



*Na legendarnoj stazi u Monzi isprobali smo danas rijedak ekskluzivitet: Mondial. Ugledno ime iz slavne prošlosti u kombinaciji sa modernom tehnologijom još jednom je rezultiralo ekskluzivnim proizvodom. S obzirom na primjenu plemenitih i skupih materijala, brižno birane komponente i nebeski visoke konačne cijene očekivali smo mnogo bolje vozne osobine i performanse nego što to pruža današnja velikoserijska ponuda*



# U nagibu ekskluzivnosti

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

**S**lavna talijanska marka Mondial, iako mnogima danas sasvim nepoznata, vraća se nakon nekoliko desetljeća na svjetsku scenu modelom Piega (tal. nagib). Stariji poznavaoци motociklizma sjetit će se kratke ali burne povijesti ove tvrtke koja je u razdoblju od 1945. - 1951. godine osvojila mnoge GP pobjede u klasi do 125 ccm.

Ovaj ekskluzivni maks sportaš vozilo je namijenjeno isključivo uskom krugu zaljubljenika, ponajviše zbog svoje maloserijske produkcije i ekstravagantne cijene. Po već ustaljenom

marketinškom obrascu svojstvenom većini talijanskih proizvođača, Piega je svjetskoj javnosti premijerno prezentirana u svojstvu prototipa još 1998. godine, da bi konačna verzija svjetlo dana ugledala tek tri godine kasnije, točnije 2001. godine na salonu u Milanu. U te tri godine mnoga atraktivna rješenja svojstvena ovom modelu izgubila su na svojoj ekskluzivnosti, s obzirom na to da se većina njih danas može vidjeti i na modelima iz velikoserijske proizvodnje.

Agresivan dizajn naglašeno dinamičnih linija nimalo ne skriva da je svoje nadahnuće crpio iz atraktivnih sportskih modela MV Aguste i Ducatija. Ipak, do početka serijske

proizvodnje i dizajn je izgubio većinu svoje unikatnosti i specifičnosti. No Mondial i dalje djeluje vrlo interesantno jer Piega 1000 svoj vizualni dojam bazira na uglatim površinama i oštrim rubovima koje se naglašeno protežu prema naprijed. Vrlo lijepo izveden je dio s re-pom, kao i prednji kraj s "ustima" air-box-a od ugljičnih vlakana. Rasvjetno tijelo sadrži dvije leće postavljene okomito jedna iznad druge. Iako neki dijelovi djeluju kao da smo ih već negdje vidjeli, u cjelini je izgled vrlo originalan. Nasuprot tome, stražnje svjetlo izgleda očajno. Kao da su ga pronašli na otpadu s neke stare Cagive. Vjerojatno su pretpostav-



ljali da će ga baš svi upotrebljavati na natjecateljskoj pisti i obavezno skinuti odmah poslije obavljenog tehničkog pregleda.

Kompletne vanjske oplata izrađene su od ugljičnih vlakana, uključujući i stražnji samonosivi dio koji osim svoje karbonske izvedbe ne posjeduje nikakvu dodatnu konstrukciju nosača sjedala. Za razliku od vanjskih oplata, spremnik goriva izrađen je od aluminija. Zapremine je čak 18 l i dobro je profiliran u svom donjem dijelu, čime je olakšan smještaj nogu vozača, dok je u gornjem dijelu vrlo širok, što pomalo iritira vozača jer izrazito širok presjek smeta rukama. U ponudi je i karbonski spremnik, ali samo kao dodatna oprema. Inače, malo je poznato da su sve karbonske oplata namijenjene prototipu i prvim serijskim primjercima Piege primarno izrađivane i doradivane upravo u Hrvatskoj i to u pogonima Velikogoričke tvrtke "Mac Moto Plastic". Na žalost, na

kraju eksperimentalne faze proizvodnja je preseljena kući - u Italiju i povjerena frentinskoj tvrtci "Carbon Dream". U cjelini gledano, novi Mondial racing orijentacije djeluje vitko i izduljeno, na njemu nema ničeg suvišnog, a opis

**Karbonski samonosivi stražnji dio ujedno je i nosač dvostrukog ispušnog sustava izvedenog po Mondialovim specifikacijama**



najznačajnijih detalja tek predstoji i to u osvrtnu na okvir, ovjes i motor.

