Anno 14 - numero 11 - mensile - novembre 2008 - € 6,50 in Italia

ED EDISPORT

MOTOCICLISMO d'Epoca

80011
9 771123 457002
MOTOCICLISMO D'EPOCA 11 2008

Guida all'acquisto:
Bianchi Mendola 125

La prima moto della storia:
in sella alla Daimler Reitwagen del 1885

Horex Regina 250-350-400:
la "media" d'eccellenza

Originalità anni 70:
H-D FX 1200 Super Glide "Boat Tail"

Regolarità:
le Mondial 125 a motore Sachs

Costruttori:
la storia della Kreidler

Sport:
- JJ Cobas BMW K 100
- Piloti: Warren Willing
- Il ritorno di Sanremo-Ospedaletti

La Malanca 125 GP
di Otello Buscherini

Falsa partenza

Nel 1969 anche la Casa milanese si getta nella mischia progettando una 125 da fuoristrada. L'intenzione è quella di trovar spazio in un mercato sempre più attratto dalle ruote tassellate. Benchè per i motori ci si affidi alla Sachs, si parte col piede sbagliato, utilizzando un telaio derivato da quello del 50 cc. Solo con le versioni successive si raggiunge una certa competitività, ma ormai i rivali sono irraggiungibili e la Mondial non ha più la forza per andare avanti

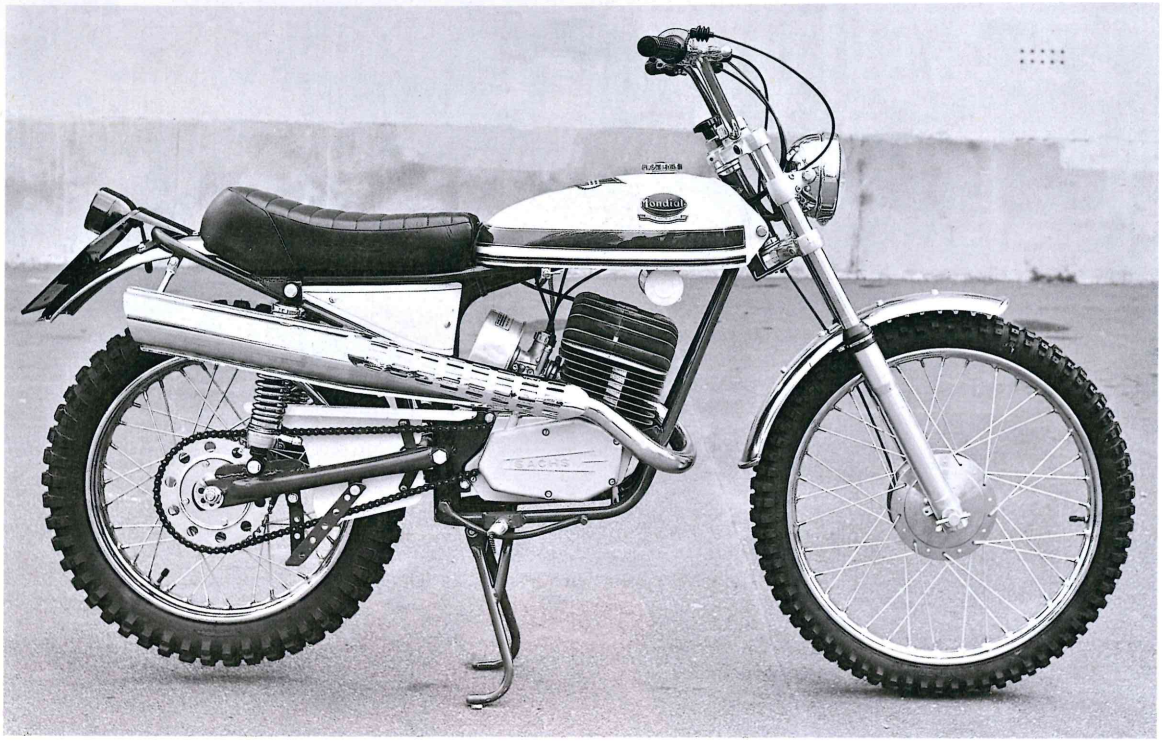
di Luigi Corbetta, foto Gianluca Bucci e Archivio Motociclismo

• Il tester di *Motociclismo* Alberto De Luca in bella azione con la 125 Cross Radial Mk3 nel 1972. *"Pur non avendo alcuna ambizione agonistica* - viene scritto nella prova - *consente di certo notevoli soddisfazioni".*

• Scarsissima la documentazione relativa alla Mondial da fuoristrada. Importante quindi questa foto del nostro archivio che ci mostra il prototipo esposto al Salone di Milano del 1969. Il motore è il Sachs con cilindro e testa ad alettatura tradizionale, le sospensioni sono Marzocchi. Diverse le "ingenuità" tecniche: tra i particolari meno adatti ad una Regolarità il sovradimensionato faro posteriore, il comando a bacchetta per il tamburo posteriore con mozzo centrale, le pedane fisse, la batteria esposta. Prima di andare in produzione si interviene comunque su tanti particolari e la moto appare meno raffazzonata, come si vede nella foto in basso. Scompare la cassetta portaferri nel serbatoio sostituita da un barilotto sotto di esso, diversa è la sella, compaiono i fianchetti e il Sachs è nella versione a testa "radiale".

