

**Bicilindriche Sportive**



**Mondial Pièga**

# **L'Alba dei 2 Cilindri**

**STANCHI DELLE SOLITE QUATTRO-IN-LINEA? VOLETE QUALCOSA DI DIVERSO? ALLORA, RAGAZZI, AVETE BISOGNO DI UNA BELLA BICILINDRICA. LINEE DA INFARTO, PRESTAZIONI DA RIFERIMENTO, IMPENNATE A COMANDO, INSOMMA, TUTTO QUEL CHE SERVE PER DIVERTIRSI ED ANDARE FORTE IN PISTA. QUASI TUTTI I TEAM DEL MONDIALE SBK, DEL RESTO, NE HANNO UNA. CI SIAMO FATTI L'ENNESIMO GIRETTO IN FRANCIA PER CAPIRE QUAL È LA MIGLIORE**

*Tester: Alan, Algor, Maverick Foto: J. Noble*





**Aprilia RSV Mille**



**Honda VTR SP-2**



**Ducati 999**

**D**io è morto, come cantavano i Nomadi. Abbiamo rinunciato alle imposizioni del cattolicesimo per gli status-symbol della vita moderna. Scegliamo impieghi e carriere in base ai soldi, e alla possibilità di comprarci una TV da sogno. E dato che state leggendo questa rivista, anche alla possibilità di comprarvi una moto da sogno.

Uno degli effetti collaterali del sostituire il consumismo alla religione è l'espressione del proprio stile di vita con gli oggetti. Invece di pensare, come nel medioevo, che si nasce, si venera Dio ogni domenica, e poi si passa a soffrire o godere per l'eternità, adesso misuriamo il nostro valore di uomini in base a quello in cui spendiamo. Vestiti di Dolce & Gabbana, case da milioni, ristoranti da sogno, auto

sportive tedesche, scuole private per i figli, e poche domande scomode finché la morte non si avvicina. Padre, figlio e spirito santo sono stati rimpiazzati da tasse meno pesanti, defiscalizzazione e mutui a ratei di favore.

Ma il consumismo ha fatto del gran bene alle moto - cosa c'è di più edonistico? Potete tirare fuori tutti i motivi del mondo, ma alla fine andiamo in moto perché è figo. Le moto sono pericolose, rumorose, teppistiche e con una spruzzatina di sessualità (140 cavalli fra le gambe, ehm...). Guidare una moto - specie se sportiva - "dice molto di voi", come dicono quei venditori di fumo del marketing.

Ma non è tutto qui. Comprare una "normale"

sportiva - R1, FireBlade, GSX-R - è una scelta facile, ma un po' troppo anonima. Se volete avere l'immagine dell'intenditore vi serve qualcosa di un po' meno comune. Qualcosa che significhi più che prestazioni pure. Qualcosa con un tocco di classe. Magari una bicilindrica SBK, per esempio.

Sei anni fa c'era solo una bicilindrica davvero sportiva. Ducati offriva la sua sublime Desmoquattro nelle varianti 748 e 916, oltre alle vecchie SS raffreddate ad aria. Spinte da un regolamento che le favoriva e da un certo pilota inglese, le bicilindriche di Borgo Panigale hanno confermato con i fatti quello che la loro linea prometteva. Attratte dal successo delle twin bolognesi, prima Honda, poi Suzuki e Aprilia hanno lanciato i loro modelli sportivi, rivitalizzando un settore ormai abbandonato dai tempi delle prime





**Circuito  
Le Luc**

Gennaio è un gran mese per sciare e snowboardare, ma per andare in moto non è granché. Allora? Allora abbiamo riempito un paio di furgoni di moto, attrezzi e cibo, e siamo partiti per la Francia. Il circuito di Le Luc è sulla Costa Azzurra, vicino a St.Tropez, ed è probabilmente il miglior posto d'Europa (Spagna esclusa) per un test soleggiato e caldo. È una pista da 2400 metri, con una bella serie di curve – compresa una piegona a destra da oltre 160 all'ora – e un asfalto con ottimo grip. Quando ci siamo stufati della pista, ci siamo buttati sulle strade di montagna, fra le più belle del mondo. Cielo azzurro, niente pioggia e 14 gradi – sicuramente meglio che neve e freddo a casa. Unico problema: trovare cibo decente...



4-in-linea giapponesi degli anni '70.

