento cromatico), il «Record» si distingue in particolare modo per il serbatoio molto lungo ed affusolato, il sellino a coda tronca, il telaio a doppia culla continua come quello di certe macchine da Gran Premio, le pedane metalliche spostate all'indietro, il tubo di scarico a tromboncino, i parafanghi a spigoli ed il freno anteriore a disco (che esteticamente non è certo una bellezza ma in compenso è molto di moda e soprattutto efficiente); nitida e piacevole anche l'architettura del motore che dà anche l'impressione di potenza e funzionalità soprattutto per l'estesa alettatura della testa ed il grosso carburatore inclinato. Il «Record» è poi dotato di tutti gli altri elemen-

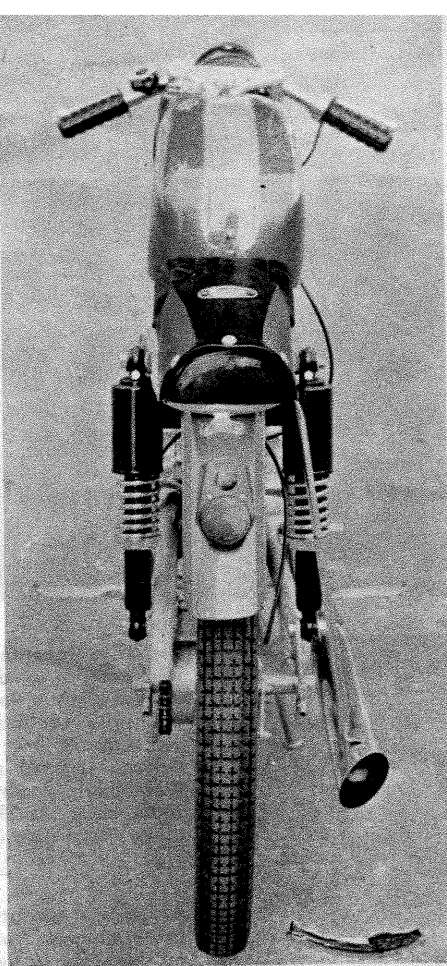
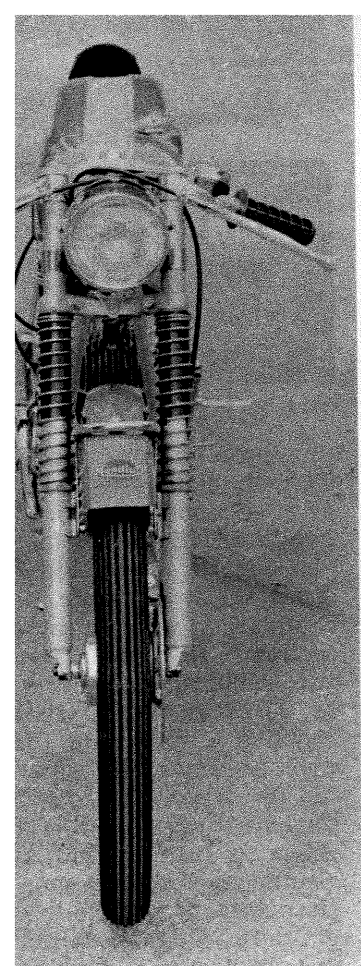


Il Mondial «Record» 50 due tempi quattromarce si distingue per la linea particolarmente slanciata ed il freno anteriore a disco.

ti ormai indispensabili in un ciclomotore sportivo italiano e cioè manubrio in due pezzi, sospensioni a molle scoperte, cerchi in lega leggera, pneumatico anteriore rigato e posteriore scolpito con sezione leggermente maggiore, tappo del serbatoio ad apertura rapida, ecc. In sostanza, una macchinetta veramente appetitosa.

Come si nota dalle foto, nel loro complesso i vari comandi sono sistemati abbastanza bene; qualche riserva come al solito per il pedale del cambio che essendo a bilancere — come preferito del resto dalla maggioranza degli utenti italiani — costringe a spostare il piede dalla pedana per poterlo azionare. Inconveniente questo ulteriormente ac-





ad una sistemazione molto arretrata con relativa forte inclinazione del busto e le gambe in assetto non troppo naturale malgrado le pedane spostate all'indietro. A nostro giudizio sarebbe inoltre opportuno accentuare la svasatura posteriore del serbatoio onde le gambe possano trovarvi migliore accoglienza. Tutto sommato comunque la posizione di guida è di quelle che piacciono pazzamente ai giovani appassionati e quindi contenti loro contenti tutti.