♦ Dopo il ritiro ufficiale dalle competizioni nel 1957, la Mondial deve affrontare la difficile crisi del mercato motociclistico che si affaccia proprio in quegli anni. La Casa fondata da Giuseppe Boselli in collaborazione con i fratelli Luigi, Carlo ed Ettore (tanto che inizialmente si chiamava FB, ovvero Fratelli Boselli) aveva iniziato nel 1950 la produzione di modelli stradali che per le loro caratteristiche sportive avevano ben presto guadagnato un certo prestigio tra gli appassionati, naturalmente ben "sostenuti" dai risultati in pista che la Mondial aveva ottenuto sin dal 1949. All'inizio degli anni Sessanta escono progressivamente di scena le moto targate e la Mondial, come tanti altri Costruttori, si dedica alla produzione ciclomotoristica, il solo segmento, assieme a quello dello scooter, a non conoscere la crisi. L'impegno della Casa milanese (nel dopoguerra si era infatti trasferita nel capoluogo lombardo dal momentro che nel 1944 lo stabilimento di Bologna era stato distrutto da una compagnia di guastatori tedeschi) tra i 50 cc è sì un ripiego dovuto alle necessità economiche, ma rappresenta anche una nuova sfida che la Mondial cerca oltremodo di personalizzare. Sfruttando il suo blasone agonistico, ad esempio, realizza una serie di modelli sportivi di notevole successo tra cui non si può non ricordare il Rekord (il debutto è del 1966) che presto si guadagna la fama di motorino più veloce in assoluto. In questa fase di riposizionamento sul mercato si sceglie anche di abbandonare la strada della produzione in proprio dei motori (realizzati alla Michelini di Bologna) che, in un momento così delicato, avrebbe richiesto investimenti non sopportabili dall'azienda. Comunque, dati i buoni rapporti con Minarelli, è con questa azienda che si stringe un accordo di fornitura, benché per alcuni modelli sia sempre la Mondial a occuparsi e a rivedere la parte tecnica. La ricerca di nuovi sbocchi di mercato, spinge la Casa ad affrontare anche il tema dei "mini" e soprattutto quello delle fuoristrada. È dall'inizio degli anni Sessanta infatti che la Mondial, tra le prime in Italia, produce un cinquantino denominato Cross e destinato a solcare strade sterrate e ripide salite. A onor del vero, è poco più di un ciclomotore stradale a cui è stato montato un manubrio più ampio, con tra-

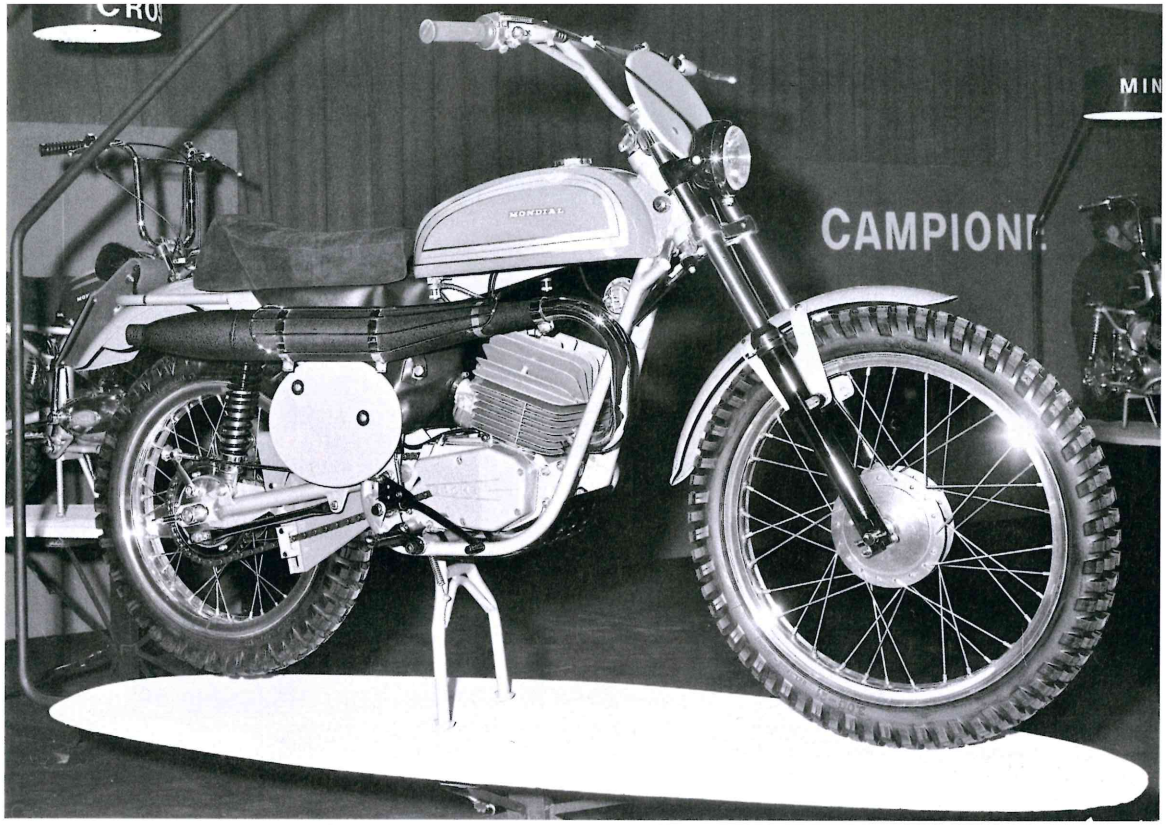
• Un bel passaggio con la Cross Radial Mk3 dotata del Sachs a 6 marce. Per il fuoristrada "cattivo" si lamenta una rapportatura del cambio lunga e attacchi degli ammortizzatori un po' deboli.



• Due immagini della Cross Radial Mk3 a 6 marce del 1972 con il voluminoso e sporgente impianto di scarico cromato, bello ma obsoleto per i tempi e decisamente fastidioso nella guida. L'interasse della moto è piuttosto corto (1.270 mm contro i 1.210 mm del 50 Cross V5) a vantaggio della maneggevolezza. Questa versione monta una onesta forcella Marzocchi, mentre gli ammortizzatori Sebac sono scadenti, troppo rigidi tanto da compromettere la stabilità. Il serbatoio della miscela (al 5%) contiene 9 litri.

versino di rinforzo, ed il classico scarico alto. La via imboccata è però quella giusta e poco dopo vede la nascita il Super Cross, mezzo sicuramente più specialistico grazie anche al parafango anteriore alto ed alle ruote artigliate, seguito poi dai Cross V5 e V6, ancor più performanti in quanto dotati di propulsore Sachs con cambio rispettivamente a 5 e 6 rapporti. Il boom del fuoristrada non coglie quindi impreparata l'azienda che sin dalla fine del decennio pensa ad un salto di qualità, un ritorno al targato.

