

NOVITA' MOTO / Operazione nostalgia per un marchio storico

Ecco Mondial Piega E il mito torna in pista

Era solo il sogno di un appassionato, adesso è realtà: ma sarà per pochi

MONDIAL

La Mondial affonda le sue radici nella F.B., la fabbrica di motocarri fondata a Bologna nel 1936 dai conti Boselli. Dopo la guerra, la passione di uno dei 4 fratelli, Giuseppe, diede vita al progetto moto. L'azienda si spostò a Milano e nel '48 nacque la prima 125. Una rivoluzione: motore 4 tempi bialbero, quando tutti avevano il 2T. E subito emerse l'anima sportiva Mondial, che divenne l'arma preferita dai privati nelle piccole cilindrate, anche per le maratone come il Motogiro o la Milano-Taranto. Nel Mondiale, invece, vennero conquistati 10 titoli (piloti e costruttori) fino al '57, quando le Case italiane si ritirarono. Furono iridati in 125 Nello Paganì ('49, il primo anno di campionato), Bruno Ruffo ('50), Carlo Ubbiali ('51) e Tarquinio Provini nel '57, quando la Mondial centrò anche il titolo 250 con l'inglese Cecil Sandford. Negli Anni '60 la situazione industriale peggiorò finché, dopo alcuni tentativi di salvataggio, il Marchio scomparve.

● Ritorni

Il recupero della Mondial è l'ultimo di una serie per l'industria italiana. Il primo è stato quello Ducati, rilanciata dalla Cagiva e dal '96 autonoma. La Cagiva ha poi avuto il merito di aver fatto rivivere la MV Agusta nel 2001. Da tempo nel Gruppo Piaggio, la Gilera è prima tornata sul mercato moto e dal 2001 nelle corse, vincendo il Mondiale 125. Rientro in pista (Superbike) pure per la Benelli, rilanciata da Andrea Merloni nel '95. In fermento la Moto Guzzi, dal 2000 nel Gruppo Aprilia che ha acquisito pure Laverda.



DESTINO Con un nome così, la Mondial Piega non poteva che esordire in pista dove si comporta egregiamente, mettendo in evidenza i suoi lati migliori: la leggerezza e la facilità di guida, anche se i cavalli a disposizione permettono prestazioni eccellenti (Soldano)

DAL NOSTRO INVIATO

ADRIA (Rovigo) — Il sogno è realizzare i propri sogni. Chi non ne ha uno nel cassetto? Piccolo o grande non conta, l'importante è riuscirci. Che poi occorra mettere sul piatto della bilancia una bella pila di milioni di euro — nove in questa fase di sviluppo del prototipo e di industrializzazione — è un particolare non del tutto trascurabile: ma pur sempre un semplice particolare.

Il sogno di Roberto Ziletti, affermato e facoltoso industriale bresciano nel settore delle arti grafiche, ha un nome, Piega (lo ha inventato il figlio dell'imprenditore), e un cognome, Mondial, uno dei marchi più gloriosi della storia italiana a due ruote.

Far risorgere la Mondial soltanto fino a poco tempo fa pareva un'utopia. Al Mugello nel 2000, durante il Gran Premio d'Italia del Motomondiale, l'imprenditore presentò il progetto: piuttosto velleitario, pareva allora. Qualche mese dopo, comunque, al Salone

di Monaco, fu esposto un manichino: un passo avanti, anche se ancora piuttosto modesto. «Però — dice Ziletti — quella presenza ci servì per capire l'interesse del pubblico nei confronti di questa iniziativa».

Oggi quelle idee più o meno vaghe hanno preso forma. Niente più esagerazioni (come un motore completamente fatto in casa o diavolerie elettroniche, tipo il sistema di antipattinamento in base all'inclinazione del veicolo), ma una moto concreta, con un propulsore collaudato come il bicilindrico Honda SP1 («I giapponesi sono buoni amici e potrebbero supportarci anche in progetti più impegnativi, magari nell'impegno agonistico»), che ha visto la pista in questi giorni.

Lo sviluppo è stato affidato al Team Greco, una formazione che ha esperienze di corse anche nel Motomondiale: la base per ora è a Villasanta, vicino all'autodromo di Monza, ma presto si trasferirà ad Arcore. In pochi giorni verrà av-

viata la produzione dei primi 20 esemplari (si vuole arrivare a 250 l'anno) in consegna a giugno: prezzo 30 mila euro su strada per la versione bicolore, il classico azzurro e grigio metallizzato, 32 per quella impreziosita da parecchi elementi in carbonio.

I primi sei esemplari di preserie, invece, qualche giorno fa sono andati in pista sul nuovissimo tracciato di Adria, dove ne abbiamo provato uno. Anche se la pista (corta, ma avveniristica nelle strutture) non è adeguata alla sua esuberanza e la guida più turistica che a ritmo di gara, la Piega ha dimostrato di centrare i suoi obiettivi: peso e dimensioni contenuti, grande facilità e maneggevolezza.

In effetti l'affiatamento è subito altissimo e mai si arriva a momenti di affanno, malgrado i 140 cavalli al pignone. In più c'è un impianto frenante di grandissimo affidamento: non guasta soprattutto in un tracciato tanto tortuoso.

Ma una volta preso il largo la Mondial non vuole certo fermarsi.

«Per fine anno — annuncia Ziletti — arriverà una versione nuda, anche questa piuttosto originale nelle forme, con un prezzo da alta gamma, ma non esagerato, diciamo presumibilmente nell'ordine dei 18.000 euro».

E poi le corse. «Quando abbiamo deciso di rilanciare un marchio italiano storico, abbiamo scelto Mondial perché, tra quelli disponibili, era il più glorioso. Ha vinto 10 Mondiali, 50 Tricolori, ma soprattutto ha sempre portato sulle piste tanta innovazione, una filosofia che vogliamo sposare in pieno. Andrete presto in pista (il collaudatore è Valter Bartolini, fratello dell'iridato cross Andrea; n.d.r.), con l'intenzione di sbarcare in Superbike nel 2003. La Moto-GP? A chi non piacerebbe quella avventura? La parte passionale dell'azienda, cioè io, la farebbe subito. Ma per fortuna ho accanto anche quella razionale: Fabio Brioschi, l'amministratore delegato che mi riporta alla realtà».

Filippo Falsaperla

LA SCHEDA

Motore Honda da 140 cavalli

Forme spigolose e dimensioni compatte. Esteticamente il particolare più curioso della Mondial Piega è il piccolo terminale doppio degli scarichi sotto il codino. Bella la strumentazione digitale tipo corsa.

MOTORE — Piega adotta il motore Honda 1000 della SP1, bicilindrico a V con 8 valvole, raffreddato a liquido, con iniezione e rivisto dalla Mondial nell'elettronica. Ha 140 cavalli al pignone.

IL TELAIO — La struttura è tubolare a traliccio con forcellone in alluminio ricoperto in carbonio. La forcella rovesciata ha gli steli da 46 mm; sistema progressivo posteriore, entrambi sono regolabili. Freni a disco, quello anteriore è doppio con pinza a 4 pistoncini. Costa 30 mila euro, 32.000 in versione carbonio.

Saranno prodotti solo 250 pezzi l'anno: costa ben 30 mila euro