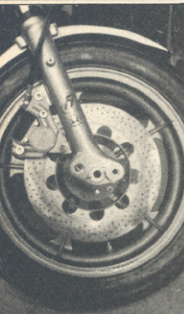


Cestni dirkač

Igrača je namenjena le redkim (premožnim) –
 Odličan okvir in gume – Vožnja je pravi užitek –
 Vozne lastnosti kot pri GP motociklih – Cena:
 12 milijonov liri!



Italija je vroča dežela. Ne samo zaradi matije, Rdečih brigad, morja, vina in temperamentnih deklet. To je tudi dežela Ferrarija, Alfa Romea, Lancia, DeTomaso, Maserattija, Lamborghinija...

Tudi Bimota je v Italiji. Niste še slišali za Bimoto? To je Lamborghinini na dveh kolesih!

To so brezkompromisni, lepi, hitri, trdi, a dragi motocikli. Na 16-colskih kolesih valeči se »mail spolikan«, imenovana KB-2-laser, je ravno tak!

Za ilustracijo je tole: kaj mislite, kakšen je motocikel, ob katerem celo nežni spol ostane brez besed?

Pri Bimoti so nam obljubili na test dva svoja motocikla. »Majhnega« KB-2-laser, o katerem smo že pisali, in pa novinka HB-2, ki je potem, ko je kot razstavni artikel bil v arhivu pozornosti na motociklističnih saloni od Milana do Ženeve, sedaj že v serijski proizvodnji, če lahko imenujemo proizvodnjo 20-25 primerkov tega modela motocikla na mesec sploh serijske proizvodnja.

Toda novinka so nam »pomotoma« speljali kolegi iz italijanske revije »La Moto«, bi ta smo se morali zadovoljiti »samo« z laserjem.

In prav je tako.

Kajti ob vročekrvnih dekletih in ob tako »strupenih« motociklih, kot so na primer bimote, ni vedno zavre kri. Dvojna doza po receptu KB-2-laser in HB-2 je za en dan zagolovo preveč, saj bi se mi srce lahko »zavrtelo« v tisto nevarno področje, ki je na vseh merilnikih označeno s kričečo rdečo barvo.

Tudi bimote so kričečo rdečo barvo, vpadljivo agresivne, a kljub temu lepe za oko, in kar je najvažnejše, fantastične za vožnjo. To je motocikel, ob katerem tudi ženske zdržijo dih, pogoltno slino in ostanje zagotovo – brez besed! Kajti zanje ni prostora. Laser je kakor ostali športni bratje enosed. Če kupujete bimoto zato, da boste podigli nežna ženska čustva, potem ste v zmoti. To je motocikel za samotne izlete in kdor bi znal izkoristiti njegove vrline, zaradi hitrosti zagotovo ne bo imel časa občudovati naravnih lepot!

KB-2-laser je rezultat dolgoletnih izkušenj Massima Tamburini, ki je dosegel priznanje v svetu že z laserjevimi predhodniki, to so SB-2, ki ima za osnovo motor su-



Laser je lep motocikel, ki vzbuja pozornost s svojim videzom, zvokom in imenom

zukija 750, KB-1 (kawa 1000) in SB-3 (suzi-1000).

Toda Tamburini si je vtepel v glavo, da bo naredil malčka, ki bo po okusu tistih, ki nočejo 1000-kubične pošasti, a želijo res šport-

nika kljub manjši prostornosti motorja. Osnova, okrog katere je dalje »zidal«, sta 16-colski kolesi, s čimer je želel še bolj znižati težiče, izbral je motor kawasakija Z 550 GP, skonstruiral okvir in obliki

Tehnični podatki

Motor: štiritaktni, štirivaljni vrstni z dvema odmičnima gredama in kolo z verigo, zračno hlajen, vrtna s gib 58 x 52,4 mm, prostornina 553,8 kubika, kompresija 10:1, moč 39,5 KW (54 KS) pri 8800 min, navor 46,9 Nm (4,8 kgm) pri 7500 min⁻¹, štirje vplirjači TK 22, elektronski vžig, akumulator 12 V-12 Ah, alternator 18,5 AH pri 10.000 min⁻¹, svečke ND X24 ESR-U ali NGK D 8EA.

Prenos moči: Večlamelna sklopka v oljni kopeli, prenos moči na kolo z verigo, šest prestav, prestavna razmerja: 2,571, 1,777, 1,380, 1,125, 0,961, 0,851, primarni prenos z verigo 2,934, sekundarni 2,375.