Ed è proprio intorno al motore della Sachs, questa volta da 125 cc, che la Mondial progetta la sua prima ottavo di litro da fuoristrada e che presenta a sorpresa al Salone di Milano del novembre 1969.
Motociclismo ne dà annuncio prima sul numero di novembre e poi su quello di dicembre dove viene pubblicato un ampio reportage. La notizia è sicuramente interessante, non fosse altro per il fatto che una Casa costruttrice dal passato prestigioso come la Mondial si lanci definitivamente in un settore particolare come quello della Regolarità. Poche le informazioni che "filtrano": motore Sachs a cinque rapporti accreditato di 17 CV a 8.200 giri, telaio *"monotrave in tubo con bretelle anteriori"*, sospensioni teleidrauliche. La moto dovrebbe essere messa in vendita all'inizio del 1970 ad un prezzo di 310.000 lire. Quando la Mondial toglie i veli alla moto durante il Salone, la 125 Cross V5 (questo l'iniziale nome scelto per proseguire la strada intrapresa con i 50 cc), appare rifinita e con una certa originalità, anche estetica. Spicca sul lato destro un grosso silenziatore tondo, il serbatoio bianco è tondeggiante e piccolo, le sospensioni hanno un aspetto professionale. Gli appassionati fuoristradisti rimangono invece un po' sor-



• La Mondial si rende subito conto che la Cross Radial non può competere con altre 125 da Regolarità, così alla fine del 1971 presenta il prototipo della RCE che include diverse novità a cominciare dal telaio molto più robusto (tra l'altro l'interasse sale a 1.320 mm) abbinato a sospensioni Marzocchi più evolute; arriva anche il mozzo posteriore scomponibile della Campagnolo. Sotto, in azione oggi con la RCE durante le nostre prove alla Pista Pirelli. La moto ci è stata cortesemente fornita da Alfredo Gramitto Ricci a cui va il nostro ringraziamento.

presi dal fatto che il motore Sachs abbia una termica tradizionale e non presenti la ormai già famosa testa a ventaglio, e dal telaio, di aspetto molto particolare, con il trave centrale che, partendo dal cannotto di sterzo, con una forte inclinazione, arriva all'altezza del sotto sella per poi proseguire verticalmente in basso, fino a raggiungere l'attacco del forcellone ed oltre. Se lo si osserva bene è praticamente quello del Cross 50. Tutto ciò denuncia una certa fretta nell'approntare la moto, ma anche una evidente inesperienza tecnica nel mondo del fuoristrada "vero".

Per una Marca che fa della propria filosofia costruttiva un motto che viene ripetuto nelle pubblicità (*"Mondial, produzione ad alto livello"*), l'inizio della carriera nel settore delle ottavo di litro da fuoristrada qualche dubbio lo mette. Anche perché, nonostante sia curata nella costruzione, la moto non ha pretese agonistiche (lo si evince subito osservando ad esempio il mozzo della ruota posteriore, non scomponibile). Ma l'obiettivo della Casa, almeno in questa fase, è quello di costruire un mezzo non professionale, quindi in grado di soddisfare i numerosi appassionati di fuoristrada piuttosto che i professionisti della disciplina.

Quello presentato al Salone è comunque un prototipo che, assicurano sin da subito alla Casa milanese, sarà soggetto a modifiche prima di essere messo in produzione. Nella primavera del 1970 è finalmente possibile acquistare la moto che nel frattempo ha guadagnato dei piccoli fianchetti che "riempiono" la zona centrale del telaio e il gruppo termico con testa a ventaglio. La moto viene ribatezzata 125 Cross Radial Mk1, a sottolineare la presenza della testata radiale.

All'inizio del 1971, a meno di un anno dunque

• La RCE debutta commercialmente a metà 1972 ed è un bel passo avanti rispetto al precedente modello, anche a livello estetico. Inoltre propone componentistica di miglior qualità (vedi i cerchi in alluminio anziché in acciaio) e soluzioni più razionali per il fuoristrada come l'astina del comando freno posteriore ben rialzata e un più esteso paracatena. Finalmente il portarga è in gomma anzichè in lamiera.

dal lancio della moto sul mercato, la Mondial, grazie all'esperienza maturata, apporta alcune piccole migliorie tecniche ed estetiche. Nasce così la seconda versione che prende il nome di 125 Cross Radial Mk2. Sempre dotata del Sachs a cinque marce, è posta in vendita a 395.000 lire, una cifra competitiva. Teniamo infatti conto che l'Aermacchi R/C 125 costa 349.000 lire e che la Gilera 124 Regolarità Competizione (a 4 tempi) viene 398.000 lire. Le altre moto, praticamente specialistiche, costano tutte più care della Mondial: la Müller a motore Zündapp tocca le 440.000 lire, l'Hercules GS con lo stesso Sachs 480.000 lire, la KTM GS, sempre con il 2 tempi tedesco, ben 510.000 lire. Nonostante un prezzo invitante, la Mondial stenta a decollare nelle vendite. Sconta sicuramente una rete di vendita deficitaria, non ha alcun supporto dalle corse e il telaio mostra tutti i suoi limiti, accusando, quando sollecitato, serie rotture.

Non fa in tempo a terminare l'anno che la Mondial cerca di correre ai ripari anche perché ben conscia di quanto sia importante poter approfittare commercialmente del boom del fuoristrada. Presenta così al 42° Salone di Milano del novembre 1971 una versione riveduta e corretta della sua 125. *"Al già noto*

• Il manurbio della RCE poteva essere in color alluminio oppure in nero opaco. È esageratamente largo (920 mm contro i 730 del Cross Radial) e oltre al traversino centrale ne propone altri due laterali a rinforzo. Si noti il manettino dell'aria, privo di ritorno automatico. Per i comandi troviamo un bel acceleratore a corsa corta della Tommaselli e le ottime leve Magura, ben protette e con pratici registri. Naturalmente sono fissate a braccialetto.

• Dal lato sinistro si può vedere il disegno avvolgente del parafango posteriore in acciaio inox. Nella zona centrale, dietro le tabelle portanumero e le protezioni in finta pelle, si trova la cassetta di aspirazione per il carburatore Bing. Il cavalletto centrale riduce la luce a terra sotto la culla. Queste le misure in mm rilevate oggi: lunghezza 2.065, interasse 1.320, larghezza manubrio 920, altezza sella 825, altezza pedane 335, luce a terra 240, peso a vuoto 106 kg (45 ant + 61 post).

