

la rivista internazionale per tutti i motociclisti

MOTOCICLISMO



PROVE SU STRADA:

Laverda "S" e "GT" 750

OSSA "Trial" 250

Tecnomoto "Squalo S" 50

Mondial "Cross V 5" 50



Le novità del Salone



Due super/moto
a quattro cilindri



A colori le
grosse cilindrata



La "Sei Giorni"

numero 11

novembre 1969

anno 55

fascicolo 2121

lire 350



Mondial

“Cross V5” 50

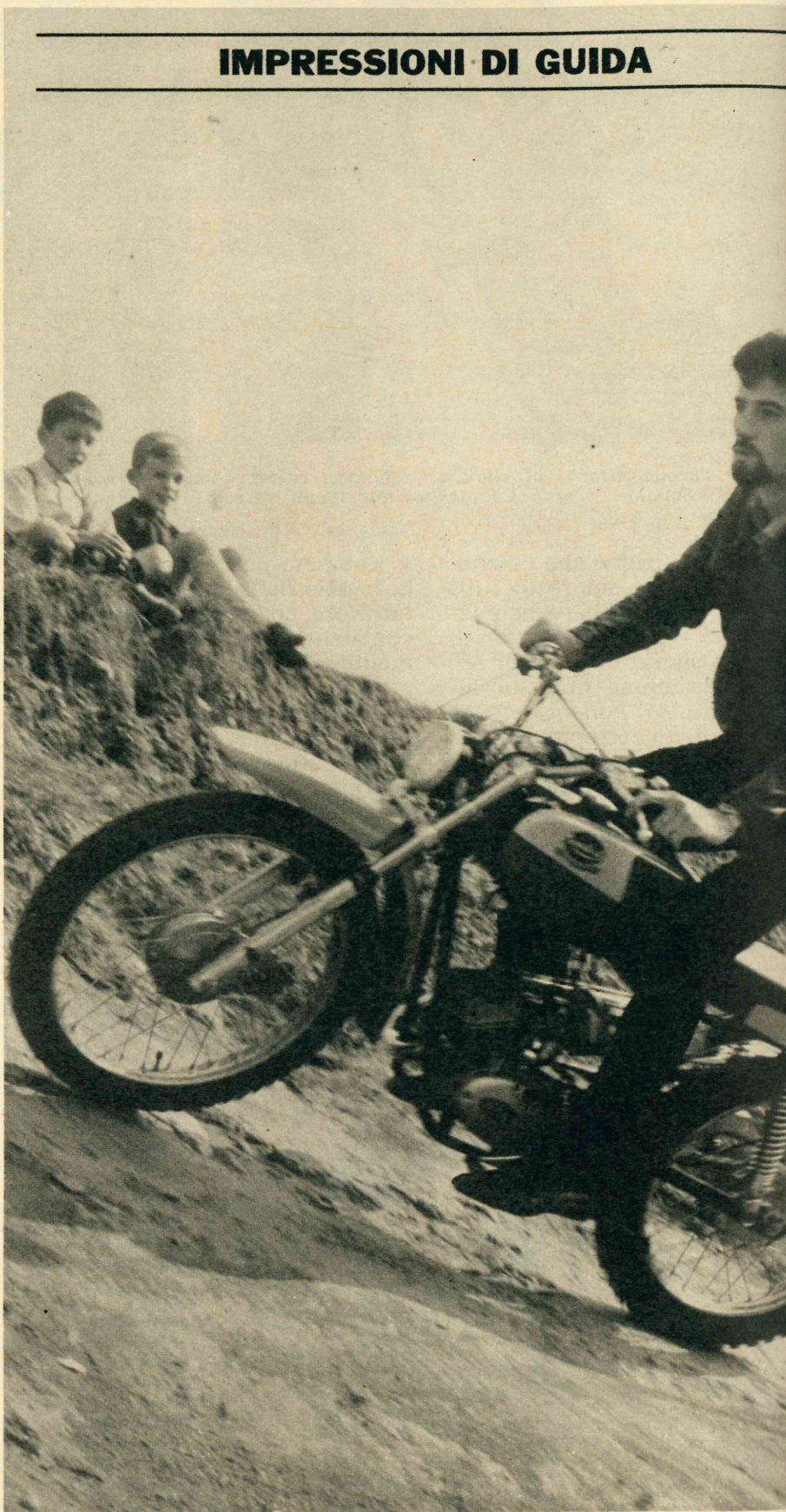
La Mondial, che è stata una delle primissime Case italiane ad occuparsi di « 50 » da fuoristrada, si è recentemente posta all'avanguardia di questo settore realizzando il « Cross V5 » che si distingue nettamente tra la pur vasta e qualificata produzione nazionale per le sue pregevoli soluzioni tecniche ed estetiche nonché per le prestazioni che gli permettono anche di affrontare le competizioni.

La denominazione di « Cross V5 » è stata data per via del cambio a cinque rapporti (una vera rarità per macchine italiane di questa cilindrata), mentre il prezzo (240.000 lire franco fabbrica) è certamente interessante in rapporto alle qualità ed alle virtù di questa bella macchina.

