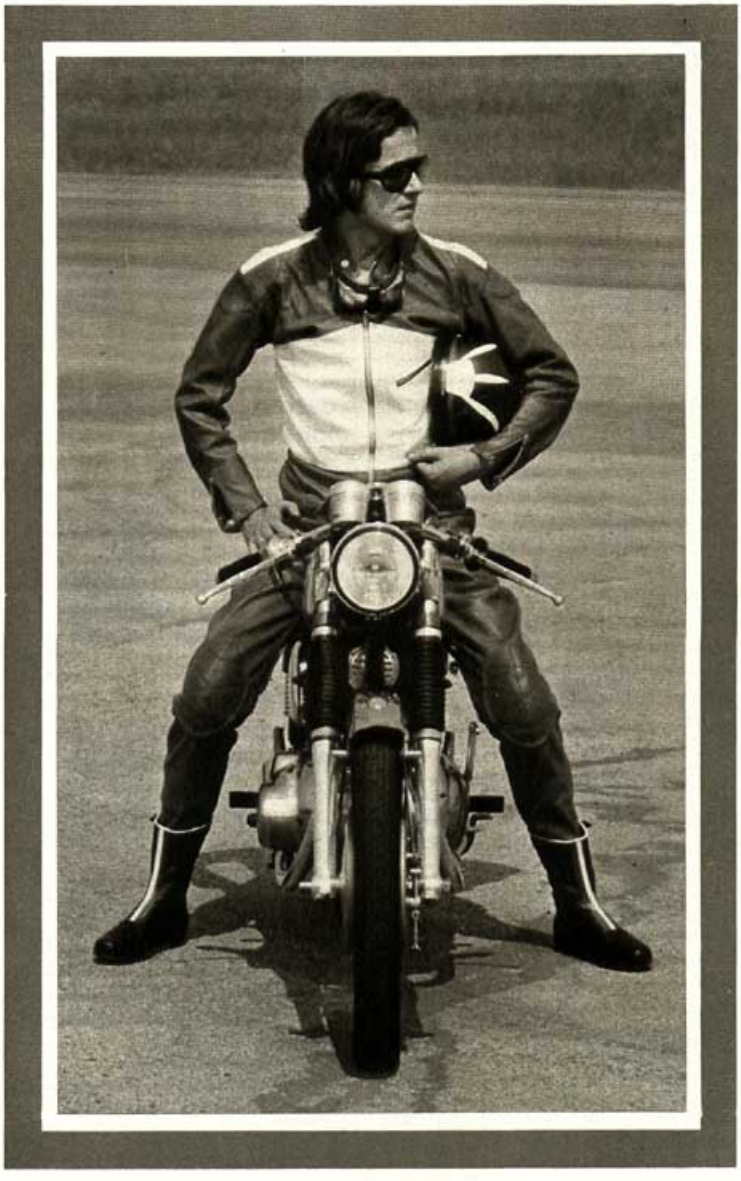


M.V. "Sport" 350

Questa bicilindrica quattro tempi cinque marce, realizzata dalla Casa che vanta il maggior numero di vittorie nel campionato mondiale, si è da poco inserita nel mercato delle medie cilindrate con giustificate ambizioni di successo per le sue brillanti prestazioni, la sua filante linea sportiva e la sua docilità.

M.V. "Sport" 350

La frizione è morbida, non incolla a freddo, è progressiva e sensibilissima: è sufficiente una leggera pressione delle dita per farla slittare all'uscita delle curve strette.

I freni, di cui l'anteriore a doppia camma, si comportano in maniera un tantino brusca alle basse velocità, soprattutto il posteriore; ma si impara presto a modularli con dolcezza. A forte andatura sono invece eccellenti: su una moto che pesa 150 chili, permettono di staccare al di sotto dei 100 metri prima del tornantino della variante Junior della pista di Monza, dove si giunge veramente « a tutta manetta », e questo senza patemi d'animo per il pilota. Inoltre sono pienamente rispondenti anche sul misto, in discesa e sul bagnato.

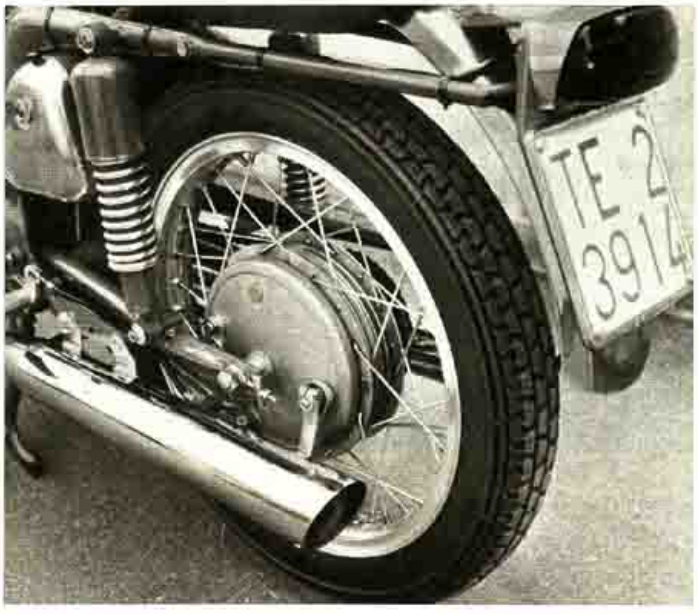
Parliamo ora di maneggevolezza e stabilità: sebbene pesantuccia, la M.V. 350 dà l'impressione di essere una 125; in effetti la macchina è molto bassa e ben equilibrata, consentendo una guida divertente e poco impegnativa e, grazie ad un notevole angolo di sterzata, è possibile svicolare nel caos del traffico cittadino pur senza essere specialisti di gincane.