Kao prvu tehničku zanimljivost predstavimo okvir rešetkaste konstrukcije od CrMoVa čeličnih cijevi, krom-molibden-vanadij, koji se u cijelosti ručno zavaruje. Po shemi rešetkaste cijevne konstrukcije i od istog materijala izvedena je i stražnja vilica. Za razliku od okvira, stražnja vilica je još dodatno i "odevena" u plašt od ugljičnih vlakana. Ekskluzivno djeluju i oslonci za noge "glodani" iz jednog komada na kojima je predviđena široka mogućnost regulacije kako bi se postigao optimalni osobni set-up.

Ovjes je sprijeda povjeren Paioli upside-down vilici promjera 46 mm. Vilica je u cijelosti podesiva, a cijevi su joj presvučene titanovim nitridom, kako bi se dodatno poboljšala površinska kliznost. Straga se ugrađuje Ohlins-ov monoamortizer kojim je moguće regulirati

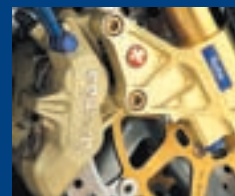




Instrumenti su u potpunosti preuzeti sa Hondinog modela SP-01



Dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm i Brembo četveroklipna kočiona klijesta sa četiri zasebne pločice



visinu stražnjeg kraja. Osim toga, moguće je korigirati i ukupnu duljinu motocikla u rasponu od 15 mm.

Kočioni sustav sastoji se od elemenata renomirane tvrtke Brembo. Sprijeda se ugrađuju dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm na koje djeluju četveroklipna kočiona klijesta sa četiri pakne, dok se straga nalaze disk promjera 220 mm i dvoklipna klijesta. Serijski se isporučuju i "Fen Tubo" kočiona crijeva s metalnom pletenicom.

Dvocilindrični V-90 motor ukupnog obujma 999 ccm s elektronskim sustavom ubrizgavanja goriva i leptirastim tijelima promjera 60 mm preuzet je s nekadašnjeg Hondinog superbike modela VTR 1000 SP-1, barem kada je riječ o unutarnjim dijelovima. Tvornica deklarira snagu od 140 KS pri 9 800 okr/min koja se ostvaruje uz maksimalni okretni moment od 10,2 kgm pri 8.800 okr/min. Za razliku od japanskog proizvođača, motor u Mondialovom "odjelu" opremljen je i ekskluzivnim Mondialovim sustavom tranzistorskog paljenja čijim radom upravlja računalo. Naime, elektronski kontrolirana centrala paljenja varira parametar pretjecanja uzimajući u obzir i kut nagiba motocikla.

Potpuno nove konstrukcije je i air-box izrađen od karbonskih vlakana, a "trube" usisnog sustava, odnosno, "usta", smještene su na mjestu najvećeg aerodinamičnog tlaka, pri čemu struja zraka prolazi s obje strane upravljačkoga sklopa. Riječ je o tehničkom rješenju koje osigurava veću čvrstoću okvira, u usporedbi s onim na serijskom VTR SP, jer se okvir ne probija u jednoj krucijalno važnoj točki za ukupnu mehaničku čvrstoću.

Ostale razlike u usporedbi s Hondinim agregatom treba tražiti i u rashladnome sustavu koji se također sastoji od dva aluminijska hladnjaka s tim da su postavljeni klasično ispred prednjeg cilindra. Ulje hladi jedan tanki hladnjak koji je također u vertikalnom položaju. Od ostalih karakterističnih detalja spomenut ćemo još i peterokrake kotače dimenzija 3,50 x 17 sprijeda i 5,50 x 17 straga, izvedene po Mondialovim specifikacijama od slitine aluminija i magnezija, na koje se ugrađuju gume 120/70-17 i 180/55-17.

Legendarna pista na sjeveru Italije dočekala nas je obasjana suncem. Baš takav dan želimo za velike događaje. Odmorni, nakon doručka ravno iz hotela hitamo preko parka u susret našoj ljepotici. Uzbudeni smo jer ovaj test čekamo već odavno. I konačno, Piega nas čeka umivena i sjajna, a oko nje se ustrčalo tucet mehaničara. Dozvolite, sad smo mi na redu.