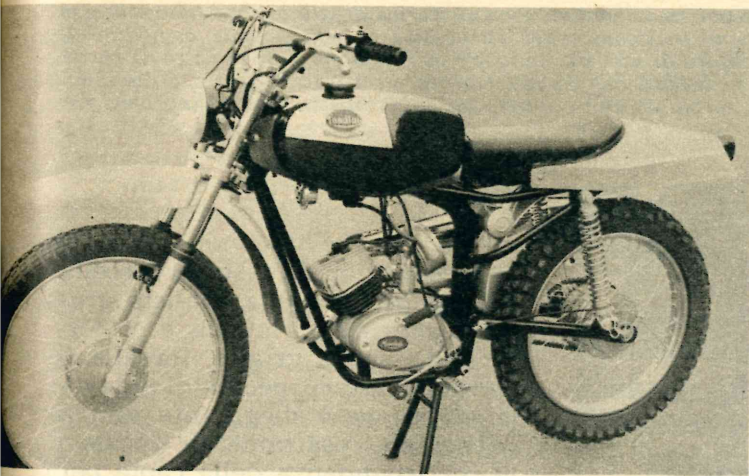
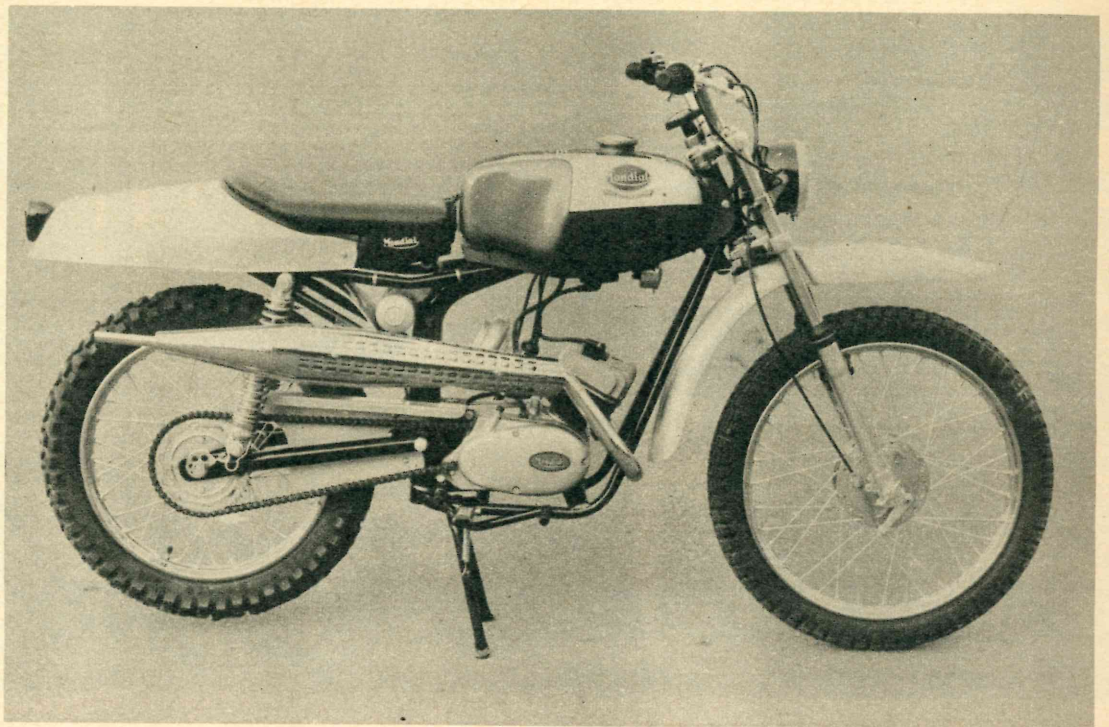
Telaio, molleggio, assetto di guida e posizione dei vari organi rappresentano infatti il « non plus ultra » in fatto di robustezza e funzionalità, mentre per il motore la Mondial ha dato la preferenza all'ottimo e collaudatissimo due tempi aspirato della Sachs che vanta l'esperienza di tanti anni di gare e di vittorie.

Il parafango anteriore, e il posteriore che incorpora la sella, co-

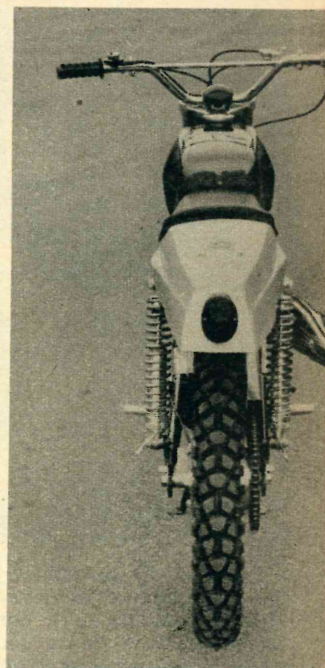
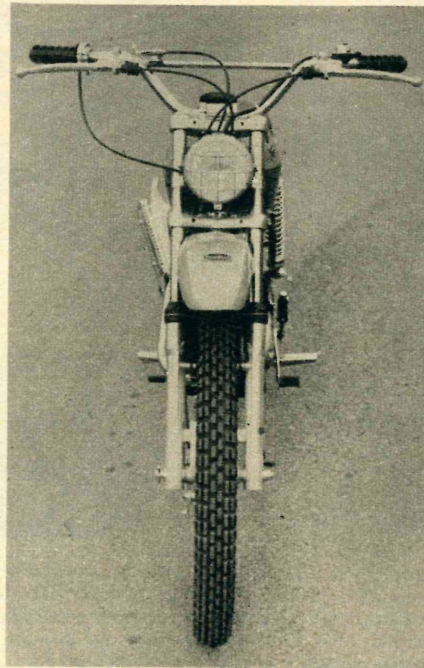
IMPRESSIONI DI GUIDA



La linea filante della Mondial Cross V 5 è completata dalla elegante verniciatura in argento e rosso-bruno dei para-fanghi in fibra di vetro e del serbatoio; color argento sono anche la scatoletta dei ferri e il copricatena.

