

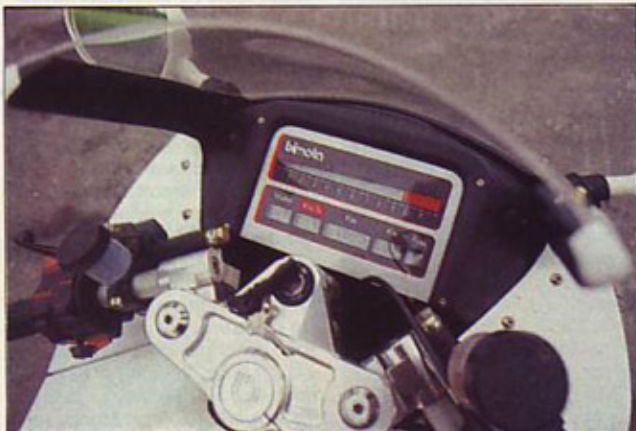


Ekskluzivno:

Vozili smo: BIMOTA TESI 1 D-SR

IZZIVALEC

IFMA, Köln, minulo jesen: stal sem poleg, ko so svečano odeti gospodje iz Bimote z nekaj treme odgrnili pregrinjalo, ki je novi motocikel skrivalo očem. Bila je velika gneča. Incredibile! Kako nenavaden motocikel: spredaj, pod žarometom, tam, kjer običajno vidiš vilico – paznina. »Kako to dela?« se sprašujem, pogoltnem tehnično razlago in sumničavo zrem v prednji del motocikla. Le kaj čuti voznik v rokah?



Digitalna armaturna plošča

Rimini, sredi maja, v bližnjem Misano se svetovni asi pravkar bojujejo za najboljše štartne pozicije. Torej, dirkališče je zasedeno.

Kar malce vlažne roke sem imel, ko smo si ogledovali ročno sestavljanje motociklov v Bimoti in si nisem bil čisto na jasnem, ali je motocikel, želena tesi 1 D, pripravljen za vožnjo.

Kaj me ne bi držalo, ko pa sem kljub letom v motociklizmu še vedno ves blažen ob lepem primerku! In bimote to so. Vredne tako občudovanja kot spoštovanja. Izdelujejo jih v tovarnici, ki je velika prav toliko kot spodobnejša obrtna delavnica kakega našega kovinarja. Bimota je ročno delo. Nič velikoserijske, brezosebne štancarije ni videti na njej. Pač pa skrbno izstruženi kosi aluminija, polirane površine, vsak delček skrbno oblikovan in dodelan. Vsak del je tudi sprti skrbno pregledan in premerjen. Motocikel je sestavljen ročno, vsak tehnik sestavi sam celotno vozilo, in to v dveh delovnih dneh.

Zato je spoštovanja vredna tudi cena. Torej, zaokroženo 40 milijonov lir za osnovni model tesi 1 D. In pet milijonov lir več za tesi s komajda vidno oznako SR ob imenu, kar označuje v Bimoti dodelan, friziran Ducatijev motor.

Srečnež, hočem reči kupec bimote tesi sodi v izbrano motociklistično družbo in zato prejme ob prevzemu motocikla tudi srebrno ploščico s posvetilom Bimote, in to veseli lastnik motocikla prilepi na roko prednjega vzmetenja. V rever sukniča pa si zatakne srebrno zlato značko s stiliziranim znakom Bimote.

Da se ve, katerega kluba član je. Kajti, upam si trditi, motociklov tesi na cesti ne bo mogoče videti, vsaj pogosto ne. Letos naj bi jih izdelali 400, večina pa je namenjena japonskim kupcem, torej zbiralcem.

Veste, tudi sam sem pomislil, da je bimota tesi motocikel, ki bi ga postavil v dnevno sobo, sedel v gugalnik in si ga ogledoval. Pa občasno zapeljal na dirkališče, ne na cesto. Stran od firbec!