Ecco a voi il primo test di bicilindriche del 2003, con modelli per tutte le tasche. La più economica (relativamente parlando) è l'Aprilia RSV Mille. Presentata nel 1998 dopo secoli di gestazione, ha premiato le attese. Con il suo bicilindrico a 60° ingabbiato in un telaio a doppio trave in alluminio, è l'anello di congiunzione fra Giappone e Italia in termini di guida e linea.

A seguire, in ordine di prezzo, la VTR-SP2. Rinata dopo il titolo SBK conquistato in extremis da Colin Edwards, l'unica bicilindrica davvero cattiva proveniente dal paese del sol levante ha un'immagine senza compromessi, con telaio, motore e linea che urlano "gare".

Ma la moto di cui tutti vogliono sapere è la Ducati 999. La versione base della nuova Desmoquattro non ha ancora il carisma delle precedenti 916/996/998, ma a livello tecnico è molto superiore. Elettronica avanzatissima, forcellone bibraccio e l'ormai leggendario motore Testastretta sono una ricetta vincente. Ma valgono il prezzo richiesto?

L'ultima sfidante è la bicilindrica più esclusiva del mondo. Talmente esclusiva che praticamente non si vede per strada. La Mondial Piegia è un trionfo di fibra di carbonio e alluminio anodizzato che sarebbe ritenuto eccessivo se non fosse nato dalla matita di un italiano. Dando a Mondial il suo motore SP-1, Honda ha restituito un favore fattogli negli anni '50, quando il conte Boselli prestò alla casa dell'ala dorata una delle sue moto da corsa per studiarla. Il prezzo è da infarto: la Piegia è una moto per fanatici veri. E ricchi.



**I VOSTRI TESTER**



**ALAN**

Il nostro uomo del popolo (di quale, però, nessuno lo sa) normalmente preferisce le proletarie quattro cilindri giapponesi alle aristocratiche bicilindriche, ma per un test al caldo della Francia farebbe – e direbbe – qualunque cosa. Basta che non gli fate bere birra francese...



**MAVERICK**

Ogni volta che superiamo il confine ama far valere le sue doti di poliglotta. Stavolta ci ha salvati andando a parlare con gli agenti della Gendarmerie che ci hanno beccati mentre facevamo le gare di impennata. Alla fine ci hanno salutati e ci hanno augurato buon lavoro: cosa diavolo gli avrà detto?



**AIGOR**

Gli spunta sempre un ghigno malefico in faccia, quando ha a disposizione 80 mila euro di moto da maltrattare in pista per tutto il giorno. Strappato ad una brillante carriera di avvocato, i suoi studi tornano utili con tutte le cause che piovono su SuperBike per le malefatte motociclistiche



# Mondial Piega

**COMINCIAMO DALLA PIÙ COSTOSA: TRENTAMILA EURO DI BICILINDRICA ITALIANA STRACARICA DI CARBONIO E ALTRI MATERIALI ESOTICI. WOW!**

La Piega è un tipo di moto che credevo ormai estinto: quelle fatte con un telaio semiartigianale e motore giapponese. La migliore esponente del genere, Bimota, è fallita nel 2001, vittima di troppa ambizione e di una dirigenza con le idee poco chiare. Il concetto originario di case come Bimota era di risolvere i problemi ciclistici di moto anni '70, come la Suzuki GS1000: la casa giapponese costruiva motori fenomenali, ma abbiamo dovuto aspettare la fine degli anni '80 per vedere un telaio decente. Bimota, così come Harris in Inghilterra, ne hanno approfittato per vendere moto complete o telai in kit. I risultati non erano sempre eccellenti, ma inevitabilmente costosi, belli e raffinati. Ma adesso che i jap fanno ottimi telai, oltre che motori sopraffini, c'è ancora del senso?

Nel caso di Mondial, la questione è più complicata, come si capisce dall'adesivo che ricorda i 10 titoli mondiali sul serbatoio della Piega. Dal 1948, Mondial ha costruito moto che hanno vinto tantissime gare, fino al declino della fine anni '60. Il nuovo marchio Mondial, di proprietà del mecenate Roberto Zilletti, vorrebbe creare prodotti all'altezza della reputazione del marchio. La partenza non è male: la Piega è assolutamente splendida, dalle filanti prese d'aria in fibra di carbonio dell'airbox posizionate sotto il doppio faro, fino al codino scolpito che sovrasta il doppio silenziatore in titanio. Dovunque guardiate vedrete innovazione e originalità: il forcellone è misto carbonio/acciaio, i radiatori sdoppiati sono in stile SBK così come l'airbox in fibra di carbonio, sotto il serbatoio. Anche la pacchianeria delle anodizzazioni viene mitigata da una delle linee più belle nella storia del design motociclistico.

