07/1963

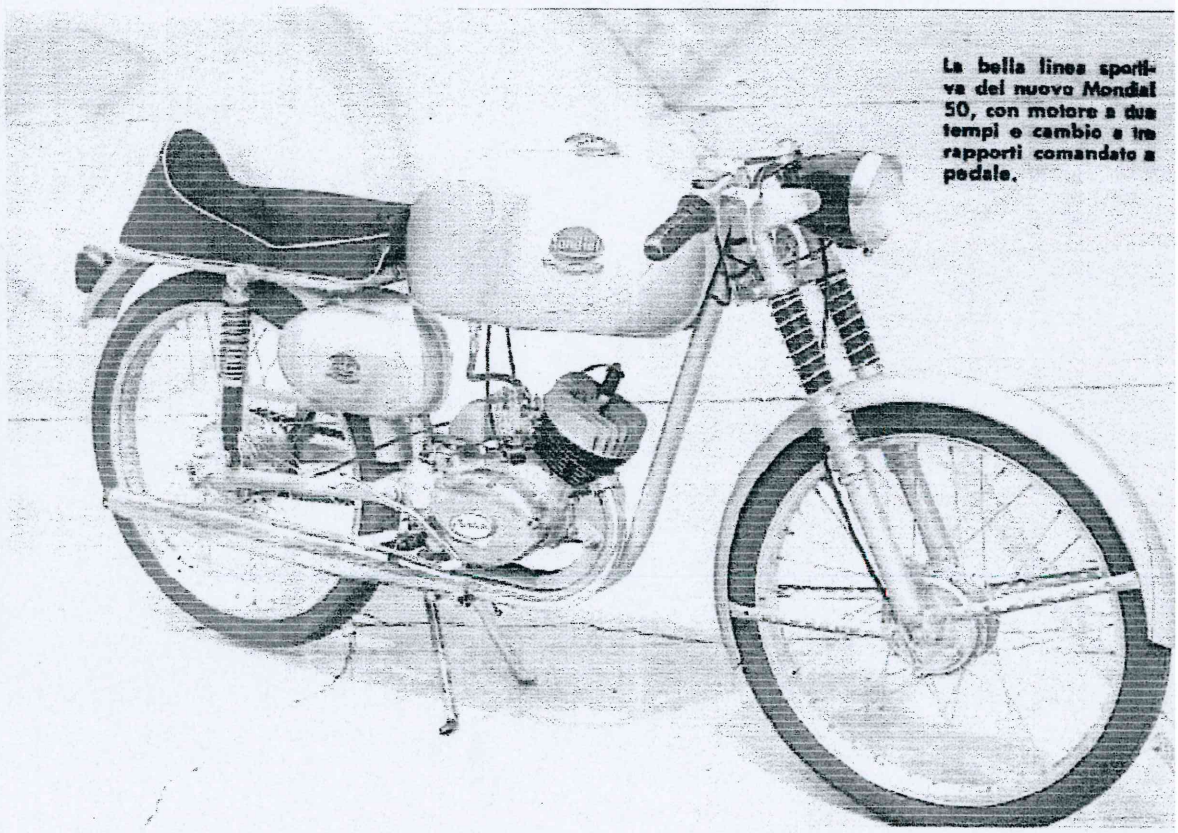
# Prove su strada 2

## MONDIAL "Sport" 50

### PRESENTAZIONE

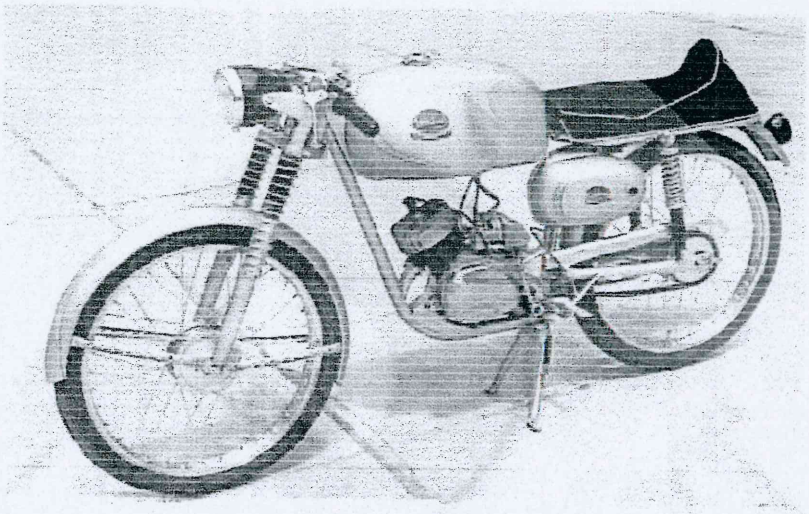
La Mondial è certamente una delle più sportive marche nazionali. Fondata poco prima della guerra dai fratelli Boselli (quando essi militavano con successo nel settore agonistico), al termine delle ostilità essa fu una delle prima a riprendere l'attività industriale, debuttando contemporaneamente e clamorosamente nello sport con una bella 125 bialbero, la prima macchina con tale tipo di motore apparsa sui campi di gara italiani e stranieri. Le affermazioni colte dalla Mondial 125 furono numerose: ma non contenta di cimentarsi in questa classe, la Mondial si impegnò anche nelle 175 e nelle 250, ripetendo i successi ottenuti nella minor cilindrata. Insomma: al termine di una lunga «campagna» agonistica, nel 1957 (quando la Casa milanese decise di... concedersi un po' di respiro, assieme a due altre celebri marche italiane) essa aveva conquistato ben dieci titoli mondiali, senza contare quelli nazionali, ed altre importantissime vittorie, tra cui quelle nelle gare di gran fondo. Aveva inoltre «lanciato» campioni del calibro di Ubbiali e Provini. Ora, la passione sportiva dei fratelli Boselli, e particolarmente di Giuseppe.

