

In Piegata verso la EVO

A cura di Davide Messori, Filippo Delmonte e Fabrizio Pippo

***Un giorno
con la
nuova
Mondial
Piegata
nel tempio
della
velocità
lombardo***



FUORI DI GAS

Prima cosa: il prezzo...

Ultima cosa: il prezzo... da dividere per due!

In mezzo: il bicilindrico VTR SP-1 Honda

Prima domanda: a quando il motore della SP-2?

Attese: la EVO al più presto a metà prezzo!

Seconda domanda: e dopo l'SP-2 cosa ci metteranno visto che la Honda ha chiuso la storia di quel motore?

Cavalli: sopra i cento abbondanti, sotto i 140 abbondanti

Velocità vista in rettilineo: 265 circa

Interasse: 1420 mm

Inclinazione sterzo: 24,5°

Da fare: preparare il motore come la Piega che ha corso alla 200 Miglia di Imola

Desideri: aggiornamento ai freni e alla frizione

Linea: soggettiva o troppo squadrata e comunque ha ormai tre anni suonati! Che facciamo?



La Mondial torna nella mischia della velocità e delle piste. Pensate che il testimonial della casa brianzola è un certo neozelandese dai capelli corti che porta il nome di Aaron Slight, uno di quei piloti che hanno la Superbike nelle mu...

La linea è spigolosa. Questo lo si sapeva. La posizione in sella, invece, adesso è migliorata: ha un giusto rapporto tra sella, serbatoio (ora molto più stretto) e manubrio, consentendo al corpo di stare bene in carena e nella giusta posizione in curva. Bellissima la strumentazione a cristalli liquidi. Da citare le pedane ottime per un uso racing. Telaio e forcellone, quest'ultimo ricoperto in carbonio, sono in tubi di acciaio. Unico neo in questa moto, che ha un prezzo doppio rispetto alle concorrenti di pari cavalli (la SV 1000 però costa molto meno della metà e mi sa che gliele suona alla grande!), è l'assenza delle pinze radiali. Se poi si scorge il vecchio motore della SP-1 l'effetto aumenta ancora. Se poi si scopre che non ha l'antisaltellamento siamo a posto e abbiamo già capito cosa ci porterà la nuova EVO!

Sentiamo il motore

Il motore arriva fino a 10.500 giri (ma conviene cambiare marcia prima per non perdere potenza) dimostrandosi lineare in tutto l'arco di utilizzo fin dai bassi regimi, senza strappi, in tutto è per tutto uguale alla Honda VTR SP-1. Il parco cavalli dichiarati non si sente tanto ma le qualità del motore sono indiscutibili: diciamo che 120 forse ci sono davvero; gli altri chissà!

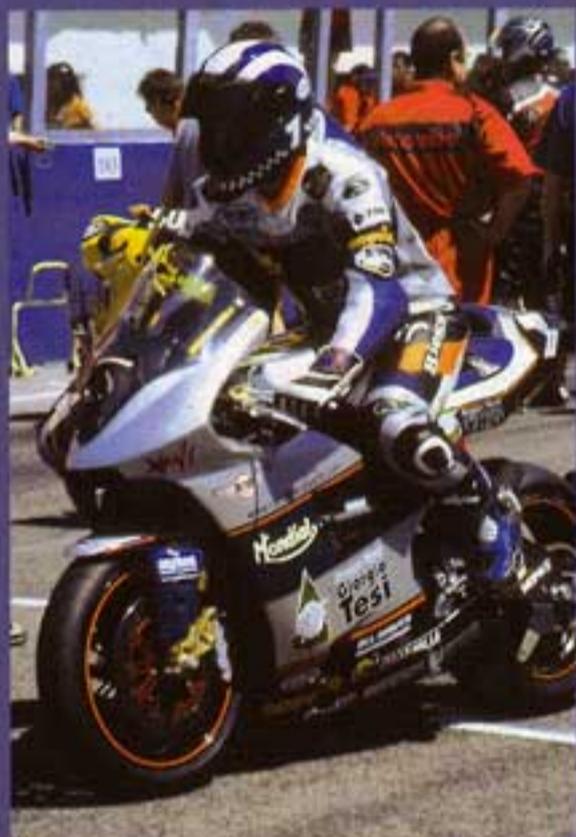
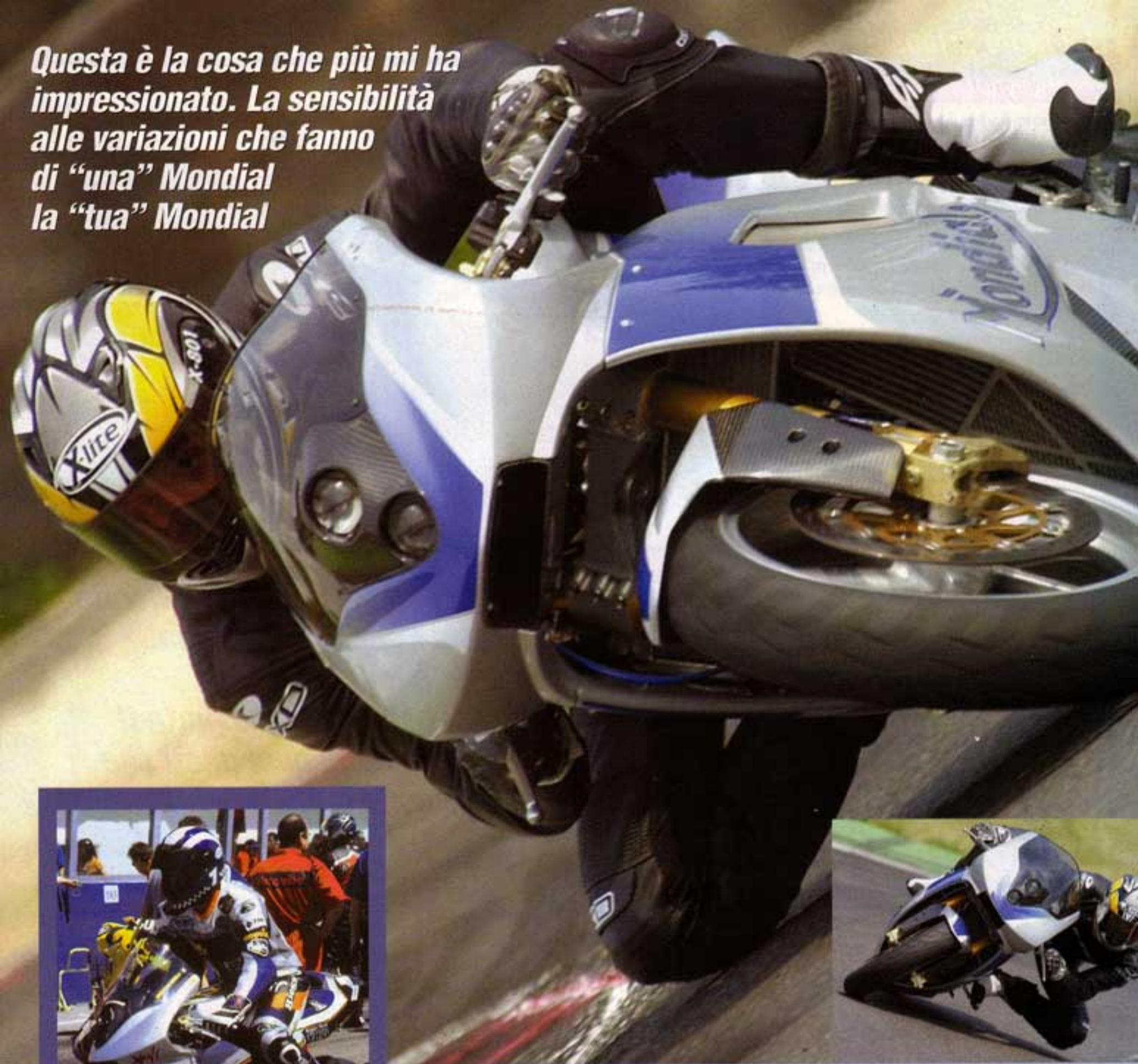
Sentiamo le pieghe

