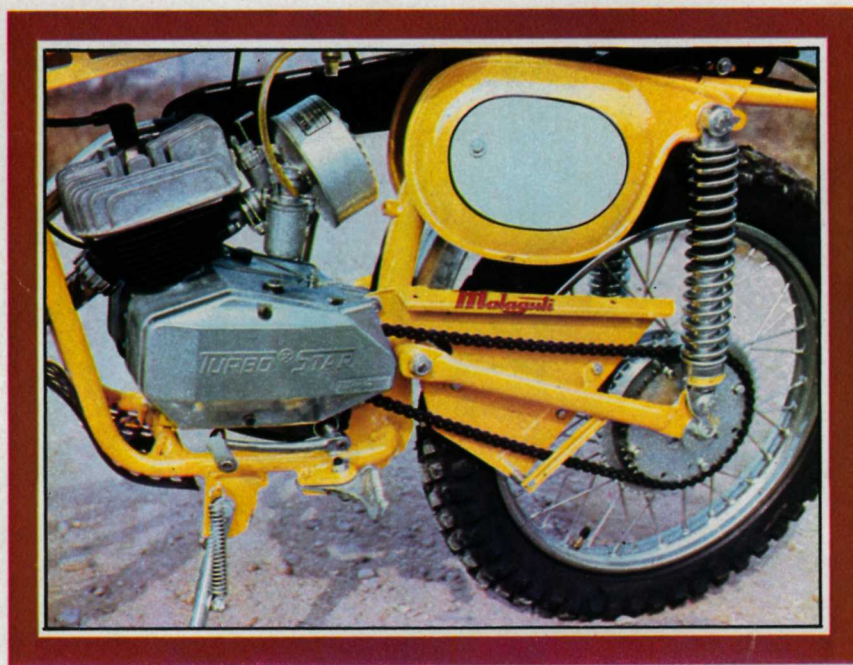


Malaguti

Cavalcone Cross 50

Questo modello del fertilissimo vivaio bolognese vanta numerosi elementi di richiamo tra cui il brioso motore a cinque marce, il robusto telaio a doppia culla con sospensioni teleidrauliche e la compattezza di linea.



La Malaguti sa tenersi sulla cresta dell'onda anche nel vivace settore delle « 50 » da fuori-strada, dove numerosissimi costruttori si contendono i favori di una foltissima e sempre più esigente clientela giovanile sfornando nuovi modelli a getto continuo.

La Casa bolognese, che già si era posta all'attenzione col « Roncobalaccio » (presentato sul fascicolo 5-1968), si è infatti « aggiornata » con un altro modello dall'originale denominazione, il « Cavalcone », presentato al Motosalone di Milano del '69

e giunto sul mercato nell'estate successiva.

Il « Cavalcone », che costa attorno alle 200.000 lire, si presenta in effetti con allettanti caratteristiche, quali efficienti sospensioni teleidrauliche

(regolabili a mano posteriormente), robusto telaio a doppia culla con grata di protezione per il sottocaratter, brioso motore a cinque marce. Scendendo nei dettagli, ecco poi altre cose interessanti: pedane dentate pieghevoli obliquamente, parafanghi in acciaio inossidabile con attacchi elastici, complesso di scarico a camera di espansione verniciata di nero e piegata come sulle macchine da competizione, scompartimento degli attrezzi ricavato sul dorso del serbatoio, targhe portanumero laterali, doppia corona poste-

