

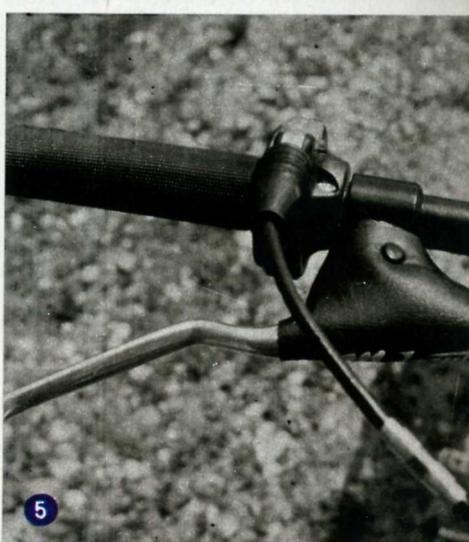
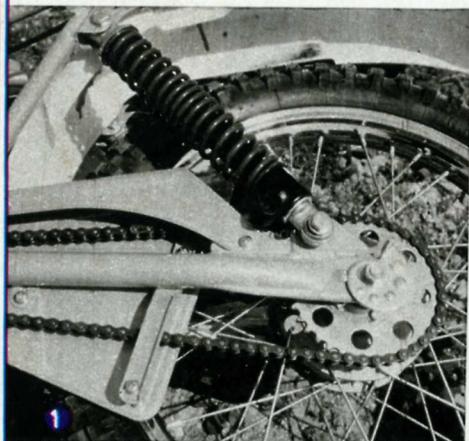


Nel provare questo ciclomotore è nostro intendimento accontentare i giovani appassionati motociclisti desiderosi di muovere i primi passi nel mondo del fuoristrada, che così potranno trovare nel Malaguti Ronco 21 un mezzo perfettamente rispondente alle loro esigenze.



Malaguti **RONCO 21**

50 CODICE





1 L'attacco inferiore degli ammortizzatori, a differenza di quello superiore, è a sbalzo e un po' troppo arretrato. Gli ammortizzatori stessi sono regolabili su tre posizioni roteando il pomellino di plastica in senso antiorario.

2 Ed eccoci al carburatore, l'imputato numero « 1 », per i motivi che ormai tutti conoscono, ma oltre a questo vediamo chiaramente che non esiste la cassetta del filtro, la Malaguti ha affidato il delicato problema dell'aspirazione ad un comune filtro in plastica; una soluzione che se soddisfacente per l'uso stradale non può essere considerata altrettanto per l'uso fuoristradistico.

3 Ottima la pedana poggiatesta con una efficace molla di ritorno, un po' meno il pedale del freno che anche durante la nostra prova ha dimostrato una certa fragilità.

4 Molto bello questo telaio della Malaguti, senz'altro assai robusto. La zona del canotto di sterzo è stata rinforzata con dei fazzoletti che scendono lungo i due tubi della culla, anche la trave centrale, a sezione rettangolare, è grande e resistente nonché rinforzata nei punti di raccordo con la triangolazione centrale. Il motore è perfettamente alloggiato nella doppia culla chiusa; la marmitta, che avvolge testa e cilindro, passa all'interno della trian-



golatura. Infine una nota di merito ai parafanghi in nylon, protettivi e ovviamente infrangibili.

5 Degni di una lode particolare i comandi sul manubrio, rapidissimo il gas, comode e sempre morbide le leve protette da un cappuccio. Tutti i cavi di rinvio hanno inoltre un comodo oliatore oltre al solito registro.

6 Come già abbiamo riferito nel testo le forcelle hanno bisogno di un lungo rodaggio per trovare quella giusta morbidezza necessaria. Ai freni, Grimeca, non abbiamo nessuna contestazione da avanzare, ma consigliamo una buona strizzata dopo qualche guado.

NOTE GENERALI

Ormai per la Malaguti rivolgersi ed accontentare la giovanissima schiera di motociclisti è diventata una tradizione. Il Ronco 21, che è la moto in esame in questo provino, è quindi da considerare in questo senso, cioè; un ciclomotore studiato e realizzato in base ad un discorso quantitativo, per riuscire a contenere i prezzi, e nello stesso tempo qualitativo per riuscire ad accontentare le prime richieste dei giovani centauro, che molto spesso pur essendo molto esigenti, sono anche con le tasche molto povere.

È facile assemblare un'ottima motocicletta con i migliori pezzi e accessori della produzione italiana ed estera, assai più arduo è realizzare un ciclomotore sicuro, valido, robusto e che costi poco. Il Ronco 21 lo proviamo proprio per vedere se risponde a queste elementari richieste di mercato.

ESTETICA

È quasi inutile dire che l'estetica di una qualsiasi moto è senza dubbio un discorso prettamente soggettivo, ad ogni modo per il Ronco 21 un giudizio positivo dovrebbe riscuotere consensi pressoché unanimi. La moto, infatti, pur senza presentare nuove soluzioni stilistiche, possiede una linea filante, con un ottimo accostamento e raccordo tra serbatoio e sella, dei bei parafanghi e una bella marmitta alta che pensa a riempire gli spazi vuoti tra la voluminosa testata e il capiente serbatoio. Pregevoli le fiancattine laterali con portanumero e la mascherina anteriore portafaro.