Ma è in curva che restiamo lietamente sorpresi dal comportamento della macchina: si può piegare fino al limite consentito dai pur alti tubi di scarico con una sensazione di stabilità e sicurezza veramente rassicuranti in ogni condizione. Merito prin-



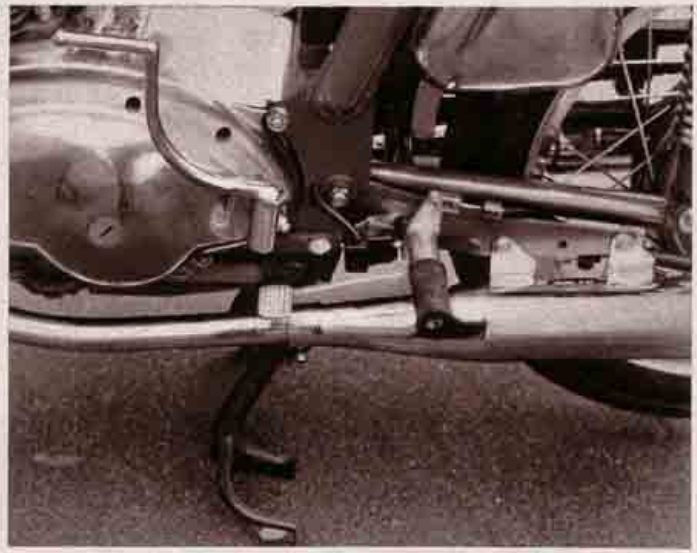


Due viste dell'imponente propulsore, con il gruppo cilindri/teste in lega leggera fusa in terra. Molto bella la « fuga » dei grossi tubi di scarico, che accentuano la linea filante dell'insieme. In evidenza anche la doppia piastra che fissa anteriormente il motore al trave del telaio.



Il freno posteriore è identico all'anteriore come dimensioni ma è a camma singola. Notare uno dei registri per la regolazione della catena. Gli ammortizzatori « lavorano » in posizione quasi verticale: li avremmo preferiti del tipo con il carico delle molle regolabile.

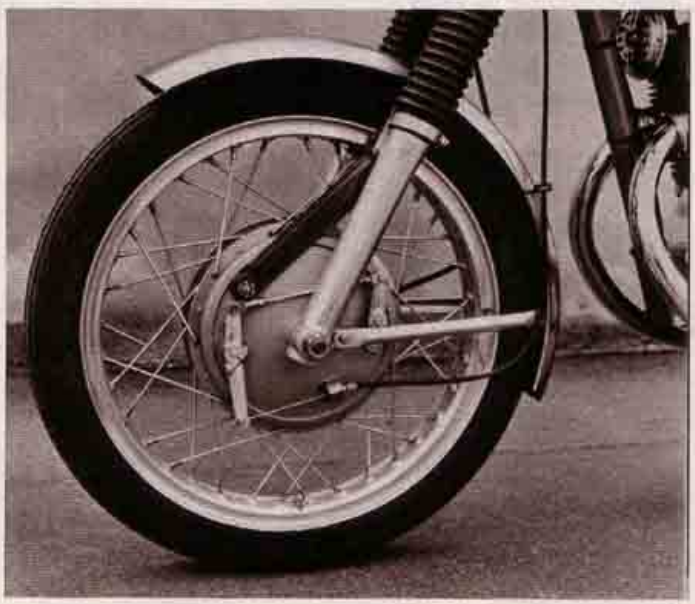






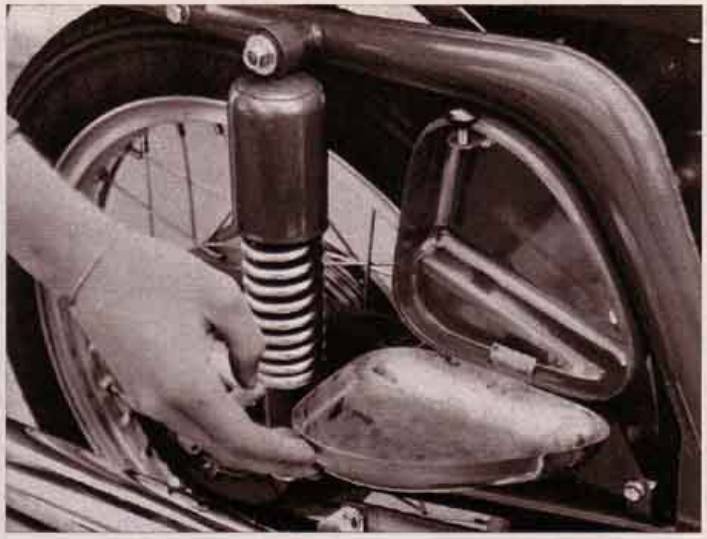
In primo piano la piastra in lamiera cui sono fissati gli attacchi della marmitta e la pedana del cambio in lega leggera ricoperta di gomma antisdrucciolo. Cambio e freno sono sempre sottopiede e si azionano con massima facilità.

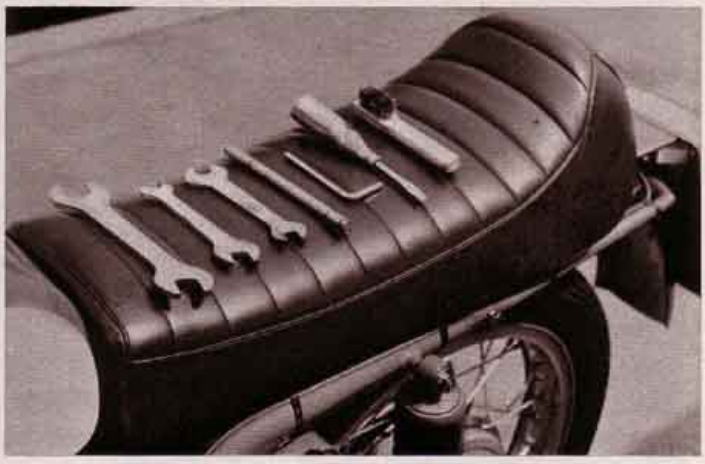
La leva del freno, la scatoletta impermeabile dello stop, il pedale della messa in moto, pieghevole alla base e facile da azionare. Sul coperchio del carter, il tappo a vite per la regolazione del carico delle molle della frizione.