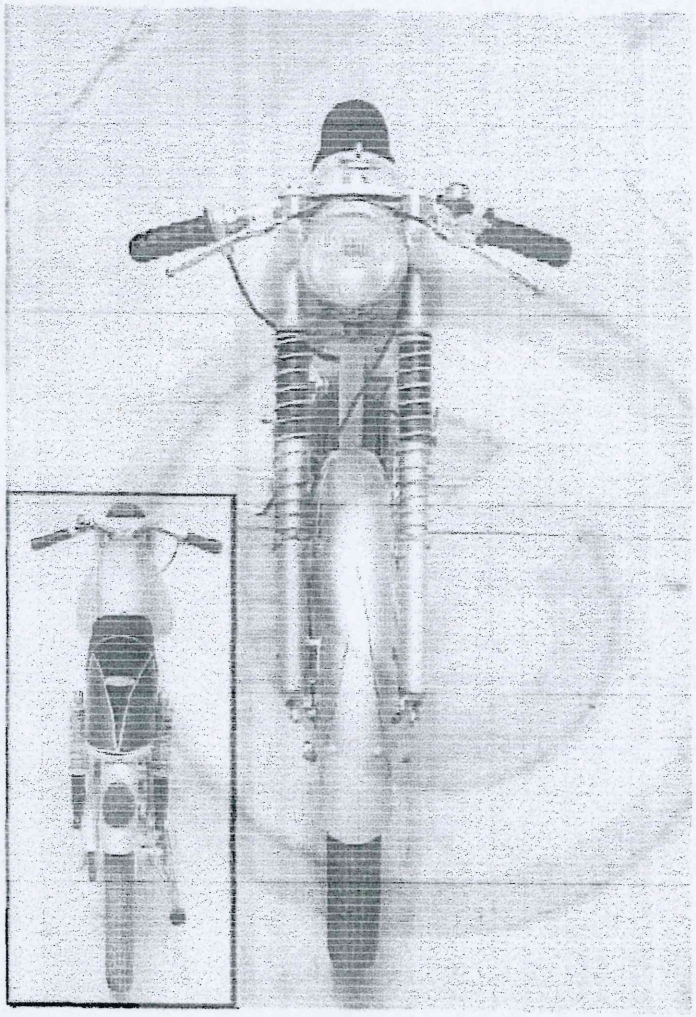
Prova effettuata sulla distanza di 280 km. in città e strade aperte di varia conformazione planimetrica e altimetrica, impiegando tutta la Cities Service «Citimix» al 5%.



La bella linea sportiva del nuovo Mondial 50, con motore a due tempi e cambio a tre rapporti comandato a pedale.

**ha ripreso il sopravvento su altre considerazioni: e così si è ripreso a correre, sia pure su basi assai più limitate di quelle del '57, rispolverando le gloriose bialbero di Provini e soci. E nuovamente i successi non son mancati: correndo soltanto in Italia con una 125 bialbero, Francesco Villa ha infatti vinto il campionato senior del '61, del '62 e sta facendo altrettanto con quello di quest'anno. La produzione di una Casa come la Mondial non può quindi avere che uno spiccato indirizzo sportivo. E così anche la sua più recente creazione, quel « 50 » presentato ai primi di quest'anno, fa gola a tutti i nostri giovani appassionati non solo per la sua linea tipicamente « filante » ma anche per alcune pregevoli soluzioni tecniche, quale il comando del cambio a pedale, applicato per la prima volta in serie ad un veicolo nazionale di questa cilindrata.**