le prove di **MOTOCICLISMO**





Malaguti *Cavalcone* Cross 50



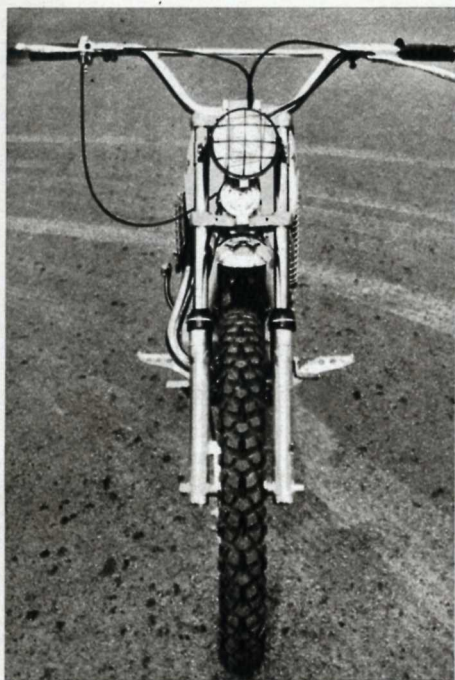
riore, ampio carter e cruna per la catena. Tutta roba da far venire gli occhi lucidi dal desiderio ai nostri focosi ragazzini amanti del cross...

Esteticamente il « Cavalcone » si presenta molto bene, con una linea compatta e funzionale e con una vivace verniciatura che ora, anziché tentare di descrivervi, possiamo finalmente mostrarvi a colori.

Il giudizio sui comandi a mano e pedale è complessivamente buono, come si può dedurre anche dalle solite numerose foto a corredo di queste note; per quanto riguarda il resto, da segnalare il serbatoio con



Sopra, a sinistra, il « Cavalcone » consente simili virtuosismi in tutta sicurezza e senza risentirne negativamente. Sopra, particolare del panciuto serbatoio, del telaio a doppia culla con rinforzi dietro il canotto di sterzo, dell'alettatura della testa e del carter spigolato. A fianco, la linea compatta del Malaguti « Cavalcone », presentato al Motosalone di Milano del 1969.



un tappo di scarsa affidabilità e con un solo rubinetto (per cui non si riesce a sfruttare tutto il contenuto), nonché la mancanza del cavalletto centrale, sostituito da una larga stampella laterale sulla sinistra.

In sella al « Cavalcone » abbiamo posto le ruote tanto sull'asfalto e sul pavè come sul terreno più accidentato.

Naturalmente il « Cavalcone » ha mostrato di prediligere il fuori-strada ma anche in città o comunque sul « bello », dove per forza di cose i suoi cavalieri le faranno percorrere il maggior numero di chilometri,

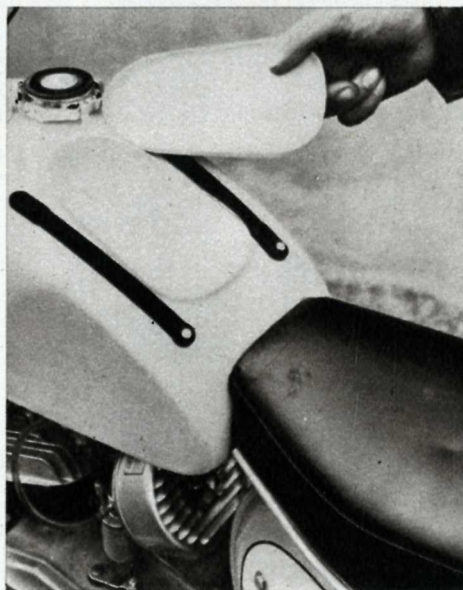
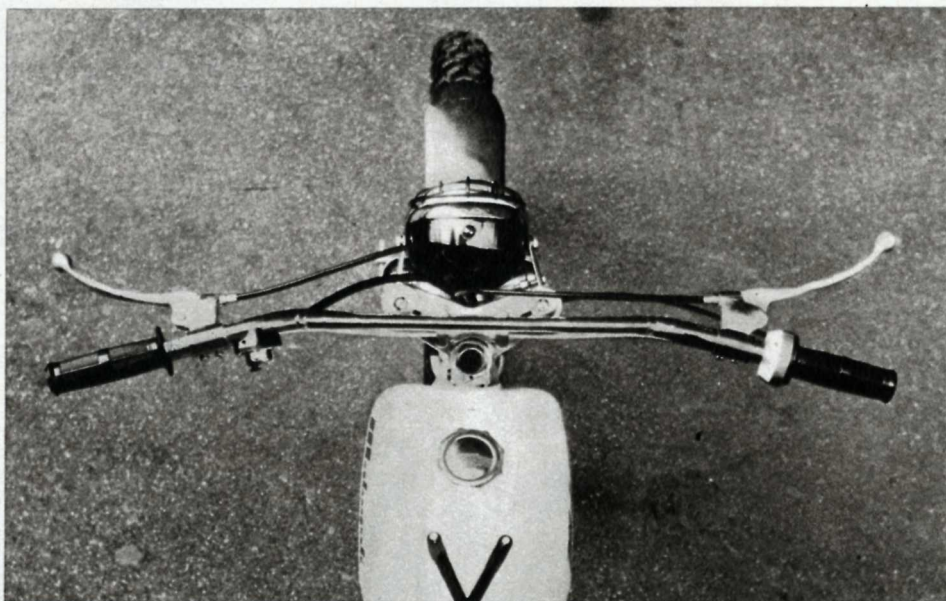
non si è trovato a disagio.

