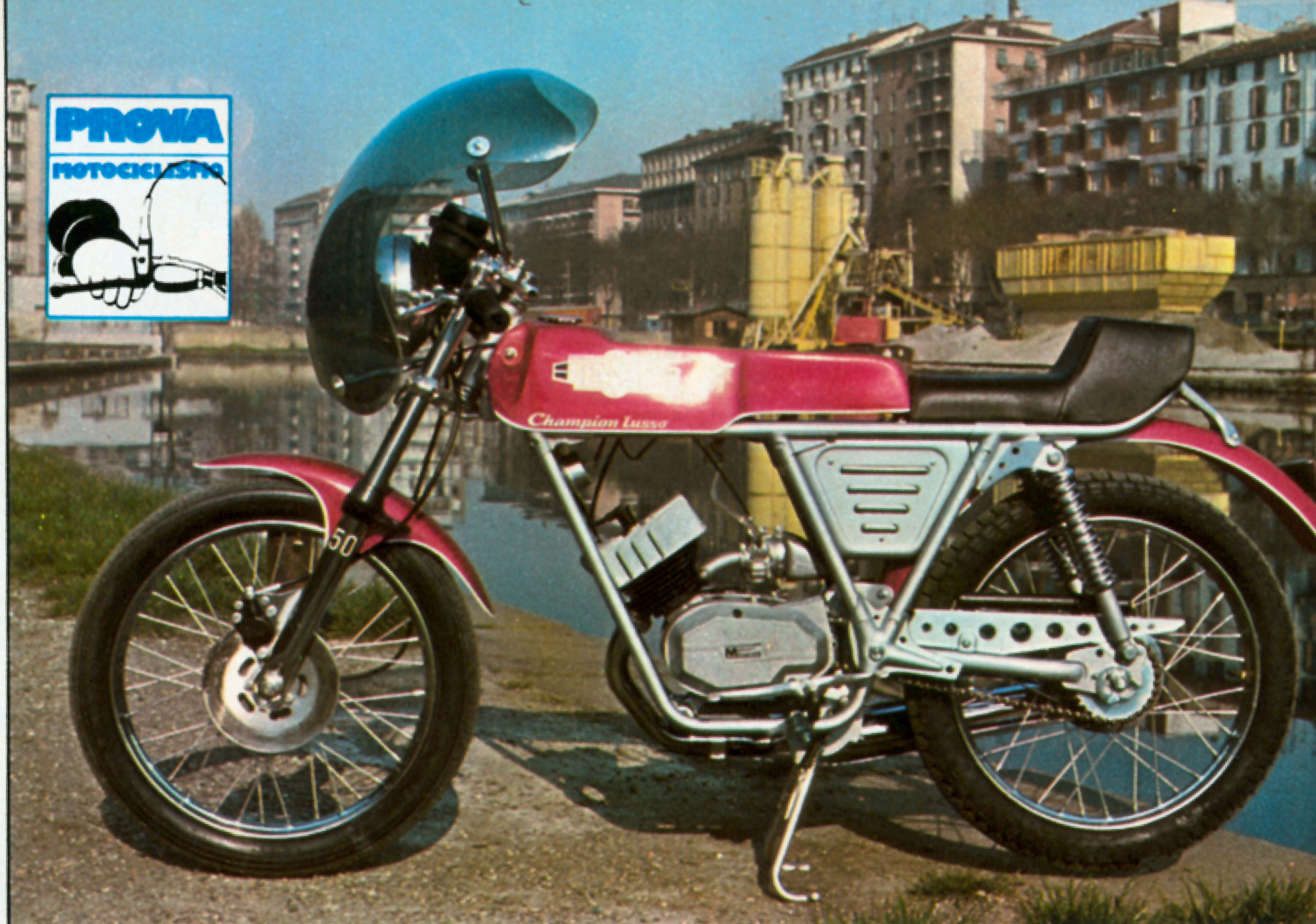




Testi Champion Lusso

50 è un ciclomotore sportivo di non comune eleganza



La Testi Champion Lusso si distingue, come tutti i modelli della Casa bolognese, per alcune esclusive soluzioni estetiche. L'abitabilità di questo ciclomotore sportivo è particolarmente adatta ai ragazzi. Il tiro del motore, nonostante le limitazioni del codice, è soddisfacente anche ai bassi e medi regimi.