Tutto questo ha reso i primi giri un po' più incerti che non sulla solita jap. Cominciamo subito: la Piega non è una moto comoda.

Anche se quello spilungone di Maverick si è lamentato meno, i miei 176 centimetri non sono stati tenuti granché in considerazione. La sella è altissima, e riuscivo a poggiare solo un piede alla volta, con le sospensioni che non si schiacciano più di tanto.

Stavo ancora cercando di prendere confidenza con i comandi quando sono uscito dal box avvicinandomi alla prima curva a sinistra. E me la sono fatta addosso quando la combinazione "ammortizzatore di sterzo al massimo/posizione di guida innaturale/leva freno lontanissima" stava per spedirmi nelle vie di fuga. Ho fatto il resto del giro in punta di piedi - dopo la 999, la Piega risulta rigida e poco reattiva. Dopo un altro paio di giri le gomme si sono scaldate, ma sono comunque

rientrato al box deluso. La Piega è davvero così difficile da sfruttare?

No, grazie al cielo. È bastato regolare l'ammortizzatore di sterzo al minimo, avvicinare la leva del freno e riprovare. Wow, che cambiamento. Lo sterzo è diventato fluido e reattivo, e anche la sella così alta mi è sembrata più sensata. Ma ho dovuto modificare il mio stile di guida per fare le curve decentemente - il serbatoio alto e squadrato mi imponeva una posizione dei gomiti molto scomoda, e facevo fatica a sporgermi.

Con il passare dei giri, però, iniziavo a prendere confidenza con la Piega. È una di quelle moto che risponde meglio quanto più la si sprema, come la GSX-R750. Andandoci a spasso è frustrante e scomoda, ma quando si





aumenta il ritmo la sospensione posteriore inizia a funzionare e il motore di derivazione SP-1 ruggisce con rabbia. Il motore Honda si è comportato bene, ma stranamente non così bene come nella comparativa di quest'estate con la Tornado. Il problema dell'esemplare in prova stava nel fatto che quelli della Mondial erano riusciti a prepararlo proprio in extremis e la mappatura di cui l'avevano dotato si è rivelata meno azzeccata di quella della moto provata quest'estate. In realtà la Piega è una vera e propria moto da corsa, velocemente modificabile nel rendimento sotto ogni tipo di parametro. Da un lato questo significa che dallo stesso esemplare si possono ottenere risultati parecchio differenti, sia a livello di setting della ciclistica che del motore, dall'altro lato significa che questa moto diventa veramente gratificante solo quando, oltre a spenderci impegno nel girare la manetta, ci si perde un po' di tempo con cacciavite e chiave inglese in mano e col PC collegato alla centralina. Nella nostra prova a Le Luc il motore della Piega andava probabilmente affinato in quanto a mappatura, ed in sintesi era il più debole del gruppo. Ma sempre sufficiente a farvi drizzare i peli sulla schiena, soprattutto con il suo fantastico rumore. La

presa d'aria in carbonio andava in risonanza ad ogni scalata, con uno splendido effetto-risucchio. Quasi un peccato sovrastarlo con uno scarico racing.

La componentistica di altissimo livello della Piega ha fatto il suo dovere, ma non meglio di quella delle altre moto del test. I freni Brembo hanno avuto bisogno di un po' di rodaggio, ma anche dopo una giornata in pista non avevano il rendimento di quelli di SP-2 o 999. La forcella Paioli offre un ottimo feedback dal Pirelli anteriore, ma è un pelo sfrenata in compressione. Il mono posteriore è troppo

**“ ...il motore è sufficiente a farvi drizzare i peli sulla schiena, soprattutto con il rumore di scarico Mondial...”**



rigido, e su strada, andando a spasso, è un martirio. Ma la Piega non è nata per questo. È una moto creata per andare forte in pista, e con il giusto assetto è in grado di staccare tempi ottimi. Certo, ha i suoi problemi - la luce a terra è scarsa da entrambe le parti, con il cavalletto e la carena che toccano terra rapidamente.

La nostra Piega è arrivata a partecipare alla comparativa con un accordo dell'ultimo momento, dopo qualche piccolo problema. Una telefonata concitata ha fatto allestire al giovedì una moto, che è stata poi rodada nel weekend, e portata a Le Luc poche ore dopo.