Al primo contatto con la Piega rimango perplesso. La moto è piuttosto dura nell'inserimento in curva: i suoi 24,5° d'inclinazione al canotto di sterzo e l'interasse di 1420 mm si fanno sentire. Siamo vicini alle misure delle vecchie Kawa. Soprattutto alla variante Ascari:

Appena arrivato nel mitico circuito di Monza e vista la moto senza specchietti, portatarga e fanale posteriore, nell'aria c'era già il sapore racing della giornata e quindi via a infilarsi la tuta per testare questo bel prodotto made in Italy



Questa è la cosa che più mi ha impressionato. La sensibilità alle variazioni che fanno di "una" Mondial la "tua" Mondial



La Piegia del team X-One che abbiamo visto alla 200 Miglia: una moto cattiva, grintosa, dal rumore supersonico! E andava forte: in rettilineo non prendeva nemmeno un metro dalle 999! Peccato una banale caduta che l'ha messa fuori gioco quando era nelle prime posizioni!

quinta, terza, sinistra destra remando non poco col ginocchio sul cordolo il più possibile per buttarti di nuovo a sinistra mirando il cordolo esterno. In questo tratto del circuito la taratura standard delle sospensioni fa ritardare tutti i cambi di direzione; se non sbatto giù la moto all'uscita me ne vado a trovare gli amici in tribuna.

Sentiamo le staccate

Alla prima variante si sente subito la mancanza dell'anti-soltellamento: la Piegia inizia a rimbalzare e di conseguenza si fatica nell'inserimento in curva, guaio risolvibile con un buon

lavoro di frizione. Quando poi, a moto ancora leggermente inclinata, spalanchi il gas e questa scalcia nel passaggio dai 5 ai 7 mila, il punto di coppia massima, la Piegia ti trasmette una sensazione di sovrasterzo che diverte un casino ma che non ti fa di avvicinare al limite.

Sentiamo i box

Una sosta ai box: lo scambio d'impressioni con i tecnici Mondial (Enrico Folegnani, Roberto Greco e il solito instancabile Guelfi cercano ancora di sopportarci) che aprono, chiudono, alzano e abbassano (sembra che giochino col Lego) e via di nuovo.



Ma... mi hanno cambiato la moto? Adesso è un'altra cosa! È più morbida e sciolta e si guida finalmente bene. Comincio a sentire il lavoro del telaio e delle ottime sospensioni, e non mi accanisco più con le gomme per far andare la bestiolina. Questa è una vera Mondial, una moto da corsa, forse un po' all'antica e dura ma davvero efficace! C'è gusto adesso a strappare il motore Honda, un vero pasticcino che non si stanca mai e che gira come una trottola, e che se avesse un po' di cattiveria in più...

Sentiamo la fine

Adesso uso i cordoli di Monza, che è tutto dire, come se fossero la continuazione dell'asfalto. La forcella, Paioli, rifinita ulteriormente dalla Mondial in tutti i passaggi, affonda un po' di più in staccata lavorando benissimo, è più bassa e si sente che accorcia la moto. È anche più veloce in ingresso curva e nei cambi d'inclinazione. Questa è la cosa che più mi ha impressionato. La sensibilità alle variazioni che fanno di "una" Mondial la "tua" Mondial.

