



ÚPLNĚ OD ZAČÁTKU

Mondial, který se ztratil po slavných letech „z obrazovky“, je zpátky. Italové přitom nejsou žádní troškaři a pustili se rovnou do obsahu 1000 cm³.

text: Radovan Miča, foto: MPI

Z mrtvýchvstání legendárních výrobců motocyklů má v Itálii vysokou konjunkturu. Po MV Agusta, Benelli a Laverdě se nyní ze spánku Šípkové Růženy trvajících po desítky let probouzí i firma Mondial. Roberto Ziletti, původně výrobce tiskových desek, investuje své úspory do nového typu Mondial Piega. Nedaleko Monzy pracuje jeho tým na projektu, který je úmyslně nebo jen náhodou velmi podobný typu Ducati 998. Tým pouze uspořil

horentní náklady na vlastní motorovou jednotku a sáhl po osvědčeném motoru z Hondy VTR 1000 SP-1 včetně elektroniky, airbox a kompletní výfukový systém jsou ale vlastní konstrukce.

Mondial se nechtěl smířit s obvyklou hliníkovou karosérií a proto technici spoutali motor se 140 k do klasického příhradového rámu. Je to řešení lehké, elegantní a při důsledném využití trojúhelníkových spojů se vyrovná „masivním“ hli-

níkovým konstrukcím. Kolegové z Ducati – a nejen oni – to už dokázali vícekrát. Na rozdíl od odolných svařených spojů nejnovějších kreací z Boloně šijí nováčci z Monzy spleť trubek jemnými svarovými housenkami náročnou metodou TIG. Každý šev je uměleckým dílem, při němž se potí pouze ten, kdo se stará o kalkulaci nákladů. Ten ale u Piegy do toho stejně moc mluvit nemůže. Tam, kde se u velkosériových motorů používá obyčejná litina, drží

stroj u Mondialu pohromadě nablýskané frézované díly s prvotřídní povrchovou úpravou. Při pohledu na kalkulaci nákladů na výrobu vidlic má určitě pan účetní blízko k mdlobám. Konstrukce z čtyřhranných ocelových trubek obalených materiálem z uhlíkových vláken dělá opticky vynikající a luxusní dojem.

Lak se na některých hranách odlupuje. Rychlouzávěry: chyba lávky. Místo toho najdete pouze šestihranné šrouby, to by měli u Mondialu vylepšit. I komplikovaná montáž samonosné zadní rámové konstrukce s integrovaným tlumičem a příliš labilní upevnění předních plastů připomí-

nají trochu „nedotaženosti“ určitých výrobků firmy Bimota. Velmi rozpačitě působí tři velké chladičské jednotky, které jsou chaoticky uspořádány bez jasné koncepce. Je to snaha po německé dokonalosti, která se u italských uměleckých děl jeví jako přehnaná?

Přes všechny potíže máme Mondial příštího rána před dílnou a můžeme ho nastartovat. Nastartovat? Ne tak úplně, protože elektronický startér se vleče, aniž přeskočí zapalovací jiskra. Krátce před koncem baterie se ale V2 přece jenom rozjíždí. Twin konečně nachází – při prvních otáčkách na 1 válec – svůj

rytmus a burácí beze studu krajinou. Který úřad tento zvuk schválil? Úředník, který se pod tím podepsal, by měl být povýšen na komisaře, nebo navštívit ušního lékaře.

Zkusili jsme to s ucpávkami do uší, které nemají vedlejší účinky. Pak jsme se hbitě na motorku vyšvihli, 845 mm nad asfaltem to není žádná legrace. Zvláště když je úhel natočení kola příliš malý a obrovská 20litrová hliníková nádrž je o několik cm delší, než by měla – mých 172 cm vlaje všemi směry. Po nejednoduchých operacích je Piega konečně srovnána a horizont láká.

Digitální ukazatel rychlosti se zastaví na hodnotě 270 km/h, přední vidlice Paioli nestačí na brzdy Brembo, které jsou velmi dobře dávkovatelné. Motorová jednotka byla převzata z Hondy VTR 1000 SP-1.

