

Vozili smo

**BIMOTA
YB9 sr**

IMIDŽ, SRCE IN ROKE

Francija: dirkališče Le Luc.

Pet različnih bimot je na voljo.

Rumeno vozim prvo.

Mencam.

Prosim, prosim.

Da je le tip pred menoj ne bo zložil v ograjo.

Prvi dan so novinarski kolegi zmaličili le en motocikel, supermono, ki je imel zamenjavo, pa tako ni nihče ostal bosih nog. Od ranega jutra do večera smo si na vsake pol ure podajali bimote in radirali gume na dirkališkem asfaltu.

Kakooo lep dan!

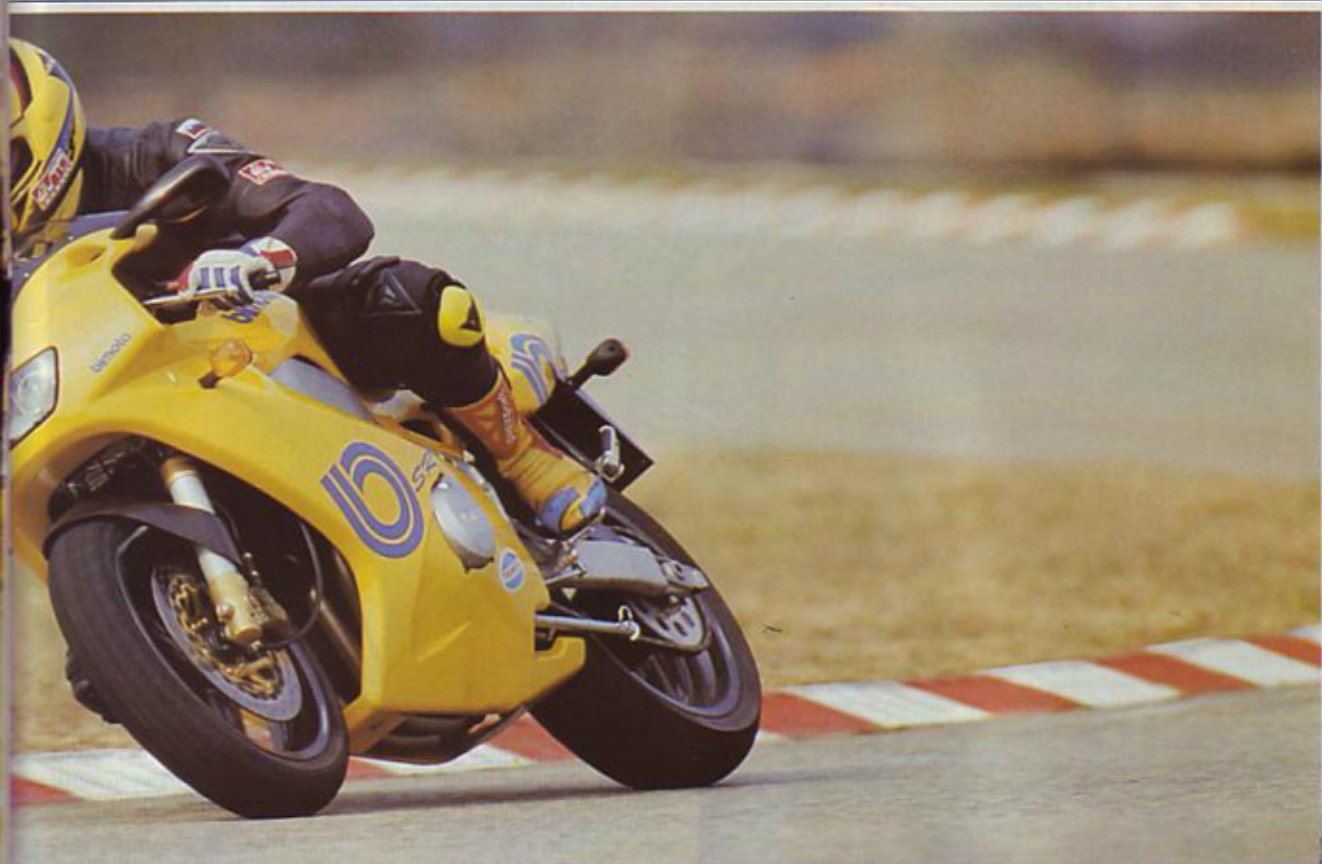
Mož od Michelinina je bdel nad gumami (TX). Trener Caprossija in Tombe, gospod Forini, je letal s polnimi kanistri in neučakani družini dolival bencin. Bimotin dirkač Galasso je lastnoročno vozil z nami, in kar naj bi bil testni miting pismenih voznikov, se je razvilo v vztrajnostno dirko. In v modno revijo dirkaškega usnja, pisanih čelad, z belimi objektivimi ovešenih fotoreporterjev.