Sui terreni più difficili, il « Cavalcone » ha sfoderato doti da vero purosangue: innanzitutto una grande maneggevolezza (qualità particolarmente apprezzata dai debuttanti sulle « due ruote ») dovuta all'ottima distribuzione dei pesi ed alla bontà dell'assetto. Forse soltanto la sella potrebbe essere migliorata per forma e posizione, in quanto non offre un valido ancoraggio al fondoschienna e risulterà un po' alta per i « gamba-corta ».

Comunque il « Cavalcone » vanta anche una notevole stabilità, di mo-



La moto vista di fronte mostra l'ampio manubrio rinforzato, la robusta forcella teleidraulica e le pedane metalliche pieghevoli di eccezionale solidità. Nella vista da tergo, in evidenza il lungo sellone e gli ammortizzatori regolabili. Notevole la cura posta nel disegno e nel montaggio della camera d'espansione: l'ingombro risulta infatti limitato.



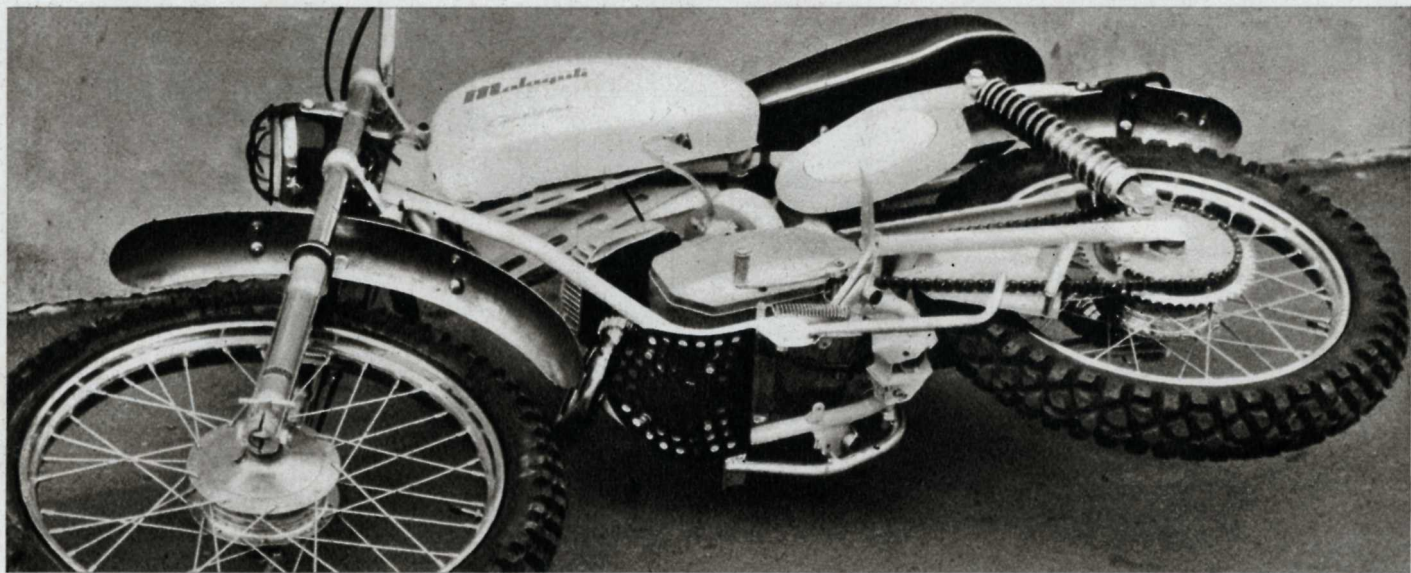
Il manubrio, largo ben 83 centimetri, è comodo e funzionale; ottime anche le manopole leggermente imbottite e le leve in lega leggera, montate a bracciale e di buona foggia. Mancano però i registri per i cavi della frizione e del freno anteriore ed il gruppo dei comandi per clacson, massa e luci è un po' fuori portata del pollice. La spia sul fanale segnala la luce accesa.

