

MONDIAL PIEGA

Presentata alla stampa all'autodromo di Adria la moto che segna l'atteso ritorno del glorioso marchio italiano

A press presentation on the Adria circuit for the long awaited come back of such a glorious Italian brand

Chris Pearson

Mondial, il marchio dieci volte campione del mondo di velocità, ritorna in grande stile. Il lancio della nuova Piega bicilindrica a V di 1000 cm³ dimostra le concrete intenzioni e le indubbie capacità del management della Mondial per produrre la migliore moto sportiva da strada disponibile sul mercato. A soli due anni dalla presentazione del prototipo, il primo esemplare di serie è ora pronto per essere venduto al

pubblico e ritengo, unanimemente con gli altri giornalisti convenuti da tutto il mondo in occasione della presentazione, che si tratti di una motocicletta già pressoché perfetta sin dalle prime prove.

Costruita intorno all'affermato propulsore bicilindrico che equipaggia la Honda SP-1, gli ingegneri della Mondial hanno spinto il progetto molto più avanti, ottenendo un prodotto indubbiamente superiore a



Per il suo ritorno alla ribalta, la Mondial ha scelto la strada del bicilindrico ad alte prestazioni. In alto, il motore Honda VTR SP1, che presto sarà sostituito dall'SP2.

For its come back, Mondial has chosen an high performance V twin. On top, the Honda VTR SP1 engine, soon updated by the SP2 version



Nessun compromesso: la Piegia non nega le sue ambizioni sportive puntando esclusivamente sulla funzionalità e la qualità costruttiva.

No compromise: the Piegia shows all his racing image, made of functionality and high quality.



quello giapponese. E' raro che la Honda fornisca il motore a un costruttore esterno: ma in questo caso ha contribuito l'indubbio legame stabilito tra i due marchi fin dai primi anni '60 e la

serietà di intenti espressa dalla Mondial, affiancata da una solidità tecnica ed economica in grado di sostenere adeguatamente il progetto.

La struttura del telaio è piuttosto

semplice: sia la parte principale che il forcellone sono infatti costituiti da un rigidissimo traliccio tubolare, realizzato in tubi tondi d'acciaio ad alta resistenza. Il forcellone è comple-

tamente "fasciato" con una pelle in fibra di carbonio, che aggiunge un ulteriore fattore di rigidità a una struttura base già ben dimensionata. Ogni singolo componente della Piegia è



La vista frontale mostra la bocca della presa d'aria, posta sotto il gruppo ottico. Il telaio è costituito da un traliccio in tubi d'acciaio.

The front view shows the air intake, under the optics. The frame is a trellis made in steel tubes.

fatto a mano dalla stessa Mondial o da specialisti esterni, cosa che contribuisce alla realizzazione di una macchina che traspira qualità da ogni particolare.

Tutte le sovrastrutture e i para-fanghi sono realizzati in fibra di carbonio, mentre il serbatoio è in lamiera di alluminio. Il modello standard presenta la classica colorazione argento e blu

della Mondial. Una versione completamente nera, con la fibra di carbonio a vista, sarà disponibile con un supplemento di prezzo.

Guidare in pista la Piegia è una delizia: può vantare infatti una maneggevolezza tipica delle moto da corsa, un'eccellente gestione elettronica del motore ed ottimi freni Brembo Serie Oro. Nessun compromesso nel

disegno di questa macchina: semplicemente sembra di essere in sella a una moto tagliata su misura per il pilota.

Ogni parametro è regolabile: dall'altezza delle pedane alla posizione e dimensione delle leve, fino alla mappatura della centralina che gestisce l'iniezione; il pilota ha così la certezza di avere in ogni situazione la perfetta padronanza del



proprio mezzo. Il risultato è che, anche se visivamente può non apparire evidente, ogni Piega è diversa dall'altra poiché è adattata alle esigenze del proprio pilota.

La centralina di accensione-iniezione è facilmente accessibile collegando un computer attraverso la porta seriale posta appena sopra il supporto della pedana sinistra.

Con 140 CV e un peso di 179 kg, la Piega è estremamente rapida ma anche relativamente facile da sfruttare, poiché l'esclusivo sistema di gestione varia continuamente i valori di an-

ticipo e la dosatura dell'iniezione in funzione del carico e di numerosi parametri ausiliari, assicurando un rendimento ottimale lungo tutto l'arco di utilizzo. Non abbiamo rilevato "buchi" o incertezze nel "carattere" del motore: il software della Mondial evidentemente mantiene un'eccellente gestione dei parametri. Sembra quasi ci sia una sorta di controllo di trazione, tanto è violenta l'accelerazione con cui la Piega è spinta fuori dalle curve a qualunque regime ci si trovi.