Mondial 125 da fuoristrada con motore Sachs - si legge su Motociclismo di dicembre - è stato recentemente affiancato un modello dalle caratteristiche tecniche maggiormente corsaiole dotato di un nuovo telaio, motore Sachs a sei rapporti e potenza di 18 CV. Ben impostata, molto robusta, pesa 90 kg e costa 490.000 lire".

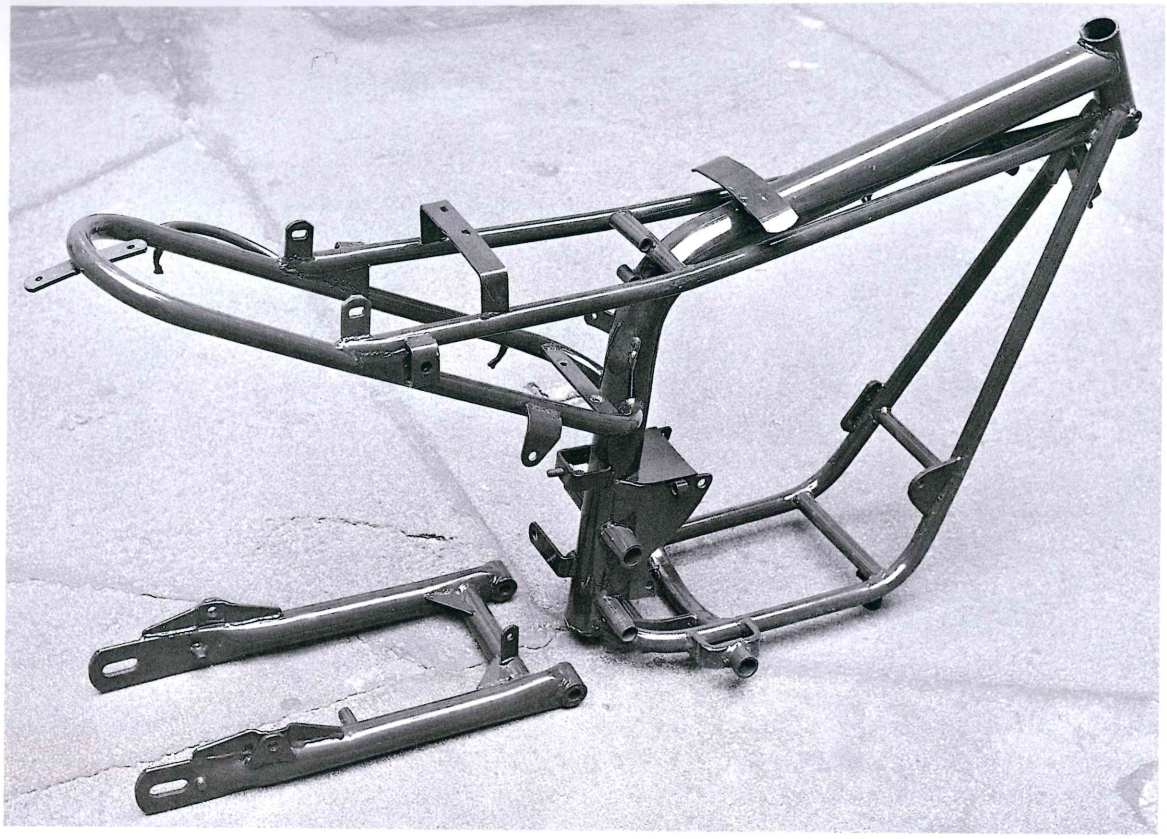
Tra le modifiche di maggior risalto, il nuovo telaio, un doppia culla con trave superiore scatolato con tanto di ammortizzatore di sterzo (in sostituzione dell'obsoleto frenasterzo), il parafango anteriore basso, lo scarico, sempre laterale, con il collettore che passa ora sopra la testa e non di fianco, un ampio grembiule in simil pelle che copre la zona centrale del telaio inglobando anche il nuovo filtro dell'aria e due tabelle porta numero posizionate molto in basso, quasi ad altezza dei carter.

Nonostante le previsioni di produzione, all'ini-

• Sulla RCE la marmitta a sogliola della Lafranconi: per colpa dell'andamento del collettore di scarico si trova in posizione troppo alta e vicina alla sella. Previste due possibilità di griglia paracalore: corta, come in foto, o di tipo più esteso.

• Con il nuovo telaio della RCE viene razionalizzato anche l'attacco delle pedane. Piuttosto grezzo il pedale del tamburo posteriore. Le leve di avviamento e del cambio sono coassiali. Infine, l'ammortizzatore di sterzo posto sotto il cannotto e i due robusti fine corsa saldati al telaio.

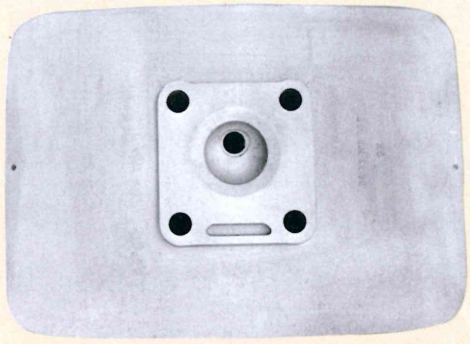
• Evoluzione ciclistica delle 125 Mondial da fuoristrada. Il primo telaio (a destra), che equipaggia le varie Cross Radial, deriva strettamente da quello usato sui 50 cc della stessa Casa. Presenta diversi attacchi per parafanghi e sella, ed è irrobustito da alcuni traversini, specie nella doppia culla inferiore, nonché da qualche fazzoletto in lamiera stampata, anche per il forcellone. Nonostante ciò, sia per disegno sia per robustezza, questa struttura non era propriamente indicata al fuoristrada duro, tanto che ai tempi si verificarono diverse rotture. In basso vediamo invece il telaio completo della RCE e poi della successiva Regolarità, ben più semplice, razionale ed efficace, costruito in acciaio al cromo molibdeno. Si notino il robusto trave superiore scatolato e l'anello, saldato alla bretella di sinistra, a protezione del carter motore. Più rigido il forcellone in tubi quadri (montato sulla Regolarità) e tre le possibilità di posizione per la testa degli ammortizzatori.