Se qualche utente pignolo ha intenzione di procurarsi qualche chiave e una pinza per la piccola manutenzione, il posto per alloggiarle c'è: una comoda vaschetta ricavata sul dorso del serbatoio con coperchio in lamierino trattenuto dalle due cinghiette in gomma. Il tappo del serbatoio, del tipo ad innesto rapido, non è l'ideale in quanto a tenuta.

Malaguti Cavalcone Cross 50

Il freno anteriore a camma semplice, in lega leggera. La presa d'aria è finta, cosicchè non esiste il pericolo di infiltrazioni d'acqua.

Gli ammortizzatori posteriori sono regolabili su tre tacche agendo sull'apposita maniglietta ribaltabile. Anche il freno posteriore è in lega leggera, con diametro utile uguale a quello del freno anteriore e con comando a cavo flessibile. Pratico, ed ormai esteso a quasi tutti i 50 da cross, il sistema delle camme a spirale per l'allineamento della ruota.



Vita lunga per i parafanghi del « Cavalcone »: innanzitutto sono in acciaio inossidabile, quindi inattaccabili dalla ruggine, e poi sono montati con interposizione di silent-block in modo che le vibrazioni non possano insidiarli. Nella foto, che mostra il solidissimo attacco del parafango anteriore, si noti ancora il fondo-sterzo guarnito di gommini e la piastra di rinforzo al telaio nella zona del canotto.



Con la moto coricata sul fianco appare chiaramente la struttura del telaio a doppia culla ed il riparo a griglia ad ulteriore protezione del carter.

do che le occasioni di puntare i piedi in terra per rimetterlo in carreggiata diventano rare anche a forte andatura.

Pezzo forte del « Cavalcone » è il motore.

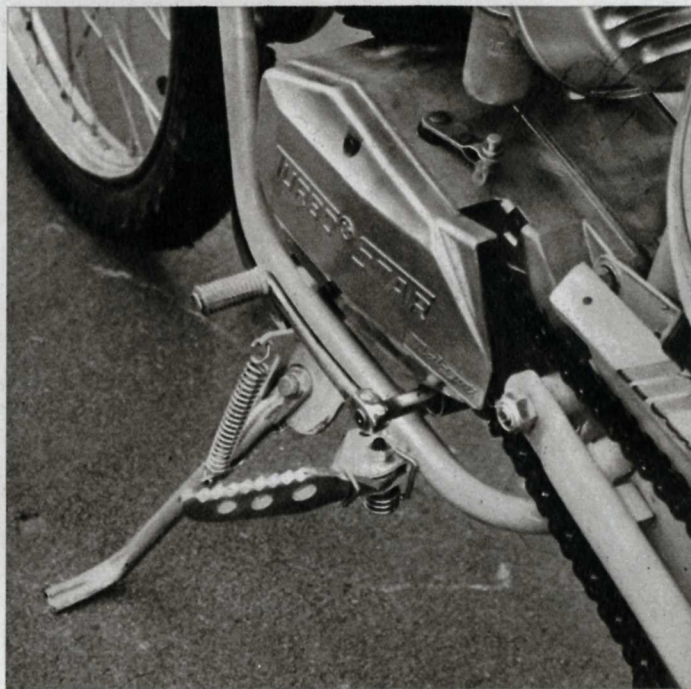
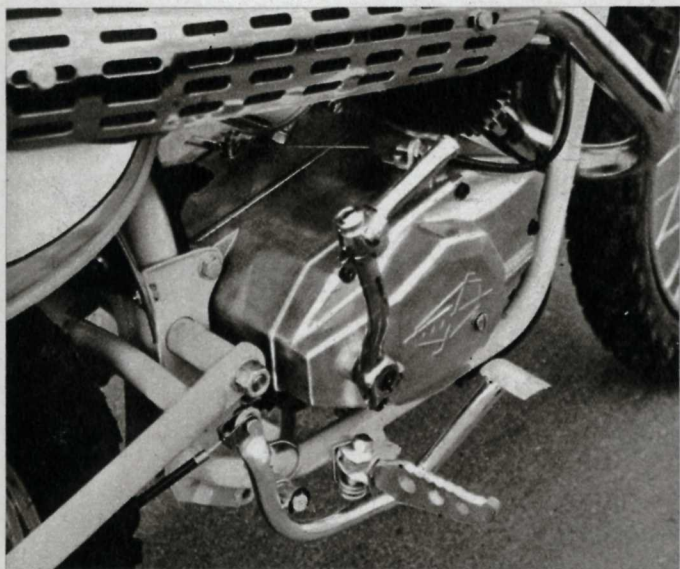
Già sulla carta, sei cavalli e settanta chili di peso significano prestazioni di tutto rilievo soprattutto se si può contare su un bel cambietto a cinque rapporti come nel

