

## Mondial Piega 1000

30.000,00 euro sono tante, una bella cifra, e ci sembra giusto cercare di capire perché un motociclista oggi dovrebbe spenderli per una moto. Ecco perché siamo andati alla Mondial a parlare con i responsabili tecnici e, subito dopo, al Mugello a provare in pista la bella Piega in versione rigorosamente di serie.

La Piega è stata presentata a maggio del 2002, ma solo alla stampa: in quell'occasione i giornalisti di settore sono stati invitati sul circuito di Adria per una prova dimostrativa. Il grande pubblico, però, ha potuto ammirare la moto lombarda grigioazzurra solo alla fiera di Monaco o sulle riviste. Ne abbiamo dedotto che, di concreto, ancora questa moto non aveva mostrato molto. E ci chiedevamo: "non sarà mica un'altra storia all'italiana, tutta foto e niente arrostò?" Certo le foto sono belle, gli articoli sventolano dati tecnici di grande pregio e tra le righe già si parla di Superbike nel 2003. Ma che cosa ci sarà di vero dietro a tutto questo? Possibile che noi non si sappia nulla di nulla? Allora che cosa abbiamo fatto? Noi, ultimi arrivati che la Piega la vedevamo solo in foto ormai da molto tempo, abbiamo timidamente bussato alle porte di Arcore per chiedere se ce la

davano anche a noi da sfasciare... (ops!) da provare.

Alla fine siamo entrati, abbiamo messo i nostri brutti musci dentro le mura del "forte Mondial" ad Arcore, in piena Brianza. Elegante, bello, anzi troppo bello: all'inizio ci siamo persi tra il piano superiore e quello di terra, tanti uffici ancora mezzi vuoti. Ma dove saranno andati tutti? Così

**Un giro intorno e sopra la**

# Mondial Piega

a cura di Giuliano Donati e Ivan Sala  
Foto di Luciano Pascucci

abbiamo deciso: "facciamo la mossa del giaguaro: passiamo dal retro e se le moto ci sono le troveremo!"

La mossa del giaguaro si è rivelata, in effetti, quella giusta: gli uomini e le moto le abbiamo trovate. Una persona tra tutte l'abbiamo riconosciuta subito: "è il mitico Folegnani". L'ultima volta che lo avevamo visto eravamo nei paddock di qualche GP. Che bella sorpresa. Folegnani è un pozzo di informazioni, di buon senso e di sapienza motociclistica senza fine. La nostra visita da quel momento aveva preso una "piega" decisamente interessante.

La visita, infatti, è finita solo a tarda sera con la promessa – poi mantenuta – di rivederci al Mugello per la prova "in esclusiva" insieme a tutta la squadra, al presidente Ziletti e al collaudatore Walter Bartolini. Di seguito, come

*Tutta la squadra Mondial posa per il nostro obiettivo, a partire da Enrico Folegnani (il primo a sinistra) fino a Ivan Sala, il nostro tester per l'occasione (l'ultimo a destra). In sella il giovane campione italiano Valter Bartolini, collaudatore ufficiale Mondial. Nella pagina a fianco il telaio messo a nudo: ricorda in effetti un po' un telaio già visto dalle parti di Bologna... o no?*



in un fotoromanzo, riportiamo tutto quello che abbiamo visto, sentito, imparato e fotografato. Venite con noi!

### Il motore

Il cuore della Piega è il bicilindrico Honda, quello della VTR SP-1, il 999 cc a V di 90° (DOHC) a quattro valvole per cilindro raffreddato a liquido da 140 CV a 9800 giri dichiarati. La coppia massima è di 10,2 kgm a 8800 giri. Fin qua tutto Honda, salvo pochi dettagli di messa a punto. Da qui in poi, però, viene il bello, ovvero tutto quello che hanno saputo inventare gli uomini della squadra di Roberto Ziletti.

La curva di erogazione è calibrata da una centralina con software Mondial, che controlla la variazione degli anticipi di scoppio e di iniezione addolcendo il robustissimo "tiro del motore"

che risulta pronto ma ben dosato in ogni situazione. L'iniezione utilizza corpi farfallati da 54 mm. Bellissimo, oltre che efficace, l'air-box in carbonio con la presa d'aria frontale che si sviluppa sotto la parte inferiore del serbatoio. Lo scarico in titanio con il silenziatore in acciaio inox passa di fianco al monoammortizzatore e scompare sotto il codone. Realizzato in esclusiva dalla Arrow, questo scarico ha raggiunto un ottimo connubio tra estetica e rendimento. I collettori, i tubi e il terminale sono stati sviluppati con tecnologia derivata dalle corse. Particolare attenzione è stata prestata ai nuovissimi radiatori, in tre pezzi, di derivazione superbike.