U sjedalu Piega ostavlja dojam čistokrvnog sportskog motocikla na kojem je težište vozača u potpunosti usmjereno prema naprijed, na ruke i nisko postavljeni upravljač. Sjedalo je postavljeno na prilično visokih 860 mm od tla, a bokovi su vrlo uski, barem što se tiče dijela gdje dolaze koljena vozača. S obzirom na ekstremnu namjenu motocikla, udobnosti nije učinjen baš nikakav ustupak.

Prilikom samog pokretanja Piege nismo baš očarani njegovim zvukom. Očito da ovaj lijepi ispušni top ima i svojih nedostataka. Moramo priznati da se dvo cilindrična Honda i Ducati moćnije glasaju. No, to i nije toliko važno. Ali ono što nas pomalo smeta je glomazan prednji kraj s vrlo otvorenim ručkama. On u vožnji nije nimalo okretan, ali je s druge strane vrlo sta-



Sprijeda se ugrađuje Paioli upside-down vilica promjera 43 mm, dok se straga nalazi Ohlins-ov jednostruki amortizer



Stražnja vilica je izvedena kao rešetkasta konstrukcija koja je s vanjske strane obavijena u plašt od ugljičnih vlakana



Vjetrobranska maska oštih linija s pokazivačima pravca integriranim u retrovizore, dvije okomito postavljene leće i "ustima" za zahvat svježeg zraka air-boxa



Neuobičajeni smještaj hladnjaka rashladne tekućine koji se sastoji od jednog vodoravnog i drugog okomitog elementa



Öhlins-ov amortizer upravljača smješten je poprečno ispred vilice



Osim spremnika goriva, koji je aluminijski, sve ostale vanjske oplatae izrađene su od ugljičnih vlakana



bilan u zavoju. Rekli bismo: svako zlo za neko dobro. Nikakve neravnine asfalta ne mogu pokvariti njegovu stabilnost. To nas vrlo veseli na novim stazama koje tek otkrivamo. Doduše, ovo nije prvi put da vozimo Monzom, ali nakon podosta vremena stvar ide iz početka. To je prednost Piega i na cesti. Dok se još navigavamo juriti Monzom i hvatamo pravilne putanje, naglo dodajemo gas i naglo kočimo, čak i previše. Tu otkrivamo prvo veliko razočaranje: s njegovom maksimalnom snagom nikako nismo oduševljeni. Tek prosječan dojam kakvog nudi konkurencija. Čak štoviše, smatramo da je nova Aprilia Mille nešto eksplozivnija, a pogotovo cijela armada japanskih jurišnika za 2004. Ono čime smo zadovoljni je njegovo vrlo pravilno razvijanje snage. Kao da sjedimo na nekom elektromotoru. To i jest odlika svih Hondinih agregata.

Spomenuta stabilnost je fantastična ukoliko sve teče fluidno. Ali, ako naglo kočite standardnom regulacijom (kakva nam je bila dostupna), kod kočenja se diže stražnji kraj motocikla. To je posljedica mekanog prednjeg kraja i njegovog silnog poniranja. Gume Pirelli Diablo Corsa kojima je Piega bila opremljena bile su savršene. Uostalom, usavršavane su i testirane baš na ovoj stazi. S njima je Piega precizna i daje puno povjerenje. Ono najbolje Piega daje u najdužem zavoju u Monzi, "Parabolica"

koji se pravilno otvara i izlazi na ciljnu ravninu, te u najbržem zavoju "Curva Grande" u kojima smo debelo preko 200 km/h na koljenu. Uostalom, Monza je najbrža pista u SBK s najbržim prosjecima, pa je stabilnost motocikla na velikim brzinama ovdje itekako poželjan faktor. Tek u šikanama "Variante Ascari" osjećamo težinu u prebacivanju, pa se treba malo pomučiti. Daleko je to od munjevitosti kakvu nude Japanci.

Piega ima svoj osebujan šarm i poseban dojam u vožnji. Ona nije bolja od ostalih, već drugačija. Ekskluzivnost joj tu ide jako na ruku. Njene performanse i vozne osobine danas su već uvelike nadmašene. Ako opremimo nekog japanskog predstavnika iz maxi klase ovolikom količinom dodatne opreme, dobit ćemo "projektil" u potpunosti pripremljen za europsko Superstok prvenstvo i sve to uz manji trošak.