Da poco in vendita sul nostro mercato ad un prezzo interessante, esso vanta il freno anteriore a disco. Ha il motore, i parafanghi ed il serbatoio montati elasticamente. Può avere come « optionals » il contagiri ed il cupolino.





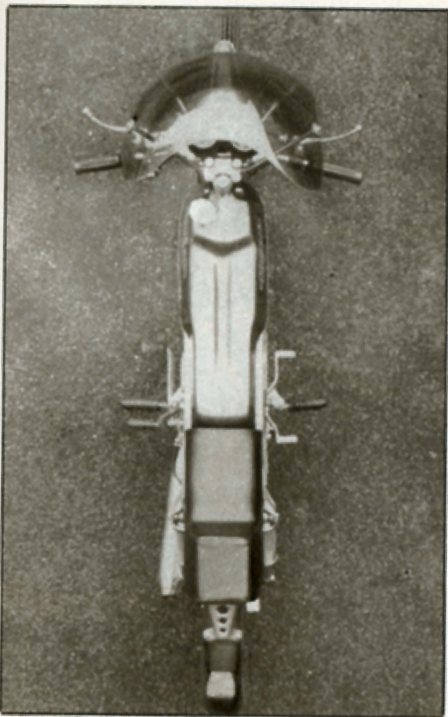
L'agilità è una delle migliori doti di questo ciclomotore sportivo. Il suo manubrio potrebbe però essere più stretto. Anche col casco integrale è possibile abbassarsi sul serbatoio, dietro il cupolino.



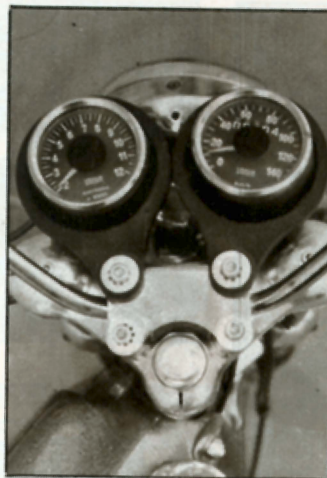
★ La Testi di Bologna è stata una delle primissime case mondiali a dare una spiccata personalità ai propri modelli di 50 cc.

Anche il « Champion Lusso », presentato al motosalone di Milano 1973, si distingue per la sua originale impostazione estetica, cui contribuiscono decisamente il freno a disco anteriore (una vera esclusività per le « 50 »), il serbatoio affusolato, la sella a coda tronca, il manubrio in due pezzi, la verniciatura di alcune parti a scagliette rilucenti, e, sia pure come optional, il contagiri elettronico e il cupolino in plexiglass « fumé ».

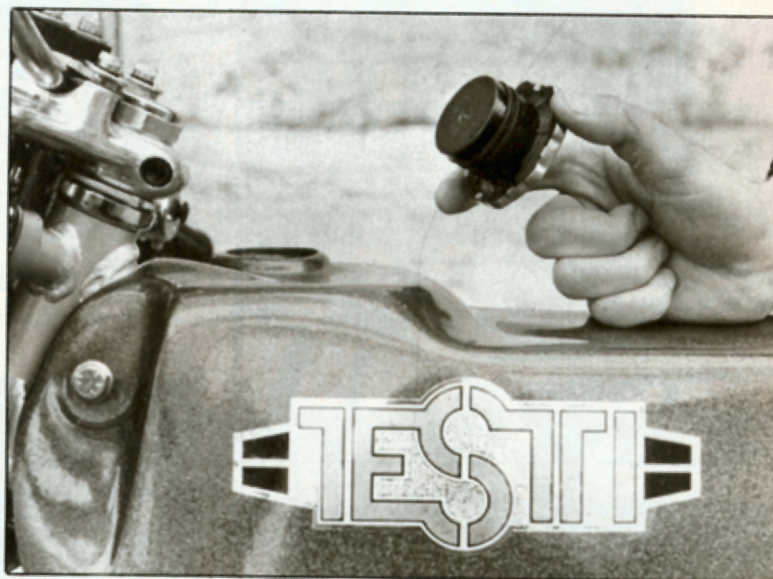
Il « Champion Lusso » è entrato in produzione nell'estate 1974 e le prime consegne sono state effettuate sui mercati stranieri. Nelle vetrine dei nostri concessionari questo ciclomotore sportivo è invece arrivato agli inizi del 1975, al prezzo, decisamente interessante, di 320.000 lire f.f. IVA compresa.