### La ciclistica

Il telaio è realizzato con elementi tubolari in cromo molibdeno vanadio disposti in un traliccio che ricorda un po' quello delle Cagiva Raptor e che assicura leggerezza, resistenza, rigidità alla torsione e un'ottima geometria di sterzo. Il motore è collocato nel telaio in modo da ottenere una distribuzione

del peso con il 52% sull'avantreno. L'interasse è di 1420 mm, con un angolo di sterzo di 24 gradi: niente male. La sospensione anteriore è oleodinamica di tipo upside-down con steli da 46 mm e trattamento TIN (l'antifrizione al nitrato di titanio) supportata da un ammortizzatore di sterzo Öhlins di deriva-



zione superbike. La forcella, realizzata dalla Paioli su specifiche Mondial, e montata in esclusiva solo sulla Piega, offre numerose possibilità di regolazione in estensione (25 tacche) e in compressione (18 tacche), oltre al precarico della molla. L'escursione alla ruota è di 120 mm con un neutro di 20 mm.

L'ammortizzatore posteriore Öhlins è progressivo e regolabile sia in estensione che in compres-





sione, con doppia regolazione alta/bassa velocità. È dotato di vaschetta incorporata realizzata su specifiche Mondial. Il forcellone ha una struttura a traliccio di tubi in cromo molibdeno vanadio poi rivestita in carbonio che ne aumenta la rigidità.

Peso totale: 179 chili a secco, il che vuol dire che a pieno carico, con il serbatoio mezzo pieno (tiene 20 litri) si sta sotto ai 200 chili.

### *I particolari*

L'impianto frenante è un Brembo serie Oro, composto da 2 dischi

flottanti da 320 mm e pinza a 4 pistoncini e 4 pastiglie in materiale sinterizzato sull'anteriore, e da 1 disco da 240 mm con pinza a 2 pistoncini sul posteriore. I tubi di raccordo, sia dei freni che del sistema di lubrificazione, sono costruiti con tecnologia aeronautica in Kevlar a treccia in modo da evitare deformazioni anche nelle situazioni più estreme, mentre i raccordi sono in ergal.

Le ruote, realizzate in lega leggera da Mondial, sono a 5 razze cave da 17" equipaggiate con pneumatici da 120/70 sull'anterio-

re e 180/55 sul posteriore.

L'impianto di illuminazione è di tipo poliessoidale doppio. Le pedane sono in ergal ricavate dal pieno e regolabili.

### *Le Mondial del futuro*

La seconda Mondial sarà la Nuda e verrà presentata in occasione della prossima fiera di Milano con consegne previste nei primi mesi del 2004 e una produzione annua di circa 600 esemplari.

L'impostazione della Mondial Nuda, pur essendo una moto omologata per due persone, sarà sempre molto sportiva e "aggressiva". Un terzo modello, ancora allo studio, verrà presentato nel 2004 con consegna previste nel 2005.



## La Mondial Piega vista dal pilota Ivan Sala

**A**ll'inizio mi sembrava la solita italiana di turno, la solita opera d'arte da lodare quando è ferma sul cavalletto di uno stand da esposizione; lo stile italiano, la linea inconfondibile, insomma le solite chiacchiere.

In verità, a parte l'estetica che è soggettiva, la moto l'ho provata per la prima volta a Varano, ma senza la possibilità di capire qualcosa sulle regolazioni e sulle tarature della ciclistica e



**Il presidente Ziletti vuole fare la Parigi-Dakar con la Piega? No, è solo finito dritto nella sabbia della San Donato al Mugello, dopo aver "tirato" la staccata a Ivan Sala**

restando, perciò, a dir poco perplesso. Una volta entrato ad Arcore, mentre parlavo con gli uomini della Mondial, ho voluto vederci davvero chiaro. Enrico Folegnani, oggi responsabile ricerca e sviluppo Mondial, mi ha offerto l'opportunità di provare una Mondial vera, pronta e messa a punto come dio comanda.

Pronti via, il giorno dopo io e il fotografo Luciano Pascucci eravamo nei box del Mugello. Ho cominciato a girare appena il loro collaudatore aveva finito. Walter Bartolini sembrava soddisfatto e, sia pure in mezzo al traffico delle prove libere, aveva già staccato tempi decisamente buoni per una moto di serie.

Ma ora comincia il bello. Dopo 3 giri ho già lo stesso ritmo del collaudatore, con un 2'10"00 sempre in mezzo a 50 moto per turno. Premetto che si stava provando la moto completamente di serie con gomme di serie, specchi e frecce, sul quale usavamo però la telemetria per verificare tutte le risposte e per effettuare tutte le regolazioni del caso. Dopo le prime regolazioni, infatti, resto di sasso: la moto piega da sola! Piego e supero le moto all'esterno (adesso ho capito perché si chiama Piega!); praticamente gli giro sotto. Con me entra anche il presidente.

