

Konačno



nešto drugačije

Bimota Tesi 2D

Na natjecateljskoj stazi Grobnik isprobali smo i najkontroverzniji Bimotin proizvod, Tesi 2D, specifičan motocikl koji se odlikuje nekonvencionalnim rješenjem prednjeg ovjesa s jednostrukim amortizerom i unikatnim okvirom od "glodanih" aluminijskih ploča. U skladu s tradicijom tvrtke, motor je zračno hlađeni Ducati s dva ventila po cilindru, a rekordno malim vrijednostima odlikuju se međuosovinski razmak i ukupna težina vozila. Bez obzira na ekskluzivnost i futuristička rješenja, cijena motocikla je nerealno visoka. Oduševio nas je posebnošću za upravljačem

C I J E N A
377.221 kn

PIŠE: BORIS METIKOŠ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Za ljubitelje sportskih motocikala Grobnička pista je kao sveti hram koji štuku poput najvećih vjernika i za čiji se posjet odvaja svaki slobodni trenutak. Većina "običnih smrtnika" možda nikada neće shvatiti čega to ima u kilometrima asfaltne ceste, no, za svakog pravog motociklista koji ima i najmanju sportsku crtu natjecateljska staza je poput neizlječive ovisnosti. Tko ju jednom proba ostaje joj vjeran do kraja života. Teško je to objasniti, ali kombinacija adrenalina, brzine, borbe sa sekundama i osjećaja slobode na motociklu duševna je hrana koja vas u potpunosti ispunjava i pruža jedinstven osjećaj zadovoljstva koji neki mogu osjetiti jedino u tim uvjetima.

Dodamo li svemu tome još i činjenicu da ste se na svom "svetom" mjestu našli u društvu nekog specifičnog, ekskluzivnog i unikatnog motocikla,



Mala maskica
sprijeda osigurava
dosta oskudnu
vjetrobransku zaštitu

koji se uz to odlikuje i posebnom karizmom, sve gore navedeno dobiva jednu sasvim novu, drugačiju dimenziju. U stvari, pravi bi motociklist rekao da je nakon godina odanosti svojim uvjerenjima napokon dotaknuo vrata "raja".

Upravo tako smo se i mi osjećali kada smo nedavno posjetili Grobničku ljepoticu kako bismo testirali neke od najatraktivnijih modela legendar-

POVIJEST MODELA

Povratak u budućnost

● Bimota je model Tesi prvi put predstavila svjetskoj javnosti još davne 1990. godine. Motocikl je odmah proglašen pravom senzacijom zahvaljujući nekonvencionalnim tehničkim rješenjima kao što su futuristički sustav prednjeg ovjesa i unikatni upravljački sklop. Na žalost, tehnološki inovativni elementi zaslužni za ekskluzivnost ovog modela za sobom su povlačili i velike troškove proizvodnje, a samim time i veliku prodajnu cijenu motocikla. Zbog toga Bimota, koju u tom periodu prate velike financijske teškoće, već nakon samo nekoliko godina ukida produkciju ovog modela i stavlja ga u stanje

mirovanja. No, samo nekoliko mjeseci nakon što Bimota odustaje od projekta originalne Tesi, nekadašnji Bimotin tehničar Rodrigo Ascanio zajedno s grupom entuzijasta nastavlja razvoj ovog modela u privatnom aranžmanu. Ubrzo je osnovana i tvrtka pod imenom "VDM", koja prvobitnu Tesi redefinira u natjecateljski motocikl i mijenja mu ime u "Vyrus", s kojim nastupaju na talijanskom prvenstvu BOT (Battle of Twins). Paralelno s razvojem natjecateljskog modela Rodrigo i njegovi inženjeri testiraju i cestovnu inačicu "Vyrusa", koja se u civilnom izdanju na tržištu pojavljuje

početkom 2002. godine, i to samo u nekoliko primjeraka.

Ponovnim rođenjem Bimote, koje su pratile i promjene u vlasničkim odnosima te priljev svježeg kapitala, legendarna talijanska tvrtka sklapa dogovor sa privatnom tvrtkom VDM o zajedničkoj produkciji limitirane serije druge generacije Tesi pod nazivom Tesi 2D by Vyrus, koja se pojavljuje 2004 godine.