Niente targa, quindi... e i ragazzi della Mondial ci hanno impedito anche di usarne una "presa in prestito" per scorrazzare sulle strade della Costa Azzurra. Siamo riusciti a usarla per fare qualche impennata nel vialetto d'accesso al circuito e abbiamo sfruttato la pausa pranzo per farci un giro nelle vicinanze.

La fretta nel metterla assieme ha probabilmente influito sull'affidabilità della





**SECONDA OPINIONE: AIGOR**

“ Stranamente la Piega che abbiamo avuto a disposizione a Le Luc si è dimostrata molto meno in forma rispetto a quella che avevamo provato l'estate scorsa. Il motore ai bassi regimi era molto incerto, poi, dopo i 4.000, si riprendeva e tornava ad esprimere il piacevole

carattere che avevo già avuto modo di apprezzare. Il maggiore pregio (e difetto allo stesso tempo) della Mondial, è che è una moto da corsa realizzata con metodi quasi artigianali, e come tale va presa e trattata. Necessita di un certo lavoro di messa a punto prima di essere in grado di esprimere tutto il proprio potenziale. Questo si

traduce in parecchie perdite di tempo all'inizio, che vengono però ricompensate successivamente con sensazioni di guida difficilmente ritrovabili in altre moto in commercio. E alla fine vi farà andare forte senza che nemmeno ve ne accorgiate. Da usare solo in pista - e da ostentare davanti al bar... ”

# Bicilindriche Sportive

## Mondial Piega



► nostra Piega. Nel tardo pomeriggio, si è spenta e non ha voluto saperne di ripartire. Provare e riprovare ha dato come unico risultato il rumore costante del motorino d'avviamento, accompagnato da forti scoppi dallo scarico quando la benzina arrivava negli scarichi caldi. Problema elettronico, moto impacchettata e

spedita alla casa.

Mentre guardavo l'uomo Mondial fissare la Piega sul pallet, mi sono sentito un po' triste. Come le Bimota del passato, la Piega potrebbe essere ottima. Una piccola revisione della linea potrebbe sistemare la posizione di guida, e una revisione all'assetto risolverebbe la discrasia

avantreno/retrotreno e aumenterebbe la luce a terra. Aggiungete un po' di lavoro sull'iniezione – magari passando al motore dell'SP-2 – e la leggerezza della Piega, unita alla componentistica da gara farebbero il resto, rendendola all'altezza della sua linea e della qualità costruttiva. ►

## ► Mondial Piega

La caratteristica più vistosa della Mondial è l'uso indiscriminato della fibra di carbonio. I pannelli della carenatura, il codone autosupportante e l'airbox sono in carbonio, il forcellone è un misto acciaio/carbonio e c'è anche un serbatoio (disponibile come optional) nello stesso materiale. Tutta la fibra di carbonio è prodotta dalla Carbon Dream, ed è montata su un telaio in traliccio di tubi d'acciaio saldato Tig, che ingabbia un motore Honda SP-1. L'impianto di scarico due-in-

due in titanio e acciaio è prodotto dalla Arrow, e il serbatoio "vero" è dietro all'airbox, davanti e sotto la sella. L'impianto di iniezione è sviluppato dalla Mondial stessa, e pilota corpi farfallati da 54mm. Ai clienti viene anche fornito il software necessario per connettere un PC portatile alla centralina e cambiare la mappatura in base alla messa a punto o alla pista. Il resto del bicilindrico a V di 90° è standard – quattro valvole per cilindro, carter in magnesio, 140 cavalli a

9.800 giri. Le sospensioni sono ottime. La forcella Paioli è costruita su specifiche Mondial, e vanta gli steli trattati al nitrato di titanio, mentre l'ammortizzatore è un Öhlins con regolazioni separate per alte e basse velocità, anch'esso realizzato su specifiche Mondial. I freni sono Brembo Serie Oro con pinze a quattro pastiglie e dischi da 320mm. L'ammortizzatore di sterzo è anch'esso Öhlins, e il cruscotto è quello dell'SP-1.



Ecco un codone davvero sexy, tutto in fibra di carbonio. Lo scarico è realizzato da Arrow e suona tanto bene quanto è bello



Il cruscotto Honda standard è probabilmente la parte più noiosa della Piega. Gli interruttori sono come quelli Aprilia, e le piastre sono stupende



<b>MOTORE</b>	<b>86%</b>
<b>CICLISTICA</b>	<b>88%</b>
<b>FRENI</b>	<b>88%</b>
<b>STYLING</b>	<b>96%</b>

**TOTALE**  
**89%**