Ebbene sì, Ziletti in persona mi ha chiesto di farlo girare dietro a me per vedere le traiettorie. Io ubbidisco ma al secondo giro lascio

andare la moto al mio ritmo e alla fine del rettilineo lo vedo al mio fianco mentre si insabbia in un gran bel dritto (grande presidente!). Ma ve lo immaginate Beggio che tira una staccata al limite con Haga al suo fianco? Alla fine, dopo altre regolazioni, si arriva a un ottimo 2'.07". Non è male per sole 3 ore in tutto di lavoro e 50 moto di paracarri tedeschi a turno da sorpassare. Esatto: un tempo impressionante per una moto di serie, sicuramente molto meglio di quanto si possa fare con una VTR SP-1 di serie! In effetti la Piega si guida straordinariamente facile e pulita, da vera "signora". Insomma, non è la solita moto da collezionisti che la comperano solo per guardarsela!

Le qualità principali di questa moto sono tante. Docile e pulita in piega, stabilissima, eccezionale in accelerazione. Quando si raddrizza la moto, in uscita di curva, sembra di avere una specie di frizione che ti permette di aprire il gas di colpo senza che la moto faccia "una piega"; si può aprire il gas "a 2 mani": non so cosa hanno fatto alla Piega, ma la moto non derapa mai. Davvero un risultato fuori dal comune che, come Di Zinno mi ha spiegato, è stato ottenuto grazie al software della centralina. La moto, inoltre, stacca fortissimo: alla San Donato staccavo a 170 metri, un frenata forte, sicura, molto modulabile, e la moto in staccata resta perfettamente composta e non sbacchetta. La Piega in entrata di curva fa sentire tutta la sua linea da topmodel, la sua leggerezza insomma, rispetto alla collega giapponese che porta lo stesso motore: si inserisce perfettamente e va giù che è un piacere anche pinzata. A mio avviso è solo un po' bassa, visto che toccavo leggermente la carena.

Però bisogna dire che il mio peso non è certamente un peso piuma (76 kg), e il circuito del Mugello mette a dura prova il set-up e le altezze di una moto, perché praticamente quasi tutte le moto di serie toccano le carene nel circuito toscano.

Diciamo che la piega è quella che si è comportata meglio, soprattutto visti i tempi staccati che sono davvero di tutto rispetto.



# Viaggio nella Piega



Dopo la nostra "mossa del giaguaro", quella di passare dal retro per entrare alla Mondial, ci siamo

trovati proprio qui, nel reparto in cui vengono allestite le Mondial per i clienti. Tutto nuovo e tutto in ordine. Le moto nascono in un clima sereno e pulito e questo è sicuramente un buon segno. L'impressione è quella di essere in una casa piuttosto che in una fabbrica. I motori Honda in magazzino, insieme a tutti gli altri pezzi, sembrano sistemati con amore come se fosse passata la colf.

SNELLA E DALLE LINEE MOLTO TESE: la Mondial Piega comunica a prima vista la propria indole corsaiola. Il nuovo scarico a scomparsa, posizionato sotto la sella, libera totalmente la visuale sulla ruota posteriore e sul forcellone rivestito in carbonio. La colorazione riprende i tradizionali colori Mondial, argento e blu, sui quali sono stati lasciati alcuni inserti in carbonio a vista. Le linee nel complesso sono squadrate come vuole la moda.



Per la realizzazione delle sovrastrutture, prodotte da Carbon Dream, si è fatto largo impiego di materiali speciali, come il carbonio lavorato in autoclave. Sono in carbonio quindi la carenatura, sulla quale sono stati effettuati approfonditi studi aerodinamici, i parafanghi, il portatarga, il paracalore e il codone portante che però, proprio per questo, è previsto solo monoposto. Il serbatoio, realizzato in alluminio, è disponibile a richiesta nella versione in carbonio per uso in pista.

Particolare dell'avantreno messo a nudo. A parte la presa d'aria in carbonio



che sembra uscita da un fumetto manga e che decisamente mette paura solo a guardarla, si nota l'ammortizzatore di sterzo Öhlins, collegato al canotto con un attacco che passa attraverso la presa d'aria stessa. Le piastre della forcella sono in ergal ricavate dal pieno.



Particolare del vaso di espansione del circuito di raffreddamento realizzato in alluminio a mano, come sulle moto da GP.