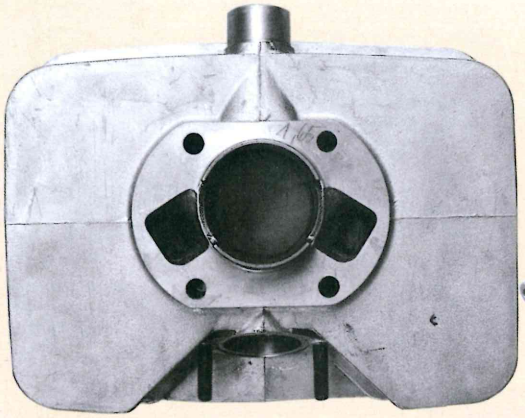


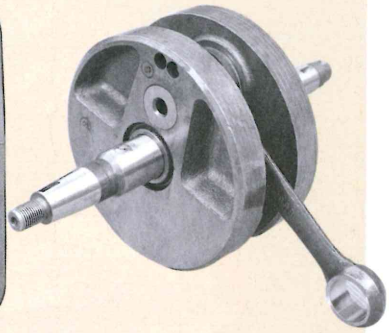
zio del 1972 questo modello più performante e competitivo non è ancora disponibile. Chi vuole cimentarsi in fuoristrada con la Mondial deve così "accontentarsi" della versione economica, che, nel frattempo, è stata ancora una volta aggiornata. Se esteticamente si riconosce per il parafango anteriore basso, a livello meccanico è ora dotata di propulsore Sachs a 6 marce. Ed è proprio questa moto, identificata con il nome di Radial Mk3, che viene provata da *Motociclismo* sul fascicolo 10-1972.

"Compatta ed elegante, dotata del robusto motore Sachs due tempi sei marce e di buone sospensioni, questa motoleggera da fuoristrada, giunta quest'anno alla terza serie, viene proposta ad un prezzo ragionevole ed offre soddisfacenti prestazioni" - scrive il tester Alberto di Luca. La moto è ben rifinita, con una buona posizione di guida e con l'unico handicap della sella rigida e della marmitta a trombone molto sporgente, che interferisce con la gamba del pilota. Buoni i comandi e i freni; discreta la forcella Marzocchi mentre gli ammortizzatori regolabili su 5 posizioni Zenith della Sebac sono troppo rigidi. Grazie all'interasse ridotto, l'Mk3 è molto maneggevole anche se denuncia un angolo di sterzo un po' limitato. Del motore non si può che parlar bene: robusto, esuberante, facilmente elaborabile e ben coadiuvato dal cambio a sei rapporti volutamente abbastanza lunghi, vista la destinazione non agonistica. Permane come per tutti i Sachs il difetto dell'ampia escursione della leva delle marce. Di altra pasta è invece la RCE (Regolarità-Cross-Elettronica), sigla scelta dalla Mondial per identificare il modello con ambizioni corsaiole che viene finalmente messa in commercio a metà del 1972. È l'ulteriore dimostrazione della volontà di emergere della Casa di Boselli. *Motociclismo* ne anticipa i

