

**PROVA SU STRADA
MOTOCICLISMO**



Vestito di nuovo il
**Malaguti 50
Cavalcone
Cross**

Anche il « Cavalcane Cross » della nostra prova ha partecipato alla nona « Stella Alpina ». Nella foto vediamo alcuni momenti dell'escursione compresa la visita al campeggio, l'incontro di un equino vagante sulle rive del torrente di Bardonecchia e la sostituzione del getto davanti alla sede del comitato organizzatore per far meglio respirare il motore nel corso della scalata.



Il telaio e le sovrastrutture di questo noto modello sono stati completamente ridisegnati con buoni risultati tecnici, estetici e funzionali. Il motore è un due tempi cinque marce con buone doti di tiro e di resistenza pur rispettando le norme del codice.

★ La Malaguti è stata una delle prime case nazionali ad inserire nella sua vasta produzione ciclomotoristica un modello da fuoristrada. Era il « Cavalcone Cross », al quale la nostra rivista dedicò una delle sue primissime prove corredate da fotocolor, sul fascicolo del gennaio 1971.

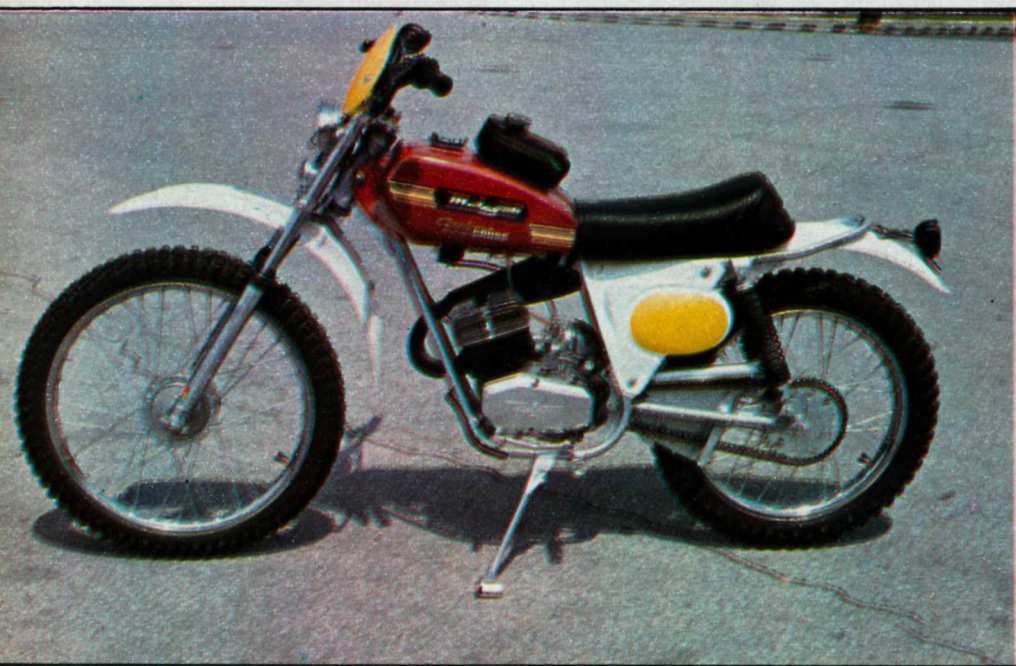
Dopo alcuni anni di fortunata carriera, al salone di Milano 1973 il « Cavalcone Cross » venne presentato in nuova veste, più attraente e funzionale.

Il motore due tempi cinque marce è rimasto praticamente immutato mentre il telaio e le sovrastrutture sono stati ridisegnati da cima a fondo.

Il telaio è un robusto doppia culla in tubi, con trave superiore a sezione rettangolare, sterzo su rulli conici e forcellone su silentbloc. Manubrio, comandi, marmitta, sella, serbatoio e fiancate sono pure di buona fattura mentre le gomme sono le nuove Pirelli « Campeonato Espanol Sevilla ».

Questo « Cavalcone Cross » seconda serie è in vendita a 364.000 lire f.f. IVA compresa, quotazione ancora interessante date le sue qualità tecniche, estetiche e funzionali.

