



► **Mondial Piega**

Deudas de honor

La histórica marca italiana Mondial, ganadora de diez títulos mundiales en los años '50, regresa con la Piega. Una nueva bicilíndrica deportiva que combina la seducción y el diseño italiano con la eficacia japonesa de su motor de origen Honda SP-1, una deuda de honor del pasado.

R

oberto Ziletti ha invertido la historia forjando un acuerdo a largo plazo con Honda para que ésta le suministre motores bicilíndricos como los de la SP-1. Es la primera vez que Honda vende motores a otro

fabricante independiente y no es otra cosa que el pago de una deuda de honor que data de 1957, cuando Soichiro Honda le pidió al conde Boselli que le vendiera, para estudiar su tecnología, uno de los motores monocilíndricos DOHC con los que había ganado el Mundial en 125 y 250.

Su ya conocido motor Honda, bicilíndrico en V a 90 grados, ha sido instalado en un ligero chasis tubular de cromo-molibdeno que sigue el formato general del primer prototipo, pero con geometría revisada. Eso sí, la Piega de serie abandona el artesano material del prototipo, y ahora emplea material tope de gama como los frenos Brembo de 320mm con pinzas de cuatro pistones y cuatro pastillas, así como suspensiones casi de carreras: horquilla invertida Paioli de 46 mm y un amortiguador Öhlins, ambos completamente regulables. Cuenta también con un basculante de aluminio que ha sido recubierto de fibra de carbono, y no sólo por estética sino por el aumento de rigidez que aporta.



UN CHASIS MULTITUBULAR ALOJA EL MOTOR DE PROCEDECIA SP-1, ALIMENTADO CON UN RAM-AIR. IMPRESIONANTE TREN DELANTERO, CON LA HORQUILLA PAILOLI DE 46 MM Y LOS BREMBO DE CUATRO PISTONES. EL TABLERO ES DIGITAL.



CREADA A PARTIR DE UN MOTOR SP-1, LA PIEGA ES UNA DEPORTIVA EXTREMADAMENTE ESTRECHA, PEQUENA, Y DE ASPECTO ESBELTO QUE DESPRENDE AROMA ITALIANO LA MIRES POR DONDE LA MIRES

El motor original de la SP-1 también ha sufrido algunas modificaciones. Los cuerpos de los dos inyectores por cilindro Keihin de 54 mm se mantienen, pero pasan a tener una caja de filtro de fibra de carbono con dos litros más de capacidad, alimentada por una toma ram-air, también de carbono. Para el correcto funcionamiento del nuevo conjunto se ha instalado un sistema de gestión de la inyección que puede ser regulado externamente con un ordenador, lo que permitirá a los usuarios bajarse los nuevos mapas de inyección de internet. A esto hay que sumar un escape Arrow de titanio y acero inoxidable que hace que el motor alcance los 140 CV, 7 CV más que el motor SP-1.

Estilo italiano

Ziletti y compañía han creado a partir del motor de la SP-1 una deportiva extremadamente estrecha, pequeña, y de aspecto esbelto que desprende aroma italiano la miras por donde la miras, sobre todo si está pintada en los colores tradicionales de la marca, azul y gris (hay una opción en fibra de carbono vista).

Una vez sobre ella, sientes la estrechez y el gran equilibrio de la moto a pesar del adelantado reparto de pesos. La geometría de dirección ha sido mejorada con respecto al primer prototipo (era demasiado cerrada) y el resultado es una

moto que entra en las curvas casi en piloto automático. Su dirección suave y su excelente manejabilidad se podían apreciar en el par de chicanes de Adria, a las que te aproximas tras una fuerte frenada. Aquí no sólo se comprueba lo bien que frenan los Brembo de la Pienga, sino también lo fácil que es cambiar de dirección. Esta chicane también supuso una dura prueba para la inyección electrónica. Pensaba que me iba a tener que enfrentar a una respuesta abrupta a la salida de las curvas. Sin embargo, lejos de ser brusca, la inyección aceleraba suave, y a la vez más fuerte en marchas cortas incluso que la inyección PGM-FI de Honda. Alrededor de las 4.000 rpm es cuando empieza a tener fuerza, subiendo bien hasta las 9.800 rpm donde la potencia desfallece.

Después de probarla, hay que reconocer que la Pienga está lista para los clientes ricos pero inteligentes, que ayudarán a Roberto Ziletti a recuperar otra de las leyendas perdidas del motociclismo italiano... y los casi 10 millones de euros invertidos en el proyecto. El precio de esta combinación de chasis europeo y motor oriental estará entre los 25.000 y 27.000 euros.

TEXTO Y ACCIÓN: **ALAN CATHCART**
ADAPTACIÓN: **SERGIO ROMERO**
FOTOS: **KEL EDGE**

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Tipo	4T. 2 cilindros en V. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC. 4 válvulas por cilindro
Cilindrada	999 cc
Pot. máx. dec.	140 CV a 9.800 rpm
Par máx. dec.	10,2 kgm a 8.800 rpm
Alimentación	Inyección electrónica EFI
Embrague	Multidisco en aceite
CICLO	
Chasis / Basculante	Multitubular cromo-molibdeno
Lanzamiento	23,5°
Suspensión del.	Horquilla invertida Paioli TIN 46 mm diám. y 120 mm rec.
Reglajes	Precarga, compresión y extensión
Suspensión tras.	Monosmortiguador. 115 mm rec.
Reglajes	Precarga, compresión y extensión
Freno delantero	2 discos de 320 mm. Pinzas 4 pistones, 4 pastillas
Freno trasero	Disco de 220 mm. Pinza doble pistón
Rueda delantera	120/70-17. Llantá 3,50
Rueda trasera	180/55-17. Llantá 5,50 / 190/50-17 Llantá 5,75
MEDIDAS	
Velocidad máx.	285 km/h aprox.
Peso vacío dec.	179 kg
Cap. depósito	20 lt
Dist. entre ejes	1.420 mm
Altura asiento	815 mm