Come sospensioni abbiamo la solita forcella meccanica e quindi un po' rigida; gli ammortizzatori posteriori sono invece teleidraulici, a funzionamento abbastanza progressivo tanto in compressione come in estensione: favoriscono quindi la tenuta di strada — già assicurata in notevole misura dal buon telaio e dalla gomma posteriore da 2.25 — e non martirizzano troppo l'utente.

La sella è trapuntata per il lungo (come quelle di certe macchine da corsa) ed è rivestita di materiale antisdrucchiolevo: per essere quella di un «cinquanta» sportivo made in Italy è abbastanza accogliente.

Una delle qualità più positive di questo «Record» la troviamo indubbiamente nelle vivacissime prestazioni del motore che «piglia i giri» con sorprendente rapidità e consente accelerazioni veramente notevoli per un «50» oltre ad offrire

el caso del «Record» dalle di guida, che come ve-  
avanti risulta molto spodi-  
dietro e leggermente for-  
non è possibile muovere  
te il piede e la gamba de-  
fettuare le cambiate.

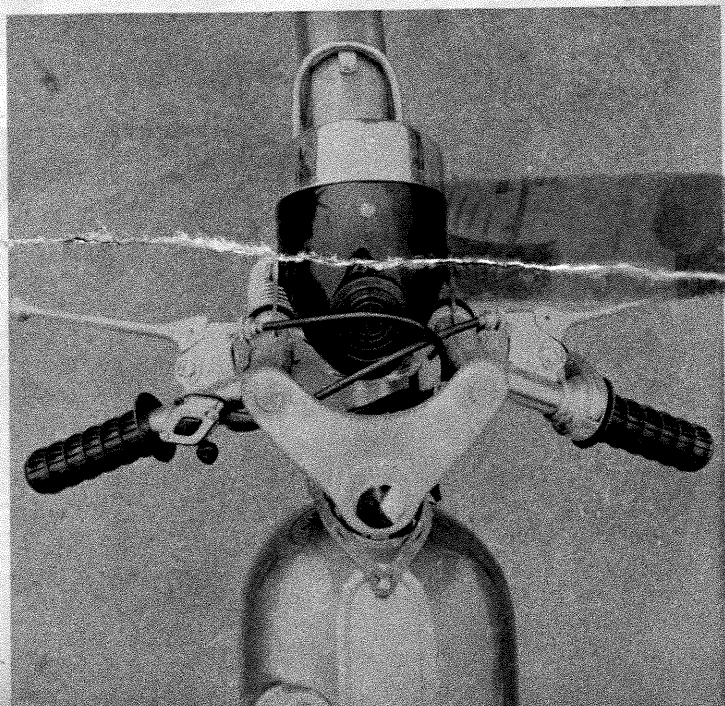
dire come al solito per  
uarda i comandi seconda-  
toio ha soltanto un rubi-  
posizioni, facilmente rag-  
sotto il pozzetto centrale  
che nelle foto; si riesce  
sumare il carburante sino  
goccia perchè è impossi-  
parte rimanga «intrap-  
qualche angolo morto del  
stesso. A portata di mano  
parzializzatore d'aria e il

pulsante per il cicchetto sul lato  
sinistro. Nessuna difficoltà, infine,  
per sollevare la macchina sul caval-  
letto.

La posizione di guida è condizio-  
nata soprattutto dalla notevole lun-  
ghezza del serbatoio, che costringe

**Visto di fronte e da  
tergo, il Mondial  
«Record» pone in  
evidenza le sospen-  
sioni a molle sco-  
perte, i parafanghi  
a spigoli, la sella a  
codino tronco-obli-  
quo, le pedane me-  
talliche e il silen-  
ziatore a trombon-  
cino con terminale  
cosiddetto a «fet-  
ta di salame».**

il manubrio: le leve sono in lega leggera con sfere di  
pur non essendo arcuate si raggiungono e si impu-  
acilità dato che son poste a giusta distanza dalle ma-  
esentano un adeguato spessore sul bordo nella zona  
del bordo nella zona di presa. Comodi da azionare i  
i cavi del freno anteriore e della frizione, che dispon-  
altri due registri all'estremità opposta. La manopola  
l'apertura rapida e allentando la presa si chiude auto-  
con un bello scatto, come sulle macchine da corsa.  
Il manubrio, la scatoletta col bottone di massa, il claxon  
e, raggiungibile con discreta facilità. Sul fanale, la spia  
impianto di illuminazione, e l'alloggiamento per il con-



## IMPRESSIONI DI GUIDA

una velocità massima superiore ai 90 kmh. S'intende che ci riferiamo alla versione «Export» e non a quella «Codice» che tocca i 40 kmh con doti di accelerazioni corrispondenti a questo limite.