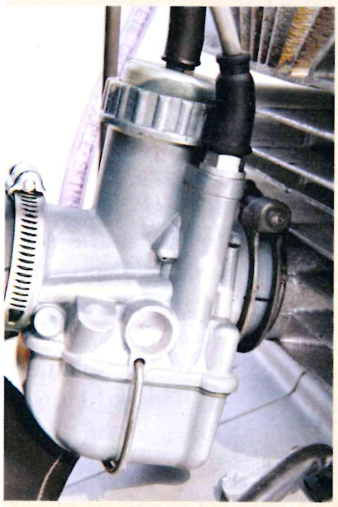
Il motore Sachs

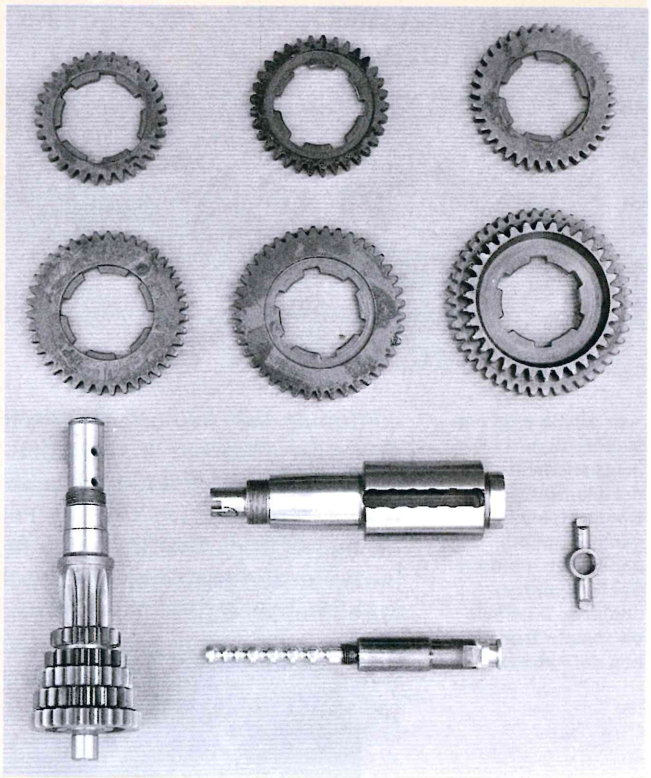


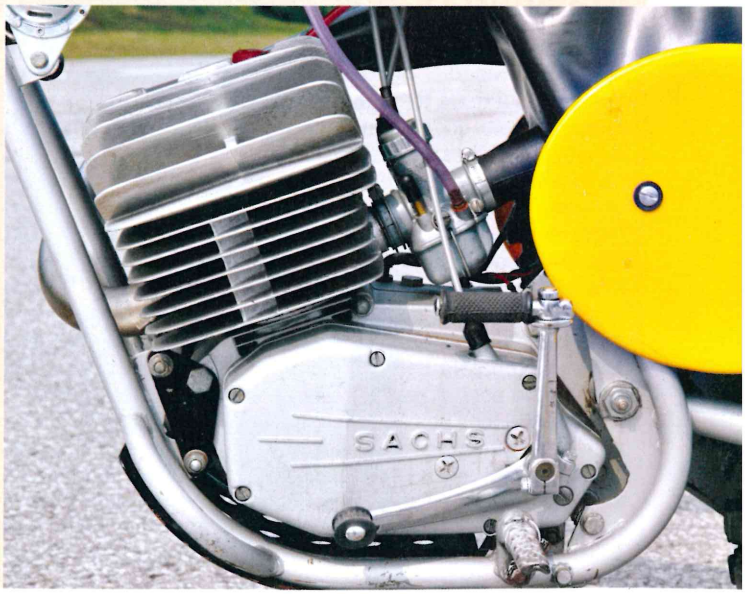




• Il motore Sachs viene da molti giudicato sin dagli anni Sessanta come il migliore 2 tempi per il fuoristrada, tanto da essere utilizzato per molti anni da parecchi Costruttori, Mondial inclusa. Sopra, a sinistra la testata con camera di scoppio a "cappello da prete" con candela eccentrica; al centro, il cilindro, sempre in alluminio, con camicia in ghisa e ampi canali di travaso. Robusto l'imbiellaggio, in alto a destra, molto meno il cambio a cinque o sei marce con innesti a crociera scorrevole. Sotto, primo piano sul carburatore Bing a vaschetta centrale: a seconda delle versioni può avere diffusore da 27 o da 28 mm. In basso, le viste complete con l'ampia alettatura a ventaglio (definita anche radiale) per la testata.







• **In azione oggi con la RCE. Si noti la posizione molto alta del silenziatore, troppo vicino alla gamba. Ancora eccellente il motore Sachs 6 marce, anche se il cambio va sempre trattato con delicatezza.**

contenuti sul numero di agosto. Vengono messe in evidenza la presenza del motore Sachs a sei marce dotato di accensione elettronica, l'ammortizzatore di sterzo idraulico, un nuovo impianto di scarico "a sogliola", il mozzo posteriore Campagnolo scomponibile, ma soprattutto il nuovo telaio a doppia culla chiusa in tubi al cromo molibdeno con trave superiore scatolato. Per poter leggere su *Motociclismo* la prova completa occorre però attendere il numero di giugno del 1973. Il giudizio anche in questo caso è positivo, a partire dal Sachs sei marce con accensione elettronica (motore che viene montato poi anche sulla versione economica, che prende il nome di Radial Mk4, riconoscibile a prima vista per i fianchetti dotati di tre piccole prese d'aria). Ottimo il telaio e ottime le parti complementari, in grado finalmente di soddisfare anche coloro che *"nutrono ambizioni agonistiche nel*

Massimo Boselli: "Moto di buona qualità"

Massimo Boselli, classe 1940, figlio di Carlo, uno dei fratelli fondatori della Mondial, ha vissuto in prima linea il periodo in cui si è deciso di costruire le moto da fuoristrada. A lui abbiamo chiesto di ripercorrere quegli anni raccontandoci come è nata l'idea di una 125 da fuoristrada e come si è concretizzata.

"Avevamo cominciato a produrre un modello cinquanta da Regolarità indirizzato ai ragazzi. Non aveva pretese agonistiche, ma era ben fatto anche perché abbiamo sempre potuto puntare sulla qualità e non sulla quantità, visto che il nostro mercato è sempre stato quello nazionale e al massimo quello francese. A quei tempi, infatti, per una realtà come la nostra, era abbastanza complicato occuparsi delle vendite all'estero. Per tornare al fuoristrada, le varie versioni anche motorizzate Sachs 50 ebbero un buon successo.

Pensammo così di realizzare anche una 125. Per il motore scegliemmo il Sachs perché ci sembrava buono. Peraltro, a quei tempi, non c'era molta scelta. Conoscevo l'importatore e bastava una telefonata per avere i propulsori che ci servivano. Il primo 125 fu il Radial, un modello abbastanza valido ed economico. Poi abbiamo realizzato le altre versioni, più competitive. Come dicevo, puntavamo sulla qualità ed infatti montavamo comandi Magura, cerchi Borrani, manubri Verlicchi, motore con cambio a sei rapporti".

Quanti ne avete prodotti e dove?

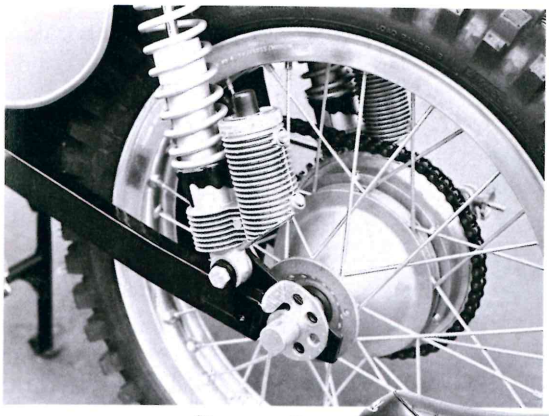
"Ne abbiamo costruiti circa un migliaio. Visto che i componenti li facevamo fare dai nostri fornitori di fiducia, noi ci occupavamo solo dell'assemblaggio. Per questo avevamo adibito un capannone a San Rocco al Porto, ora provincia di Lodi, presso l'azienda agricola di famiglia".

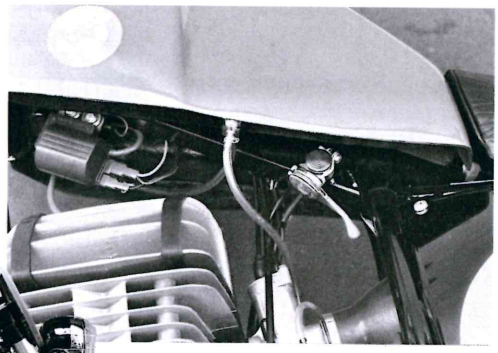
Qualche ricordo particolare legato a queste moto?

"C'era tantissima concorrenza in quegli anni - basti pensare alle SWM, Ancillotti, Gori per citarne solo alcune - e persino gli spazi espositivi dei vari saloni a volte non bastavano per tutti. Nonostante l'antagonismo, con le nostre fuoristrada abbiamo partecipato a livello quasi amatoriale alle Valli Bergamasche ed al Trofeo della Federazione con buoni risultati. Non sono però mancati i problemi, in particolare mi ricordo quanti guai abbiamo avuto con le prime accensioni elettroniche".