S obzirom da je riječ o zaista nekonvencionalnom i unikatnom projektu, Bimota i dalje nastavlja ulagati u razvoj ovog modela, a najnovije ostvarenje, odnosno evolucija dosadašnjeg modela, upravo je predstavljeno na ovogodišnjem sajmu motocikala u Milanu i nosi naziv Tesi 3D Concept.

ne talijanske tvrtke Bimota. Za one kojima je ovo ime nepoznanica, spomenut ćemo samo da je Bimota tvrtka koja se već desetljećima bavi maloserijskom proizvodnjom ekskluzivnih sportskih motocikala koji se osim upečatljivog dizajna odlikuju i vrhunskim ciklističkim osobinama, unikatnim tehničkim rješenjima, visokom cijenom i velikom brigom za estetiku detalja.

Čudo s "onoga" svijeta

No, koliko god bili ekskluzivni današnji Bimotini modeli, jedan od najupečatljivijih motocikala iz njihovog proizvodnog programa zasigurno je Bimota Tesi 2D, neobičan motocikl koji se ističe nekonvencionalnim tehničkim rješenjima i čija povijest seže još u davnu 1990 godinu.

Ovaj motocikl stvarno nikoga ne ostavlja ravnodušnim. Od vrste okvira, prednje vilice, do pokazivača smjera i nosača za tablicu - motocikl pršti

detaljima gdje god ga pogledali. Gotovo da niti jedan milimetar nije izostavljen iz potpune obrade, opravdavajući tako svoje talijansko porijeklo i neosporan mediteranski šarm. Čak i dok stoji u mirovanju, motocikl izgleda kao da će u svakom trenutku krenuti u napad po zavojima.

S obzirom na tehnička rješenja, za ovaj motocikl s pravom možemo reći da je stvarno jedan od najoriginalnijih proizvoda na tržištu. S druge strane, na njemu gotovo nema detalja koji je sakriven ili maskiran. Sve je dostupno očima vozača i znatiželjnim pogledima svih koji po prvi puta vide ovo vozilo.

Ovo je svakako zasluga kompaktnog Omega okvira od aluminijskih "glodanih" ploča, koji na neobičan način obavija pogonski agregat i na koji se vežu konstrukcijski elementi prednjeg i stražnjeg kraja, kao i komponente ovjesa. U stvari, osnovu cijelog motocikla tvori upravo ovaj neobičan okvir u kombinaciji s motorom, dok sve ostale elemente možemo klasificirati kao nadogradnju koja je spojena na osnovu.

Tehnološki unikatna je i aluminijska konstrukcija prednjeg ovjesa nekonvencionalnog vodoravnog tipa, za razliku od već ustaljenih okomitih rješenja. I dok je kod klasične teleskopske vilice upravljač direktno vezan na prednji sustav amortizacije, kod ovog sustava se upravljanje vrši prekol kompleksnih vodilica i zglobova koji pokreću upravljača prenose na prednji kotač. Isto tako, drugačiji je i u sustav amortizacije. Naime, za razliku od konvencionalnih mehaničkih sistema, gibanja nastala uslijed neravnina podloge na Bimoti Tesi 2D apsorbira jedinstveni element zračnog ovjesa postavljen neovisno u odnosu na upravljački sklop.

Straga se na motocikl ugrađuje klasična aluminijska vilica, na koju djeluje centralno postavljeni monoamortizer, ali također zračnog tipa.

U skladu s naglašeno natjecateljskom orijentacijom motocikla,



Mala težina, kratak međuosovinski razmak i kvalitetna ciklistika omogućuju da se ovo Bimotino "čudo" tehnike po zavojima vozi poput nekog GP motocikla male zapremine

Osim što je unikatne izvedbe, trapezoidna, vodoravno postavljena prednja vilica se odlikuje i odvojenim elementima upravljačkog sklopa i sustava ovjesa, koji se na Tesi 2D sastoji od jednostrukog zračnog amortizera. Za razliku od konvencionalnih rješenja, upravljanje motociklom preko ovog sustava vrši se putem kompleksnih vodilica i zglobova koji pokreću upravljača prenose na prednji kotač



zaustavljanje je povjereno vrlo agresivnim i snažnim kočionim komponentama tvrtke Brembo. Sprijeda se nalaze dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm, na koje djeluju četveroklipna kočiona kliješta, dok se straga nalazi disk promjera 220 mm i njemu pripadajuća čeljust s dva kočiona klipa. Natjecateljskog tipa su i ultralagani Marchesinijevi kotači sa šest krakova dimenzija

3,50 x 17 sprijeda i 5,50 x 17 straga, na koje se ugrađuju niskoprofilne cestovne gume standardnih dimenzija 120/70-17 i 180/55-17.