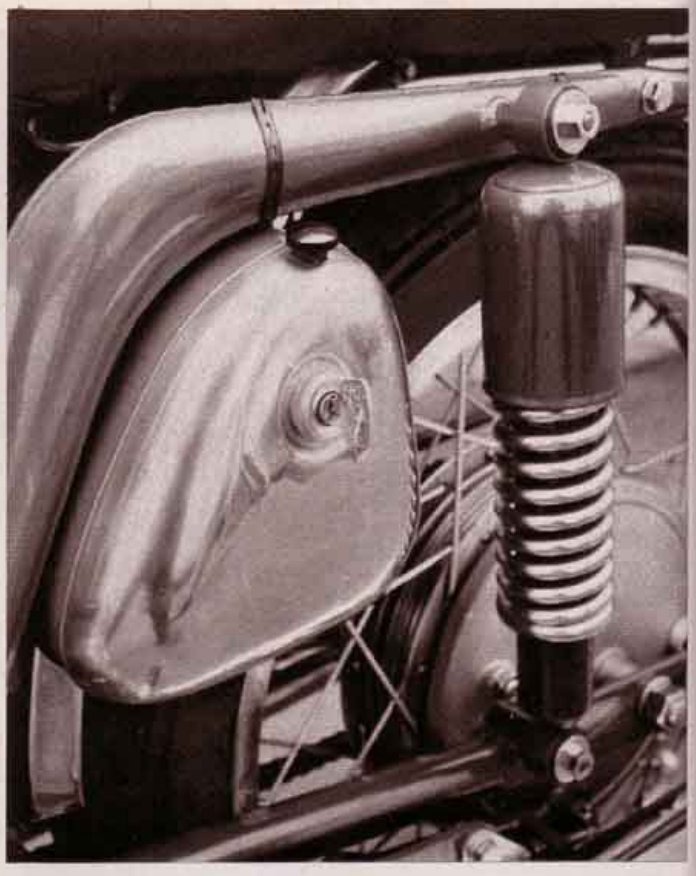


Il freno anteriore, di linea moderna, è una doppia camma in lega leggera con piatti sabbiati. A riprova del grado di finitura, si osservino i due fermi con anima di gomma, che tengono il cavo del freno e il flessibile del tachimetro contachilometri nella posizione ottimale, che impedisce fastidiosi svolazzamenti. Il parafango in acciaio inox, può sembrare ingombrante per un mezzo sportivo, ma è davvero protettivo nella marcia sul bagnato.

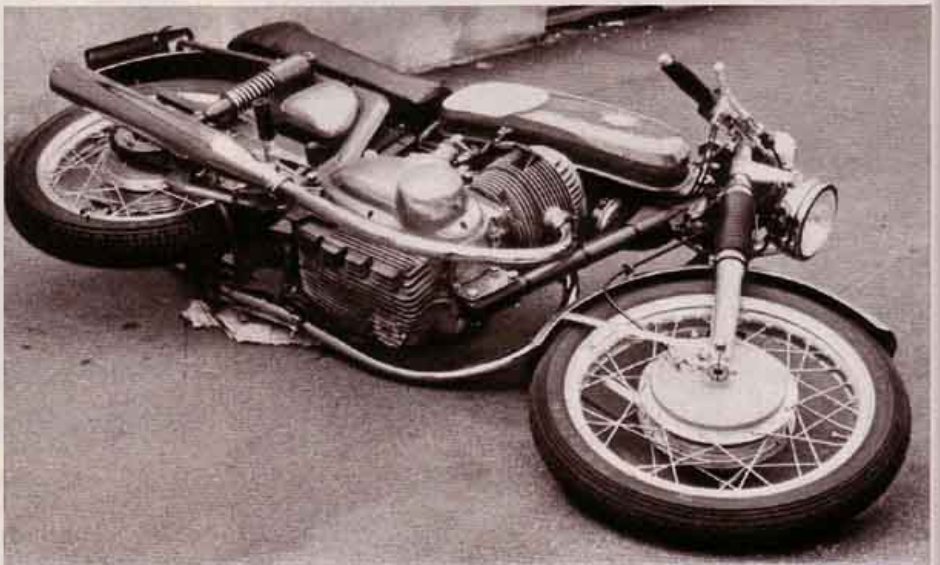
M.V. "Sport" 350



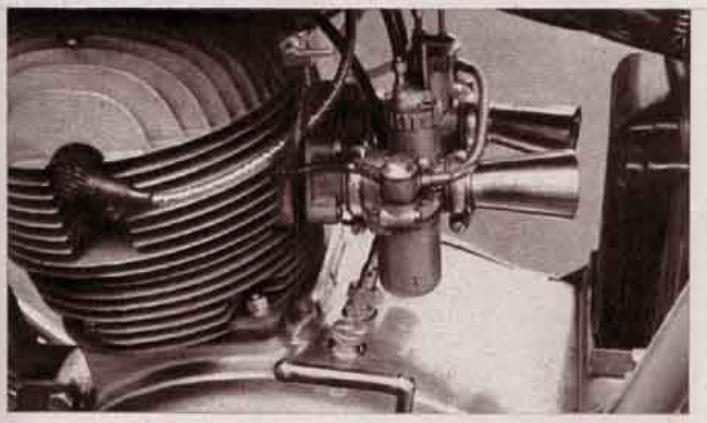




Nei bauletti laterali, di foggia antiquata, trovano posto rispettivamente in quello di destra la scarsissima dotazione di attrezzi in quello di sinistra la chiave per il contatto d'accensione delle luci. I bauletti si aprono e si chiudono entrambi con il solito pomello a vite.

