

Bien aidée par ses pneus Pirelli Dragon Corsa, la Piega est agile sur piste. Notez la bulle basse et les rétros avec clignos intégrés. Ils sont suffisamment écartés, mais leurs miroirs sont un peu petits. Autre détail pratique : le levier d'embrayage réglable en écartement. Bien vu.



Pour la rareté de l'o

TROIS ANS APRÈS SON APPARITION AU SALON DE MUNICH, LA MONDIAL PIEGA DÉBARQUE EN FRANCE. AVEC SON TWIN DE HONDA VTR SP-2, SON CHÂSSIS DE LUXE ET SON TARIF D'ÉMIR, ELLE NE S'ADRESSE QU'À UNE POIGNÉE DE TIFOSI.

PAR THOMAS BAUJARD
PHOTOS MATHIAS LACOMBE

Après le premier essai de la Mondial Piega, il y a un an, l'essayeur de MJ faisait grise mine. Suspensions mal réglées, à-coups de transmission à la remise des gaz, position trop radicale et finition bâclée. Un lourd passif pour une machine coûtant (à l'époque) 30 000 €...

PIÈCE DE COLLEC'

Pour notre deuxième rencontre, direction le circuit d'Abbeville (Somme). Bonne nouvelle : chez nous, l'italienne ne coûtera plus "que" 25 400 €. Soit quasiment 10 000 de plus qu'une RSV 1000 R Factory, le top actuel des

twins sport de série. Qu'offre la Mondial ? Une plastique originale, des composants de châssis haut de gamme, et le bicylindre Honda de la VTR SP-2 légèrement retravaillé. Bref, aucun argument objectif qui la différencie de la concurrence. En revanche, le nom qui orne ses flancs de carénage peut faire vibrer les nostalgiques et autres amateurs de raretés. Mondial est en effet le premier constructeur vainqueur d'un championnat du monde de vitesse, en 1949. Après quelques modifications, l'héritière est-elle à la hauteur du palmarès de la marque ?

MONDIAL PIEGA 1000

Puissance 140 ch

en version libre

Poids à sec 182 kg

25 400 €

Disponibilité
début décembre 2003

CHIFFRES USINE



VOL À LA TIRE

Le tableau de bord de la Piega provient lui aussi de la Honda VTR. Triste mais lisible, et équipé d'un voyant d'essence.

TRAIN DE RGV 500

Avec son arrière-train de Suz de GP 2-temps, la Piega est belle et un brin rétro. Détail agaçant : l'ergot de béquille est difficile à choper.



NOBLE Beaucoup de carbone sur cette Piega : garde-boue, supports de plaque et de tableau de bord, protège-pots, habillage du bras oscillant. Même la boîte à air ! Notez aussi les platines de repose-pieds réglables et le cadre treillis tubulaire très discret.

sympa, mais sonore. Comment ont-ils pu l'homologuer ? Mystère. Le twin SP-2, qui remplace le SP-1 de la Mondial de présérie 2002, annonce une puissance identique de 140 ch. En revanche, il est équipé d'une cartographie d'injection maison qui favorise les mi-régimes. Il sera bridé à 100 ch chez nous, mais pour l'heure, nous profitons de la version libre. Sur ce tracé étriqué, la Piega ne fait pas preuve d'une agilité record au vu de son poids

LE BILAN

► La 1000 Piega est une sportive pure et dure. Très stable, freinant bien, dotée de suspensions de qualité et d'un moteur vivant, elle est amusante sur piste. Elle souffre néanmoins d'un train avant imprécis en entrée de courbe qui la handicape au chrono. Un problème peu sensible sur route, où la légèreté de la Piega devrait faire merveille. Cependant, vu le confort et la protection, prévoyez des balades courtes ! Malgré de nombreuses pièces en carbone et des suspensions haut de gamme, la Piega souffre encore d'imperfections de finition, comme les rivets de bulle qui rouillent. À ce prix-là, ce n'est pas tolérable.

(182 kg à sec, quinze de moins qu'une Ducati 999). Le problème vient des suspensions, trop fermes d'origine. Une fois la fourche Paioli et l'amortisseur Ohlins ajustés, on profite d'une grande vivacité lors des changements d'angle. Le freinage est incisif et dosable, le contrôle des gaz aisé (ce n'était pas le cas il y a un an) et les mi-régimes copieux. En version libre, ce VTR SP-2 est un régal de caractère et de facilité. En revanche, dans la plus grande courbe du circuit, un droite qui passe à 160 genou par terre, impossible de rejoindre le point de corde. Un problème déjà éprouvé au guidon de cette moto lors du Masterbike (notre méga-comparo de sportives, voir MJ 1568) en mai. Sur le circuit de Jerez, ce léger flou du train avant reléguait la Piega derrière une Ducati 999 de 124 ch. Mais pour l'acheteur de Mondial, cela est anecdotique. Il retiendra que la Piega est désormais plaisante sur piste, utilisable sur route et exposable dans son salon. L'essentiel pour une machine qui s'affiche avant tout comme une pièce de collection. □



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : bicylindre en V à 90°, 4-temps refroidi par eau, graissage par carter humide. **Cylindrée** : 999 cm³. **Alésage x course** : 100 x 63,6 mm. **Puissance maxi** : 140 ch à 9 800 tr/mn. **Couple maxi** : 10,2 mkg à 8 800 tr/mn. **Alimentation** : injection électronique. **Boîte de vitesses** : à 6 rapports. **Transmission secondaire** : par chaîne.

PARTIE-CYCLE

Cadre : treillis tubulaire au chrome molybdène. **Suspension avant** : fourche inversée Paioli Ø 46 mm, réglable en précharge, détente et compression ; déb. : 120 mm. **Suspension arrière** : bras oscillant en tubes d'acier, mono-amortisseur actionné par biellettes, réglable en précharge, compression et détente ; déb. : 110 mm. **Frein avant** : 2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 4 pistons opposés. **Frein arrière** : 1 disque Ø 220 mm, étrier 2 pistons opposés. **Pneus** : tubeless, 120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR.

CHIFFRES CLÉS

Réservoir : 18 l (dont réserve 3 l)
Hauteur de selle : 860 mm
Empattement : 1 420 mm
Poids à sec : 182 kg

INFOS PRATIQUES

Prix : 24 500 €
Coloris : gris métal-bleu
Garantie : 2 ans pièces et M.O., kilométrage illimité
Importateur : SFCS Motos, tél. : 01.46.69.80.61.



ON AIME

- > Le caractère du moteur en version libre
- > La noblesse des matériaux utilisés sur le châssis
- > Le freinage dosable et puissant



ON N'AIME PAS

- > Le manque de précision du train avant en courbe rapide
- > Le confort des plus rudimentaires
- > Le design manquant d'originalité

objet

Pas facile d'escalader cette monture qui avoue 84,5 cm à l'encolure. J'annonce alpinisme pour les moins de 1,70 m. Le rayon de braquage est à l'avenant : il faut 8,43 m pour faire demi-tour ! L'appui sur les poignets est important, les repose-pieds haut placés et la bulle ultra-basse. Une vraie sportive exclusive. La moto est fine avec son réservoir étroit typique d'un bicylindre en V. Le bidon a d'ailleurs été affiné par rapport à l'an passé. Tout comme le carénage, légèrement plus profilé et à l'étrave relevée. Contact. La sonorité du double silencieux inox-titane sous la selle est très