Vsi Bimotini šefi so bili tam na dirkališču. V obguljenem jeansu in hitro umazanih rok. Nič kaj direktorsko niso svetili ob strani. Lastnoročno so skupaj z mehaniki pripravljali motocikle za vožnjo. Šef za stike z javnostjo Pier Paolo Catani je kleče, s pršilom in krpo v roki, loščil lak.

Tako se kaže pripadnost firmi.

Tudi do železja? Zakaj pa ne!







Zagotovo je tudi zato Bimota tako prepričljivo uspešna. Pomislite namreč na tiste čase pred letom 1980, ko Japonci še niso prodajali takih mikavnih igračk, o katerih bi vznemirjeno sanjali dirkaško navdihnjeni možje. Takrat je bilo pravilo in nič nenavadnega, da si v dolgih zimskih večerih metal z motocikla vso neugledno pločevinasto konfekcijo, tudi nekakšno rogovilasto krmilo, vrgel proč tiste neuporabne amortizerje, smešen sedež in za pol smetarskega kontejnerja izpušnih cevi.

Potem je bil na vrsti

(ponavljajoči se) izlet. Vsaj v Trst. Takrat so tudi tam razkazovali in za bogokletno velik denar prodajali Bimotine komplete iz fiberglasa, pregrešno lepa dvodelna krmila iz aluminija, pa kompletne dirkaško ukrojene stopalke, pa hropeče izpuhe in kar je še tovrstnega lepoticja zaradi katerega se ni dalo spati.

Tudi ne mirno živeti. Kajti Ona je vsakič hotela čevljuje.

Jasno, varčevati je treba! In tako s čevlji ni bilo nič.

Bimota ni prodajala zgolj lepoticja. Še vsaj specialne okvirje je treba prišteti zraven.

Tomišelj '95

Klub prijateljev klasičnih in športnih vozil Codelli iz Ljubljane vas 22. aprila vabi na tekmovanje s starimi vozili, ki se bo pričelo ob 9. uri pred AMD Zvezda, Kavadarška 21, Ljubljana. Vpis bo potekal na kraju samem do 11. ure. Trideset kilometrov dolga etapa bo vodila do vasi Vrbljene, kjer bo na hipodromu spretnostno tekmovanje. Posebej vas vabimo, da se tam udeležite boljšega sejma s starimi avtomobilskimi in motociklističnimi deli ter vozili. Če potrebujete kak del za svoj starodobnik ali jih imate kaj odveč, pridite, prodajte ali kupite. Zamenjajte! Pomagajte, da se ta v tujini tako cvetoča dejavnost začne razvijati tudi pri nas.

ANDREJ KRBAVČIČ





Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristaktni - vrstni - tekočinsko hlajeni - dve odmični gredi v glavi, gnani z verigo - po štirje ventili na valj - višina in glob $62 \times 49,6$ mm - kompresija 12:1 - največja moč 73,5 kW (100 KM) pri 11.500/min - največji navor 0,7 Nm pri 9.500/min - uplinjači 4x keihin CVKD 34 - digitalni vžigalni sistem

Prenos moči: zobniški primarni prenos - večploščna sklopka v oljni kopeli - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo

Okvir: box iz aluminija anticorodal 100 - medosna razdalja 1380 mm - privijačeno jekleno paličje za oporo sedežu

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice znamke Paioli, izdelane iz polnega kosa kovine, kraki $\varnothing 43$ mm, vse smeri nastavitve, ojačitveni mostiček - zadaj mono blažilnik

Kolesa in gume: kolo spredaj $3,50 \times 17$ z gumo 120/70ZR17 TX 11 TL - kolo zadaj $5,00 \times 17$ z gumo 160/55ZR17 TX 23 TL

Zavore: spredaj 2x plavajoči kolot $\varnothing 320$ mm s štiribatno čeljustjo - zadaj kolot $\varnothing 230$ mm

Mere in teža: dolžina 2080 mm - višina 1090 mm - razdalja sedeža od tal 810 mm - suha teža 175 kg

In tudi tam narejene motocikle. Toda to je bila za tiste čase že sistemsko nedosegljiva zadeva.

S spreminjanjem letnic pa so tudi Japonci ubrano zapeli in, roko na srce, je bilo mogoče v zadnjih desetih letih motociklom sploh kaj velikega očitati? Časom primerno, seveda, saj so velikoserijski motocikli iz leta v leto popolnejši. Tudi dragi. Toda bimoto so še dražje.

Cemu potem še bimota? Uuhhhh. Kriza!