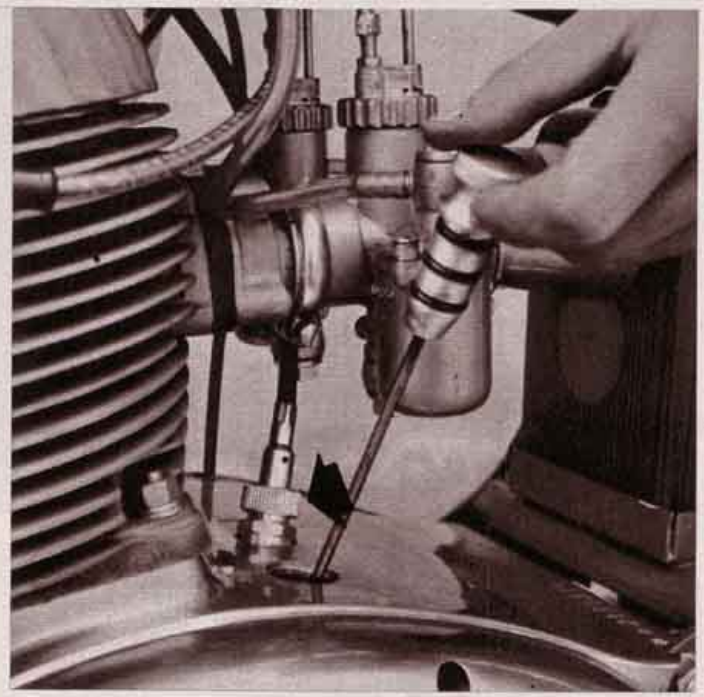


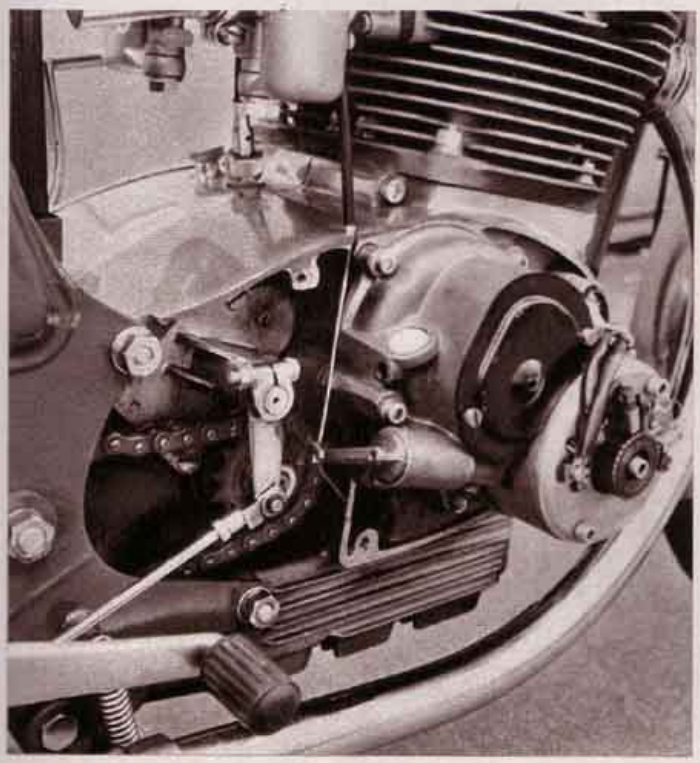
Nella vista da sotto, si nota il telaio « misto » (tubi e lamiera stampata) del tipo a culla semplice aperta e la coppa dell'olio, abbondantemente dimensionata ed alettata per assicurare un ottimo raffreddamento del suo contenuto.



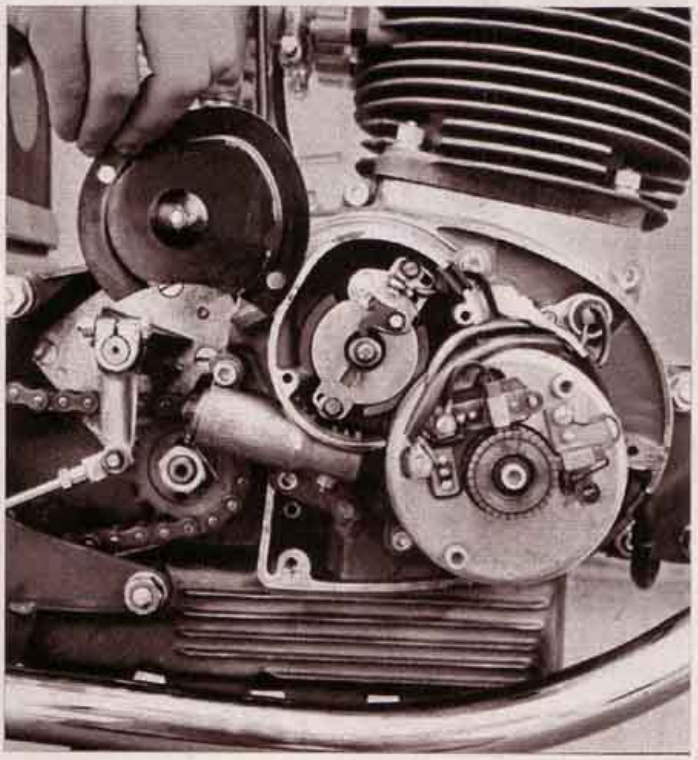
I carburatori montati elasticamente presentano i cornetti rivolti verso l'interno, per aspirare in zona riparata da polvere e da turbolenze. I cornetti sono fissati con morsetti a vite, eliminando così i pericoli di svitamento per le vibrazioni.

L'astina per il controllo del livello dell'olio, facilmente estraibile, è del tipo a pressione. Indicata dalla freccia, la presa del contagiri, che rileva il movimento dall'albero a camme, tramite una vite senza fine.





Tolto il coperchio sul lato destro del propulsore, sono visibili le leve regolabili di comando del cambio. Il cavo della frizione, all'ingresso nel carter, compie una curva poco salutare per la sua longevità.