Le pedane, il manubrio e la leva della messa in moto sono piuttosto sporgenti. Lo affusolato serbatoio in vetroresina è montato elasticamente. Il cupolino che non vibra in quanto montato anch'esso elasticamente, è un « optional »: costa 12.000 lire compresi gli attacchi.



Il tachimetro-contachilometri viene fornito di serie. Il contagiri elettronico è offerto come « optional »: costa 22.000 lire. La precisione di questi strumenti è poco soddisfacente. Di notte sono illuminati.



Il profilo superiore del serbatoio presenta un rialzo nella zona del tappo. Quest'ultimo è del tipo a pressione e non tiene bene col pieno.



Ovviamente la posizione di guida è piuttosto spostata all'indietro ma per essere veramente funzionale e sportiva richiederebbe un manubrio leggermente più stretto e le pedane un pò più arretrate. Anche col casco integrale non riesce difficile abbassarsi sul serbatoio, dietro il cupolino. La vista non viene eccessivamente ostruita dagli strumenti.

A nostro giudizio la forcella è troppo morbida e in frenata lamenta una certa rumorosità. Gli ammortizzatori presentano invece discrete doti funzionali e favoriscono quindi la tenuta di

strada, assicurata peraltro dal robusto telaio e dai pneumatici di buona sezione.

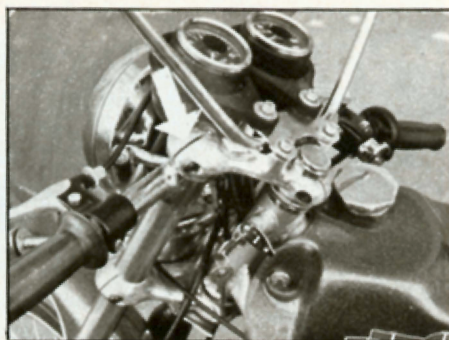
Ottimo il comportamento del freno a disco anteriore. Esso è potente, progressivo e sicuro anche nelle azioni più energiche e sul bagnato. Ben modulabile il comando idraulico, la cui leva è provvista di una vite di regolazione. Il freno posteriore compie il suo dovere onestamente.

Il motore Minarelli « P4 » di cui è provvisto questo ciclomotore è ben noto per le sue doti di robustezza e di tiro. E' facile da avviare e grazie

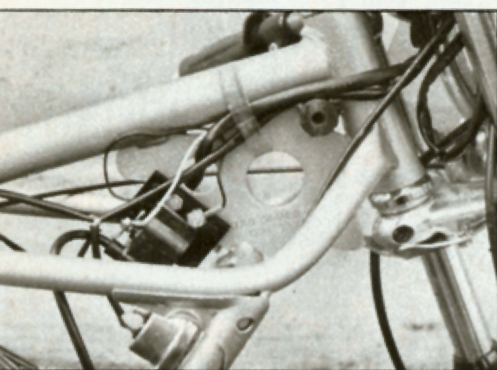
alle norme del codice consuma veramente poco. Con un litro di normale al 5% si percorrono infatti circa 40 km. I rapporti del cambio sono ben scalati e gli innesti sono sempre rapidi e molto precisi anche senza usare la frizione. Quest'ultima, dal canto suo, non incolla e sopporta le eventuali strapazzate.