La risposta all'acceleratore è estremamente lineare, così co-

me i freni, con un ottimo controllo anche nelle frenate più violente. Nelle staccate al limite è apparso un leggero saltellamento del retrotreno che però, grazie alla pressoché ideale distribuzione dei pesi (52% anteriore, 48% posteriore), non rappresenta mai un problema.

Torniamo a dare gas, e la nota rauca che esce dai silenziatori prodotti dalla Arrow si unisce al risucchio dell'aspirazione, la cui presa d'aria, situata nel frontale della carenatura, sotto i gruppi ottici, corre a fianco del canotto dove si sdoppia raggiungendo il voluminoso air-

box, anch'esso realizzato in fibra di carbonio e posto sotto il serbatoio di alluminio. Da questo si dipartono i condotti che alimentano con un flusso d'aria a velocità costante i due corpi farfallati del diametro di 54 mm. La Piega ha nella pista il suo ambiente naturale ed appare evidente a tutti che la Mondial intende tornare alle competizioni con questo grosso bicilindrico in tempi brevi. Tutto il lavoro di sviluppo è stato effettuato da piloti; i tecnici, i collaudatori e perfino il boss della Mondial, Roberto Ziletti, infatti, sono essi stessi piloti.





SCHEDE TECNICA- Motore: Honda bicilindrico a V con distribuzione bialbero, quattro valvole per cilindro e raffreddamento a liquido - **Alesaggio/Corsa:** 100 x 63.6 mm - **Cilindrata:** 999 cm³ - **Potenza dichiarata:** 103 kW a 9800 giri/min - **Alimentazione:** iniezione elettronica Mondial - **Telaio:** a traliccio realizzato in tubi d'acciaio - **Passo:** 1420 mm - **Sospensione ant.:** forcella Paioli con steli diametro 46 mm completamente regolabile. Escursione 120 mm - **Freno ant.:** 2 dischi flottanti diametro 320 mm, con pinze Brembo Oro a 4 pistoncini - **Ruota ant.:** cerchio in lega a 5 razze Mondial 3.50 x 17" - **Sospensione post.:** monoammortizzatore Öhlins completamente regolabile. Escursione 115 mm - **Freno post.:** a disco diametro 220 mm con pinza Brembo Oro a 2 pistoncini - **Ruota post.:** cerchio in lega a 5 razze Mondial 5.50 x 17" (5.75 x 17" optional) - **Peso a secco:** 179 kg - **Colori disponibili:** Blue/Silver - Black/Carbon.

Appena saranno convinti delle potenzialità della loro creatura, potremo rivedere il glorioso marchio italiano tornare sui podi delle piste di tutto il mondo. I tre giorni di test si sono svolti presso il nuovo autodromo di Adria, pochi chilometri a sud di

Venezia, il cui tracciato, con la successione di cambi di direzione e curve strette, ha contribuito ad esaltare le caratteristiche peculiari della Piega. Il monoammortizzatore posteriore e l'ammortizzatore di sterzo sono il top della produzio-

ne Öhlins, adattati alle specifiche Mondial, mentre la forcella rovesciata con steli trattati al nitrato di titanio è fornita dalla Paioli.

Dopo questa lunga serie di aspetti positivi poco resta da aggiungere, se non l'estrema rapidità nei cambi di direzione, che fa assimilare il comportamento di questa Superbike a una leggera 250 GP e la distanza di molto dalla Honda SP1 da cui deriva il motore.

I pneumatici Pirelli Super Corsa,



Tre viste della versione Black/Carbon, tutta nera con in vista la trama del tessuto prepeg di carbonio. A differenza della Honda, la Piega utilizza un singolo radiatore frontale, con una ampia superficie di scambio. Si noti il terminale di scarico, perfettamente integrato nel codone.

Three views on the Black/Carbon version, that proudly shows the carbon fiber prepeg tissue. Unlike Honda, the Piega has a big, single, front mounted radiator. Note the silencer totally integrated in the tail.

nelle misure 120/70 all'anteriore e 180/55 al posteriore, si sono dimostrati adeguati alla potenza e al telaio.

Con un programma di produzione pari a 250 moto l'anno e un prezzo di listino di 30000 Euro, la Piega è una moto da intenditori, ma è prevista la presentazione di un modello naked a due posti, già alla fine di quest'anno. Denominata Nuda, quest'ultima sarà costruita in un maggior numero di esemplari e avrà un prezzo inferiore, pur mantenendo il carattere sportivo e l'aggressività della Piega. La linea di produzione è già attiva nello stabilimento Mondial e presto nascerà uno show room a due passi dall'autodromo di Monza.