

Vozili smo BIMOTA SUPERMONO



Vibracij iz motorja, ki se mravljinčasto naselijo v roke, noge in telo, v motociklizmu nihče ne mara. Med zahtevnimi vozniki veljajo za silno zoprni. Pa kaže, da se zahteve menjajo. Vsaj pri nekaterih. Enim so všeč.

Supermono je Bimotina najnovejša igračka.

Lepa. Tehnično zelo nenavadna. Tudi zelo kontroverzna. Vibrira, da je kaj. In oznanja, da se resnično pričenejo nekakšni novi časi.

Supermono je izum iz dirkalnega okolja. Nekomu se je utrnilo, da so klasični tekmovalni razredi predragi. To je seveda res. Tako je nastal razred, ki je spodbudil kar nekaj zanimivih stvaritev, nastalih v odročnih garažah. Po precej prostem tehničnem pravilniku je bilo mogoče čim zmogljivejši enovaljni motor vpeti v dirkaško primeren okvir in stvar dopolniti s kakšnimi solidnimi zavorami in dobrim vzmetenjem. Od tu in tam iz dirkalnega sveta so zagnanci nalovili komponente in začeli dirkati. Tisti z manj tehničnega poslušajo so bili precej v težavah, kajti veliki enovaljniki generirajo tako širok spekter vibracij,



TRESLJAJI

da so motocikli dobesedno zapadali med vožnjo. Nevšečnost prve vrste, si lahko mislimo.

Toda družina supermono se je le nekako prijela. Morda zaradi nostalgije, ki ob celi povodnji zahtevnih štirivaljnikov z grozdi ventilov v glavah pretaka solze nad nekdanjimi, razmeroma preprostimi motocikli iz angleških kovačij. Morda tudi zato, ker enovaljnik deluje na pogled dovolj varno - kar se zmogljivosti tiče. Jasno je, da en bat ni sposoben bencina predelati v kaj zelo presunljivo in neobvladljivo.

Ducati se je prvi lotil športnega enovaljnika. Tistih nekaj deset motociklov so zagreteži raznesli po svetu, še preden so bili dodobra ohlajeni. Po enaki, le malce vzpredni poti pa so hodili v Riminiju,

pri Bimoti. Najprej so se lotili dirkanja, ki je dober testni prijem. In hkrati vlekli na ušesa, kaj meni ljudstvo. Odziv je bil dober, kajti motocikel je dozorrel za cestno rabo.

Bimota supermono je lična stvaritev. Plod mednarodnega sodelovanja ali kako že to imenujejo v politiki. Skratka: risali so Italijani, komponente so pretežno italijanske, gume so francoske; enovaljni motor nosi oznako BMW, pa čeprav ga delajo Italijani v Aprilii, na tehničnih risbah pa se je ob avstrijskem Rotaxu podpisal tudi BMW.

Zunanje mere motocikla so na milimetre blizu meram današnjih 250-kubičnih dirkalnikov za GP. Tudi geometrija je podobna, od medosne razdalje do kota vilice in



predteka. In če poudarim, da motocikel tehta suh le 145 kg, je že mogoče sešteti, da obljublja med ovinki izredno igrivost. Preprost račun, saj se tovornjaka prav lahko res ne da pognati v planinske serpentine. Bimota supermono pa sodi na čim bolj vijugast asfalt. Tam po italijanskih, nemških in švicarskih Alpah motoristi radi švigajo gor in dol.

Dirkaška geometrija? To je prima.

Toda motor!

Kdor pri stodvajsetih žrebcih se sploh ne trene z očesom, ne bo razumel, v čem je stvar. Kajti »powered by BMW«, tako je izpisano na ok-



lepu motocikla, pomeni, da vodno hlajeni enovaljnik s štirimi ventili v glavi izkašlja 48 KM pri 6500 vrtljajih v minuti. Bimota sicer pripravlja (za dirkalno rabo) zamenjavo dveh Mikunijevih uplinjačev premera 33 mm s kompletom elektronike za vžig in vbrizg goriva, toda prirastek moči ne bo večji od 10 KM.

Je to dovolj?

Lahko bi bilo.

Ze serijski motor omogoča razmerje 3 kg na 1 KM. To pa sploh ni več tako slabo. Kar potisnite svojega štirivaljnika

na tehtnico, naročite se še pri Akrapoviču za merjenje moči, pa potem izračunajte, kje sedite!

»Racer replica« imenujejo v Riminiju. Zato sem bimoto supermono vozil na dirkališču. Bolj varno je tam kot na cesti. Če že krene kaj narobe, ob straneh ni robnikov in kandelabrov, pač pa peščene preproge in slama v balah. Možnosti za preživetje so večje, trdim. Pa še vsi kozli drviyo v isto smer.

Srečanje je bilo sprva malce presunljivo.

Tik pred tem sem namreč vozil na pol zdvignih stopetdeset in še nekaj čez konjev in me supermono sploh ni ogrel. Potegnem prvo do konca, nekam počasi je to, potem drugo do konca, še tretjo, tja do prepovedanih osmih tisočakov.

Se vedno stojim tam nekje, kjer sem štartal.