Un'occhiata al « sistema nervoso » del propulsore: in basso la dinamo e l'alloggiamento del ruttore d'accensione. Il movimento per quest'ultimo è preso dall'albero motore attraverso una coppia d'ingranaggi.

M.V. "Sport" 350

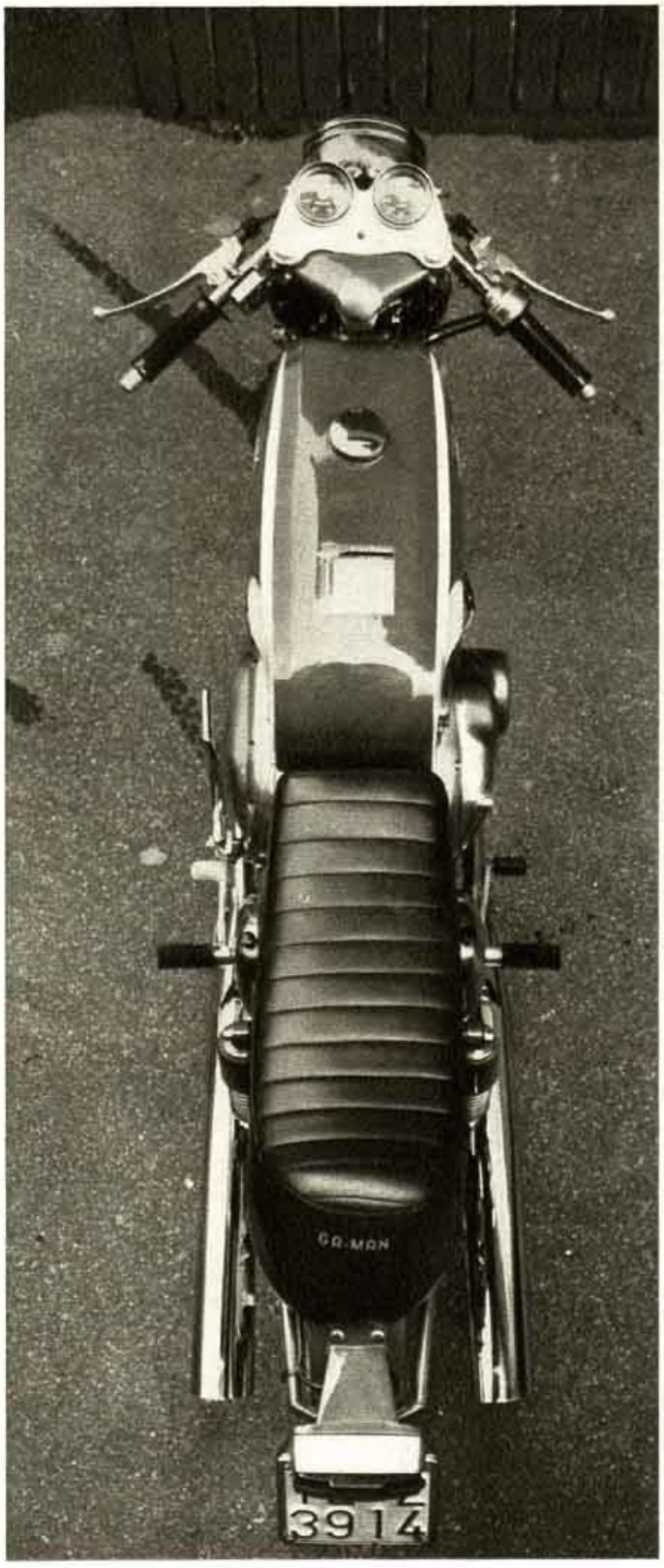




La serratura dell'antifurto a bloccasterzo, l'attacco su tamponi di gomma del cruscotto e, indicato dalla freccia, il registro di fine corsa del comando del gas, il quale è del tipo rapido a doppio cavo.
Si osservi la bella leva « anatomica », il praticissimo registro del freno anteriore, analogo a quello della frizione, ed il protettivo soffietto di gomma per la forcella. Di disegno sportivo ed elegante il faro anteriore.



Nella vista dall'alto, si nota la linea filante del serbatoio e della sella, con cuciture trasversali. Si vedono anche le pedane tipo corsa in posizione arretrata ed i due lunghi silenziatori. Nel particolare qui sopra, il ponte di comando, col manubrio in due pezzi di foggia corsaiola, la scatoletta col pulsante dell'avvisatore acustico, e i comandi delle luci, nonché il cruscotto montato su di una piastra cromata: a sinistra il contagiri scalato fino a 10.000, a destra il tachimetro - contachilometri. In basso al centro la spia della dinamo ed il frenasterzo a frizione. Visibile anche il tappo del serbatoio, la cui tenuta si è dimostrata perfetta anche con il pieno.



tuendo le molle di ritorno del carburatore con altre di minor carico.

La posizione di guida è tipicamente sportiva, con il busto alquanto inclinato, le ginocchia incollate alle svasature del serbatoio e i piedi in giusta posizione per azionare i comandi del cambio e freno.

Il comfort è buono, la sella è molto comoda e le sospensioni si comportano sufficentemente bene anche su fondo stradale sconnesso; anzi, a nostro avviso, gli ammortizzatori posteriori hanno un carico esiguo, ma contrariamente alle aspettative non ci hanno mai tradito, nemmeno nei curvoni di Monza.

Il motore è praticamente identico a quello della 250; cambia l'alesaggio, portato a 63 mm contro i 53 del « quarto di litro », mentre la corsa rimane invariata a 56 mm. Il propulsore diventa così un corsa breve, e viene adeguatamente alimentato da due carburatori da 24 mm; modificati sono anche i rapporti del cambio, mentre gli altri organi sono quelli del 250, data la loro robustezza e la collaudatissima affidabilità.