La posizione di guida è ispirata a quella delle più celebri moto da fuoristrada teutoniche, cioè col manubrio piuttosto rialzato rispetto alla sella, il che consente una miglior comunicativa col mezzo e pertanto un facile controllo anche nelle condizioni più



Nella foto grande in alto, in transito ad Exilles (sullo sfondo il forte della famosa « Maschera di Ferro »), durante la marcia di avvicinamento a Bardonecchia. Sotto, la bella linea della moto e un passaggio tra pareti di neve sulla strada del Sommeiller.

impegnative. La sella è accogliente e permette di poggiare completamente le estremità al suolo anche ai più giovani. Peccato che i comandi a pedale non siano perfettamente funzionali e che la marmitta sia troppo sporgente, provocando scottature al polpaccio quando si è in marcia e alla coscia quando si posa il piede a terra.

Nel corso della nostra prova abbiamo partecipato al rally della Stella Alpina che com'è noto porta i motociclisti ai tremila metri del Sommeiller, sopra Bardonecchia.

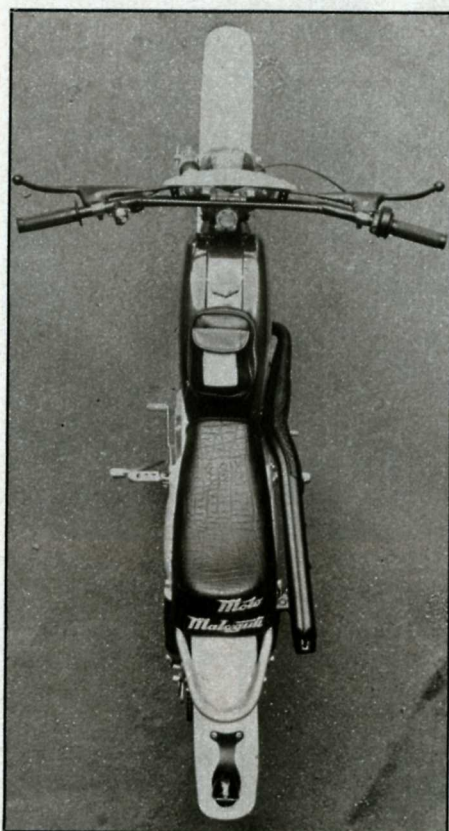
Abbiamo così percorso circa seicento chilometri in un sol giorno senza particolare affaticamento nonostante che il viaggio di ritorno sia stato fatto da Torino a Milano con la gomma posteriore a terra. Infatti sulle balze del Sommeiller avevamo perso il nostro pronto soccorso contro le forature e poiché era domenica pomeriggio non siamo riusciti a trovare un cane che ci aiutasse a riparare la gomma; ci siamo però accorti con un certo sollievo che l'afflosciamento « a poppavia » influiva solo in minima parte sulla tenuta di strada e quindi abbiamo potuto rientrare in sede senza gravi ritardi sulla tabella di marcia.

L'inconveniente capitatoci è stato provocato dal fatto che per migliorare la marcia sul brutto avevamo abbassato la pressione del pneumatico e data la mancanza di un parastrappi nel mozzo posteriore o quanto meno di un ferma-copertoni, la camera d'aria aveva finito per strapparsi. La mancanza di un parastrappi può avere ripercussioni negative anche sulla catena, specialmente nella guida fuoristrada.

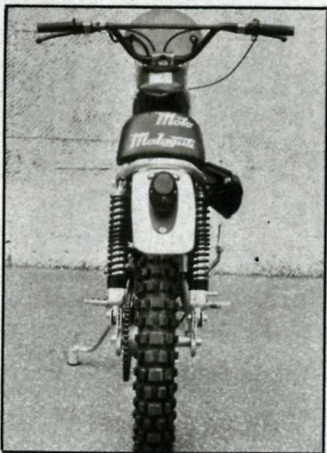
Buona la maneggevolezza, grazie anche alla ruota anteriore da ventun pollici che facilita il superamento degli ostacoli di maggior entità.

Il motore è generoso e affidabile; c'è però da dire che il volano magnete sembra erogare troppa corrente, causando la prematura bruciatura delle lampadine. Contenuta ma piacevole la tonalità di scarico; a buon livello ecologico la fumosità di scarico. Bene il cambio (anche se quello della macchina dataci in prova denunciava alle volte una certa difficoltà d'innesto per la seconda) e così dicasi per la frizione (che abbiamo sottoposto ad autentiche strapazzate).