Potem zaviram pred ostrim desnim ovinkom, koleno grabi v asfalt, ko dokaj nežno odprem plin. Motor odsekano izkašlja skozi izpušno cev, štrlečo iz lepega zadka tesno nad lučjo. Vibracije se preselijo iz stopal v kolena. Sicer pa se ne dogaja nič pretresljivega.

Vidim, da se tega plesa lotevam napačno. Kajti Francoz na enakem motociklu pade mimo kot sneta sekira. Hej, hej! Motorna moč resda ni brutalna. Toda motocikel je lahek, prav dirkaško lahkoten med ovinki, zelo pozno lahko zaviraš in že isti hip polno pospešuješ. Preprosto: hitreje je treba pripeljati v ovinek in ohraniti hitrost, motor naj ostane na bolj visokih vrtljajih.



kih vrtljajih.

Ja, potem pa sem videl stvari v povsem drugi luči.

Ne zaviram več pri tretjem stožcu pred ovinkom, pač pa pri drugem. Bolj odločno nategujem pletenico od plina. In že sem se s šaljivo lahkotnostjo podil tam med ovinki, ki so jih ločevale le kratke ravnice.

Supermono leži, se giblje in se odziva kot dirkalni motocikel. Toda prav dobro ga pa le nisem čutil. Motocikel je treba čutiti s celim telesom, da se šviganje zdravo izide.

Supermono opazno vibrira. Bolj kot se motor vrtil, bolj drhti. In zato so pri Bimoti na lepe, iz kovine izstružene dirkaške stopalke preprosto privili rebrasto gumo. Za izolacijo. Udobje je na cesti zaželjeno. Na dirkališču pa je to tretjerazredni problem. In ta guma me je ob vsakem presedanju in prenašanju teže motila. Nisem čutil dovolj dobre opore, stopali sta nekako spolzko bežali. Dokler niso mehaniki v boks uvideli, da se vsi pritožujemo. In sta letela gumasta tampona nekam v temačno notranost Bimotinega tovornjaka. Potlej je bilo vibracij v stopalih več, toda tudi občutek je bil bolj zanesljiv.

Dan je pokazal, da tudi enovaljnik ustreza željam. Vibracije sodijo zraven. Tako veš, da se med nogami kotali nekaj živega. Celo več. Ko na lepo





Tehnični podatki

Motor: znamke BMW, enovaljni - štiristaktni - tekočinsko hlajen - ena odmična gred v glavi, gnana z verigo - štiri ventili - vrtina in gib 100 x 83 mm - prostornina 652 ccm - kompresija 9,5:1 - največja moč 35,2 kW (48 KM) pri 6500/min - največji navor 58 Nm pri 6000/min - uplinjač 2x mikroni ø 33 mm - neosvinčen super bencin - elektronski vžig

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

Okvir: dvojna cevna, spodaj odprta konstrukcija iz ovalnih aluminijastih cevi - privijačeno zadnje paličje iz jeklenih cevi - kot glave okvirja 21 stopinj - predtek 78 mm - medosna razdalja 1340 mm

Vzmetenje: spredaj v vseh smereh nastavljive oljnovzmetne vilice s kraki ø 43 mm in hodom 160 mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice z nastavljivim centralnim blažilnikom

Gume: spredaj 120/70-17 - zadaj 160/55-17

Zavore: spredaj 2x delno plavajoči kolut ø 320 mm s štiribatno zavorno čeljustjo Brembo - zadaj kolut ø 230 mm z enobatno čeljustjo.

Mere in teža: dolžina 1990 mm - širina 720 mm - višina sedeža od tal 790 mm - posoda za gorivo (plastična) 16 litrov - teža (suha) 145 kg

soboto tam v Alpah najdeš gostilno s teraso, se sprostiš, naročiš kaj dišečega in se naslajaš nad lepim delom sposobnih inženirjev. Zavedanje, da si si življenje polepšal z lepo igračo, dobro dene.

Linije so pregrešno lepe. Skladne. In varljive. Kar je videti posoda za gorivo, je prtljažna votlina. Kar je videti spodnji zaključek oklepa, pa je posoda za gorivo, vlita iz žilave plastike. Tako je nad motorjem ostajal prostor, pa so potegnili izpušno cev pod sedež. V sedežu je dovolj prostora za enega. K dodatni opremljeni pa spada podaljšek za sopotnico. Kdaj pride prav.

Prelivanje barv so tudi lepo ujeli in srebrnina z oklepa se zlija s srebrnino okvirja. Ta je sploh nekaj posebnega. Zvarjen je iz ovalnih debelih, aluminijastih cevi, tam pri zadnji nihajki pa ga zaključuje vitek trikotnik, izrezljan iz polnega kosa aluminija. Raster v kovini kaže, da so možje obdelovali kovino z globokim spoštovanjem. Tudi svojega dela.



Komponente? Kaj bi tvezil. Marchesini je pri kolesih zakon. Enako Brembo pri zavorah: serija »Oro«, spredaj delno plavajoči koluti premera 320 mm, štiribatne zavorne čeljusti, s kovino opletene hidravlične cevi. Paioli pa za Bimoto ekskluzivno razvija vzmetenje, ki ga je mogoče nastavljati v vseh smereh delovanja.

Seveda. Tak primerek visoke tehnike je popoln šele z dodatkom ogljika: za blatnika in še nekaj detajlov.

Enovaljnik in vibracije? Odločitev je vaša.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