E poi?

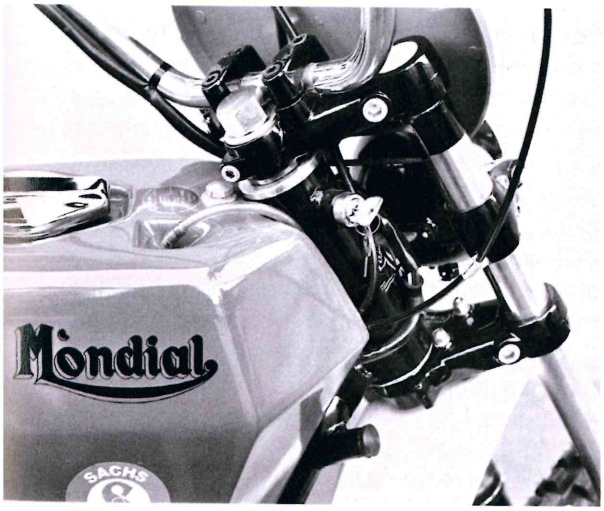
"E poi abbiamo pagato tutti i fornitori e abbiamo deciso di chiudere. Io mi sono dato all'agricoltura, un'attività più ripetitiva, ma sicuramente più tranquilla".



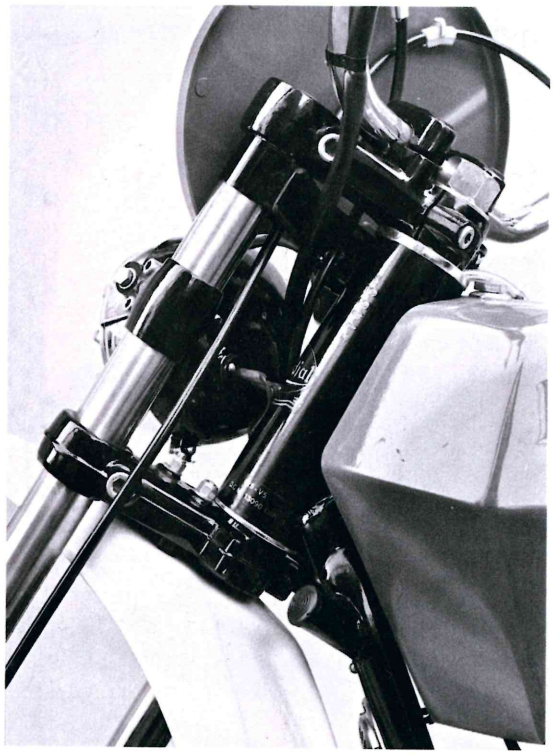


• Presentata nel 1975, la Regolarità 125 è il top della produzione Mondial. Completamente nuova l'estetica, nuovi ammortizzatori a gas Marzocchi, forcella da 35 mm, freni conici, scarico meno "invadente". Sotto il serbatoio in fibra c'è il manettino dell'aria, molto scomodo. Cresce l'interasse a 1.400 mm, ma la moto resta instabile sugli sterrati veloci.

fuoristrada". Il telaio in particolare merita un commento, anche perché ben più robusto del precedente. La nuova configurazione prevede una doppia culla chiusa, con tubi di generose dimensioni e trave superiore quadrangolare, particolarmente rigido. Differenti e più robusti anche gli attacchi delle pedane e degli ammortizzatori. Mozzo posteriore scomponibile, marmitta Lafranconi piatta ed un'estetica sicuramente più accattivante chiudono il quadro della nuova motocicletta che deve però vedersela sul mercato con eccellenti realizzazioni, dalla KTM alla SWM, dalla Puch all'Ancillotti. La bella RCE ha ambizioni racing, ma evidentemente la Mondial paga ancora qualcosa in fatto di inesperienza



• Il serbatoio ha una capacità di 9 litri (1 di riserva) e presenta un tappo a scatto e uno sfiatatoio poco indicati per una moto da Regolarità. La componentistica principale, comunque, è al top e comprende manubrio Verlicchi con traversino imbullonato e comandi Magura. A destra, il cannotto di sterzo è ben dimensionato così come lo sono i due puntoni di fondo corsa dello sterzo.



• **Nel 1977, al Salone di Milano la Mondial presenta la nuova V788 con il motore Sachs a sette marce nelle cilindrate di 125, 175 e 250 cc. Un colpo di coda che tuttavia non avrà seguito. Dieci anni dopo la chiusura dell'azienda, si cerca di riprendere l'attività in collaborazione con Villa: nella foto sotto la RG 250 del 1989, presentata assieme a due 125 stradali. Anche in questo caso non vi sarà nulla di concreto.**

nel settore fuoristrada, tanto che il nostro tester Michele Verrini scrive in occasione della prova: *"La posizione di guida è buona ma potrebbe essere ulteriormente migliorata mediante l'adozione di un manubrio leggermente più stretto (quello montato attualmente è di ben 7 cm oltre il massimo consentito dai regolamenti tecnico-sportivi) e di un serbatoio meglio raccordato alla sella affinché sia possibile assumere, quando se ne presenti la necessità, una posizione di guida avanzata. I comandi manuali sono indubbiamente d'ottima fattura ed efficienza (i noti Magura)"*. Ed ancora: *"...pur essendo del tipo a sogliola, la marmitta laterale, piazzata molto in alto, risulta un po' d'impaccio alla gamba destra. Ottimo il funzionamento delle sospensioni (Marzocchi all'anteriore) ed ottimi i freni"*. Come sempre, cambio a parte, il motore ottiene i soliti encomi grazie alle note caratteristiche di base in aggiunta all'accensione elettronica Motoplat. Facile da avviare sia a freddo sia a caldo, è robusto, silenzioso e spinge forte. Nel secondo semestre del 1973 la Radial Mk4 (disponibile rossa e argento) costa 484.000 lire, mentre la RCE (argento e nero) viene 585.000 lire. Si tratta di prezzi purtroppo molto vicini alla concorrenza e ai "mostri sacri" della Regolarità: la neo arrivata Aspes Hopi costa infatti 510.000 lire, ma addirittura la mitica KTM GS costa un po' meno della RCE, 551.000 lire, così come anche la Zündapp GS quotata 530.000 lire, mentre la Puch svetta con 610.000 lire.