Il motore fa uno scenone: compatto, pulitissimo, con i cilindri in lega leggera protesi un poco in avanti, ha un aspetto sornione, quasi volesse celare la potenza che ha in corpo.

Avviare la macchina è estremamente facile, grazie anche al frazionamento della cilindrata. A freddo è sufficente richiamare solo un po' di carburante nelle vaschette, senza nemmeno servirsi dei parzializzatori dell'aria, che, per inciso, sono scomodi da raggiungere perché molto vicini al serbatoio.

Il motore è sensibilissimo al comando del gas, per cui frulla nervosamente anche ad un breve richiamo della manopola; allo stesso modo cala subito di giri quando si chiude, non avendo grosse masse che con la loro inerzia ne prolunghino la rotazione.

Una volta avviato il motore, si rimane sconcertati per la bassa tonalità dello scarico, fatto raro per una macchina sportiva: a basso ed alto numero di giri non si sente che un fruscio, anzi sono molto più avvertibili, anche se contenuti, il ticchettìo delle punterie e il risucchio dell'aria nei carburatori, provocato dai lunghi e stretti cornetti.

Con una coppia massima di 3 Kgm a 5800 giri, il motore offre una eccellente fluidità nell'erogazione della potenza e naturalmente una buona elasticità (si riprende realmente da 1800 giri in presa diretta, a patto di non spalancare di colpo la manopola dell'acceleratore).

Il motore mostra la grinta a partire dai 5000 giri: la macchina diventa una belvetta, la lancetta del contagiri sale vertiginosamente, e nel breve volgere di poche centinaia di metri, si innestano tutte le marce e ci si trova a viaggiare ad oltre 140 Km/h.

I rapporti del cambio sono molto vicini: la prima è molto corta, per cui si adopera solo nelle partenze da fermo (in effetti su di una moto sportiva avremmo preferito un rapporto più lungo), mentre all'uscita dalle curve, anche le più strette, si usa sempre la seconda. Passando dalla prima in seconda, il motore perde solo 200/300 giri, che diventano 500/600 tra la seconda e la terza, e 800/1000 innestando le ultime due marce.

I cali di regime salendo nelle marce sono quindi notevolmente contenuti, come ben si addice ad un veicolo sportivo.

Il cambio stesso è molto preciso e di innesto rapido; è preferibile usarlo sportivamente, con il motore in tiro e con la consueta velocissima sincronia tra la manopola del gas e il movimento del piede: così facendo, i rapporti entrano dolcemente tanto in scalata che salendo di marcia, invogliando a trascurare la frizione.

L'unico difetto che presenta il cambio è la difficoltà della ricerca del folle da fermo, per cui è consigliabile effettuare questa manovra quando la macchina è ancora in corsa, prima di fermarsi.

Per quanto riguarda le prestazioni, precisiamo che il quarto di miglio si copre in 16,5 secondi, tempo discretamente buono per tale cilindrata, mentre per quanto concerne la velocità massima (pilota in tuta di pelle, casco, ecc., del peso di 65 Kg.), abbiamo sfiorato i 160 Km/h, al regime di 8200 giri.





Vista davanti e dietro, la M.V. 350 mette in evidenza la sua sagoma raccolta ed elegante: degno di nota il limitato ingombro trasversale del motore.

M.V. "Sport" 350









La MV Agusta 350 Sport, che costa 580.000 lire f.f., si distingue per l'impostazione bassa ed aggressiva, accentuata dal manubrio in due pezzi, dalle pedane e relativi comandi a pedale arretrati, e dai cerchi in lega leggera. Felice l'accostamento dei colori con le parti cromate che, sebbene abbondanti, non appesantiscono la linea della macchina. Sul dorso del serbatoio più di cinquanta stellette indicano orgogliosamente il numero-record dei titoli mondiali vinti dalla Casa di Gallarate.

gio di proteggere anche l'accumulatore stesso dagli elementi nocivi.

I comandi al manubrio, con relative leve e cavi, sono i Tomaselli « Matador », ottimamente disposti e di bella fattura, regolabili in altezza e trasversalmente, per meglio adattarsi alle preferenze del pilota. Facili da azionare anche il pulsante delle luci e l'avvisatore acustico; la manopola del gas, ad apertura rapida, si è rivelata invece alquanto dura da azionare, tanto che, nella marcia in autostrada, esige uno sforzo della mano troppo forte e di conseguenza non si riesce a « tenere » tutto aperto per molto tempo. Questo inconveniente si può però eliminare sosti-

Tre momenti della nostra prova, che si è protratta per oltre 5000 km in ogni condizione di tempo e di luogo. La macchina affidataci ha dimostrato un'ottima adattabilità a qualsiasi impiego.