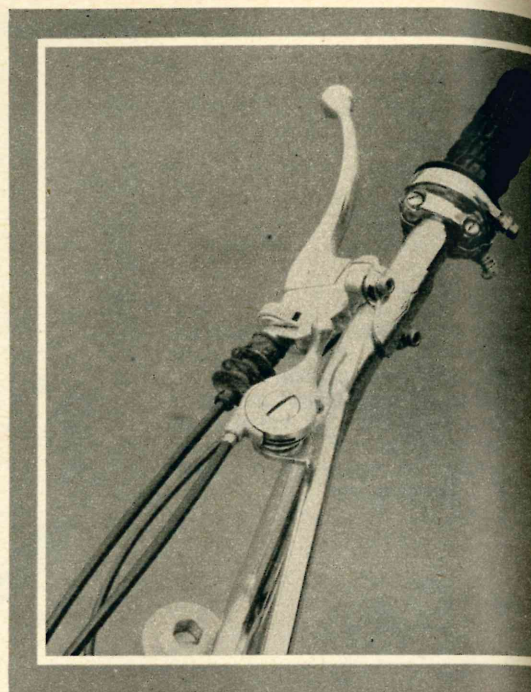
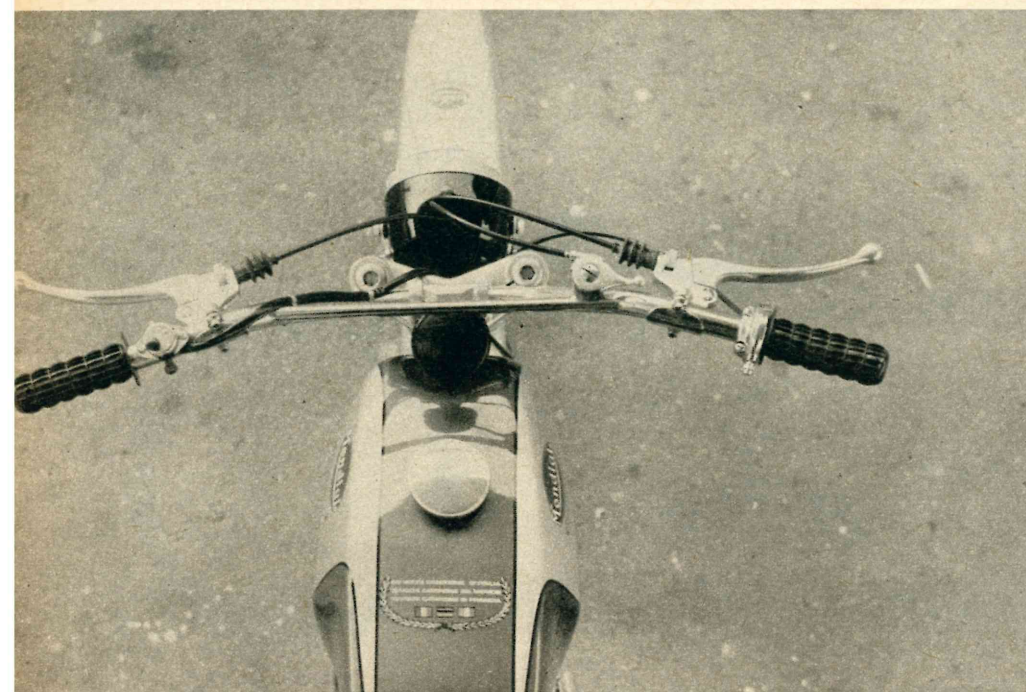


Nelle viste di fronte e da tergo si notano le limitate dimensioni di ingombro trasversale, la robusta struttura dei para-fanghi, la forcella teleidraulica e gli ammortizzatori con le molle scoperte cromate dotati di leve per la regolazione sulle tre posizioni di carico.

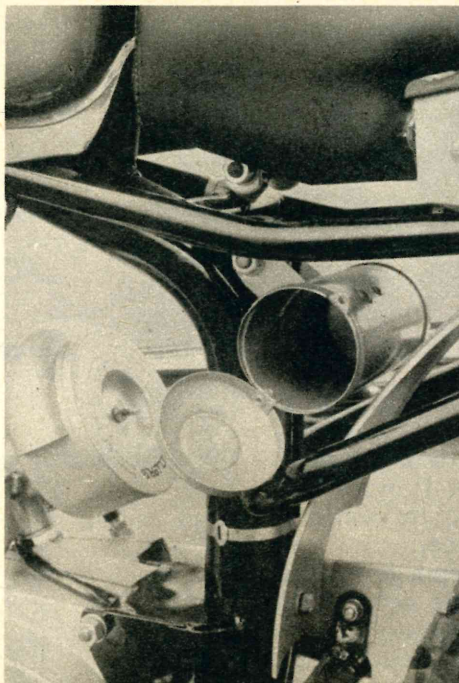
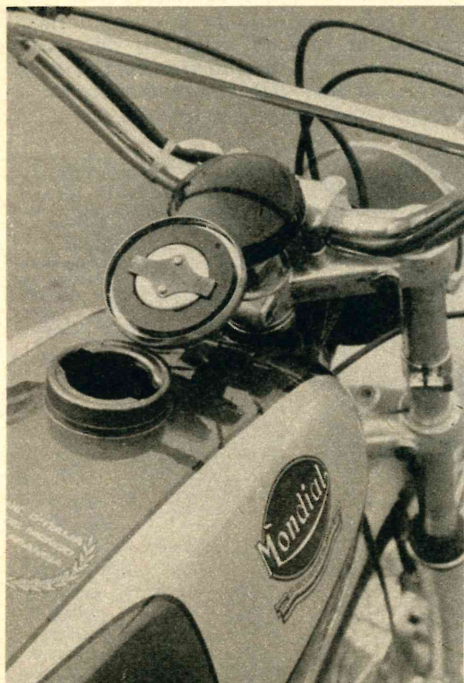


struiti in fibra di vetro e verniciati in grigio metallizzato, seguono la linea che è divenuta ormai classica per le moto da fuoristrada; il serbatoio invece è in lamiera, più resistente nelle cadute e agli urti contro ostacoli sporgenti: qui il grigio metallizzato è accoppiato ad una piacevole tonalità di rosso-bruno e l'insieme della moto, con il telaio in nero, risulta così di aspetto molto attraente.