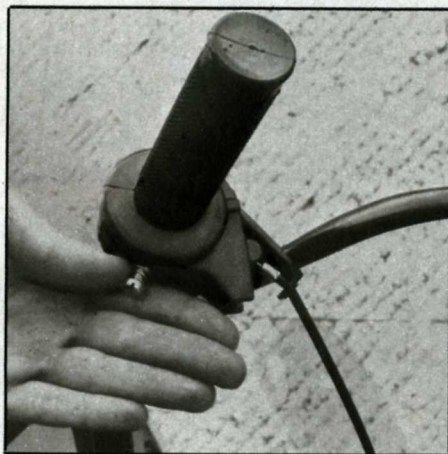
Anche se così aggressivo, il « Cavalcione Cross » è rispettoso delle norme



La linea snella, il sellone comodo, le pedane leggermente disassate e il complesso di scarico a soglia sono gli elementi che maggiormente si pongono in evidenza nelle tre solite viste di fronte, dall'alto e da tergo.



Le leve sul manubrio sono plastificate per offrire una miglior presa e hanno la montatura a braccialeto per poterne regolare la posizione. Abbastanza pratici i registri a rotella per i cavi del freno anteriore e della frizione. Leve e registri sono protetti da cappucci impermeabili.



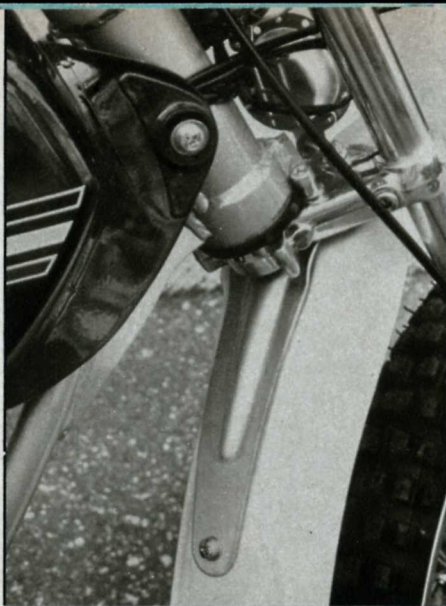
Scomoda da raggiungere la solita scatoletta coi comandi per l'impianto elettrico. Il comando del gas è in nylon, ad apertura rapida, con vite di registro per lo scorrimento e sistema di sostituzione rapida del cavo.



Codice; bisogna però aggiungere che nei limiti consentiti l'accelerazione risulta discreta ed il tiro sufficiente per fare del fuoristrada di un certo livello.

Come consumo, siamo sui due litri ogni cento chilometri ad andatura turistica e sui tre litri ogni cento chilometri facendo del fuoristrada in continuità.

Prove: **Walter Presa e Riccardo Selicorni**
 Coordinamento e foto: **Carlo Perelli**

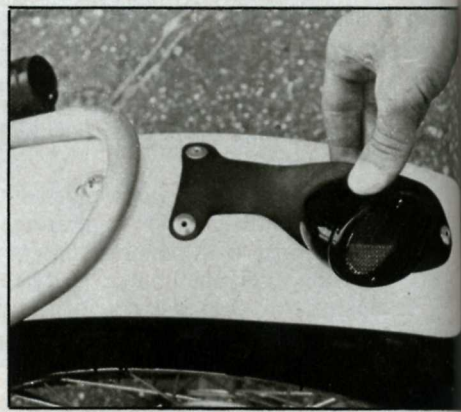


L'asse di sterzo lavora su cuscinetti a rulli conici. Il serbatoio è montato anteriormente su boccole di gomma e viene fissato mediante viti con testa cava a croce. Non molto eleganti i supporti del faro; un po' troppo esposta la posizione del claxon. Il parafrangente è in ABS flessibile ed è provvisto di un supporto abbastanza robusto.