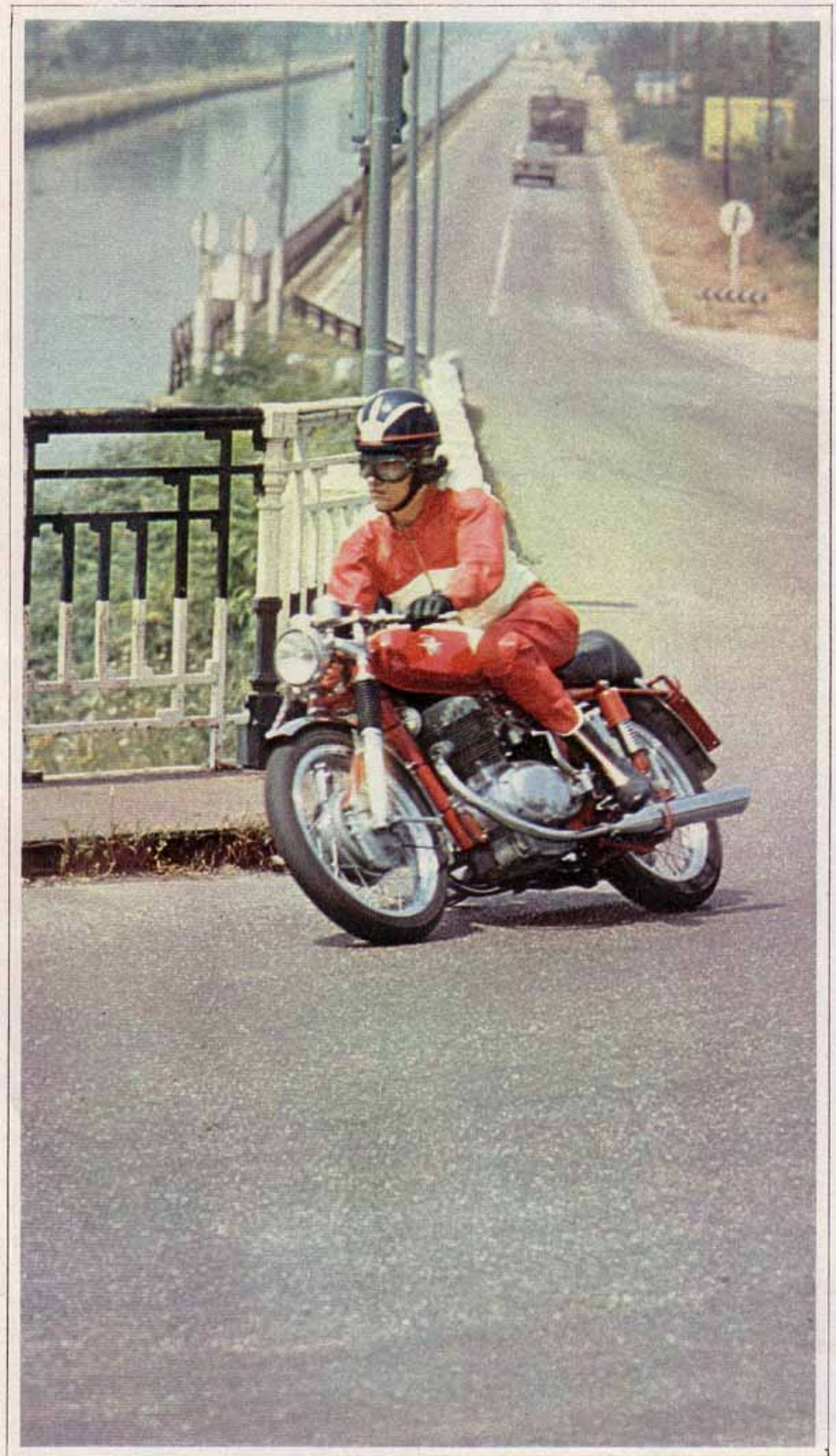
Presentata al Salone di Milano nel '69, la M.V. 350 « Sport », che aveva destato un largo interesse per la linea e le prestazioni annunciate dalla Casa, è entrata in produzione circa un anno dopo e, agli inizi della primavera, successiva, siamo riusciti a disporne di un esemplare per le nostre prove, che si sono protratte per circa 5000 chilometri, in ogni condizione di tempo e di luogo.

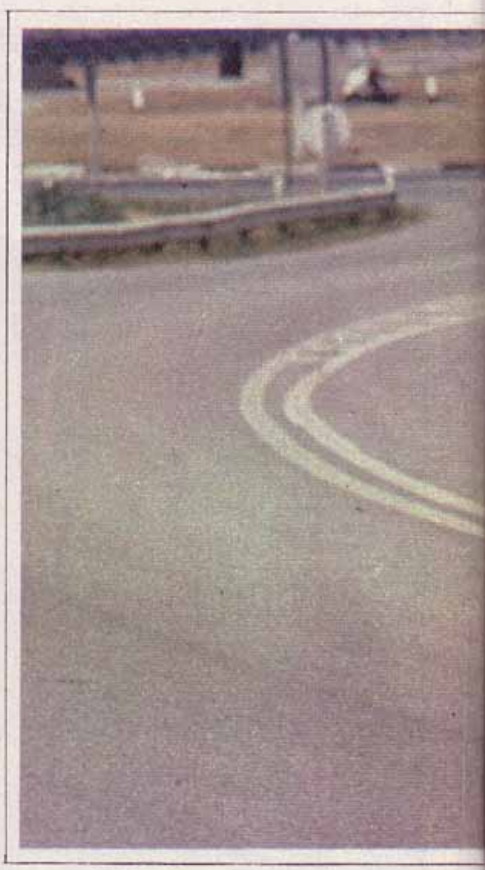
La M.V. 350 « Sport » si distingue per lo « styling » di pretta scuola sportiva italiana: bassa, aggressiva, dotata in serie dei migliori accessori, elegantemente rifinita fin nei minimi particolari e con prestazioni di tutto rispetto nel limite della cilindrata, se non proprio « sorella » delle pluricilindriche di Agostini, ne è degna « cugina ».

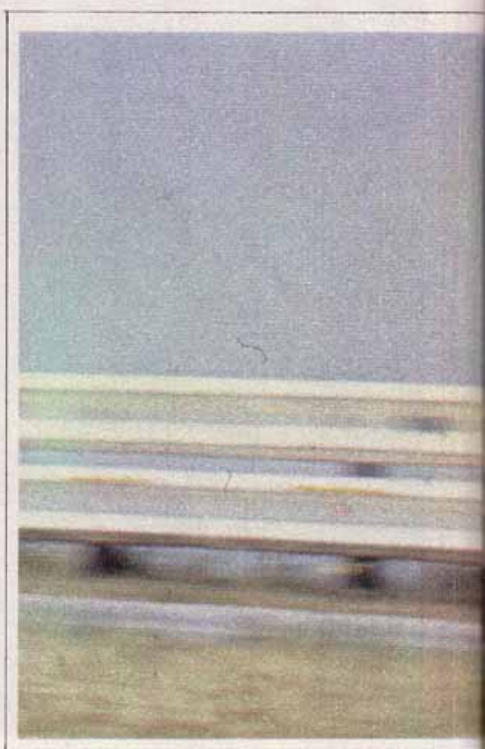
I grossi freni sabbiati, il massiccio propulsore bicilindrico, la curvatura dei tubi di scarico, il lungo serbatoio della capienza di 13 litri (di cui 2 reali di riserva), conferiscono alla M.V. 350 « Sport » un aspetto compatto e filante; a nostro avviso l'unica nota stonata è rappresentata da un vuoto nella parte centrale della macchina, dove è alloggiata la batteria: una scatola metallica avrebbe risolto il problema, con il vantag-