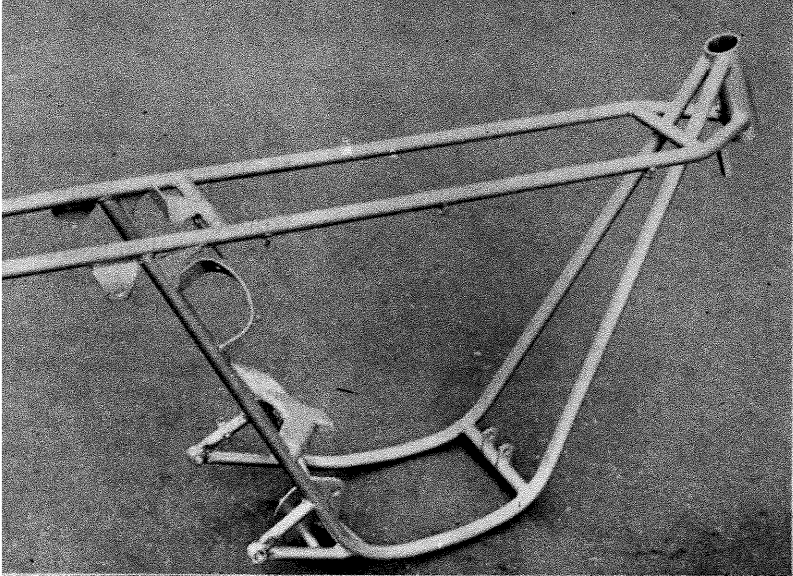
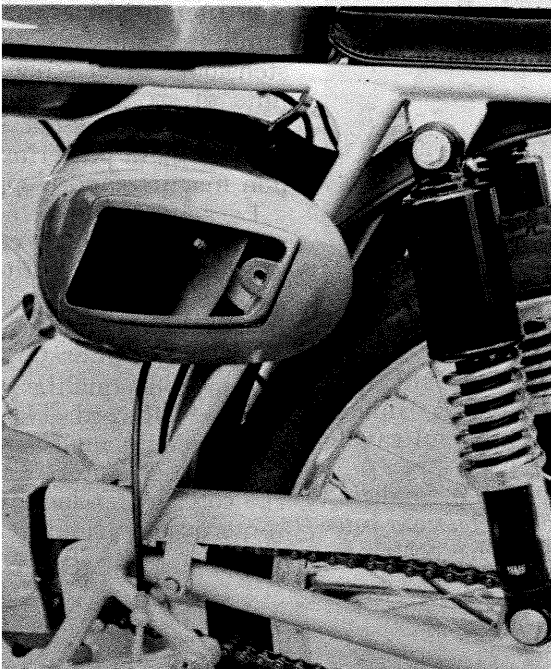
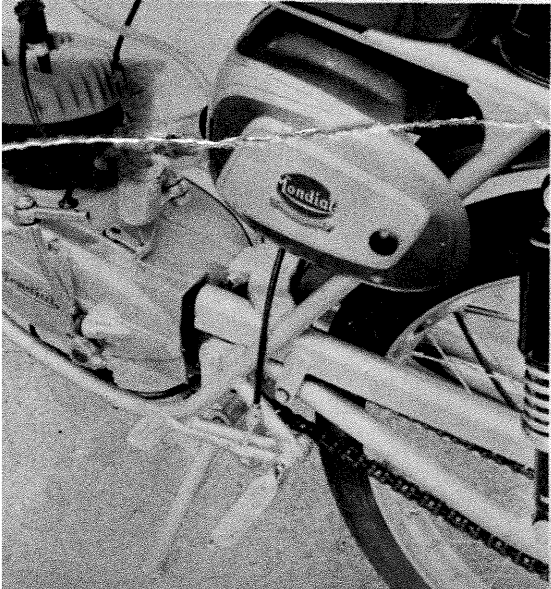
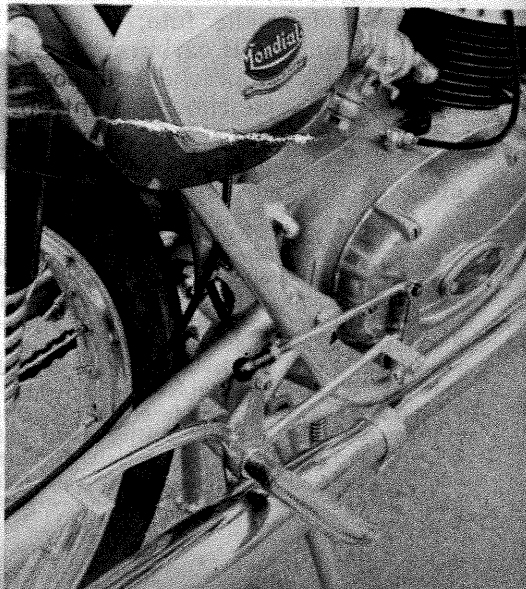
Malgrado il carburatore piuttosto inclinato, la candela fredda, l'elevato rapporto di compressione e tutte le altre caratteristiche molto sportive del motore, l'avviamento non presenta particolari difficoltà né da freddo né da caldo; dopo qualche comprensibile segno di pigrizia ai bassi regimi, il passaggio risulta poi limpido, con l'entusiasmante progressione che abbiamo già detto. Qualche vibrazione, qualche traflaggio e qualche rifiuto dal carburatore non son certo cose che impensieriranno gli utenti del «Record», che invece gradiranno molto il rumore di scarico, solo leggermente soffocato. Come miscela il motore si accontenta di quella al 5% senza