**La macchina vista di fronte e da tergo: si notano in particolare le molle scoperte della forcella e degli ammortizzatori, il parafango anteriore « aerodinamico » e le profonde svasature nel serbatoio.**

## ESTETICA E FINITURA

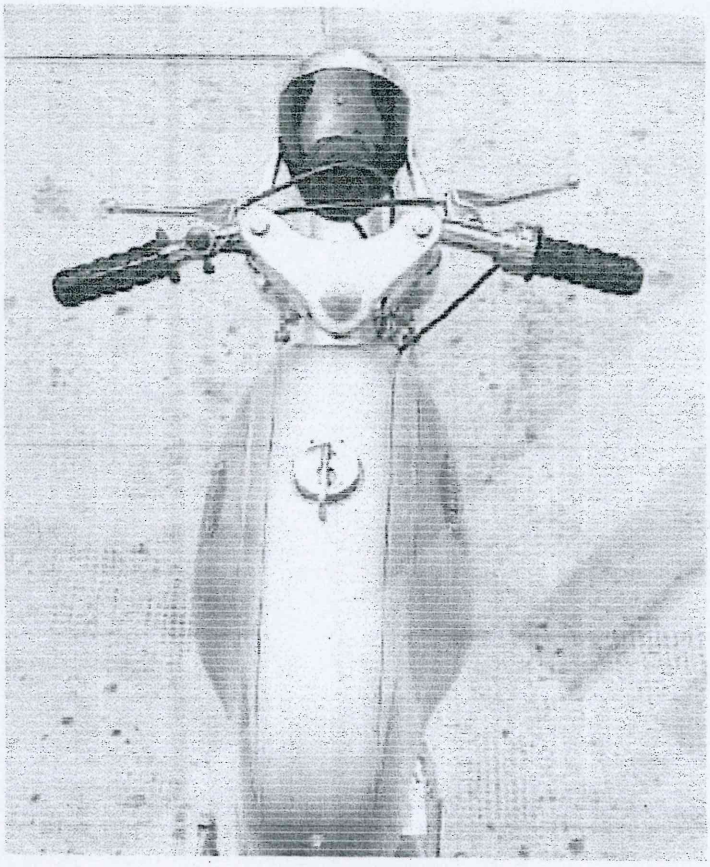
Il Mondial è il più « sportivo » 50 tra i pur numerosi modelli sportivi costruiti oggigiorno in Italia. Basta pensare alle molle scoperte della forcella e degli ammortizzatori, al parafango « aerodinamico », ai cerchi in lega leggera, alle leve della frizione e del freno anteriore con sfere di sicurezza, al voluminoso serbatoio con profonde incassature per le ginocchia, alla sella con rivestimento in pelle scamosciata e con codino rastremato, al comando del cambio a pedale, alle pedane metalliche, ecc.

Tutti elementi, questi, che non sono puramente estetici ma presentano anche una maggior funzionalità. In poche parole, la linea è molto seducente; è quella di una piccola moto sportiva che ha ben poco in comune coi ciclomotori imesi nella loro più classica espressione. La verniciatura è in azzurro metalizzato, col telaio in argento e freg: dello stesso colore sul serbatoio, sul parafango anteriore e sulla cassetta porta-attrezzi.
Considerevole il grado di finitura.

## DISPOSIZIONE E FUNZIONALITA' COMANDI

Sul manubrio in due pezzi notiamo subito le manopole in plastica tipo inglese che assicurano una buona presa e le leve con terminale a sfera. I due segmenti del manubrio sono naturalmente ad angolo variabile, con possibilità di restringerlo in modo notevole (come piace ai nostri giovani centauri) inquantochè il serbatoio è molto affusolato e quindi non si viene subito ad urtare contro le fiancate quando si porta lo sterzo a fondo corsa. Il serbatoio stesso è provvisto di un solo rubinetto, sul lato destro, e quindi in caso di necessità non si riesce ad utilizzare il carburante che si deposita tra il tunnel centrale e la fiancata sinistra. In compenso la « riserva » consente di fare abbastanza strada. Il pulsante del carburatore è sul lato sinistro, facilmente raggiungibile.