M.V. "Sport" 350









cipale di questa dote deve attribuirsi al telaio che, pur essendo a culla aperta, è esente da effetti torsionali, e all'eccellente posizione del baricentro, dato che il motore è posto molto in basso e in avanti. La moto in curva si inclina dolcemente da sola, senza flettersi o presentare reazioni anomale, permettendo richiami e affondate con assoluta confidenza: errori che con altri mezzi si pagano duramente.

Abbiamo messo alla frusta la M.V. 350 percorrendo da Bologna a Firenze la statale del Passo della Raticosa, costellata di curve di ogni tipo: la moto si è comportata superbamente, esaltando le qualità delle sospensioni, dei freni, della maneggevolezza e, non ultima, ci siamo presi la soddisfazione di lasciare indietro qualche « pezzo grosso » preventivamente sfidato.

Giunti a valle, abbiamo riscontrato solo un leggero indurimento del cambio e un formicolio alle gambe, dovuto alle vibrazioni del motore ad alto numero di giri, le quali si « scaricano » sulle pedane.

Per quanto riguarda il consumo, in autostrada (a forte andatura) e in città si percorrono 18/20 chilometri con un litro di super, mentre si scende sensibilmente (intorno ai 25/27 chilometri) marciando su strade aperte a passo turistico. Abbiamo inoltre rilevato un consumo di circa mezzo chilo d'olio ogni 1500 Km.

Giovanni Belli

CARATTERISTICHE TECNICHE

MOTORE: bicilindrico 4 tempi affiancati fronte marcia inclinati di 12° in avanti, teste e cilindri in lega leggera con canna riportata in ghisa centrifugata. Alesaggio e corsa 63 x 56 x 2 = 349 c.c. Compressione 9 : 1. Potenza max 28 CV DIN. a 8400 giri/min. Distribuzione ad aste e bilanceri con valvole inclinate di 33°. Gioco valvole: aspirazione 0,05 mm; scarico 0,1 mm, a freddo. Gioco normale tra valvole e bilanceri per la messa in fase: 0,10 mm.

ACCENSIONE: a ruttore-batteria con distribuzione sulla destra del gruppo motore, ad anticipo automatico, una serie di contatti e bobina singola per cilindro. Anticipo fisso iniziale 15° ÷ 1°; anticipo automatico 16° ÷ 18°; anticipo massimo 30° ÷ 34°. Distanza tra i contatti 0,4. Candele grado termico 260 filetto lungo; distanza tra gli elettrodi 0,4 mm.

LUBRIFICAZIONE: olio nella coppa del carter motore, capacità kg 2 e pompa di mandata ad ingranaggi; filtro a rete sulla pompa. Olio SAE 20 in inverno, SAE 50 in estate, sostituzione ogni 3000 km.

ALIMENTAZIONE: a caduta, supercarburante, capacità serbatoio lt 13, di cui lt 3 di riserva.

CARBURATORI: due Dell'Orto UB24BS2 e UB24B2. Diffusore mm 24, getto max. 102, getto min. 45, ago conico tipo E 9 fissato alla 2ª tacca, vite aria aperta di 1 giro e mezzo. Polverizzatore 26A.A. Cornetti ∅ 44 x 45.

AVVIAMENTO: a pedale sulla sinistra.

FRIZIONE: a dischi multipli in bagno d'olio, sulla sinistra.

CAMBIO: in blocco a 5 rapporti, comandati da leva singola sulla destra. Rapporti interni: 16/46 in prima, 22/24 in seconda, 27/36 in terza, 31/33 in quarta, 33/31 in quinta.

TRASMISSIONE: primaria ad ingranaggi elicoidali sulla sinistra, numero denti 27/63. Secondaria a catena, 12,7 x 8,51 x 7,1 = = 116 maglie, sulla destra. Rapporti totali di trasmissione: 18,25 in prima, 12,15 in seconda, 8,46 in terza, 6,74 in quarta, 5,98 in quinta.

TELAIO: misto tubi e lamiera stampata a culla aperta.

SOSPENSIONI: forcella anteriore telescopica con ammortizzatori idraulici; contenuto cm³ 125 olio AGIP F.1 ROTRA AFT per stelo. Forcellone posteriore oscillante con elementi teleidraulici ai lati della ruota a molle scoperte.

RUOTE E PNEUMATICI: cerchi in lega leggera 18 x 1.85. Pneumatici Metzeler, ant. 2,75 x 18 (press. atm. 1,9); post. 3,25 x 18 (press. atm. 2).

FRENI: a tamburo centrale in lega leggera, anteriore e posteriore a doppia camma, diametro utile mm 200 x 30.

IMPIANTO ELETTRICO: a 6V, con dinamo 6V, 60W ed una batteria 6V/13Ah; faro anteriore con lampada 35/35W e lampadina posizione da 5W; fanale posteriore con lampada bilux (posizione e stop) da 5/18W. Comandi elettrici sulla sinistra del manubrio.

DIMENSIONI E PESO: lunghezza m 1,96; interasse m 1,3; larghezza m 0,67; peso kg 149.

PRESTAZIONI (NORME CUNA): velocità massime nelle varie marce al regime di massima potenza (8400 giri/min): 52+ 74+ 106+ 130+ 158 km/h. Consumo l. 5,2 per 100 km. Autonomia km 250.