Procurandosi qualche maglia in più, è possibile portare la catena sulla corona più grande in modo da usufruire di rapporti più corti; prima però è necessario invertire le posizioni delle due corone. Ottimo per estensione e robustezza il carter della catena, dotato anche di cruna.



La pedivella dell'avviamento è pieghevole e appena un po' sporgente; non impaccia granchè in posizione di riposo. Il lungo pedale del freno posteriore è soddisfacente per forma e posizione. Si noti l'arco di rinforzo al forcellone nella zona dell'attacco al trave del telaio.

Il pedale del cambio (in basso) è a leva singola sulla sinistra. La stamPELLA laterale è ben sagomata e dotata di una grossa molla di ritorno. Le pedane metalliche, di disegno un po' elaborato ma funzionali, sono ribaltabili su di un asse quasi perpendicolare al terreno e trattenute in posizione di lavoro da una molla di sufficiente potenza.



nostro caso.

Ottime sono risultate infatti la ripresa e l'accelerazione anche senza darsi da fare con la frizione; per quanto riguarda la velocità massima — importante fino a un certo punto su una moto da cross anche perchè le gomme artigliate e l'assetto di guida ben poco aerodinamico non permettono esasperazioni velocistiche — siamo comunque sugli

ottanta all'ora.

I rapporti del cambio sono regolarmente distanziati per cui si può sempre contare non solo, come si è già detto, su un'ottima accelerazione ma anche su una maggior facilità nel fuori-strada. Il « Cavalcone » si è rivelato in effetti un grande arrampicatore anche senza servirsi della corona più grande.

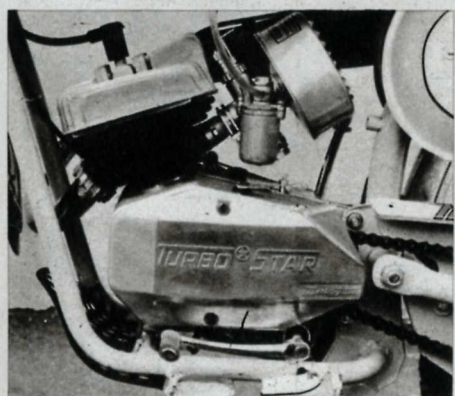
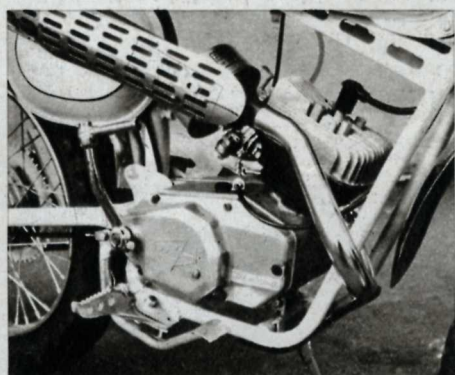
L'innesto delle varie marce è sem-

pre preciso e silenzioso ed anche guidando in piedi sulle pedane è molto difficile incorrere in « vergognose » sfollate.

