



GSX-R 1100. Toda SB7 je prijaznejši motocikel: ima le 132 KM in tehta (suh) 4 kg manj, 186 kg.

Okrvir! Teorija govori, da je idealna le povsem neposredna, torej najkrajša, povezava glave okvirja in vpetja zadnjih nihajnih vil-

ic. Vsi konstruktorji serijsko izdelanih motociklov so se do sedaj idealu zgoj približevali in ostajali vpeti med stroške in možnosti. Pri Bimoti trdijo, da tehnologija, poimenovana premočrtna zveza (straight line connection), občutno iz-



boljša uklonsko in vzvojno togost. Pri Bimoti obvladajo veliko znanost krojenja motociklov. Saj so si ime ustvarili s prvovrstnimi okvirji, ki so zmagovali na svetovnem prvenstvu.

Okvir je videti preprost (medosna razdalja 1390 mm): dva svilen polirana aluminijasta nosilca, glava okvirja, zadnje nihajne vilice, iz polnega kosa aluminijeve litine (zelo lepo) izrezkano vpetje Öhlinsovega blažilnika (nastavitev: 23 stopinj v smeri kompresije, 25 stopinj v smeri raztega, prednapetost vzmeti). Blažilnik je pomaknjen iz osi motocikla v desno in je horizontalno vpet: pač posledica prostorske stiske. Prednje vilice: ekskluzivne, znamke Paioli, kraki premera 46 mm, izdelane iz aluminijeve litine in ogljikovih vlaken(!); omogoča po 24 stopenj nastavitve v vsaki smeri delovanja. Zahtevno! Še bolj zahtevno pa postane nastavljanje motocikla, ko si omisliš spremembo kota prednjih vilic (in s tem predteka). V glavi okvirja so ekscentrične puše, ki omogočajo spremembo kota v polstopinjskih intervalih: za 0,5, 1,0 in 1,5 stopinje! V roke kaže vzeti svinčnik in beležnico in se lotiti delikatnega posla - korak po korak. S testiranjem na istem odseku ceste. Ali na dirkališču. In tako si lahko sam prilagodiš motocikel, željam, zahtevam in pričakovanjem primerno.

Teža: 190 kg, suhe teže. Ni veliko. Shujševali so povsod, kjer je bilo mogoče. Marchesinijevi kolesi sta iz aluminijeve litine, za 2,5 kg lažji od predhodnega modela. Sedeža ne podpira paličje: posoda za gorivo in sedež sta samonosilna školjka odlita iz ogljikovih vlaken. Ogljik se čudovito svilen zrcali iz oklepa, blatnikov, z nosilca armature plošče, z nosilca tablice, z vilice. Lepo.



Shujšal je tudi motor. Suzukijev tekočinsko hlajeni štirivaljni s po štirimi ventili na valj (GSX-R 1100 WP), eden krepkejših primerkov pod tem soncem, ima karter in pokrov glave iz magnezija. Pri Bimoti so mu namenili elastično vpetje v okvir (proti prenosu vibracij), dodelali sistem sesanja in izpušni sistem (glušnika se lepo končujeta pod sedežem) ter tako pridobili 12 KM v razponu med 5.000 in 7.500 vrtljaji v minuti. To pa je območje, v katerem se motor, ki doseže največjo moč pri desetih tisočakah, najpogosteje vrti. Zato je (še) iskřejši ob pospeševanju iz ovin-kov.

Zmogljivosti motorja in motocikla so seveda absolutno vrhunske. Tu se ne kaže pritoževati. Celo nasprotno. Šibka točka je lahko le voznik.

Paket zaključujejo Brembovi plavajoči koloti premera 320 mm s štiribatnimi čeljustmi »Serie Oro«, povsem nastavljive ročice, s

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - tekočinsko hlajeni - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - vrtna in gib 75,5 x 60 mm - kompresija 11,2:1 - največja moč 114,6 kW (156 KM) pri 10.000/min - največji navor 120 Nm pri 9.000/min - uplinjači 4 x mikuni 40 SS - digitalni vžigalni sistem

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna suha sklopka - petstopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okrvir: box iz aluminija - medosna razdalja 1390 mm - nastavljiv kot prednje vilice

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice znamke Paioli, izdelane iz aluminijeve litine in ogljikovih vlaken, kraki ø 46 mm, v vseh smereh nastavljive (po 24 stopenj) - zadaj mono plinski blažilnik znamke Öhlins, horizontalno vpet, v vseh smereh nastavljiv

Kolesa in gume: kolesa znamke Marchesini, kolo spredaj 3,50x17 z gumo 120/70ZR17 TX 11 TL - kolo zadaj 5,50x17 z gumo 180/55ZR17 TX 23TL (Michelin)

Zavore: spredaj 2x plavajoči kalut ø 320 mm s štirinbatno čeljustjo - zadaj kalut ø 230 mm, hidravlične cevi s kovinskim opletom

Mere in teža: dolžina 2060 mm - višina 1140 mm - razdalja sedeža od tal 755 mm - suha teža 190 kg

kovinsko nitjo opletene hidravlične cevi; pregledna armaturna plošča; nova električna stikala; akumulator, ki ne potrebuje vzdrževan-

ja; dirkaške stopalke iz ročno obdelanega aluminija; lično dvodelno krmilo z nosilci iz polnega kosa materiala. Dirkaški (endu-

rance) trik na prednjih vilicah, ki ga ljubijo mehaniki: os kolesa je vpeta v sistem »hitrega zaklepa«, ki omogoča preprosto snemanje

kolesa iz vilice. Pripravno. In ekskluzivno.

Lepi so ti motocikli.

Tudi razmeroma dragi, a to spada k ročnemu delu.

Morda kmalu na poti v Slovenijo, kot si prizadevajo v AM Cosmos.

Bimota SB6 je bil v lanskem sezoni prodajni uspeh: po celem svetu so jih prodali 500 kosov. Precej, kajti motocikle sestavljajo ročno: en tehnik, en motocikel, od prvega do zadnjega vijaka.

S steze zapeljem v bokse cel krog prej, kot je bilo mišljeno. Z »zlomljenimi« rokami.

Grozljivo utrujen. In prepojen z adrenalinom. Ne morem več.

Pol ure dirkaškega kroženja s 156 KM v rokah: izjemno nevsakdanje, uživaško do skrajnosti in izčrpavajoče. Ja, pravzaprav, ta motocikel je bil namenjen predvsem nemškimi avtocestam.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