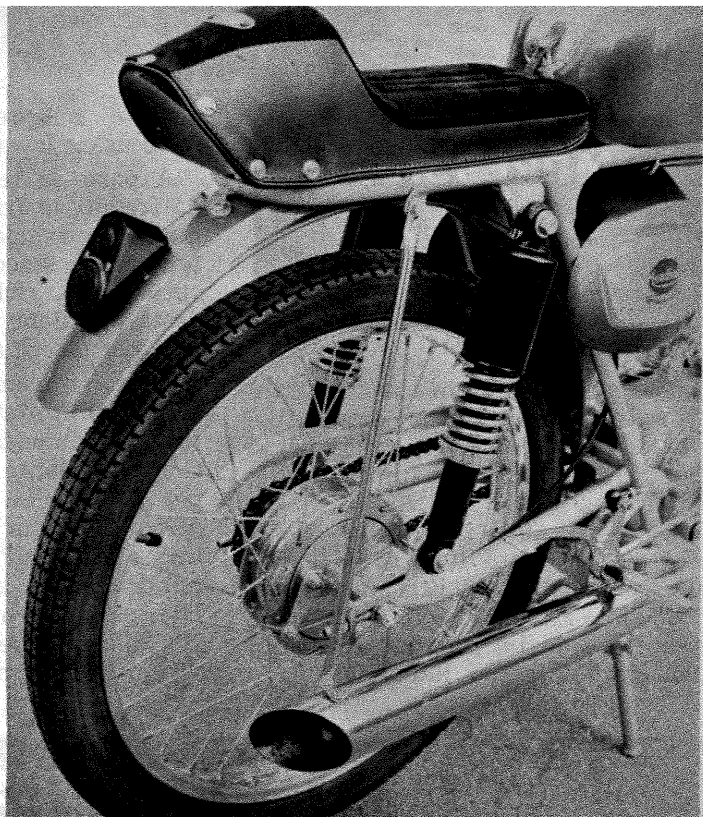
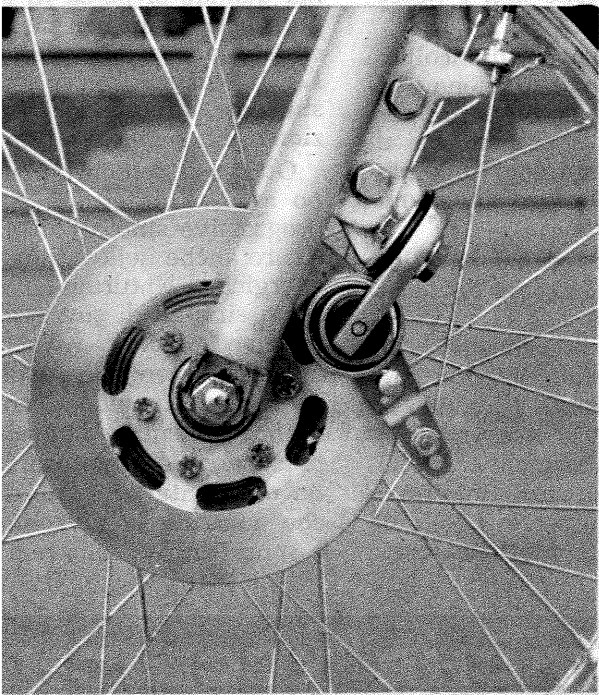
Il pedale del cambio è a bilancere e bisogna perciò spostare il piede sulla pedana per poterlo azionare. Notare la levetta di rinvio registrabile e il tappo svitabile a mano per l'immissione d'olio nel carter.