Upravljivost i vozne osobine ispred performansi

Iako biste mogli pomisliti kako se u ovako futuristički konstruirano vozilo ugrađuje i isti takav

motor pretjeranih performansi, Tesi 2D pokreću provjereni Ducatijev 1000 DS zrakom hlađeni pogonski agregat zapremine 992 ccm opremljen elektronskim ubrizgavanjem goriva, leptirastim tijelima promjera 45 mm, jednom bregastom osovinom i s dva ventila po cilindru. Motor razvija ukupnu snagu od 92 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 9,4 kgm pri 6.300 okr/min,

Tesi 2D doslovno oduševljava svojom agilnošću, upravljivošću i ekstremno snažnim kočenjima. Zahvaljujući trapezoidnoj prednjoj vilici, oscilacije uzrokovane neravninama ne prenose se na upravljač, a nema niti karakterističnog propadanja prednjeg kraja koje se javlja uslijed snažnih kočenja, zbog čega motocikl u svakoj situaciji ostavlja dojam izrazito čvrstog i stabilnog vozila





▼ Vanjske oplatae su vrlo oskudne izvedbe, a kompletna silueta motocikla je vrlo, vrlo uska i više podsjeća na neku dvotaktnu 125-icu nego na neko "čudo" od 1000 ccm

Omega okvir od "glodanih" aluminijskih ploča na neobičan način obavija pogonski agregat s kojim tvori jedinstvenu cjelinu nosivog elementa. Svi ostali elementi se poput "Lego" kockica s prednje i stražnje strane doslovno nadograđuju na ovu originalnu konstrukciju okvira

što bi u kombinaciji s ukupnom težinom vozila od samo 149 kg i kratkim međuosovinskim razmakom od 1.375 mm trebalo jamčiti vrlo dobru zabavu u vožnji. Mjenjačka kutija ima 6 brzina, dok suha spojka radi uz pomoć hidraulike, kako bi se olakšalo stiskanje ručice.

Oskudno odjevena

Pogledamo li motocikl u cjelini, odmah ćemo uočiti da ga karakterizira izvedba u maniri natjecateljima dobro poznatog racing minimalizma. Ovdje prvenstveno mislimo na nadgradnju motocikla, odnosno, na njegove vanjske oplatae koje su vrlo oskudne izvedbe. Osim toga, kompletna silueta motocikla je vrlo, vrlo uska i više podsjeća na neku dvotaktnu 125-icu nego na neko "čudo" od 1000 ccm, i to počevši od prednjeg, pa sve do stražnjeg kraja motocikla. No, iako ovakva koncepcija svoje prednosti opravdava u primjeni na natjecateljskoj stazi, prate ju i neki nedostaci, od kojih su najistaknutiji oskudna vjetrobranska zaštita i ograničena autonomija kretanja, što je zasluga malog spremnika goriva od samo 13 l.

Određene primjedbe uputit ćemo i potpuno "spartanskoj" upravljačkoj ploči, koja svojom izvedbom niti približno ne prati futuristička rješenja cijelog motocikla. Naime, poštujući natjecateljsku filozofiju, dominantna uloga je povjerena analognom obrtomjeru, dok su ostale informacije stavljene u sasvim drugi plan. Obrtomjer je velikih dimenzija i postavljen točno u visini očiju vozača, a opremljen je i svjetlosnom žaruljicom koja signalizira idealno vrijeme za promjenu brzina. Za razliku od njega, informativni dio, koji se sastoji od minijaturnog digitalnog uređaja kakvim su opremljeni i hard enduro motocikli, u vožnji je potpuno nepraktičan jer je zbog njegovih dimenzija gotovo nemoguće očitati bilo kakav željeni podatak, počevši od maksimalne brzine, temperature, štoperice ili bilo koje druge vrijednosti.

Neekvencionalno je riješen i smještaj kontakt bravice, koja se kao i kod custom modela nalazi

postavljena na desnoj strani ispod upravljačkog sklopa. Od svakog ponešto.