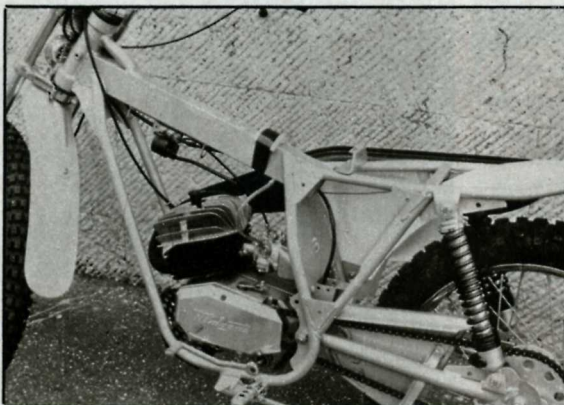
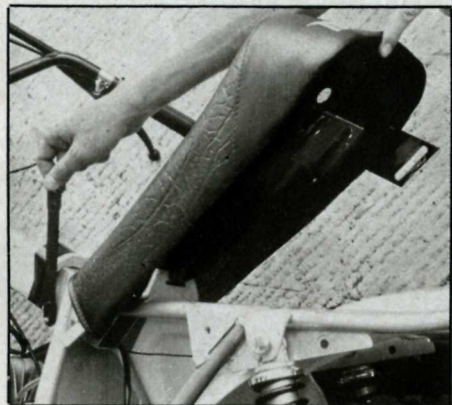
La borsetta sul serbatoio è dotata superiormente di una tasca con finestrella trasparente che però è di dimensioni troppo esigue. Il tappo del serbatoio ha l'innesto a baionetta e tiene bene anche col pieno.

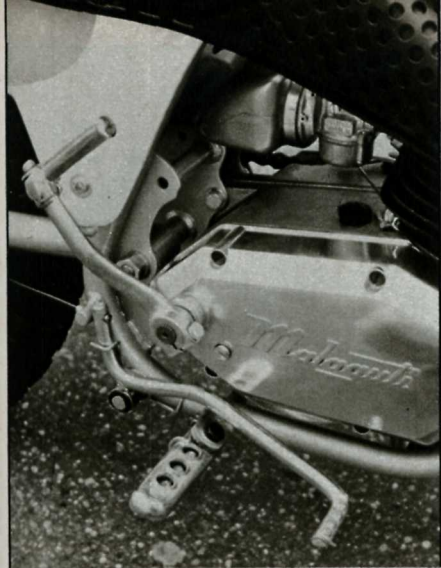
Posteriormente il serbatoio poggia su un tampone elastico.



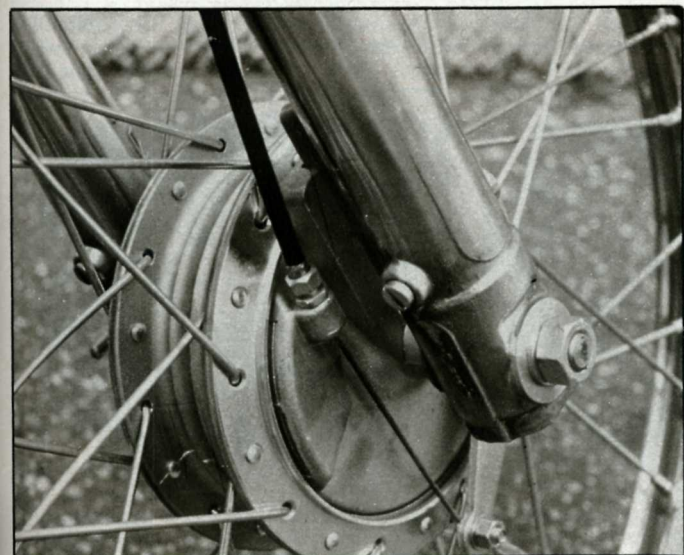
La robusta staffetta di supporto posteriore per la marmitta. Allentando la vite indicata dalla freccia, si può procedere all'estrazione dell'«anima» per le operazioni di pulizia.

Il fanalino posteriore è montato elasticamente; anche il parafrangente posteriore è in ABS con robusti attacchi.