**Sopra:** la linearità e la funzionalità del del telaio a doppia culla continua, coi supporti per le pedane spostati all'indietro, proprio come sulle macchine da competizione.

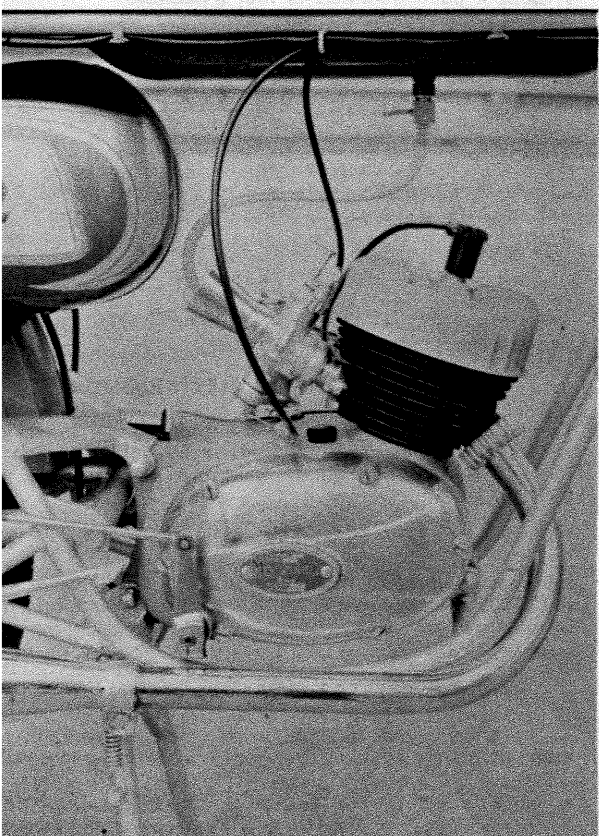
**A fianco:** il bauletto presenta una buona capacità, soprattutto per una «cinquanta» sportiva, e si chiude mediante un coperchietto senza cerniera fissa con pomello a vite. Quanto prima questo bauletto verrà sostituito con un altro simile ma fatto in modo da non lasciare alcun vuoto fra la sommità ed i tubi superiori del telaio.

**Ottima** la posizione del pedale del freno posteriore, che consente rapidità e facilità di manovra. La pedivella d'avviamento pieghevole si aziona agevolmente in avanti sia stando in sella come a fianco della macchina. Per non causare rumorosità negli sbattimenti appoggia su un tampone di gomma.





**Mondial « Record » è attualmente l'unico « cinquanta » sportivo col freno a disco anteriore. Tutto il meccanismo si trova, risulta abbastanza protetto dallo stelo della forcella a parte le sue ridotte dimensioni. A destra: il freno posteriore è a rale, in lega leggera, comandato anch'esso mediante cavo flessibile. Gli ammortizzatori sono teleidraulici.**



**ore cambio, anch'esso di linea nitida e funzionale. Notare l'abbondante alettatura della testa, l'inclinazione del carburatore del cilindro interrotta attorno alla zona dello scarico. Si vede anche il pozzetto centrale del serbatoio, che consente l'uso ribinetto.**

## PRESSIONI DI GUIDA

nsofferenza anche tiran-  
e quindi a parte tutti i  
nzionali ed economici si  
na minor fumosità allo

sumo il modello «Codi-  
a fare 100 km ed anche  
paio di litri mentre col  
xport» si va da un mas-  
d un minimo di 3 litri/  
algrado il notevole rap-

porto di compressione non è neces-  
sario usare la «super».

A parte la tendenza ad incollare  
da freddo, la frizione funziona otti-  
mamente; regolare nell'innesto, per-  
fetta nello stacco, senza sintomi di  
slittamento, richiede solo una mo-  
desta pressione alla leva sul manu-  
brio per essere azionata.