Come si vede dalle foto di pagina 34, sia per manovrare il pedale del cambio come per quello del freno posteriore bisogna spostare i piedi dalle pedane e questo impedisce di controllare perfettamente la macchina, in special modo nelle « staccate »: a nostro avviso sarebbe quindi desiderabile che il pedale del freno fosse sistemato nella posizione classica, anche se questo dettaglio potrebbe risultare un po-



**SOPRA**: I comandi sul manubrio: la scatoletta col commutatore, il pulsante del claxon ed il bottone di massa si trovano a sinistra, come sulle moto, e le leve, provviste delle sfere di sicurezza come quelle delle macchine da corsa, sono diritte ma si impugnano con facilità, essendo poco distanti dalle manopole. **SOTTO**: Il Mondial è il primo « 50 » italiano ad essere provvisto in serie del comando del cambio a pedale, assai più razionale di quello a manopola, specialmente per un modello sportivo. Come risulta dalle foto, la corsa per l'innesto dei vari rapporti, dalla prima (a sinistra) alla terza (a destra) è piuttosto limitata e la manovra richiede solo un piccolo spostamento del piede dalla pedana.

chettino più complicato del solito da risolvere data la vicinanza della pedivella d'avviamento. La quale pedivella si aziona verso l'avanti, stando in sella, è pieghevole e poggia contro un tampone di gomma. E' caratterizzata da un braccio di leva piuttosto limitato (adeguato comunque alle proporzioni del motore e della macchina) ed inoltre presenta una forte demoltiplicazione interna, quindi risulta un po' dura da premere, pur avendo il pregio di far compiere parecchi giri al motore con una sola « pedalata » facilitandone quindi l'accensione.

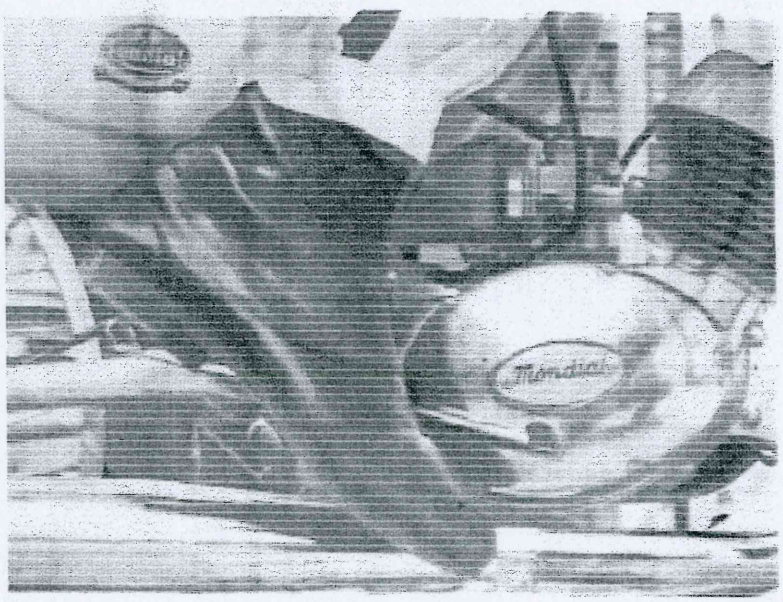
Lo scompartimento per gli attrezzi, sul lato sinistro della scatola in lamiera (dal lato opposto la scatola stessa ha funzione puramente estetica) presenta una capienza piuttosto limitata. Viene chiuso con un coperchietto senza cerniera fissa e da un pomello a vite.

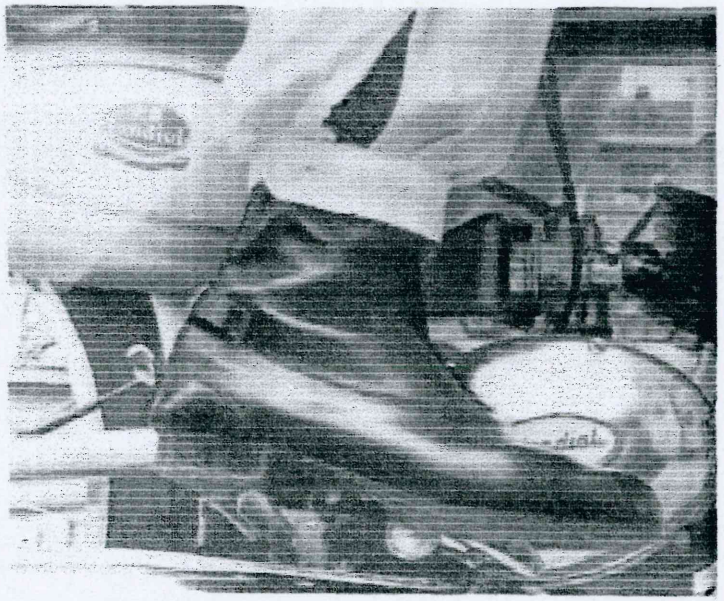
## POSIZIONE DI GUIDA E COMFORT

La posizione di guida piuttosto abbassata, con le braccia tese, e le ginocchia bene incassate nelle svasature del serbatoio, non impone piegamenti eccessivamente forzati ai polsi, alle ginocchia ed alle articolazioni dei piedi. La sella in pelle scamosciata (e quindi antisdrucciolevole) è generosamente proporzionata e molleggiata, soprattutto in relazione agli standards ciclomotoristici nazionali. Le sospensioni, invece, sono un tantino rigide.