La situazione della Mondial non è più rosea come un tempo. Le vendite dei ciclomotori sono in "picchiata", la rete dei concessionari si è nel tempo ridimensionata: appaiono lontani i tempi in cui la Casa poteva vantare una produzione annuale di quasi 5.000 esemplari e poteva contare su almeno 300 rivenditori. Alla fine del 1975 la Mondial abbandona la sigla RCE e presenta un nuovo modello, chiamato semplicemente Regolarità. I cambiamenti del nuovo modello sono principalmente estetici, ma anche meccanica e telaio subiscono alcuni accorgimenti per rendere la moto più competitiva se usata in campo agonistico. La nuova creatura presenta così una linea più "matura", professionale e moderna. I parafanghi sono in plastica, come pure il serbatoio, dalla forma squadrata; le tabelle porta numero laterali in lamiera hanno preso il posto del grembiulino in simil pelle e formano dei fianchetti veri e propri. Il telaio non viene stravolto ma modificato con un nuovo il forcellone a sezione rettangolare e possibilità di posizionare gli ammortizzatori su tre diverse inclinazioni. Più robusta la forcella, ora con steli da 35 mm in sostituzione della precedente da 32. Il mozzo conico arriva anche all'anteriore e si provvede ad una diversa messa a punto del propulsore, dotato tra l'altro di tamponi e strisce di gomma sulla testa per limitare risonanze e vibrazioni. Per testarla e farla conoscere, la Mondial l'affida anche a vari piloti quali Domenico Elicio, Rosario Barbagallo e Ermanno Massotti, che la utilizzano con buoni risultati in alcune competizioni (Valli Bergamasche compresa). Ma le vendite non decollano e le difficoltà dell'azienda emergono sempre più anche perché gli eredi di Boselli sembrano sempre meno interessati alle moto. E nel 1979 la Mondial chiude. Gli ultimi esemplari, giacenze di magazzino, si potevano acquistare con forti sconti ancora nei primi anni Ottanta.

Caratteristiche tecniche Radial 125

(in parentesi i dati della versione 6 marce)

Motore: Sachs monocilindrico a due tempi, distribuzione regolata dal pistone a tre serie di luci, cilindro in lega leggera con canna in ghisa, testa in lega leggera, alesaggio per corsa 54x54 mm, cilindrata 123 cc, rapporto di compressione 10,5:1, potenza massima 18,5 CV DIN a 8.600 giri.

Lubrificazione: miscela al 5%; 0,6 kg di olio SAE 40 per trasmissione primaria, frizione e cambio.

Alimentazione: miscela al 5%, capacità serbatoio 9 litri di cui 1 di riserva. Carburatore Bing diametro 27 mm, getto max 140, getto min 50, spillo conico fissato alla terza tacca, filtro dell'aria a cartuccia Dell'Orto F 30.

Accensione: volano magnete 6V sul lato destro, anticipo 30 mm prima del PMS misurati sulla periferia del volano; distanza fra i contatti del ruttore 0,4/0,5 mm (accensione elettronica); candela 260 scala Bosch; distanza fra gli elettrodi 0,7 mm.

Impianto elettrico: a 6 Volt.

Trasmissione: primaria ad ingranaggi elicoidali sul lato sinistro, rapporto 65/31= 2,10; secondaria a catena 1/2x5/16" sul lato destro, rapporto 50/14=3,57. Rapporti totali di trasmissione 24,5 in prima; 21,9 in seconda; 16,2 in terza; 12,6 in quarta; 10,7 in quinta; (9,2 in sesta).

Frizione: a dischi multipli in bagno d'olio sul lato sinistro.

Cambio: in blocco a cinque (sei) rapporti, comandato da pedale a leva sulla sinistra; rapporti interni 4,6 i prima; 2,93 in seconda; 2,16 in terza; 1,71 in quarta; 1,43 in quinta; (1,24 in sesta).

Telaio: a doppia culla chiusa con trave centrale a sezione tonda.

Sospensioni: forcella teleidraulica Marzocchi, steli da 32 mm, corsa 120 mm; forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori Sebac Zenith, registrabili a mano su 5 posizioni, corsa 58 mm.

Freni: anteriore e posteriore a tamburo centrale, dimensioni utili 136x30 mm.

Ruote: cerchi in acciaio rinforzati 1,5x21 ant, 1,6x18 post; pneumatici 2,50-21 ant e 3,50-18 post, pressione di gonfiaggio 1,2 bar ant e 1,4 post.

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza 1.970; interasse 1.270; larghezza manubrio 730; altezza massima 1.140; altezza sella 750; altezza min da terra 180. Peso a vuoto 90 kg.

Varianti 125 RCE (in parentesi i dati della versione Regolarità)

Motore: rapporto di compressione 10:1 (12:1), potenza max 19 CV DIN a 8.000 giri.

Alimentazione: capacità serbatoio 10 litri di cui 1 di riserva. Carburatore Bing da 28 mm, filtro dell'aria a cartuccia di carta.

Accensione: elettronica Motoplat 6V 35-5/18W, anticipo 23 mm sulla corda del volano; candela 280 (290) scala Bosch; distanza fra gli elettrodi 0,4 mm (0,5 mm).

Telaio: a doppia culla chiusa con trave centrale quadrangolare.

Sospensioni: forcella teleidraulica Marzocchi tipo Competizione, steli da 35 mm, corsa 180 mm; ammortizzatori idraulici Marzocchi registrabili su 3 posizioni di carico, corsa 80 mm.

Freni: Campagnolo in lega leggera; ant diametro 136 mm (150 mm), post 150 mm.

Ruote: cerchi Borrani in alluminio, 2,1/4 x21 ant, 3x18 post; pneumatici 3.00-21 ant e 3,50-18 post (3,75-18 post).

Dimensioni (in mm) e peso: lunghezza massima 2.000 (2.100); interasse 1.320 (1.400); larghezza manubrio 920 (820); altezza massima 1.100 (1.170); altezza sella 800 (840); altezza min da terra 200 (220). Peso a vuoto 95 kg.