

Moto Guzzi Dingo Cross

Il Dingo è stato un longevo ciclomotore il cui progetto si deve ad Antonio Micucci, uno tra i migliori tecnici che hanno lavorato in Guzzi. È stato prodotto dal '63 in versione ciclomotore e piccola moto, cui sono seguite quelle sportive e da fuoristrada per un totale di oltre 160mila esemplari. Il Cross, presentato al Salone del '65, è stato proposto in 3 serie sensibilmente differenti tra di loro. Nel '67 debuttò quella a 4 marce, sostenuta pubblicitariamente dall'impresa di Patrignani che l'anno prima aveva attraversato l'Africa utilizzando un Dingo Cross (ancora a 3 marce). Nel '70 l'ultima serie, quella in foto. Visto oggi il Dingo Cross appare in tutta la sua semplicità ed economicità, ma la forza commerciale e storica della Moto Guzzi lo impose sul mercato. Lo conferma il successo di vendita (quasi 12.000 esemplari fino al 1973) e si trovano tuttora molti estimatori e simpatizzanti. I colori disponibili erano il giallo e il rosso a cui si aggiunse in un secondo tempo il verde pisello. Il serbatoio da 8 litri denota una ricerca stilistica con alcuni tratti comuni all'ultima versione dello Stornello, mentre la sella continua il profilo senza stacchi. Le sospensioni sono sufficienti solo su asfalto, con la forcella meccanica da 28 mm e 2 ammortizzatori Fulgor, gli stessi del Super Sport e del GT. Pneumatici artigliati Ceat o Pirelli da 2.50-17". I freni a tamburo sono in lamiera stampata, ulteriore segno di economicità. Caratteristico il telaio a doppia culla rialzata, mentre solo un piccolo carter in lamiera ripara il leveraggio della frizione e parte del basamento. Testa e cilindro, inclinati di 25°, sono in lega leggera, con l'alettatura non molto estesa. Alesaggio per corsa 38,5x42 mm, cilindrata 48,9 cc, compressione 8:1. Una particolarità è la cromatura a spessore della canna del cilindro, che conferisce scorrevolezza e consente di usare miscela solo al 2% di olio. Il pistone ha testa piatta e 2 segmenti, la biella ruota su una gabbietta a rulli alla testa ma non al piede e l'albero motore è scomponibile e lavora su 2 cuscinetti a sfere. La frizione è a dischi multipli a bagno d'olio e la quantità di lubrificante è di 350 cc. L'impianto elettrico presenta la bobina dietro il cilindro, ma dal '71 è posizionata sotto il serbatoio per un miglior raffreddamento. La leva di avviamento si aziona premendola in avanti. Carburatore Dell'Orto UA 16 S con filtro 26/5. La potenza, nonostante l'anzianità del progetto, è di circa 5 CV a 6.500 giri, velocità 75 km/h. Il Dingo era un mezzo con cui muovere i primi passi nel fuoristrada, agile e leggero (62,2 kg, 28,6 ant e 33,6 post), ma che mostrava presto i suoi limiti. Il cambio, rapportato come sul GT, era debole e la chiavella si usurava precocemente. D'altronde veniva sfruttato sempre al massimo per tenere il passo della concorrenza più agguerrita. Nonostante tutto seppe conquistarsi un buon numero di ragazzini, senz'altro più del suo successore, il Cross 5V del '73.