Prove: Roberto Cantamessa, Walter Presa e Riccardo Selicorni

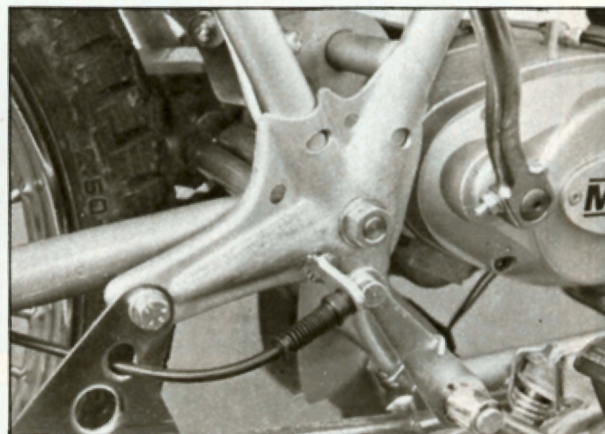
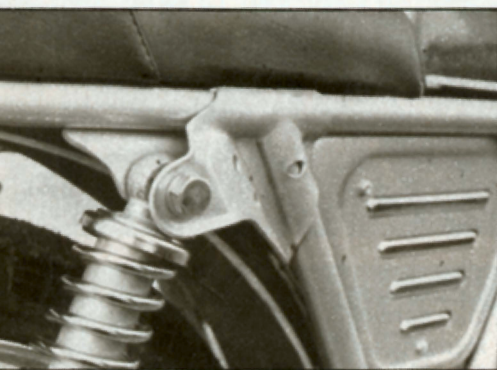
Coordinamento e foto: Carlo Perelli



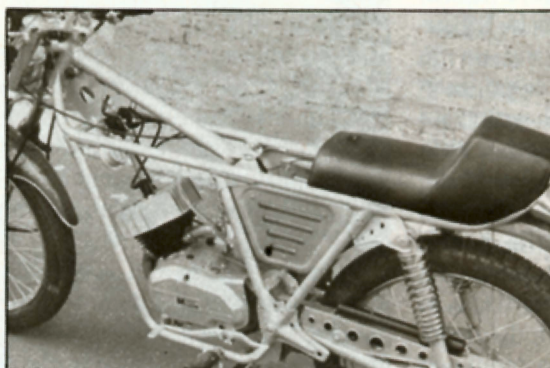
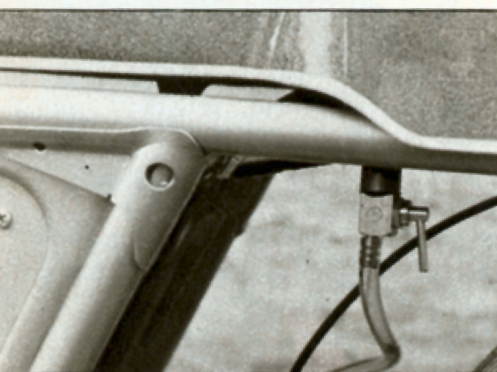
La forcella telescopica è costruita dalla Testi stessa. Indicato dalla freccia, uno degli ingrassatori situati alla sommità degli steli. Il comando idraulico per il freno a disco anteriore dispone di una vite di regolazione. Si vedono anche il comando del gas ad apertura rapida e il solito antifurto a bloccasterzo. I comandi elettrici sono insolitamente disposti sul lato destro.



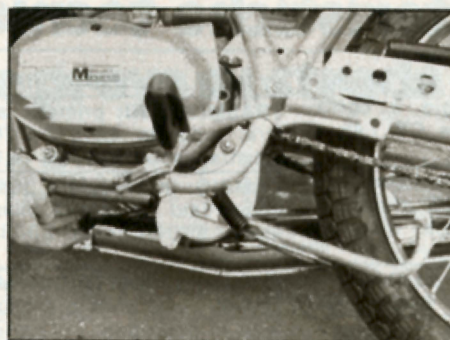
La scatoletta metallica per gli attrezzi viene fissata mediante un pomello a vite sotto il serbatoio, tra le due fiancate metalliche. Essa si raggiunge abbastanza facilmente. Il libretto di uso e manutenzione riguarda solo il motore; la dotazione attrezzi come al solito è scarsa. Notare l'unico rubinetto del serbatoio, disposto centralmente, per poter utilizzare tutto il carburante anche nella posizione di riserva.