Okvir in kolesa: cevni, dvojni, prednja vilica Ø 40 mm Forcel-

le Italia, nastavljliva, 10 stopenj, zadaj monočok »Delfex« vilica blažilnik DeCarbon, centralno opt, nastavljliv, 7 stopenj, zavore: spredaj dva, zadaj en Brembo kolut Ø 280 mm, platišča Campagnolo (elektron), spredaj 3,25 - 16", zadaj 4,25x16", gume Michelin M-48 spredaj 120/80 V 16, zadaj 150/80 V 16, tubeless.

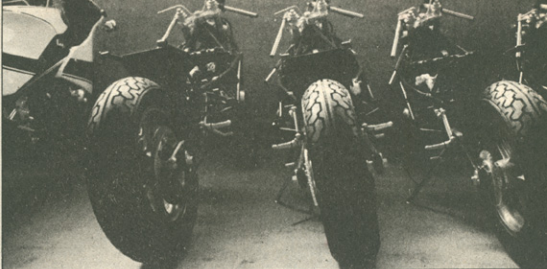
Serijska oprema: električni štarter, merilnik vrtljajev, oklep Dimenzije in teže: dolžina 2050 mm, širina 650 mm, višina (max), 1110 mm, teža brez goriva 165 kg, z gorivom 197 kg, rezervoar 22 litrov. Zmogljivosti: pospešek 0-100 km na uro: 4,8 sek., kilometer z mesta 23,5 sek., max. hitrost (test, navedba) 202 km na uro, testna poraba med 5,5-6 litri na 100 prevoženih kilometrov.

Za zaviranje pri modelu »S« skrbijo »normalni« koluti (zgoraj) »TTS« pa to počne z dosti dražji mi brembovimi »plavajočimi« koluti (spodaj). Oba pa imata zavorno čoljusti iz »zlate serije«

paliča ter dodal še vsa ostalo opremo, ki je za bimoto na primer- no visoki ravni. Novinca so krstili z imenom laser.

To, kar bistveno razlikuje KB-2 od vriginalne kawe Z 250 GP, je raven okvir, vendar se to najboljše pozna med vožnjo. Narejen je iz kromolbidnenovih brezžvičnih cevi, varjenih v argonski atmosferi. Zadaj se nadaljuje v zadnjo vilico, ki je tipa monoocque, deflex mu pravijo pri Bimoti, oprta pa je na centralni blažilnik »DeCarbon«, ki mu je mogoče nastavljati trdoto od zunaj. Spredaj je vilica s krakoma ø 40 mm, prav tako z možnostjo reguliranja trdote znamke »Forcelle Italia«. »Marzocchi« vilice za laser enostavno niso več dovolj dobre. Platšča so od »Campagna- na«, obuta pa so v Michelinove trebusaste »valjarje«, kar zaradi 16 col pride še bolj do izraza. Za zaviranje skrbijo trije »Brembovi« naluknjani koloti, dva spredaj in eden zadaj, premera 280 mm. Čeljusti so iz »zlate serije«, notranji in zunanji (»plavajoči«) obroč kolota sta speta s kovicami, pri zelo majhnih hitrostih pa vse skupaj nekoliko zvončkaja, zvok pa je tak, kot bi se vozil z gosencičarjem. Vendar le toliko časa, dokier ne priviješ plin. Od kratk naprej poje svojo pesem motor.

Poznamo ga že iz kawe, v laser pa ga vgrajujejo nespremenjene- ga, z močjo 39,5 KW (54 KS) pa je za takšen motocikel kar malo slabokrvn. Kawasaki je sicer na letošnjem modelu zamenjal uplinja- če, tako da namesto baterije dose- danjih »TK« s premarom difuzorja 22 mm imajo novi »kawasakiji Z 550 GP 82 uplinjača s premerom difuzorja 26 mm. Samo zaradi tega se ja povečala moč na 45 KW (61 KS). Motor se rad vrti tja do 10.000 vrtljajev na minuto, vendar



Če imate kawo Z 550, lahko kupite Bimotin kit in si laserja naredite doma! Na sliki brez rezervoarja, oklepa, sedeža in motorja

če hočeš iz njega iztisniti vse, kar zmora, ga je treba nenehoma pri- ganjati v območju nad 6000 vrtljajev v minuti. Šele tu je živ, kot se motorju, vgrajenemu v Bimoto, spodobi.

Gume so poglavje zase. Vse, kar dasta od sebe motor in okvir, trbušasta mihalčina valjarja z lah- koto realizirata na cesti. »M-48« so odlične, tako pri pospeševanju, v ovinku kot pri zaviranju.