## FRIZIONE E CAMBIO

La frizione non denuncia alcuna pecca, anche nelle peggiori condizioni d'esercizio. Il cambio « lavora » bene, senza grattare o manifestare altre preoccupanti reazioni: come abbiam già rilevato, la corsa del selettore è lodevolmente ridotta e l'innesto delle marce non presenta resistenze particolari. Un po' difficile la ricerca del folle da fermo. I rapporti interni sono proporzionati come vuole attualmente la scuola italiana, specialmente per le macchine di piccola cilindrata, e cioè con la prima piuttosto « corta »: le altre due marce sono invece equamente distanziate tra di loro.





## Prove su strada 2

### ACCELERAZIONE E VELOCITA' MASSIMA

Il motorino del Mondial « Sport » 50 gira molto volontieri, ıa non è detto che per cavarne la miglior accelerazione sia ecessario spingerlo ai massimi regimi: infatti esso è provvisto ı una buona elasticità. Comunque, con una macchinetta del enere, c'è senz'altro più soddisfazione a non lesinare con apertura della manopola del gas. L'accelerazione risulta uindi assai vivace anche in presa diretta. La velocità massima si aggira sui 40 kmh regolamentari.

### FRENATURA

Buona: tra l'altro i due freni a tamburo centrale sono anche ıfficientemente impermeabili e non provocano alcuna reaone anormale ad esempio sullo sterzo quando sono chiamati ı causa con una certa energia per rimediare a qualche situaone d'emergenza.

### STABILITA' E MANEGGEVOLEZZA

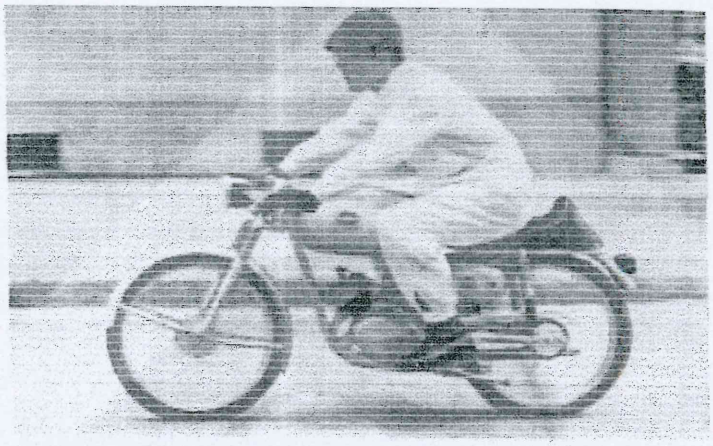
La struttura della macchina, tipicamente motociclistica, e ı stessa posizione di guida invitano ad un uso brillante che à certo molte soddisfazioni ai giovani appassionati. Ottimo ı sterzo e sempre rassicurante la stabilità: così, ripetiamo, si uò piegare notevolmente, senza tema che le pedane o altre arti tocchino a terra. La maneggevolezza è poi la stessa di na bicicletta, dato anche l'ampio raggio di sterzata.

### CONSUMO

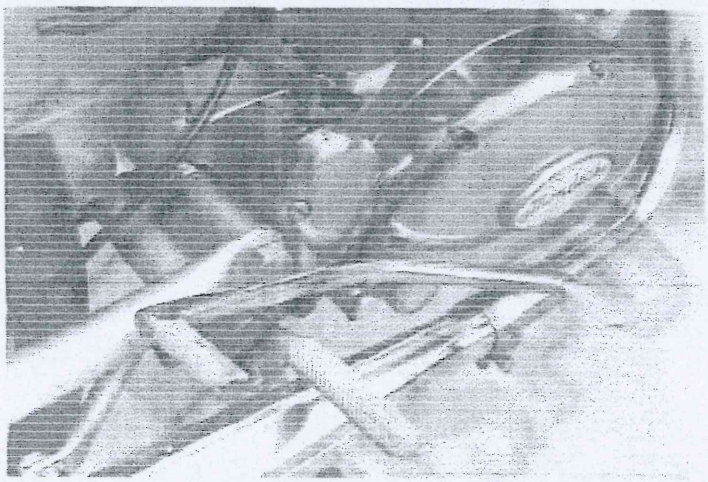
Con un uso piuttosto brillante, siamo sul valore di un litro gni 50 km. Smorzando i bollori, si possono invece percorrere 0 ed anche p ù km con un litro.