Per concludere, ottima la frenata e contenuto il consumo: nonostante il minaccioso aspetto del carburatore, non siamo mai scesi sotto il valore di 30 km/litro anche marciando forte su terreni difficili.

Nico Cereghini

Malaguti Cavalcone Cross 50



In alto: le robuste pedane seghettate sono pieghevoli obliquamente. In basso: ben piazzato nella solida «doppia culla», ecco il motore del «Cavalcone». Si noti sul coperchio destro del carter, nella zona panciuta che racchiude la frizione, la vite di controllo del livello dell'olio. Per il rifornimento ci si serve del foro dietro il cilindro, chiuso da un tappo a vite in plastica.

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: due tempi, monocilindrico inclinato in avanti di 20°
Alesaggio e corsa mm 39 x 41,8 = 49,9.
Compressione 1 : 8,5.
Potenza CV 1,27 a 4300 giri.

ACCENSIONE: a volano magnete 18 W - 6 V, anticipo accensione 28° prima del P.M.S., distanza tra i contatti mm. 0,35-0,40, candela grado termico 225 scala Bosch (filetto corto), distanza tra gli elettrodi mm. 0,5-0,6.

LUBRIFICAZIONE: miscela al 5%; 900 grammi olio SAE 40 d'estate e SAE 30 d'inverno nel carter del cambio. Cambio olio ogni 2.000 chilometri. Capacità serbatoio benzina: lt. 6.

CARBURATORE: Dell'Orto SMA 14.12. Diametro diffusore mm. 12 getto max 58; filtro aria Dell'Orto F 27.

CAMBIO: in cascata a 5 rapporti. 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.

TRASMISSIONE PRIMARIA: ad ingranaggi elicoidali in bagno d'olio, rapporto 1 : 4,214 (denti 14/59).

TRASMISSIONE SECONDARIA: a catena; rapporti finali: 1 : 3,15 con la corona piccola (denti 13/41) e 1 : 4 con l'altra corona (denti 13/52). Rapporti totali di trasmissione 1 : 13,29 e 1 : 16,86.

TELAIO: a doppia culla chiusa rinforzata in tubi d'acciaio.

SOSPENSIONI: forcella teleidraulica (olio SAE 20, gr. 150 per stelo), forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori teleidraulici regolabili in tre posizioni.

PNEUMATICI: anteriore 2,50 x 19, posteriore 3,00 x 17 rinforzati cross, pressioni di gonfiaggio: ant. 1,6, posteriore 1,8.

FRENI: a tamburo centrale; diametro utile mm. 118 ant. e post.

IMPIANTO ELETTRICO: alimentazione a volano magnete 18 W - 6 V; faretto anteriore con 2 lampade, una da 6 V - 5 W per luce di posizione, una da 6 V - 15 W per luce anabbagliante; fanalino posteriore con una lampada a siluro 6 V - 3 W.

DIMENSIONI: lunghezza cm. 170, interasse cm. 110, larghezza manubrio cm. 83 altezza max. cm. 196 (manubrio), altezza sella cm. 70, altezza pedane cm. 30, altezza minima da terra cm. 20, peso kg. 70.

IL TIPO EXPORT PRESENTA LE SEGUENTI VARIAZIONI:

Compressione 1 : 9,5, potenza CV 6 a 8.500 giri.

Candela grado termico 240 (scala Bosch).

Lubrificazione a miscela al 7% d'olio.

Carburatore Dell'Orto UA 19 S: diametro diffusore mm. 19, getto max 92, getto minimo 38, valvola gas 50, spillo conico C1 alla 2° tacca, polverizzatore 260, filtro aria Dell'Orto F20, vite aria aperta di 1 giro.