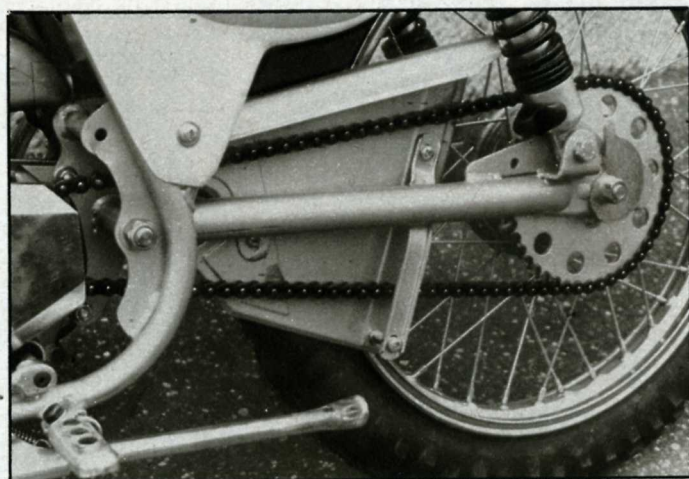
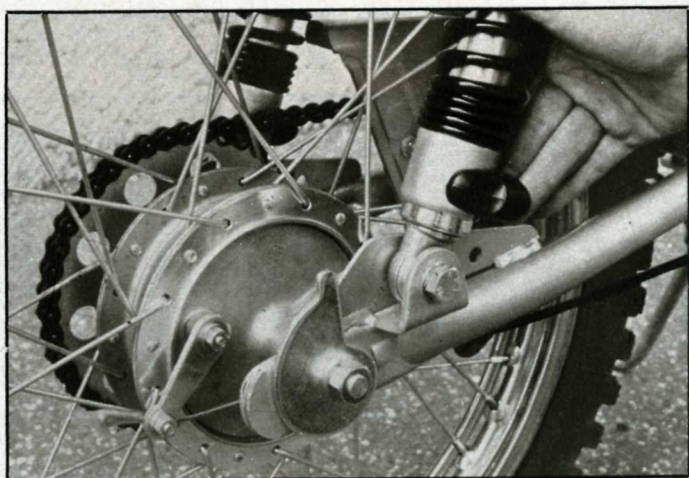




Le pedane, dotate di molla ritorno, hanno il bordo un po' scivoloso. Anche il pedale del freno posteriore è provvisto di molla di ritorno: esso non si comanda facilmente essendo un po' troppo rialzato e distante rispetto alla pedana; inoltre il sistema di azionamento mediante cavo flessibile causa incertezze nella frenata. Anche la leva del cambio è un po' troppo rialzata e distante rispetto alla pedana. Manca il cavalletto centrale, non sempre sostituito egregiamente dalla stampella laterale.



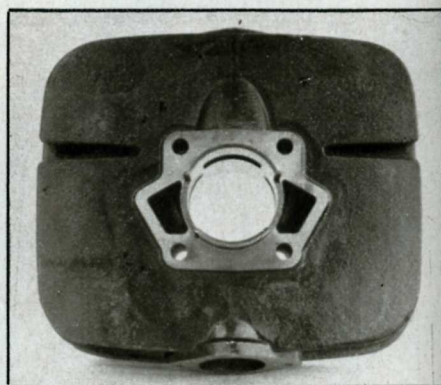
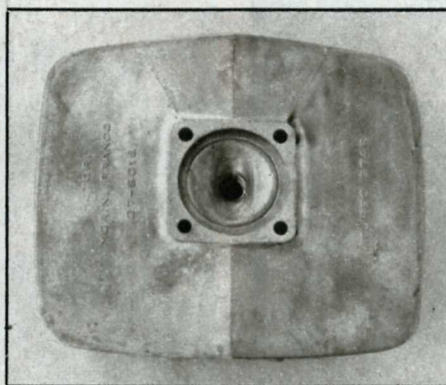
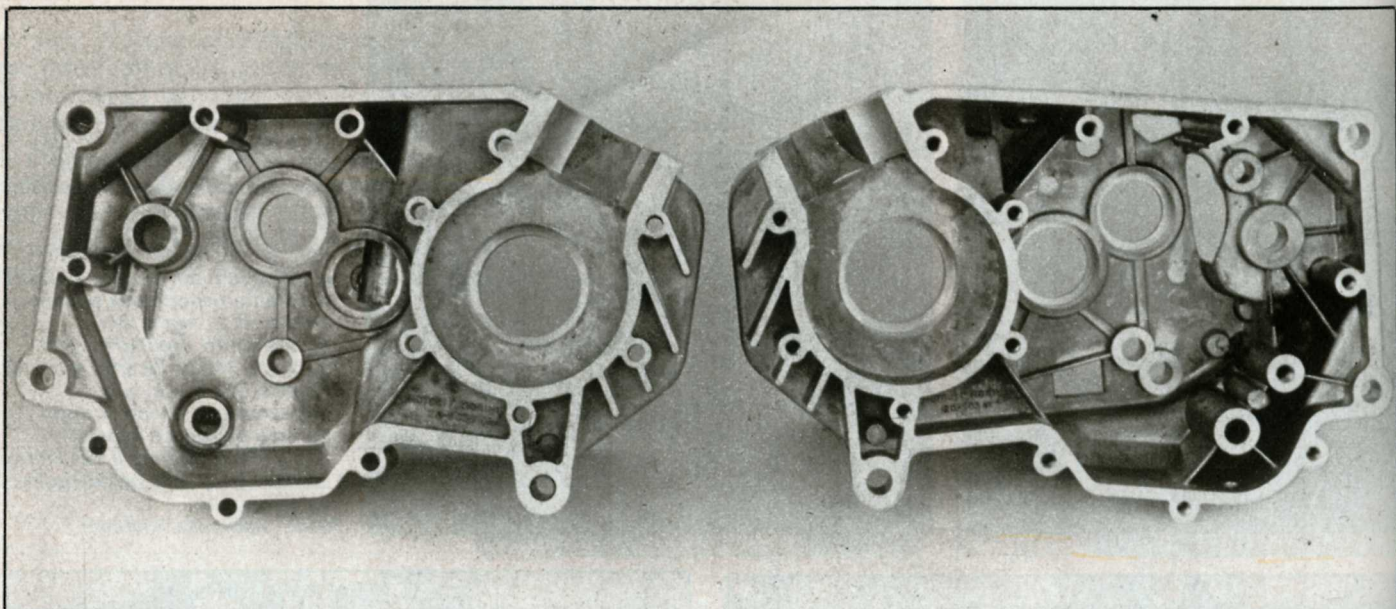
Il freno anteriore a tamburo centrale con finte sfincature di raffreddamento e le flange rinforzate. Si vede anche il tappo per lo scarico dell'olio dalla forcella.