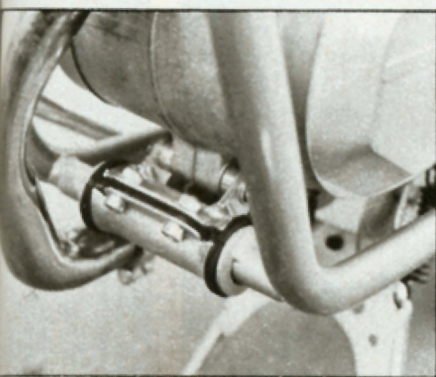
Per motivi di robustezza, di produzione, ed anche di estetica i vari tubi del telaio sono congiunti da elementi in lamiera stampata. Già da anni la Testi ha positivamente introdotto questa soluzione su quasi tutti i suoi modelli.



Il nitido disegno del telaio in tubi a doppia culla chiusa. Montaggio e smontaggio di sella e serbatoio non sono particolarmente agevoli.



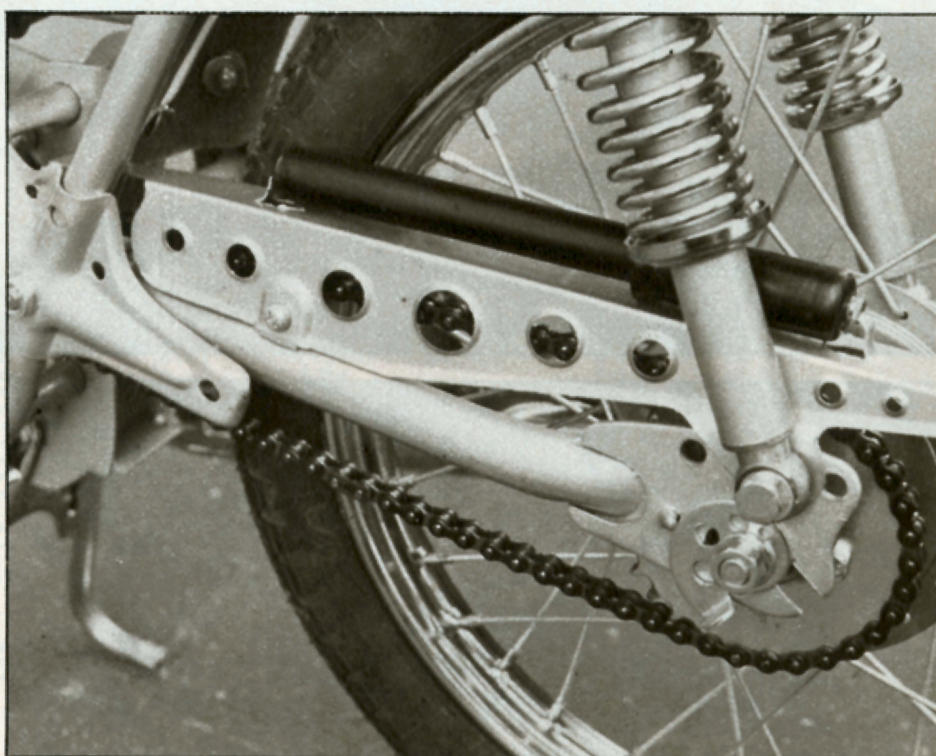
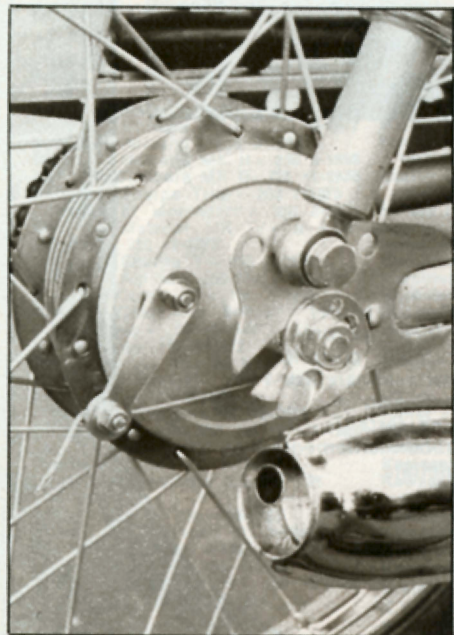
Le pedane sono pieghevoli obliquamente e sono provviste di mollette di ritorno. Per azionare il pedale del cambio a bilancere bisogna spostare il piede dalla pedana. La leva della messa in moto dovrebbe essere pieghevole. Il pedale del freno si comanda agevolmente. Gli allacciamenti dell'impianto elettrico sono un pò esposti. La fascetta di congiunzione tra il tubo di scarico e la marmitta accusa notevoli trafileggi.