Il tubo di scarico è sicuramente la prima e la più vistosa differenza tra questa Mondial Piega e quella che avevamo visto al Salone di Milano

del 2001. Lo scarico è stato disegnato sempre da progettisti Mondial ed è realizzato dalla Arrow. Il nuovo silenziatore è sicuramente il più bell'esempio di come si può mettere uno scarico centrale sotto la sella. In questo caso si tratta a tutti gli effetti di un due in uno, al quale si aggiunge una camera laterale di sfogo per l'assorbimento dei decibel di "musica dal vivo".

La Piega non sarà venduta, purtroppo, con un kit di scarico racing singolo per la pista. Ve la tenete così e basta!

Il lato sinistro del motore Honda a nudo. Questo per ora è il bicilindrico Honda in versione VTR SP-1, anche se le modifiche e il ruggito lo rendono molto diverso dall'originale. È visibile anche la pedana: sulla moto venduta ai clienti la pedana sarà realizzata sempre in ergal ma verniciata di nero.



Il lato destro della moto messo a nudo. Si nota la batteria, i tubi dell'acqua in alluminio, i radiatori e il bellissimo e "mooolto racing" vaso di espansione dell'acqua realizzato in alluminio a mano.

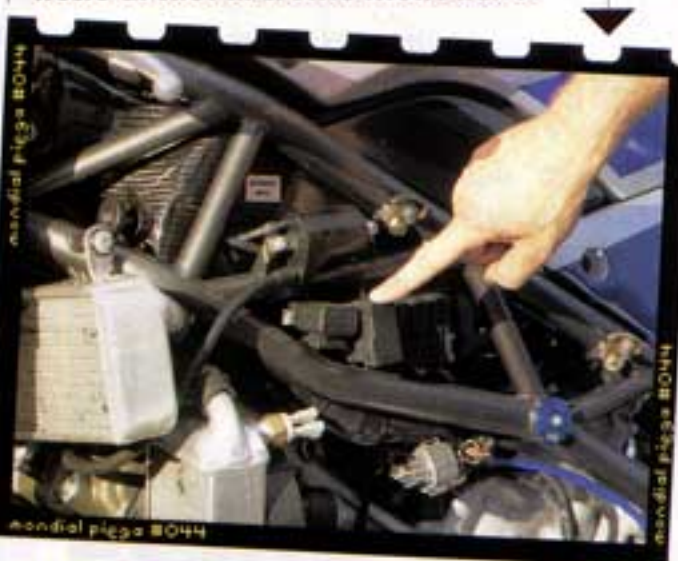


# pezzo per pezzo

L'air box, opera di Carbon Dream su disegni Mondial, una volta aperto mostra questa bellissima visione: i due cornetti di aspirazione!



Relè e fusibili trovano posto nel traliccio di tubi al cromo molibdeno.



Il mono posteriore è sprofondato qui nel suo ambiente naturale: i tubi di scarico, il link ricavato dal pieno e alleggerito che serve anche per far passare i tubi freno. Certo regolarlo non è una cosa da fare quando si è fermi al semaforo!



Ancora l'avatreno: qui la mano di Ghelfi ci mostra lo spinotto per scollegare rapidamente tutto il cupolino e toglierlo per la manutenzione. Roba da vera race replica!

Serbatoio e presa d'aria sembrano creare una linea continua e molto aggressiva, rivolta in avanti e in basso. Abbiamo chiesto più volte se dietro a questo design, di cui il serbatoio è sicuramente l'elemento più originale insieme alla presa d'aria, ci fosse un nome di spicco: magari un Armani delle due ruote come spesso vantano le case italiane. Invece niente di tutto questo.



I radiatori fanno la loro bella figura, senza togliere aria dal tubo di scarico del cilindro anteriore. Questa parte della moto è totalmente "made in Italy". Niente a che vedere con i radiatori laterali della VTR Honda.



Il forcellone finalmente libero dalla sua scatola in carbonio. È realizzato con gli stessi tubi del telaio e garantisce un ottimo compromesso tra rigidità ed elasticità. La "copertina" serve a creare un bellissimo effetto estetico "al carbonio" oltre che ad aumentare di qualche punto percentuale la rigidità. Però, se la moto vi cade e il carbonio si rompe son

dolori. La moto deve tornare alla Mondial per essere riparata. In ogni caso, qui ad Agrate sono molto orgogliosi di garantire che, per qualsiasi guasto, loro sono pronti a venirsi a prendere la moto anche in capo al mondo.

La verità è che nel 2003 non ci sono programmi per la Superbike. Nel 2004 forse. Per la Mondial l'obiettivo primario è la consegna delle 250 moto di serie ai clienti. Ghelfi e Folegnani stanno in realtà lavorando su un prototipo con un motore da 160 e passa cavalli: ma lo scopo per ora è solo quello di misurare l'affidabilità dei componenti di serie.