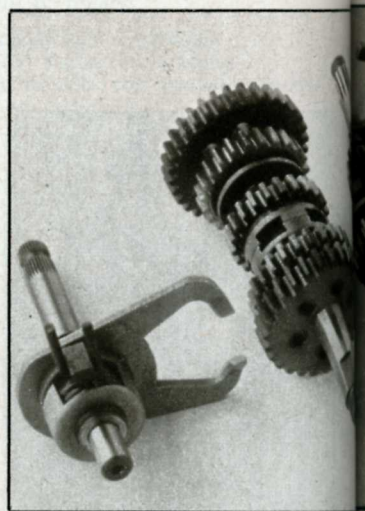
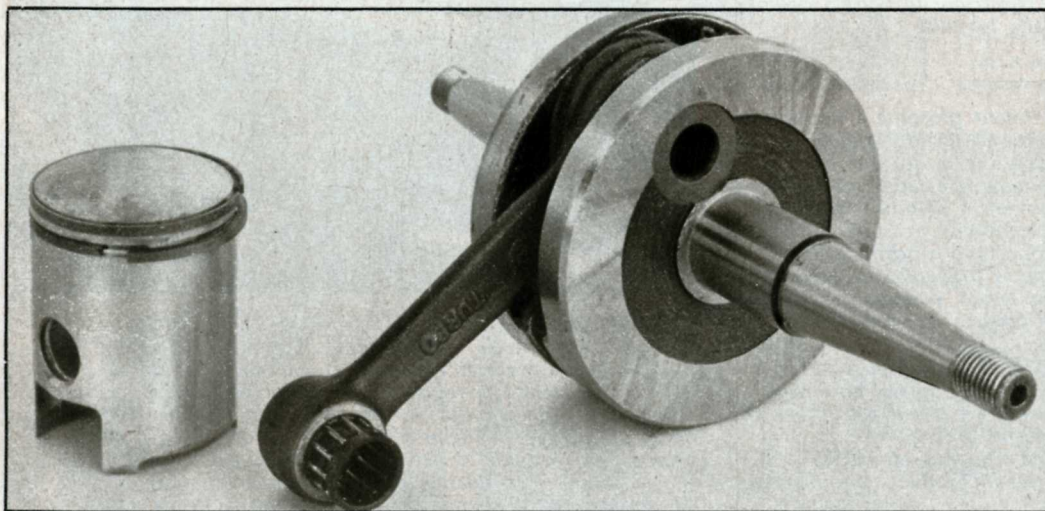
Il telaio presenta l'interessante particolarità del trave superiore a sezione rettangolare, con rinforzi in lamiera e in tubo dietro il cannolo di sterzo. Sarebbe opportuno a nostro avviso che la triangolazione centrale del telaio, coperta da fiancate di plastica, venisse sfruttata per l'adozione di una scatola di aspirazione. La grata di protezione del sottocarter dovrebbe essere più estesa per meglio proteggere i cavi dell'impianto elettrico provenienti dal volano magnete.