Kajti bimota tesi 1 D je motocikel, ki obrača stran v zgodovini razvoja motocikla. Je pomemben mejnik. Saj je bimota drzno idejo povsem samosvoje, revolucionarno zasnovanega motocikla razvila vse do zrelosti, za malo-serijsko izdelavo, in tako zavzela zavidanja vredno vodilno pozicijo, ki je zaradi finančne omejenosti majhne firme še toliko odmevnejša. Razvoj je zahteven, drag, in bil je na ramah peščice strokovnjakov pod taktirko ing. Martinija ter v letu 1985 še študentov, Piera Luigijs Marconija in Roberta Ugolinija.

Bimotin motocikel korenito posega v tradicionalne sheme motocikla in prinaša povsem definirano alternativo teleskopski vilici, elementu, ki se je v stotih letih motociklizma še najmanj spreminjal. Šibke točke klasično zasnovanega motocikla, to je posedanja prednjega dela pri zaviranju in s tem povezanega



Made in Italy: ekskluzivne rešitve v konstrukciji, Ducatijev motor, kolesa Marchesini, zavore Brembo, blažilnika Marzocchi ter vsične linije

zmanjševanja predteka prednjega kolesa ter zmanjševanja medosne razdalje, bistvenih parametrov geometrije okvira, Bimota s svojim konceptom koles, vpetih v nihajnih rokah, odpravlja.

Občutek v rokah? Veste, še najbolj verjamem krmilu, privijačenemu neposredno na teleskopa prednje vilice, ko ima voznik popoln stik s kolesom in cesto. Bimota tesi ima krmilo povezano s »premnim sornikom« v ležaju prednjega kolesa prek ročičevja v ležajih uni-ball (te je treba menjati na 10.000 prevoženih kilometrov). Stikov, ki bi zaradi zračnosti ležajev lahko povzročili nenatančnost krmila, je precej. Toda že tisti hip, ko sem sedel v solo sedež in prijel krmilo, se mi je zazdelo, da je moto-

cikel kot granitna skala: uravnotežen, da (skorajda) sam stoji, masiven in hkrati lahkoten in zelo zelo natančen. Kolo zares reagira na vsak minimalen gib krmila in občutek v rokah je zanesljiv. Tudi malce nenavaden, ko motocikel ob zaviranju ves malce »počepne«. Na žalost je bilo dirkališče v Misano zasedeno, tako da ni bilo mogoče bimote tesi varno pognati do v prometu prepovedanih hitrosti in občutiti, kaj motocikel »počne« pri ostrem pospeševanju, pri grobem zaviranju, pri hitrem nagibanju v dvojnih ovinkih. Takoole, na periferiji Riminija, mi je pamet narekovala zmerno vožnjo. Kljub temu pa motocikel navduši. Kotvečina bimot je namenjen le vozniku, položaj je športen in le hitro k sedežu dvigajoča se

izpuha sta malce v napoto petam. Cel motocikel ovija plastična školjka, ki je hkrati oklep in maska rezervoarja goriva ter sedež. Očem nenavadna je armaturna plošča, digitalna, s poudarjeno podolgovatim poljem, ki je merilnik vrtljajev motorja: kot bi gledal v prelivajočo se skalo ojačevalca glasbene komponente.

Dimenzije motocikla, položaj ročic in voznika na motocili kažejo, da pri bimoti obvladajo športnost do popolnosti. Vse je naravno, tam, kjer mora biti. In taka je potem tudi vožnja motocikla, ki ga poganja z naslovom prvaka v superbiku priznani Ducatijev dvovaljnik L z elektronskim vbrizgom goriva in tistim značilnim odsekanim zvokom, ki se sosedovim ušesom neprijetno prebujajo ob vsakem gibu ročice