Altri particolari intonati alla linea e alle esigenze del fuoristrada sono il fanale a fondo piat-



Il manubrio è in ottima posizione e su di esso le leve si possono regolare all'inclinazione preferita grazie al loro fissaggio con braccialetti. Le leve stesse sono le nuove Tommaselli, studiate in ogni particolare per consentire la più grande comodità di impiego e facilità di registrazione. A destra il comando del gas, dotato di vite per indurire la rotazione e di registro di corsa, ha un ottimo ritorno e si impugna bene. Comodi da usare anche la levetta del parzializzatore e gli interruttori dell'illuminazione, clacson e massa posti a sinistra. Si notino le svasature nel serbatoio che permettono di stringerlo fra le ginocchia per controllare meglio la moto nei percorsi più accidentati.



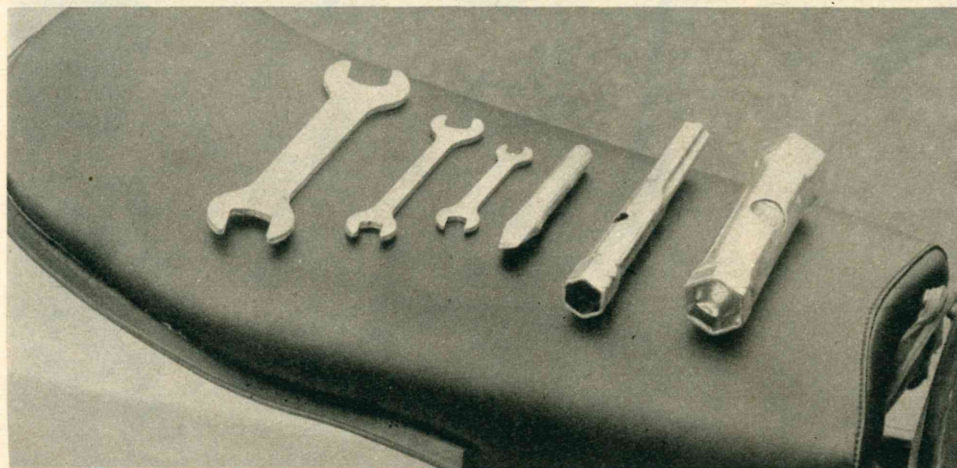
Il tappo della benzina a baionetta fa sempre buona tenuta e si mette e toglie con la massima facilità e rapidità. Da rilevare la presenza del fermasterzo, molto utile per facilitare il controllo della moto su certi percorsi. La scatoletta dei ferri, in posizione molto accessibile tra i tubi superiori del telaio, è chiusa da un coperchio incernierato, trattenuto da una linguetta elastica con spina di sicurezza.

to incassato nella testa di forcella e schermato da una robusta grata, la marmitta rialzata e protetta dalla solita griglia, forcella e ammortizzatori speciali di notevole escursione molleggiante, ampio paracatena esattamente disposto in corrispondenza della ruota per evitare i getti di fango, e naturalmente i pneumatici speciali artigliati per la marcia su terreni sconnessi.

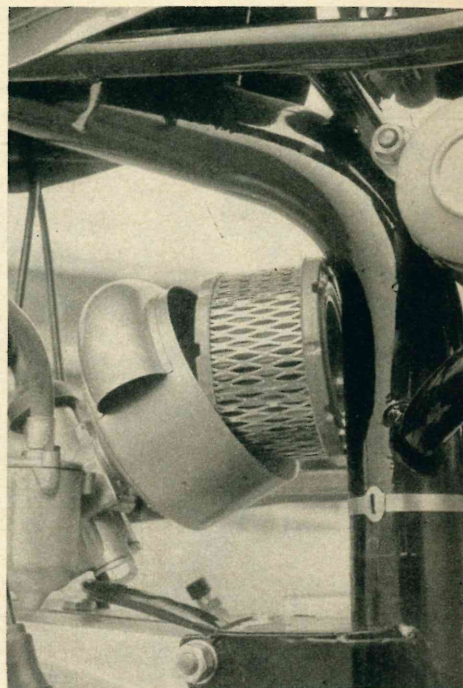
Il comodo manubrio rialzato consente una posizione di guida eretta e i suoi comandi, tutti illustrati nelle fotografie come quelli a pedale, sono molto funzionali.

Il telaio è degno di una specifica citazione, tanto è robusto e compatto, studiato nei minimi particolari per resistere a ogni sollecitazione e per sostenere e riparare il motore nel migliore dei modi; tanto da far.. sfigurare il cavalletto, un po' misero e coi pie-

La dotazione di ferri è composta da due chiavi a tubo (la più piccola serve anche da leva per l'altra), una barra a cacciavite e tre chiavi fisse; essa consente le ordinarie operazioni di manutenzione.



Il felice connubio del carburatore Bing da 18 con il filtro dell'aria Dell'Orto dà ottimi risultati; facile la rimozione della cartuccia per la sua pulizia con getto d'aria a bassa pressione.



dini a pianta non sufficientemente larga per assicurare la stabilità sul terreno cedevole; buono invece il suo ritorno in sede, grazie alla molla energica che lo richiama e lo trattiene.