Anche il cambio funziona bene.  
Piuttosto limitata la corsa del selet-  
tore per innestare i vari rapporti.  
Contrariamente alle consuetudini,  
per mettere la prima bisogna pre-  
mere la leva in avanti. Passando da  
una marcia all'altra, nessun sinto-  
mo di resistenza anormale o di sfol-  
late, nessuna rumorosità. Solo qual-  
che difficoltà per trovare il folle da  
fermo. La prima è piuttosto corta

ma quando si passa in seconda do-  
po averla tirata ben bene non si ac-  
cusa una sensibile perdita di giri.  
Le altre marce invece sono meno di-  
stanziante, favorendo così l'accelera-  
zione.

Ottimo il comportamento del fre-  
no a disco anteriore, poderoso ma  
progressivo sino all'ultimo e quindi  
sicuro anche nelle «inchiodate» più  
energiche. Naturalmente non pre-  
senta sintomi di surriscaldamento e  
relativo «fading». Anche il freno  
a tamburo centrale posteriore in le-  
ga leggera funziona bene e si può  
quindi affermare che alle brillanti  
prestazioni del motore fa riscontro  
un eccellente apparato di frenatura  
che aumenta la vivacità, il piacere  
e soprattutto la sicurezza di guida.

# LE CARATTERISTICHE TECNICHE

## MOTORE

Indirizzo inclinato a 2 tempi con distribuzione a 3 serie  
e pistone piatto.

Cilindro e corsa 38,6 x 42 = 49 cc.

Compressione 6,9 : 1.

CV 1,3 a 4.200 giri.

## ACCENSIONE

Magnete-alternatore 6V 18W alla sinistra dell'albero  
anticipo fisso 31°, distanza tra i contatti mm. 0,4, cand-  
olo termico 240 scala Bosch, distanza tra gli elettro-  
di 0,5.

## LUBRIFICAZIONE

Miscela 5% (6% nei primi 1.000 Km. di rodaggio).

## ALIMENTAZIONE

Miscela 5%, capacità serbatoio l. 10 di cui l. 1 di riserva.

## CARBURATORE

Modello T 4 9 S 1, diametro diffusore mm. 9, getto max 59.

## CAMBIO

Cambio a quattro rapporti, comandato a pedale sul lato  
destra. Rapporti 3,33 in prima, 1,93 in seconda, 1,44 in terza e  
quarta.

## FRIZIONE

5 rapporti in bagno d'olio.

## TRASMISSIONI

Prima ed ingranaggi elicoidali, rapporto 4,615 (denti 13/60)  
seconda a catena 1/2 x 3/16, rapporto 2,30 (pignone usci-  
o da 12 denti, corona posteriore da 30 denti) rap-  
porti di trasmissione 35,33 in prima, 20,47 in seconda,  
terza e 12,73 in quarta.

## TELAIO

A doppia culla continua in tubi d'acciaio.

## SOSPENSIONI

Forcella anteriore telescopica, forcella posteriore oscillante  
con ammortizzatori telescopici idraulici.

## RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi in alluminio da 18 x 1,35 con pneumatici 2,00 x 18  
ant. e 2,1/4 x 18 post., pressioni di gonfiaggio 1,5 ant. e  
2 post.

## FRENI

Anteriore a disco diametro 160 mm; posteriore a tamburo  
centrale in alluminio 105 x 20 mm.

## IMPIANTO ELETTRICO

Alimentato dal volano magnete alternatore da 6V 18W, fanale  
anteriore con lampada a bulbo da 6V 15W e lampada a si-  
luro da 6V 15W, fanalino posteriore con lampada a siluro  
6V 15W.

## DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m. 1,740, Interasse m. 1,150, larghezza manubrio  
m. 0,600, altezza massima m. 0,950, altezza manubrio m. 0,840,  
altezza pedane m. 0,260, altezza minima da terra m. 0,200,  
peso kg. 46.

## PRESTAZIONI (norme CUNA)

Velocità: in prima 15 kmh, in seconda 25 kmh, in terza 35  
kmh, in quarta 40 kmh, pendenza massima superabile 20%,  
consumo l. 1,3 ogni 100 km.

Il modello EXPORT presenta le stesse caratteristiche con  
queste varianti: potenza CV 5 a 8.000 giri compressione 9 : 1;  
carburatore Dell'Orto UA 18 BS, getto Massimo 75, consumo  
l. 3 per 100 km. velocità max oltre 90 kmh.