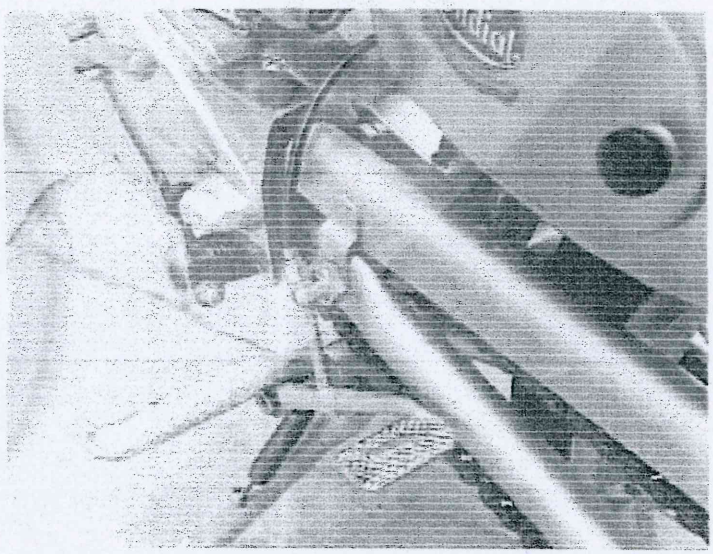
### MOTORE

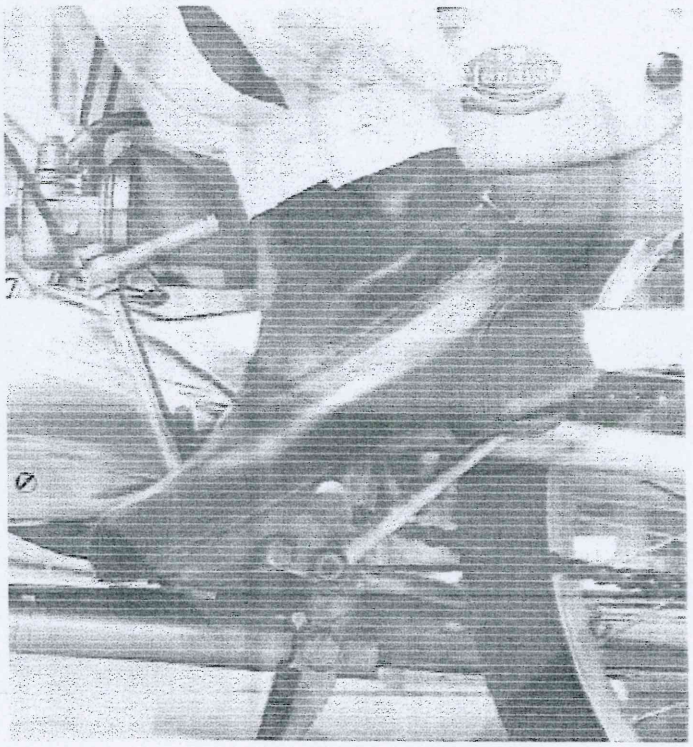
Pur essendo abbastanza « spinto », questo motore si senala per la sua facilità d'avviamento ed anche per il tiro bassi regimi. Abbiamo provato a procedere praticamente passo d'uomo in terza senza riscontrare segni di ribellione aturalmente, per riprendere da queste velocità, è poi ne-



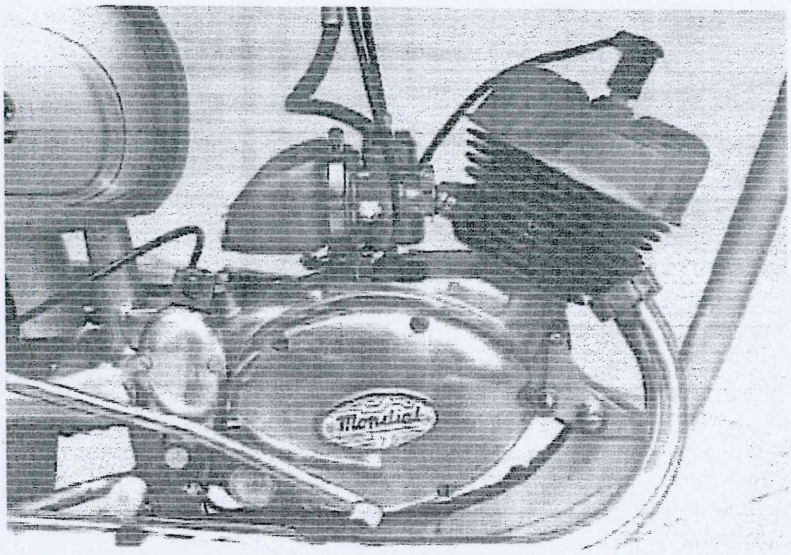
La tipica posizione di guida sportiva.