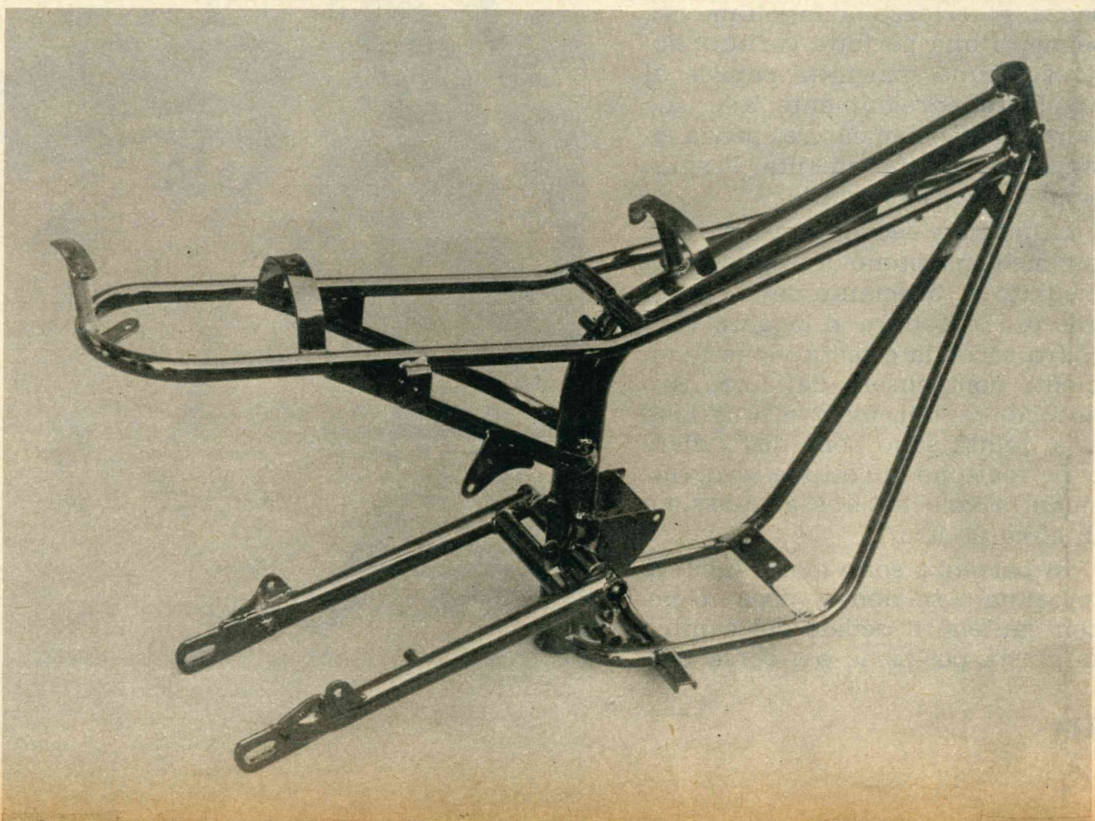
Il motore con cilindro in ghisa e testa in lega leggera abbondantemente alettati, alloggiato in po-

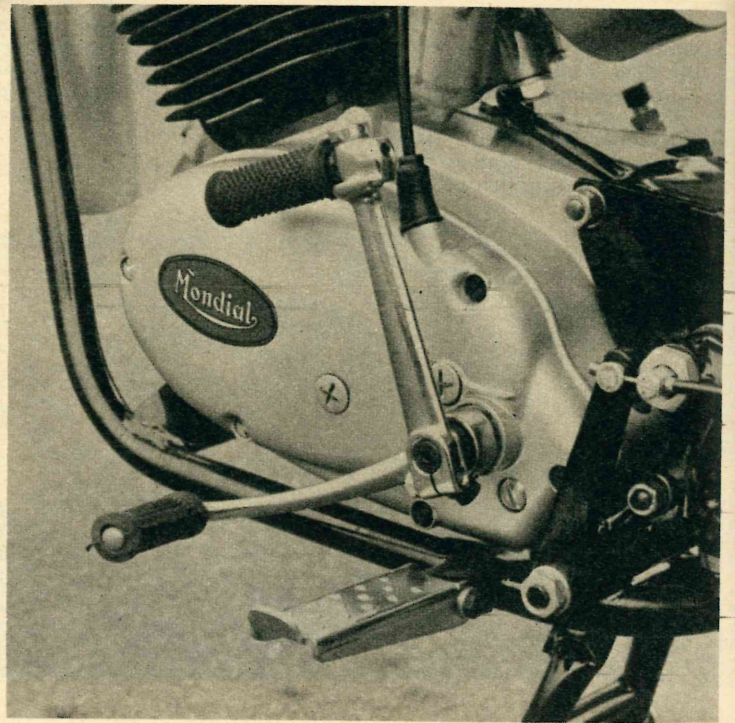
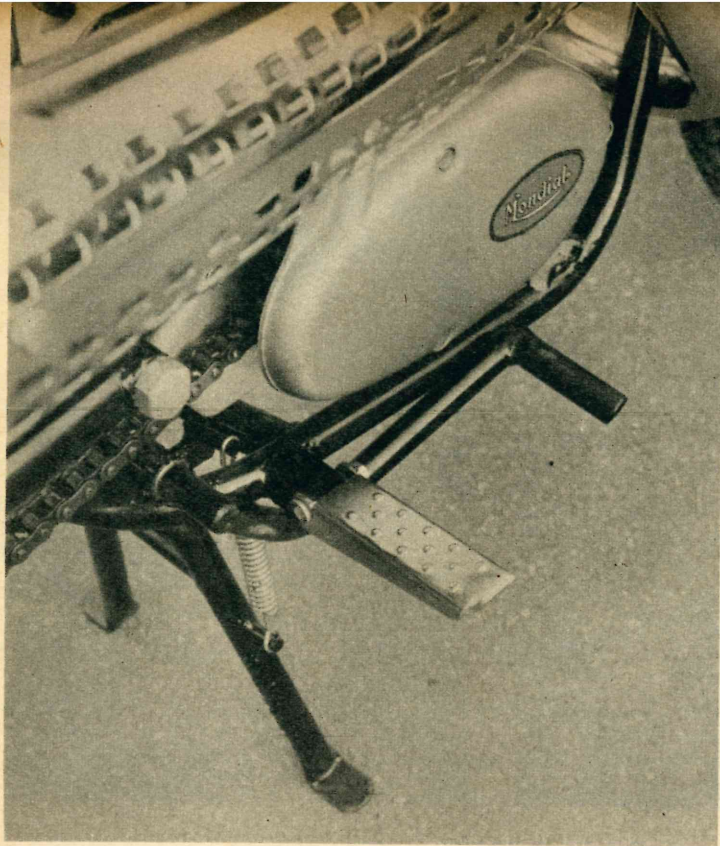
sizione abbastanza rialzata nella culla del telaio e ben protetto da essa, è alimentato da un carburatore Bing da 18 mm dotato di filtro dell'aria Dell'Orto a cartuccia; gli organi più delicati sono stati opportunamente « impermeabilizzati » con cappucci di gomma. Ben accessibile l'unico rubinetto della