Gli ammortizzatori hanno gli attacchi scatolati e sono regolabili a mano su tre posizioni. Il freno posteriore è praticamente uguale all'anteriore. La camma a spirale sul perno della ruota facilita la registrazione della catena e il successivo allineamento della ruota. Il forcellone lavora su silent-block ed è « imbragato » anche sulla mezzeria del veicolo per offrire una maggior resistenza torsionale. Efficienti il carter per la catena e la relativa cruna, il tutto in lamiera. Un po' esposta la stampella laterale in posizione di riposo.



Il carter ha le linee squadrate e reca alcune alette davanti alla camera di manovella per migliorarne il raffreddamento. La testa ha l'alettatura radiale, parzialmente unita da ponticelli, e la camera di scoppio con nicchia centrale ad oliva.
Il cilindro in ghisa dagli ampi travasi ha l'alettatura « interrotta » per evitare le distorsioni.



Le caratteristiche tecniche

MOTORE: monocilindrico due tempi con distribuzione a tre luci e pistone piatto; cilindro in ghisa inclinato di 10° e testa in lega leggera con alettatura a ventaglio. Alesaggio e corsa mm 39 x 41,8 = 49,93 cc; potenza massima 1,5 CV a 4500 giri/1'; rapporto di compressione 9,6:1.

ACCENSIONE: volano magnete 18 W - 6 V a sinistra dell'albero motore; bobina A.T. esterna. Anticipo accensione 22° prima del PMS, distanza fra i contatti mm 0,35/0,40; candela grado termico 240 scala Bosch, distanza fra gli elettrodi mm 0,5/0,6.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela di benzina normale e olio nella percentuale del 5%; capacità del serbatoio litri 7 di cui circa uno di riserva.

LUBRIFICAZIONE: motore con miscela al 5% d'olio; cambio, frizione e trasmissione primaria gr 900 di olio SAE 40.

CARBURATORE: Dell'Orto SHA 14/12; diffusore Ø mm 12; getto max 58; getto minimo 35; filtro aria F 27.

TRASMISSIONI: primaria ad ingranaggi elicoidali sul lato destro, rapporto 1:4,214 (denti 14/59); secondaria a catena 3/16 sulla sinistra, rapporto 1:3,384 (denti 13/44). Rapporti

totali di trasmissione, 41,482 in prima, 26,609 in seconda, 20,591 in terza, 16,399 in quarta e 14,260 in quinta.

CAMBIO: in blocco a cinque rapporti con innesti frontali comandato a pedale a leva singola sul lato sinistro; rapporti interni 1:2,909 in prima, 1:1,866 in seconda, 1:1,444 in terza, 1:1,150 in quarta e 1:1 in quinta.

SOSPENSIONI: forcella anteriore teleidraulica con steli da Ø 30 mm; forcellone oscillante posteriore con ammortizzatori teleidraulici registrabili su tre posizioni di carico.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in acciaio con bordo perimetrale di rinforzo; pneumatici Metzeler 2,50 x 21 ant. e 3,00 x 17 post. Pressioni di gonfiaggio atm. 0,9 ant. e atm. 1,1 post.

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera con perno sfilabile su cuscinetti; diametro mm 123 ant. e post., superficie utile 65 cm².

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m 1,95; interasse m 1,30; larghezza manubrio m 0,85; altezza max m 1,00; altezza sella m 0,76; altezza pedane m 0,26; altezza minima da terra m 0,23; peso a secco kg 73.

Evidente la robustezza dell'albero motore (con la biella che lavora completamente su rullini ingabbiati), del cambio (con innesti frontali) e del gruppo trasmissione primaria-frizione.