Ves motocikel je zelo nizek in če ti je vzornik Kenny Roberts, si že pri dokaj blagem nagibanju v ovinku podraša s kolonom po tleh. Kakor hitro se namreč laserja pri- vadíš, se vse spremeni v užitek. Položaj voznika je odličn, le se- dež postane kmalu pretrd. Toda, saj tisti, ki ljubi udobje, ne bo izbral bimote.

Laser se da voditi tudi pri velikih hitrostih z lahkoto, kar je nedvo-

jno zasluga majhne teže, samo 165 kg tehta, in celotni visoki kva- liteti motocicla. Na vsak najmanjši gib reagira v trenutku, odlično se drži ceste tako na asfaltu kot na kockah, k čemer levi delež prispevajo res odlične gume. Tako v kratkih kot v dolgih hitrih ovinkih, kakor tudi pri pospeševanju ob iz- stopu iz ovinka je okvir popolno- ma miren tudi pri drugače že kri- tičnih hitrostih. Motor zagotovo ni

kos takemu okviru, čeprav imajo novi model že 7 KM več. Nesra- mno si zaželiš, da bi bil v tako dobrem motorju motor z recimo 75 ali 80 KS in da bi odstranili filter za zrak, kar bi laserju dalo še ne- koliko bolj rezek zvok. Tudi zvok je važen, dasiravno zato že dokaj dobro poskrbi »Termignonijev- izpuh štiri v ena«.

Nikakor se nisem mogel otresti občutka, ki se mi je vsiljeval, da je motocikel narejen za nezprosno, ostro vožnjo, vožnjo kot na »Grand Prix« ali »Tourist Trophy- dirkah, ne pa za običajne ceste«.

Preden sem se odpeljal, so me tovarniški možje opozorili, da če bi slučajno motor nagajal, to ni njihova krivda. Motor je pač kawa- skijev. Če sem pošter, me to ni skrbelo, toda zoprn bi se počutil, če bi mi rekli da je »Brembova- krivda, če slučajno zavore ne pri- jeme. Strah je bil odeč. Tako mo- tor kot zavore so se odlično izka- zale in manjša okvara ni pokvarila splošnega vtisa, ki je fantastičn. Počil je namreč vijak, ki drži vzvo- dovje prestavne ročice. Laser je imel za sabo že 10.000 km ostrega pretikanja, med drugimi ga je pred- nami vozil tudi taka veličina, kot je Jack Findlay, ki je Bimotin testni voznik. Vijak nam je za 20 starih tisočakov kljub opoldanskemu odmoru zamenjal lokalni mehanik v 5 minutah.

Požrešen pa tale laserček ni. Kljub neusmiljenemu priganjanju poraba goriva ni presegla 6 litrov na 100 km. Še en plus več zanj ob teh cenah bencina.

Naši očetje so sanjali o Raquel Welch, Zsa Zsa Gabor, Liz Taylor ali Brigitte Bardot, na koncu pa so se poročili z našimi materami. Tako je tudi z bimoto. O njej samo sanjaš. Vozili pa se bomo še dalje s suzo, kavo, laverdo, BMW-jem ali pa kar s tomosom, jawo ali MZ-jem, le z bimoto ne.

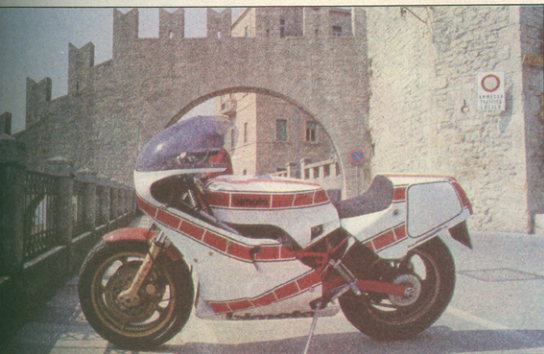
Mar res?

Pri Bimoti očitno ne mislijo ta- ko, kajti to je tudi zagotovo edini razlog, da smo jo dobili na test.

Cena: 12 milijonov lir + cca. 265.000,00 din

Proizvajalec: Bimota Spa, Via Giaccaglia 38, 47037 Rimini, Italija

Najbližji izvoznik: Walmo- tor, Via Milano, Trst, It. ali Schwarzer August, Haupt- str., Jennersdorf, Avstrija



Oklep, sedež in posoda za gorivo (ki drži kar 22 litrov!) tvorijo funkcionalno in estetsko zelo lepo celoto

Text in foto: VELJKO JUKIČ