benzina che riesce ad esaurire quasi completamente il contenuto del serbatoio; sotto al tunnel di questo, in posizione riparata, sono alloggiati la bobina A.T. e l'avvisatore acustico.

All'atto di avviare la moto rimaniamo piacevolmente sorpresi dalla facilità con cui il motore, al-

Con un simile telaio ci si può permettere le acrobazie più impensate, senza timore di flessioni, deformazioni o rotture; il supporto a T sul trave centrale sostiene il serbatoio che è fissato posteriormente con due elastici.



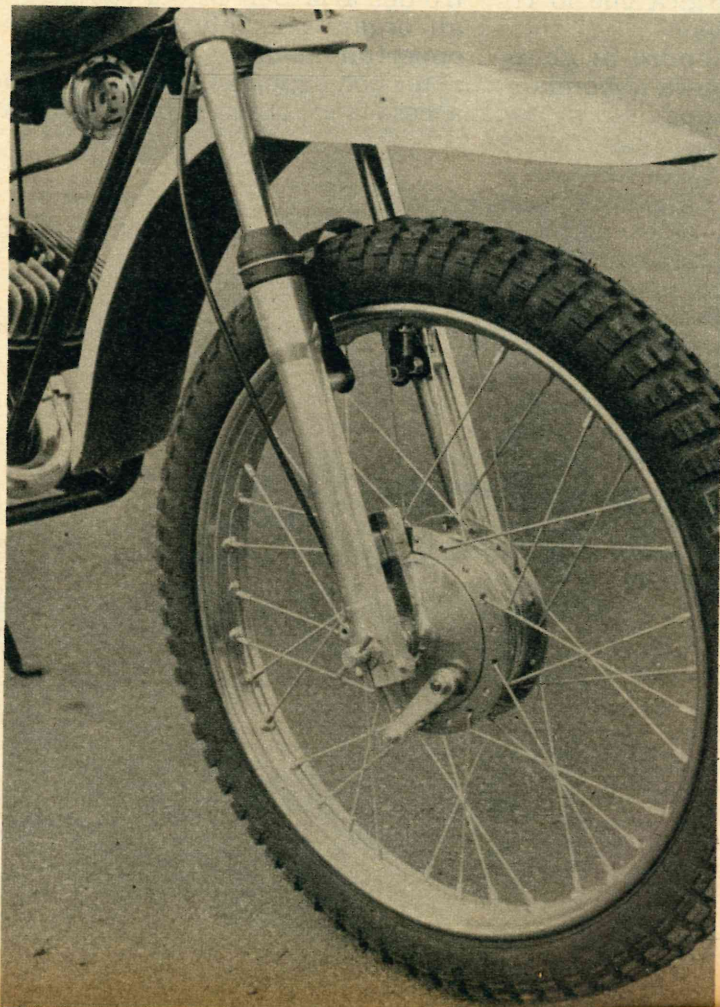


Il pedale del freno, semplice e robusto, è in buona posizione e si aziona con sufficiente facilità. Le leve della messa in moto e del cambio sono coassiali; la seconda, posta alla giusta altezza e a corsa breve, va premuta verso il basso per passare da una marcia superiore ad una inferiore. Si vede la linguetta rialzata all'estremo della pedana che costringe il piede ad una posizione innaturale e poco stabile, ostacolando l'uso dei pedali del freno e del cambio.