Ni preprostega odgovora na tako kompleksno vprašanje. Za veliko manjši denar se da kupiti lep, postavljajski, hiter, dobro vzmeten, na širokih copatah čepeč motocikel. Da je to konfekcija? Eeejjj, smo že bliže.

Butična proizvodnja! Na Bimotinih okvirjih so vtisnjene serijske številke, do katerih zna šteti tudi prvošolček.

Za vsak Bimotin motocikel se ve, da je bil ročno izdelan. Še vedno vsak mehanik, bolje rečeno tehnik, lastnoročno v slabih dveh dneh umirjenega dela skupaj zloži motocikel. Iz urarsko natančno izdelanih elementov in prvovrstnih komponent. Ja, to pa tudi nekaj šteje, mar ne?

Naj sploh omenim, da je vsak motocikel zrisan tako natančno, kot bi šlo za hitrostni dirkalnik?

Gianluca Galasso je razložil, da veliko testirajo: cesta,

dirkališče, cesta, dirkališče; pogosto od jutra do večera, ne glede na zapisan delovni čas. Ker je hiter dirkač, se mu seveda svita, kaj in kako narediti, da iz race zgnetejo laboda.

Bimota YB 9 sr (povsem rumena, povsem rdeča ali bugattijevsko modra lepota) je model s spodnjega hišnega roba, ki je bil prodajni uspeh minulega leta. Cena je zanimiva, oblika atraktivna, tehnika obetavna in zmogljivosti zelo prepričljive. V potrditev, da ne pozabim: na italijanskem prvenstvu razreda 600 cc sport production je od prvih sedem dirkačev kar šest mož vozilo bimote YB 9 sr.

Zato sem se s povsem mirmim srcem, prežet z zaupanjem, zapeljal na neznano mi stezo. Le Luc je malce čez 2 km hudo vijugasto speljanega asfalta, kratke ravnice, v neznano izginjajoči ovinki. Tisti na koncu ciljne ravnine je prav zahrbtn: hiter; potapljač se zavija v levo in se naslednji hip prevesi ostro desno. Nekako na koncu ravnice je opozarjala šikana iz stožcev. Da ne bi kdo na polno srečal ograie ob koncu pasti. Če si našel hitro diagonalo, je bilo dovolj le nežno zaviranje, prelaganje motocikla v zeleno smer in spet plin; hip za tem še v levem nagibu precej ostro zaviranje para Brembovih 320-milimetrskih kolotov, med prekladanjem motocikla v des-

no pretikanje za dve prestavi navzdol, plin v kratko ravnico, prestava navzgor, z robnika na robnik v desni ovinek, prestava navzgor; na roke obešeno ostro zaviranje (prednje vilice so malce mehke, toda v vseh smereh nastavljive), dve prestavi navzdol, pospeševanje z iskrim presedanem v levo, desno, levo; le pobožam zavoro in se potopim na slepo, polkrožno, v desno okoli griča, obrobjenega s starimi avtomobilskimi gumami ...

Bimota YB 9 se na take dirkaške zahteve, ko se vse dogaja na vso moč, v zadnjem hipu, z nadzorovano ostrino, odziva mirno, poslušno, povsem naravno. Kot bi sledila že samim mislim. Ne utruja rok. Ne upira se. Ne sproža valov adrenalina s kakšnimi svojeglavimi odzivi. Sodeluje!

Prijazen in lep paket: motor je zadnja generacija Yamahinega FZR 600, aluminijast okvir box je malone ročno delo, za vzmetenje skrbi ekskluzivno Paioli, za zavore Brembo, za gume Michelin, kolesa izdeluje Marchesini, blatniki in še nekaj drobiža so iz ogljika. Karoserija je plastična, kar je videti posoda za gorivo, je le maska, ki se v enem kosu vleče do zadnje luči. Užitek je popoln na stezi. In enako ob njej, ko ob ograji najdeš udobno zleknjen položaj, odpreš brezalkoholno pločevinko in se zares v detajle. Ja, seveda, vse to se plača.

Yamahin štirivaljni iztisne 100 prijaznih žrebet pri 11.500

vrtljajih v minuti, na merilniku vrtljajev se rdeče polje prične pri trinajstih tisočakah. Štirje Keihinovi uplinjači zajemajo osvežujoči zrak iz tesnjene zračne komore, ki jo nadzoruje ventil s tipalom v levem dovodnem kanalu - v nosu oklepa. Zadeva ni preprosta in zahteva nekaj voznikovega in mehanikovega posluha za izbiro pravnje šobe. Precej enako se šteje tudi vzmetenju.

Na žrebeta je obešenih zglednih in ugodno razporejenih 175 kg suhe teže in verjemite, bimota YB 9 sr je igrivo lahkotna.

MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