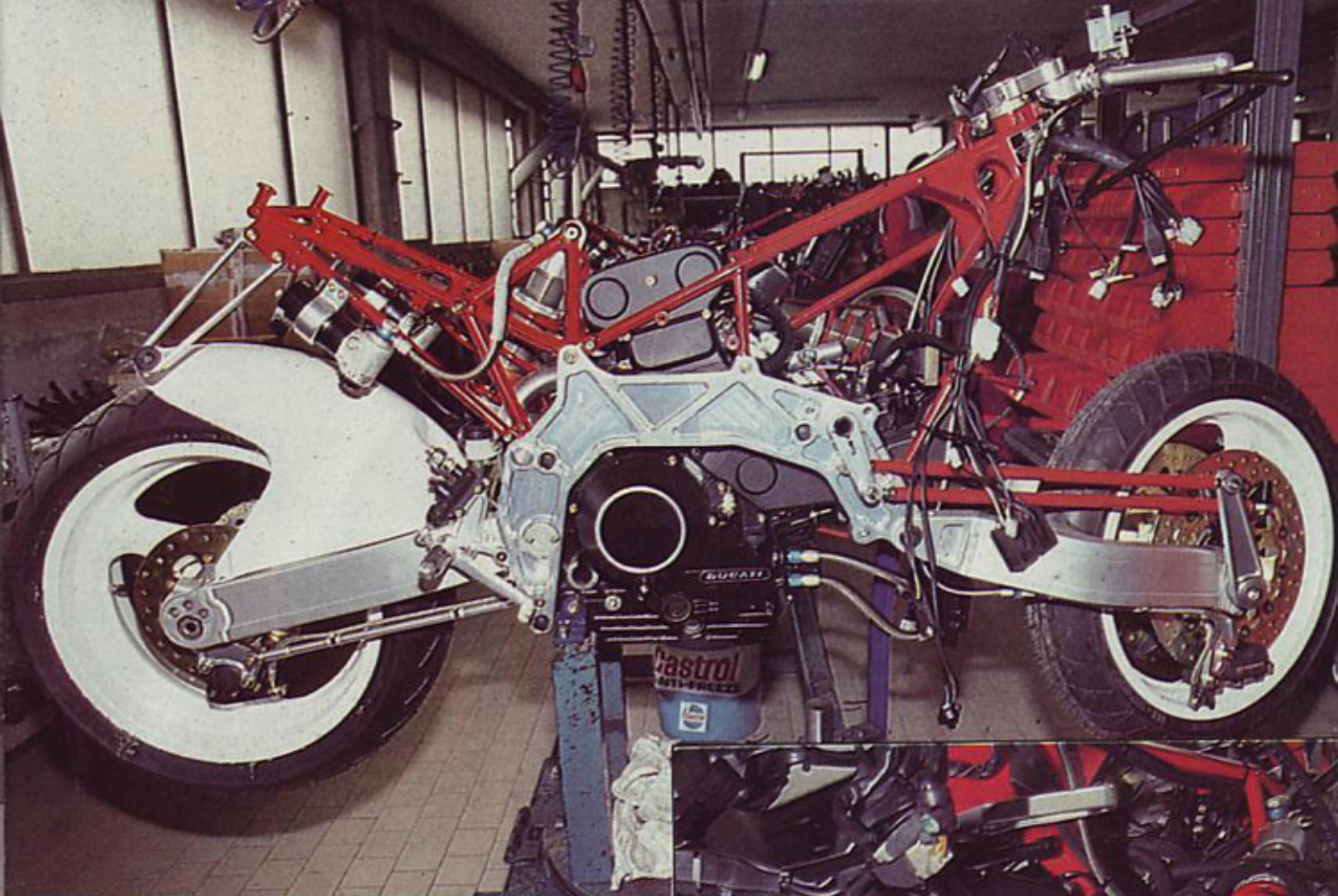
Bimota je s projektom tesi nakazala smer, kako se izogniti znanim kompromisom, posledicam teleskopskih vilic. Te kljub dokaj kvalitetnemu standardu zaradi svoje dolžine še vedno nakazujejo torzijske deformacije, tudi uklon zaradi razmeroma kratkih ležišč teleskopov, zaradi oddaljenosti ležišča vilice (glava okvira) od centra motocikla trpi tudi okvir, ki je z druge strani obremenjen z zadnjo nihajno vilico. O spremembah geometrije zaradi posedanja vilice pri zavi-

ranju je bilo že veliko govora. Izogniti se teleskopski vilici, je pomenilo, razmišljati tudi o novostih za okvir, ki je zaradi nasproti si ležečih ležišč prednje in zadnje nihajne vilice manj obremenjen in je tako lahko enostavnejši. Bimota je kot nosilni del uporabila tudi motor, ki ga z obeh strani objemata podkvasta nosilca, izdelana iz aluminija, ste legure anticorodal, debela 35 mm in strojno profilirana. Motor je v podkvi vpet v štirih točkah, nosilca pa učvrščujeta tudi zad-