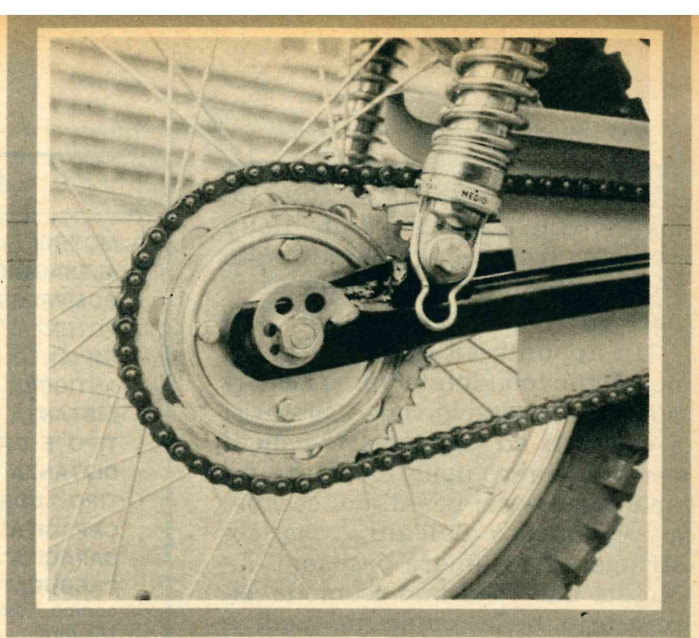
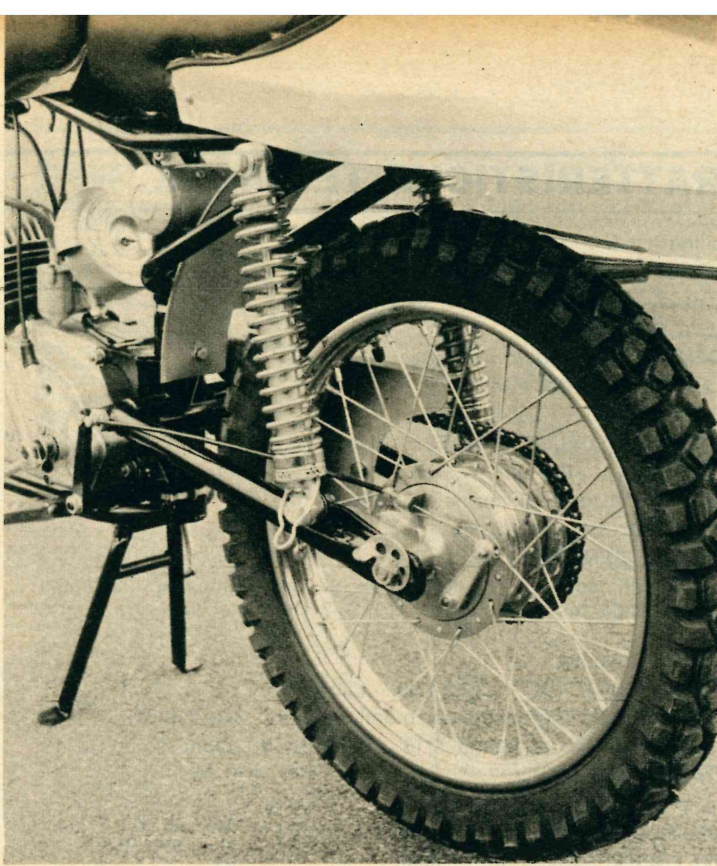
la prima « pedalata », comincia a far sentire il suo leggero e vibrante ronzio, senza bisogno di arricchire la miscela neppure a freddo; immediatamente il motore si dimostra pronto ai colpi di gas, senza incertezze o ingolfamenti, segno di una perfetta carburazione e di una marmitta capace di assolvere egregiamente alle sue funzioni di silenziatore, senza ostacolare dannosamente l'espulsione dei gas bruciati.

La prima e seconda marcia cortissime consentono uno spunto immediato e bruciante senza bisogno di sfrizionare; il leggero vuoto fra seconda e terza viene facilmente compensato dal forte tiro ai medi regimi, mentre la quarta e la quinta sono bene distanziate e permettono un'ottima progressione in velocità fino al massimo di circa 80 Km/h.

In partenza sono molto facili le impennate se non si dosa il gas con cautela; il pedale del cambio in giusta posizione e a corsa bre-

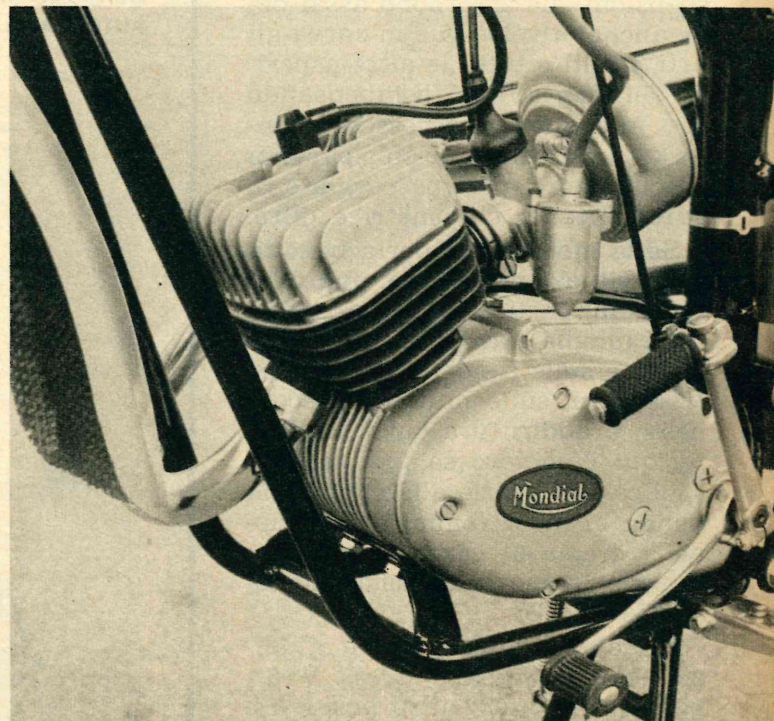
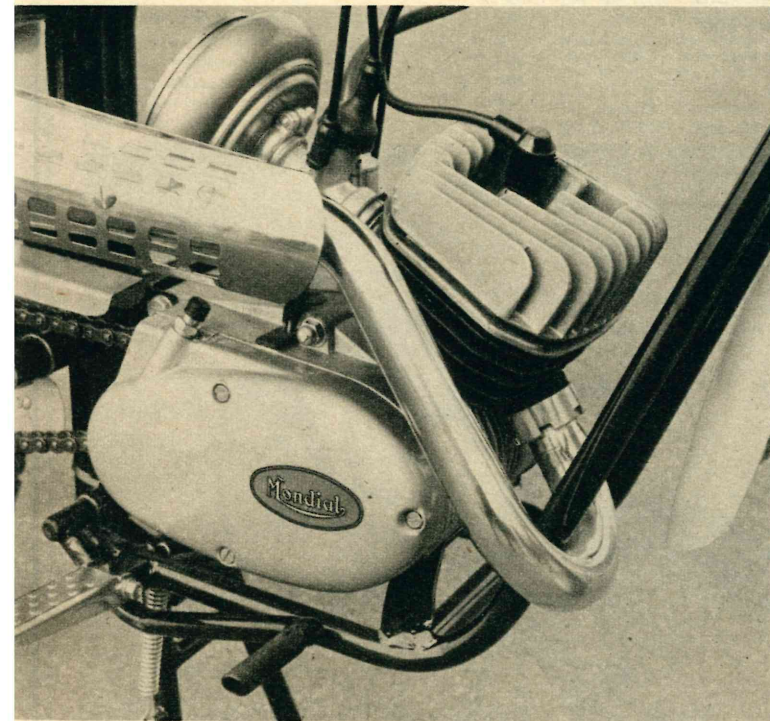


Il freno anteriore, di sufficienti dimensioni, lavora egregiamente; il cavallotto fissato ai foderi della forcella serve a togliere l'eccesso di fango dal pneumatico, oltre che ad irrigidire la struttura della forcella stessa.