PARTE CICLISTICA

Abbiamo un buono ma soprattutto robusto telaio in acciaio a doppia culla chiusa, con delle ottime saldature e dei fazzoletti di rinforzo nei punti critici; ma d'altro canto vediamo un pedale del freno non troppo elegante e forse un po' fragile, una cruna passacatena praticamente inesistente e degli scomodi tendicatena a chiocciola. Alzando lo sguardo osserviamo una coppia di efficienti ammortizzatori Sebac; le forcelle sono invece della Marzocchi.

MOTORE

Pur essendo marchiato Malaguti, il motore è della Franco Morini;

cambio a 4 marce, trasmissione primaria a denti dritti, per una ulteriore robustezza, e una frizione a dischi multipli in bagno d'olio che assicura, se usata con coscienza, una lunga durata. L'intero basamento, il cilindro e l'ampia testata radiale sono in lega d'alluminio, un materiale che permette una migliore dispersione del calore e un peso complessivo, del motore stesso, abbastanza contenuto (Kg. 14,8). Delle prestazioni che questo motore offre è quasi inutile parlarne, in quanto il codice della strada non permette molto; a ogni modo questo propulsore possiede una prestazione invidiabile, occorrono solo 2,2 litri di miscela per percorrere 100 chilometri, oltre ovviamente a garantire un ottimo funzionamento per migliaia di chilometri.

IMPRESSIONI DI GUIDA

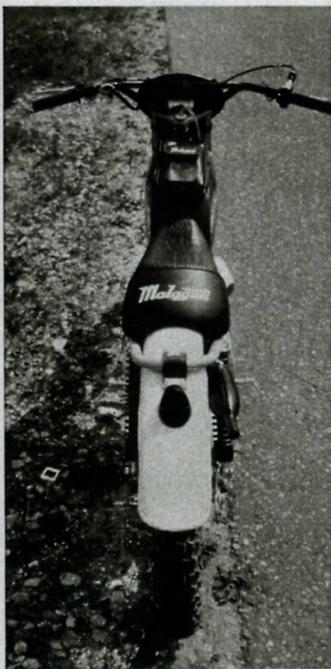
Guidare un ciclomotore che risponde alle norme legali di potenza e velocità può sembrare noioso o poco attraente, ma quest'ultima creazione della Malaguti ha fatto rinascere in noi, è il caso di dirlo, il divertimento della guida sia questa fuoristradistica o stradale. La maneggevolezza della moto e il tiro ai bassi regimi del motore suppliscono, specialmente nel fuoristrada, alla carenza inevitabile in un ciclomotore. L'ottimo assetto di guida, quest'ultima molto comoda e soffice, ci ha permesso delle evoluzioni degne di una moto da regolarità. Unico neo, in questo quadro sicuramente positivo, è costituito dalle forcelle troppo rigide che non permettono una guida troppo veloce e pulita soprattutto in discesa. Nell'uso stradale, a parte qualche sgradevole vibrazione, la moto non ha messo in evidenza nessun punto negativo.

CONCLUSIONI

In definitiva abbiamo riscontrato nel Ronco 21 un ciclomotore adatto ad un uso plurivalente da usare tranquillamente sia per gli spostamenti cittadini e stradali in genere che nelle incursioni nelle campagne e sui monti. Il ciclomotore, quindi, risponde perfettamente alla domanda che ci eravamo prefissi prima della prova; per quanto riguarda il prezzo, 506.000 lire, solo l'eventuale acquirente potrà giudicarlo, a noi non sembra che si possa chiedere di più a un ciclomotore con questa quotazione.

cartella tecnica

MALAGUTI RONCO 21 50 CODICE



MOTORE

monocilindrico a due tempi
(F. Morini)

ALESAGGIO E CORSA

39 x 41,8 mm

CILINDRATA

49,93 cc

RAPPORTO

DI COMPRESSIONE
1 : 8,9

POTENZA MASSIMA

1 CV a 4.400 g/m

CILINDRO

in lega leggera incamicciato

ACCENSIONE

a volano magnete con
puntine platinato (Bosch)

LUBRIFICAZIONE

miscela olio/benzina 5%

ALIMENTAZIONE

carburatore Dell'Orto
12/14 mm

FRIZIONE

a dischi multipli in bagno
d'olio

CAMBIO

a 4 rapporti

TELAIO

a doppia culla chiusa in
tubi d'acciaio

SOSPENSIONI

ant. forcella teleidraulica
Marzocchi
post. ammortizzatori Sebac
regolabili su tre posizioni

PNEUMATICI

ant. 2,50 x 21; post. 3,00 x 18
(Pirelli)

SERBATOIO

capacità 7 litri

DIMENSIONI E PESI

interasse 1290 mm;
lunghezza 1970 mm;
larghezza 830 mm;
peso 74 Kg.

PREZZO

L. 506.160 (IVA compresa f.f.)

COSTRUTTORE

MALAGUTI S.p.A.
Via Emilia Levante 498
S. LAZZARO DI SAVENA
(BOLOGNA)