Particolare del montaggio elastico anteriore del motore che riduce il passaggio delle vibrazioni al telaio.



Il mozzo anteriore col freno a disco Grimeca da 160 mm e la presa per il contachilometri. I pneumatici sono dei Pirelli 2.50-17. Notare gli occhielli per il passaggio guidato dei cavi e l'affilato parafrangente di stile sportivissimo ma di ben scarsa protettività sul bagnato.



Il mozzo posteriore da 120 x 20 mm con le ghiera rinforzate nella zona di attacco dei raggi. L'estremità del forcellone è irrobustita da un elemento di lamiera stampata. Gli ammortizzatori sono Sebac.

Le caratteristiche tecniche

MOTORE: monocilindrico due tempi (Minarelli P4); cilindro in ghisa e testa in lega leggera. Alesaggio e corsa mm. 38,8 x 42 = 49,6 cc.; potenza massima CV 1,45 a 4.400 giri; rapporto di compressione 8,8.

ACCENSIONE: a volano magnete 18W 6V a sinistra dell'albero motore; bobina AT esterna. Anticipo 20° prima del PMS; candela grado termico 240 scala Bosch; distanza tra gli elettrodi mm. 0,5.

LUBRIFICAZIONE: motore a miscela al 5%. Cambio, frizione e trasmissione primaria gr. 700 di olio SAE 30/40.

ALIMENTAZIONE: a caduta, miscela benzina normale e olio 2T nella percentuale del 5%; capacità del serbatoio litri 8 di cui circa uno di riserva.