Particolare della corona di trasmissione alleggerita, del tendicatena ad eccentrico e del sistema di regolazione degli ammortizzatori. L'ampio carter in lamiera ripara la catena dal fango trasportato dalla ruota.

Il freno posteriore, comandato da un cavo flessibile, è sempre pronto e progressivo; si nota anche il bel disegno del pneumatico speciale da fuoristrada.



Il motore Sachs con cambio a 5 rapporti ha la testa e il cilindro abbondantemente alettati ed anche il carter alettato anteriormente per facilitarne il raffreddamento. Tutti gli organi risultano bene accessibili, compreso il carburatore inclinato, ben protetto da cappucci di gomma per evitare le dannose infiltrazioni d'acqua. Il condotto con tappo in gomma che si vede sul coperchio destro del carter è previsto per l'applicazione della lubrificazione continua del pignone di trasmissione e della catena.

CARATTERISTICHE TECNICHE

ve, sulla sinistra, consente l'innesco preciso e rapido di tutte le marce, con o senza l'aiuto della robusta frizione, resistente allo sforzo, ma un po' dura da azionare specie nei primi tempi.

Un appunto va fatto alle pedane pieghevoli, dotate verso l'esterno di un eccessivo rialzo su cui si è costretti ad appoggiare i piedi per l'ingombro della marmitta da una parte e dei pedali del cambio e avviamento dall'altra; ciò costringe ad assumere posizioni obbligate che risultano scomode soprattutto nella guida in piedi e impacciano l'uso dei pedali di comando.

I freni, progressivi ed energici senza portare al bloccaggio delle ruote, si dimostrano particolarmente adatti sullo sterrato, dove ogni sbandata in frenata può portare a spiacevoli conseguenze.

Anche la maneggevolezza e la tenuta di strada non tradiscono le nostre aspettative, e ciò è dovuto specialmente al telaio di cui si è detto e all'efficienza delle sospensioni che assorbono assai bene anche in velocità e in curva gli urti, i salti e tutte le altre asperità del fuoristrada, compensando così anche il non eccessivo « comfort » della sella, un po' spartana specialmente per passeggiate o gare di cento chilometri e oltre.

Se la moto si comporta bene in ogni situazione, il suo punto di forza in particolare è la salita: sulle lunghe arrampicate in montagna e sulle ripide rampe di certi sentieri, sulle mulattiere sconnesse e addirittura sulle scalinate, qui il motore sa far valere i suoi cavalli grazie alla coppia già buona ai medi regimi di rotazione e grazie al cambio che offre sempre la marcia giusta al momento giusto.

Riteniamo quindi che il giudizio sulla Mondial « Cross V 5 » possa essere senz'altro positivo e che essa rappresenti per molti giovani un ottimo mezzo per iniziarsi alle competizioni.

V. T. V.

MOTORE: monocilindrico a due tempi.

ALESAGGIO E CORSA: 38 x 44.

COMPRESSIONE: 9 : 1.

POTENZA: HP 5,5 a 6500 giri/min.

IMPIANTO D'ACCENSIONE: a volano magnete.

ANTICIPO: 1,5 ± 2 mm. prima del P.M.S.

DISTANZA DEI CONTATTI: 0,35 ± 0,45 mm.

TIPO E GRADO TERMICO DELLA CANDELA: Bosch W 260 T 1 - W 270 T 16

DISTANZA ELETTRODI: 0,4 ± 0,5 mm.

TIPO LUBRIFICAZIONE: miscela di normale al 5% di olio.

CAPACITA' COPPA OLIO: 350 cc SAE 80.

CAPACITA' SERBATOIO BENZINA: l. 12.

CARBURATORE: Bing, diffusore \varnothing 18, getto max. 87, getto min. 46/123, spillo conico fissato alla seconda tacca, filtro aria S F 1/5 Dell'Orto, vite aria aperta 1/2 giro.

CAMBIO: in blocco a 5 velocità.

RAPPORTI INTERNI CAMBIO: 4,60 - 2,73 - 1,95 - 1,50 - 1,24.

TRASMISSIONE PRIMARIA: a ingranaggi elicoidali, rapporto 3,21 (19/61)

TRASMISSIONE SECONDARIA: a catena 5/16", rapporto di trasmissione 13/44.

CERCHI: ant. 2,1/4 x 19, post. 2,50 x 17.

PNEUMATICI: ant. 2,50 x 19; post. 3,00 x 17.

PRESSIONI DI GONFIAGGIO: ant. 1 atm.; post. 1,2 atm.

DIMENSIONI UTILI FRENI: 118 x 20 ant. e post.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza cm 1810, interasse cm 1210, larghezza manubrio cm 770, altezza max. cm 1030, altezza manubrio cm 1030, altezza sella cm 780, altezza pedane cm 290, altezza min. da terra cm 180, peso 70 Kg.

VELOCITA' MAX. IN PRIMA: 10 Km/h; **IN SECONDA:** 30 Km/h; **IN TERZA:** 40 Km/h; **IN QUARTA:** 60 Km/h; **IN QUINTA:** 80 Km/h.

PENDENZA MAX. SUPERABILE: al limite di ribaltamento.

CONSUMO (norme C.U.N.A.): 40 Km/litro.

AUTONOMIA: Km. 560.