Ergonomija kao kod GP

Položaj vozača je pravi sportski. Sjedalo je postavljeno na visokih 830 mm od tla, oslonci za noge su pozicionirani naglašeno prema gore i prema unatrag, dok vozač zahvaljujući nisko postavljenom upravljaču u potpunosti opterećuje šake i podlaktice. Ipak, položaj vozača nije pretjerano naporan zahvaljujući dosta otvorenom upravljaču, što osigurava kvalitetan oslonac, ali i pruža veliki dojam sigurnosti u vožnji. Naravno, s ovom se tvrdnjom vjerojatno neće složiti vozači manjeg rasta, kao ni oni navikli na nekadašnje GP motocikle koji su imali ekstremno zatvorene upravljače, no, našim mor-

fološkim karakteristikama i našem stilu vožnje Bimotina ergonomija je sjela "k'o budali šamar".

Nakon divljenja u "stavu mirno" prelazimo i na dinamički dio testa, kako bismo se i na svojoj koži uvjerali zbog čega ovo "čudo" i nakon toliko godi-

na provedenih na tržištu još uvijek nosi epitet unikatnog i posebnog. Iako smo još uvijek pod dojmovima izrazito vitkih linija motocikla, koje doslovno oduševljavaju iz vozačke perspektive, kao i agresivnog racing položaja, u stvarnost nas vraća



▲ Na stražnju aluminijsku vilicu također djeluje jednostruki zračni amortizer



▲ Motor je Ducatijev 1000 DS, zračno hlađeni V-2 zapremine 992 ccm s jednom bregastom osovinom, dva ventila po cilindru i elektronskim sustavom napajanja goriva, koji razvija ukupnu snagu od 92 KS pri 8.000 okr/min i okretni moment od 9,4 kgm pri 6.300 okr/min. Za pistu, kojoj je Tesi namjenjen, je preslab



▲ "Spartanski" dizajnirana instrument ploča svojom izvedbom ne prati naglašeno futuristička rješenja cijelog motocikla. Iako analognog tipa, obrtomjer je velikih dimenzija i pregledan, za razliku od minijaturnog displeja na kojem je gotovo nemoguće očitati bilo kakav podatak



način. Štoviše, ako ste i krivo procijenili zavoj, dovoljno je samo pojačati nagib kako biste se vratili na željenu putanju, a da se pritom neće javiti nikakve nenormalne reakcije, što vas jednostavno tjera da vozite još brže i još odlučniji.

Brzine se mijenjaju vrlo precizno, iako bi njihov hod mogao biti i nešto kraći.

Prednosti unikatne vilice

Ono što nas se dojmilo još više od samih voznih osobina je funkcioniranje neobičnog prednjeg ovjesa, koji je već pomalo grbavu Grobničku stazu bez ikakvih problema pretvorio u najispeglaniji teren. Naime, njegova neutralnost i sposobnost upijanja neravnina su zaista fantastične, za što zaslugu najvjerojatnije snosi kompletna konstrukcija prednje vilice, kao i činjenica da je jednostruki zračni amortizer gotovo u potpunosti odvojen od upravljačkog sklopa. Osim sposobnosti amortizacije, trapeziodna prednja vilica pruža i poseban osjećaj prilikom agresivnog kočenja, kada prednji kraj motocikla ostaje potpuno miran i čvrst, bez i najmanje tendencije propadanja.

Sličan scenarij karakterističan je i za BMW-ove modele koji su opremljeni Telelever sustavom prednjeg ovjesa, koji također posjeduje razdvojene elemente upravljačkog sklopa i amortizera. No, oni ne pružaju ovakav sportski ugodaj kao ovaj na Bimoti. U primjeni ovakav sustav pomaže ukupnoj stabilnosti motocikla, koja je inače narušena prilikom jakih kočenja na vozilima opremljenim klasičnim teleskopskim vilicama.

▼ Zaustavljanje je povjerenje elementima tvrtke Brembo. Sprijeda su dvostruki plivajući diskovi promjera 320 mm i četveroklipna kočiona klijesta klasičnog tipa. Straga se nalazi disk promjera 220 mm i dvoklipna kočiona čeljust



koji radi većeg opterećenja može otkazati.

Kako bismo izbjegli da se kući vratimo "podvijenom repa" i neobavljena posla, spas smo pronašli u obliku samostojeće jedinice za pokretanje natjecateljskih motocikala kakve se koriste za paljenje superbike i GP vozila. Malo GP duha za početak testiranja. Nakon što smo ručno pokrenuli starter, prislanjamo kotač pokretača na stražnji kotač motocikla, ubacujemo u drugu, pa u treću brzinu, otpuštamo spojku i Tesi 2D je napokon spremna za akciju.