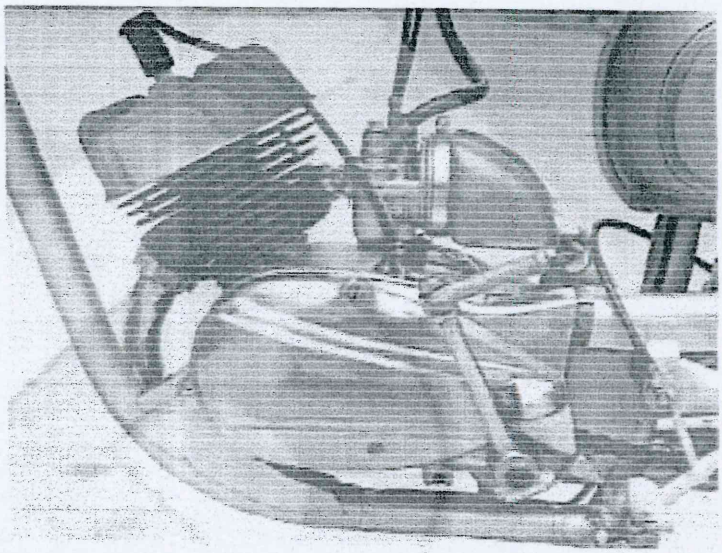






**SOPRA: In pieno carattere con la sua qualifica, la Mondial « Sport » 50 è provvista di pedane metalliche, col bordino rialzato e tagliate a fetta di salame, per non strisciare a terra in curva. Anche i pedali del cambio e del freno posteriore sono metallici, e zigrinati per garantire maggior sicurezza di manovra. Si veda anche la sistemazione del selettore e della pedivella d'avviamento pieghevole. A SINISTRA: Il pedale del freno posteriore spostato all'indietro richiede un certo periodo di pratica prima di poterlo azionare con naturalezza ed inoltre costringe anch'esso a spostare il piede dalla pedana per premerlo con il tacco.**



**Due viste del blocco motore cambio, in cui si nota la generosa alettatura della testa e del cilindro. In questo caso il carburatore è provvisto di un filtro d'aria-silenziatore, ma può essere fornito anche con presa a cornetto, assai più « aderente » al carattere sportivo della macchina.**

cessario passare alla marcia inferiore. Piuttosto limitate le vibrazioni ed i rumori meccanici: piacevole, invece, il rumore di scarico, specialmente quando si comincia a salire verso regimi più elevati.

# MANUTENZIONE

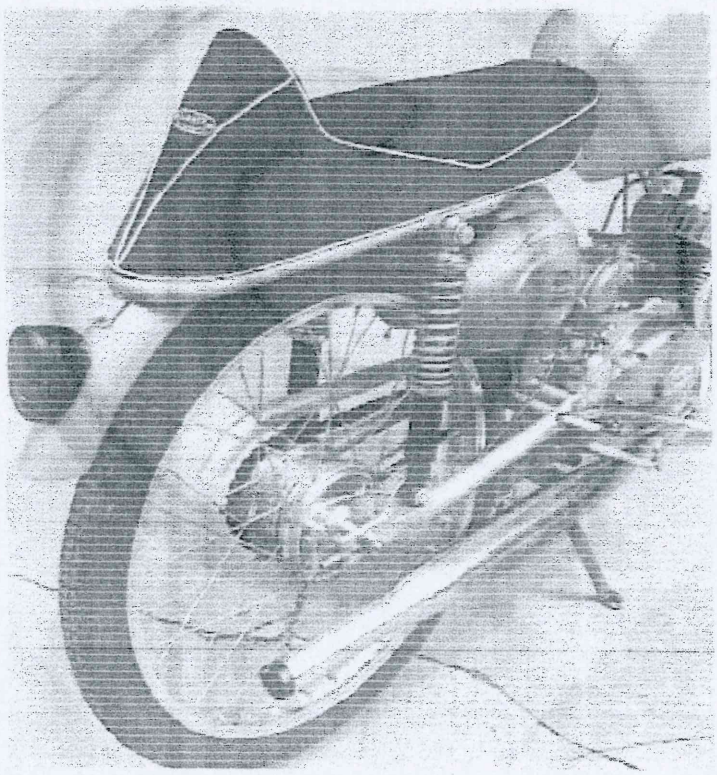
## ACCENSIONE

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.