njo nihajno vilico, ki je hkrati vpeti skozi karter motorja. V podkvasta nosilca je tik ob prednji glavi motorja vpeti tudi prednja vilica z močno razširjenima rokama, ki omogočata kolesu po 30° odklona, potrebnega za upravljanje motocikla. Krmilo, ki je podprto s cevno paličasto strukturo, je s prednjim kolesom povezano prek vzvodov in krajših ročic, ki delujejo na močno jekleno os prednjega kolesa. Ta se giblje okoli premnega sornika. Tehnikom je uspelo kom-

plicirano ležišče prednjega kolesa rešiti z velikim kolesnim ležajem (par) ter parom ležajev, ki obračata os kolesa.

Pri Bimotini rešitvi krmiljenja prednjega kolesa težko govorimo o predteku in drugih geometrijskih vrednostih. Bimota pa uporabljenih parametrov ne izdaja. Znani pa so zelo pogosti intervali, ob katerih je treba celoten sistem krmiljenja nadzirati, pravočasno menjati ležaje in skrbeti za brezhibnost. Kot na dirkalnem motociklu.



Motor ovijata podkavata nosilca
s cevno nadgradnjo

ekskluziva in pogled v prihodnost:
prednja nihajna vilica

za plin. Ducatijev motor je kljub prostornini 904 kubike in moči 113 konjev lahko obvladljiv, mehko se vrteč, z zelo natančnim šeststopenjskim menjalnikom v celoti na voljo vozniku.

V hipu, ko se voznik osredotoči na cesto, pozabi, da ima v rokah nevsakdanji motocikel. Le za dirkaški asfalt uglašeno vzmetenje se odzove na grbinah z grobstvo. In pri obračanju na mestu se izkaže, da motocikel, tako kot dirkalniki, potrebuje več prostora. Voznik popolnoma čuti motocikel.

Pri Bimoti so uspešno prebili led in nakazali smer v prihodnosti. Torej, o motociklu vse najboljše. Ostaja pa dvom, v kolikšni meri se na njem kažejo prevoženi kilometri, morebitni udarci kolesa v asfaltne rane, vpliv vlage in prahu na občutljiva vlezajenja. Seveda pa je Bimota pripravila za servisiranje popoln servisni priročnik ter jih v detajle poučila, kako streči motociklu, da bo ugodil motociklistu, ki pričakuje več, kot lahko ponudijo današnji klasično zasnovani športni motocikli.

Samo Gustinčič

Foto: Srđan Živulović

Tehnični podatki:

Motor: štiriktalni vodno hlajeni – dvovaljni z valji v L pod 90° – štiri desmodromično krmiljeni ventili na valj – po dve odmični gredi v glavi – pogon odmičnih gredi z zobatim jermenom – vrtna in gib 92 x 68 mm – prostornina 904 kubike – kompresijsko razmerje 11,6:1 – največja moč motorja 83 KM (113 KM) / 8500 vrtljajih v minuti – največji navor 92 Nm (9,4 kgm) pri 7000 vrtljajih v minuti – elektronski vžig z vbrizgom goriva – oljni hladnik – večploščna suha sklopka – šeststopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

Okrvi: iz dveh aluminijastih podkavstih nosilcev ob straneh motorja – cevna podporna konstrukcija krmila in sedeža – spredaj nihajni raki z blažilnikom – zadaj nihajna vilica z blažilnikom – hod spredaj 85 mm – hod zadaj 125 mm – kolo spredaj 3,5–17 z guma Michelin 120/70 ZR TX 11 TL – kolo zadaj 5,5–17 z guma Michelin 180/55 ZR 17 23 TL – zavora spredaj 2x plavajoči kolot e 320 mm – zavora zadaj kolot e 230 mm

Dimenzije: medosna razdalja 1410 mm – suha teža 188 kg – rezervoar goriva 16 litrov – največja hitrost 255 km na uro