CARBURATORE: Dell'Orto SHA 14/12 con diffusore da

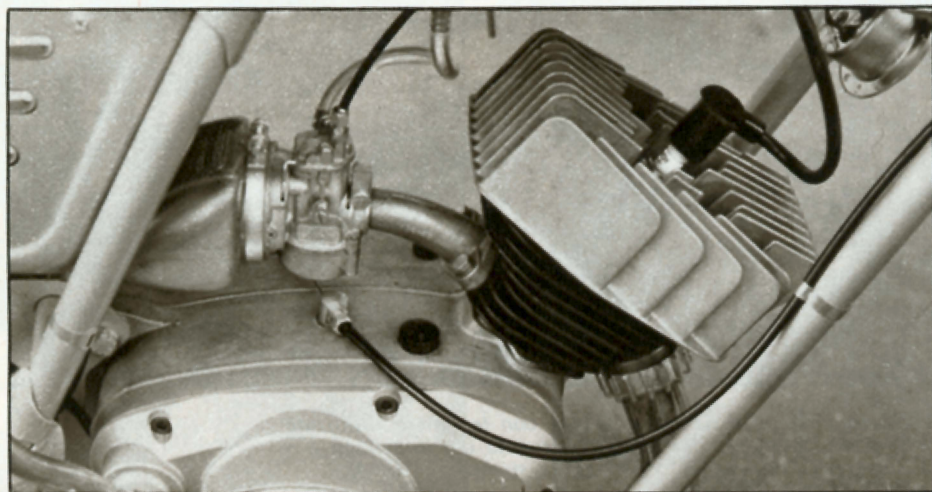
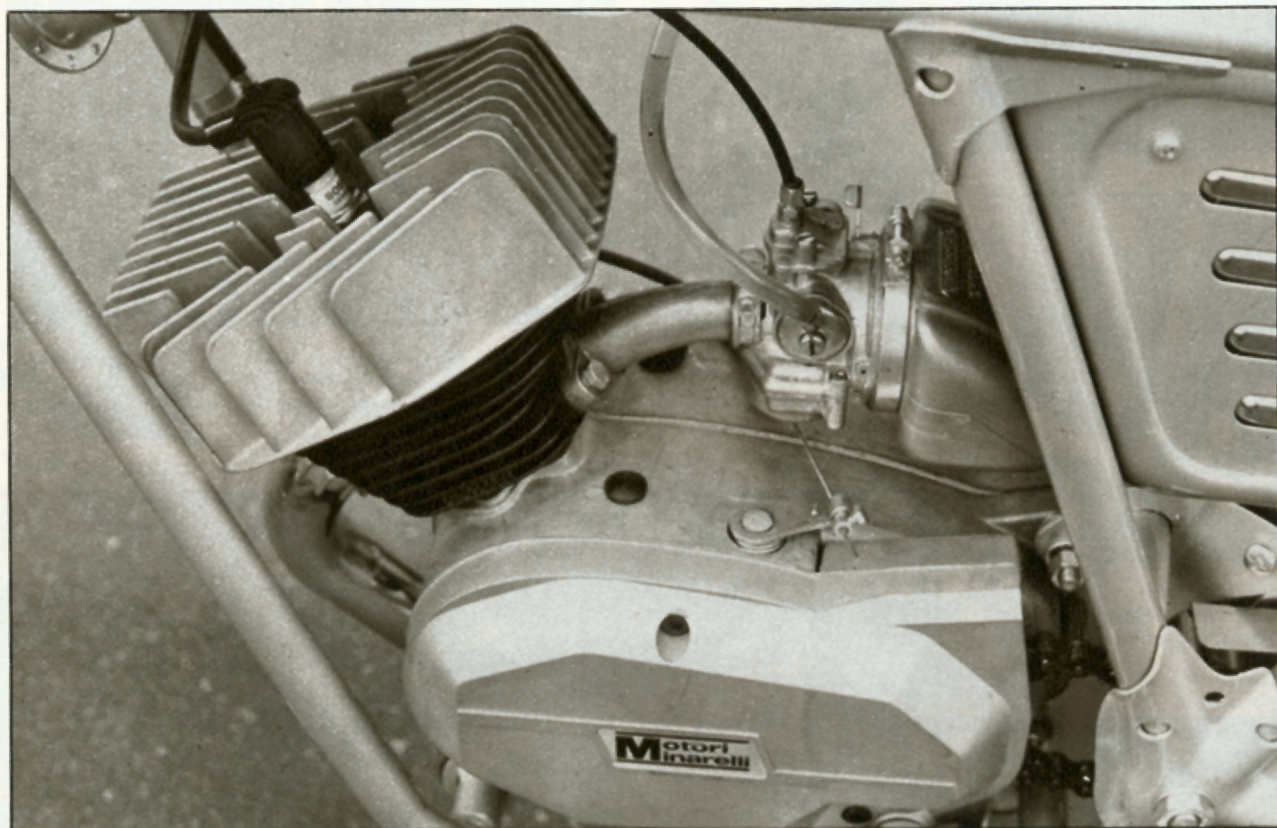
12 mm.; getto max 52, filtro aria F 27.

TRASMISSIONI: primaria a ingranaggi elicoidali sulla destra, rapporto 4,615 (Z 13/60); secondaria a catena sulla sinistra, rapporto 2,428 (Z 14/34).

CAMBIO: in cascata a quattro rapporti con innesti frontali comandato da leva a bilancere sul lato sinistro; rapporti interni 3,30 in prima, 2,07 in seconda, 1,44 in terza, 1,15 in quarta.

IMPIANTO ELETTRICO: alimentazione a volano magnete 18W-6V; faro anteriore biluce e fanale posteriore con una luce di posizione.

DIMENSIONI: lunghezza mm. 1810, interasse mm. 1.160, altezza pedane da terra m. 280, larghezza manubrio mm. 650.



Due viste del blocco motore-cambio, costruito dalla Minarelli e provvisto di una testa abbondantemente alettata.