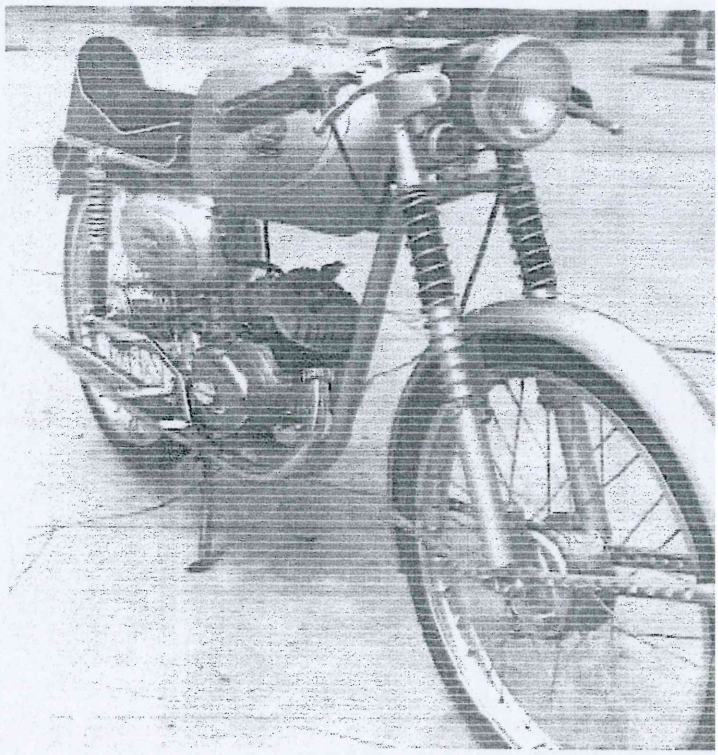
## FRENI E FRIZIONE

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.



**Oltre ai due freni a tamburo centrale, le foto mettono in evidenza altri elementi d'interesse quali la sella con rivestimento in pelle scamosciata e il codino restremato, i cerchi in lega leggera, il parafango anteriore, ecc.**



# Le 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

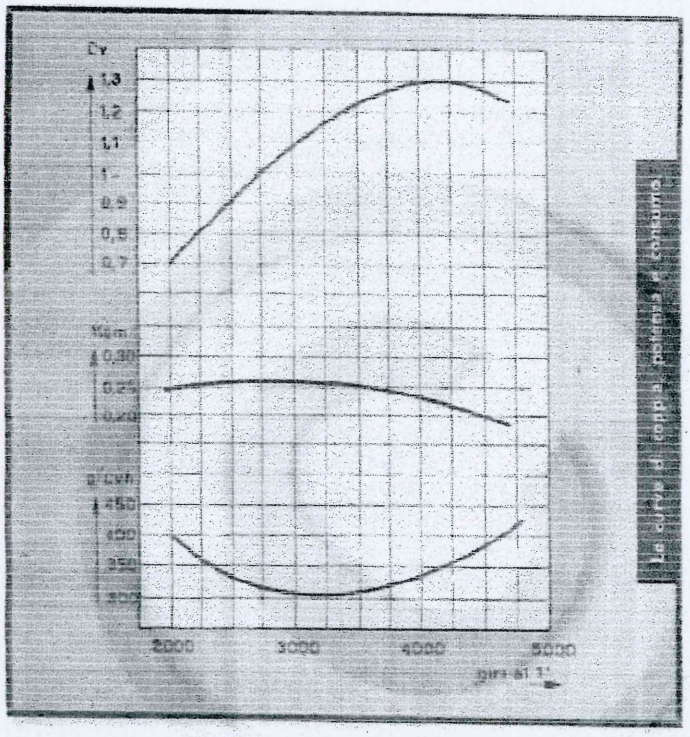
Volano-magnete-alternatore 6V-18W alla sinistra dell'albero motore, anticipo fisso 31°, distanza tra i contatti 0,4 mm, candela grado termico 225 scala Bosch, distanza tra gli elettrodi 0,5 mm.

## LUBRIFICAZIONE

Motore: miscela 5% (7% nei primi 1000 km di rodaggio).

## ALIMENTAZIONE

Miscela 5%, capacità serbatoio lt. 9,5 di cui lt. 1 di riserva.




Le curve di coppia, potenza e consumo

## 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 pedale sul lato destro, con selettore esterno, 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 da 6V-15W, fanalino posteriore con lampada a siluro 6V-3W.

## DIMENSIONI E PESO

Lunghezza m 1,740, interasse m 1,110, larghezza manubrio m 0,635, altezza massima m 0,910, altezza manubrio m 0,840, altezza pedane m 0,260, altezza minima da terra m 0,200, peso kg 52.

## 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.

## CONCLUSIONE

**Oltre ad una impeccabile linea sportiva, il nuovo Mondial 50 si distingue per il cambio a pedale, le vivaci prestazioni e la buona tenuta di strada. E', insomma, un «50» che ha tutti i numeri per entusiasmare i nostri giovani appassionati.**