No, za većinu kolekcionara i ljubitelja maloserijskih vozila to je nebitan faktor jer se u njihovim krugovima daleko više cijeni pedigree, ručna izrada, plemeniti i skupi materijali, te cijena koju si ne može svatko priuštiti. U ovom slučaju ona iznosi cca. 24.000 Eura. Ako vam ni to nije dovoljno, Mondial od ove sezone ekskluzivno u svojoj ponudi ima i jednu još ekstremniju verziju Piega, Evo, koja će onim najvatrenijim obožavateljima biti dostupna za pisljivih 29.000 Eura. ■



Atraktivni oslonci za noge s mnogostrukom regulacijom visine i udaljenosti

## UBRZANJE

| Predeni metri | Vrijeme (sec) | Brzina (km/h) |
|---------------|---------------|---------------|
| 100           | 5.13          | 135,4         |
| 200           | 7.46          | 172,2         |
| 300           | 9.42          | 191,6         |
| 400           | 11.22         | 206,6         |

## IZMJERENI PODACI

|                    |                                    |
|--------------------|------------------------------------|
| Maksimalna brzina: | 273,3 km/h                         |
| Težina:            | 192,4 kg                           |
| Potrošnja:         | po gradu 6,6 l, pri 130 km/h 6,8 l |

| Izmjereno   | Snaga (ks-okr) | Okr. moment (kgm-okr) |
|-------------|----------------|-----------------------|
| Na kotaču   | 121,7-9.750    | 9,88-6.000            |
| Na radilici | 133,3-9.750    | 10,82-6.000           |



## TEHNIČKI PODACI

|  |
|--|
| <b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni, V 90°   |
| <b>Promjer x hod:</b> 100 x 63,6 mm  |
| <b>Obujam:</b> 999 ccm   |
| <b>Odnos kompresije:</b> 10,8 :1   |
| <b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru  |
| <b>Hlađenje:</b> tekućinom   |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko   |
| <b>Napajanje:</b> elektronsko ubrzigavanje PGM-FI s leptirastim tijelima promjera 54 mm,   |
| <b>Spojka:</b> s višestrukim diskovima u uljnoj kupki  |
| <b>Mjenjač:</b> 6 brzina   |
| <b>Okvir:</b> rešetkasta konstrukcija od čeličnih cijevi   |
| <b>Ovjes:</b> sprijeda Paioli upside-down vilica s cijevima od 46 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s Öhlins mono-amortizerom, hod 115 mm |
| <b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 190/50-17   |
| <b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki plivajući diskovi od 320 mm i kočiona klješta sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm i 1 klipčića                 |
| <b>Dimenzije i težina:</b> duljina 2.140 mm, širina 790 mm, visina sjedala 860 mm, osovin-ski razmak 1.420 mm, težina 179 kg                       |
| <b>Deklarirano:</b> snaga - 140 ks (103 kW) pri 9.800 okr./min., max. okr. moment - 10,2 kgm (100,06 Nm) pri 8.800 okr./min                        |

## POGLED NA KONKURENCIJU

| Model               | ccm | br. cilin. | Snaga na kotaču (ks-okr.) | Okr. moment (kgm-okr.) | Max. brzina (km/h) | Ubrzanje 0-400m (sec) | Težina (kg) |
|---------------------|-----|------------|---------------------------|------------------------|--------------------|-----------------------|-------------|
| Mondial Piega 1000  | 999 | 2          | 121,7-9.750               | 9,88-6.000             | 273,3              | 11,22                 | 192,4       |
| Aprilia RSV Mille R | 998 | 2          | 115,9-9.500               | 9,99-7.250             | 275,4              | 10,89                 | 195,8       |
| Ducati 999          | 998 | 2          | 116,4-9.750               | 9,49-8.000             | 270,2              | 10,90                 | 198,6       |
| Honda VTR SP-2      | 999 | 2          | 120,8-9.750               | 9,68-8.000             | 269,3              | 11,12                 | 207,4       |

+ završna obrada, težina, stabilnost, ekskluzivnost, kočnice

- cijena, okretnost, dimenzije, snaga