Već sa prvim prijednim metrima na vidjelo izlazi još jedna mana ovog motocikla, a to je iznimno mali zakretni kut upravljača koji otežava manevriranje na mjestu i na skućenim prostorima. Nakon povećeg broja uzastopnih manevara kako bismo motocikl zakrenuli u željenom pravcu, napokon izlazimo na natjecateljsku stazu i prepuštamo se užicima u vožnji. Ono što vas prvo fasciniira kad zakotrljate Tesi 2 D je nevjerojatan osjećaj kada iz vozačke perspektive ne vidite štapove vilica nego veliku prazninu, nakon koje onda tek slijedi već spomenuti sistem vodilica.

Stvorena za zavoj

No, sve moguće sumnje i početna nepovjerenja u ova nekonvencionalna rješenja nestaju već u prvom spuštanju u nagib, jer motocikl se vozi zaista nevjerojatnom lakoćom. Zavoji mu ne predstavljaju nikakav problem jer je jednostavno stvoren za njih.

Brzina ulaska u zavoj je iznenađujuće munjevit. Niti jedan sportski motocikl velike zapremine koji smo do sada vozili ne spušta se u nagib tako lako. To je zasluga geometrije, male težine ili široko izvedenog upravljača. Tesi 2D doslovno oduševljava svojom agilnošću i upravljivošću. Kada to shvatite, motocikl se pretvara u nešto više od zabavne igračke. Putanju održava na vrlo prirodan

karakteristična (čitaj: šlampava) talijanska završna obrada i prekidač startera motocikla. Bilo je tu i još ponekih problema, no, najviše nas je mučilo što nikako nismo uspjeli upaliti motor. Razlog tome je poddimenzionirani akumulator zbog težine,

S obzirom na tehnička rješenja, za ovaj motocikl s pravom možemo reći da je stvarno jedan od najoriginalnijih proizvoda na tržištu



SPECIFIČNO RJEŠENJE PREDNJE VILICE

Mirne ruke za stabilnost

● Glavno obilježje koje Bimotu Tesi 2D izdvaja kao specifično vozilo zasigurno je njena neobična prednja aluminijska vilica s vodoravno postavljenim ramenima. Ovo tehnološki unikatno rješenje radi na potpuno drugačijem principu u odnosu na već ustaljene konvencionalne vilice s okomito postavljenim cijevima. Dok je kod klasične teleskopske vilice upravljač direktno vezan na prednji sustav amortizacije i s njim tvori jedinstvenu cjelinu, kod Tesi 2D je upravljački dio zasebna jedinica, a upravljanje se vrši putem kompleksnih vodičica i zglobova koji pokrete upravljača prenose na prednji

kotač. Isto tako, za razliku od konvencionalnih sustava ogibljenja, kod Bimote oscilacije nastale uslijed gibanja po neravninama podloge apsorbira samo zračni monoamortizer smješten s lijeve strane okvira. Kao i svako drugo tehnološki inovativno rješenje, i ovaj sustav ima svojih prednosti i mana. Najveća negativnost mu je visoka cijena proizvodnje, koja je još dodatno povećana uvjetom da ovakav sustav traži i specifično dizajnerski okvir za hvatište. Tu je i ograničena sposobnost manevriranja na mjestu, koju uvjetuje mali zakretni kut upravljača. S druge strane, u primjeni se ovo rješenje

može pohvaliti izostankom vibracija, kao i bilo kakvih drugih sila koje se inače prenose na upravljač zahvaljujući odvojenim sustavima upravljačkog sklopa i sustava za amortizaciju. Isto tako, prilikom žestokih kočenja prednji kraj motocikla uvijek ostaje potpuno neutralan bez i najmanje tendencije propadanja, što uvelike pridonosi osjećaju sigurnosti i stabilnosti cijelog motocikla. No, koliko god ovaj sustav imao prednosti nad klasičnim, ustaljenim rješenjima, njegova prisutnost na svjetskom tržištu biti će ograničena sve dok netko ne dobije ideju kako ga uz minimalne troškove i još manje zahvate napraviti kompatibilnim za sve ostale proizvode.

Kad smo se već dotaknuli zaustavljanje, još jednom moramo spomenuti da je kočioni sustav povjeren elementima koji su - iako se ne radi o trendovskom rješenju s radijalnim prihvatom - svojom izvedbom vrlo blizu onima na natjecateljskim motociklima. Prema tome, o karakteristikama kočnica možemo samo reći da se odlikuju velikom snagom i da ih je moguće gotovo savršeno dozirati, a da bi se ostvarilo zaista žestoko kočenje dovoljna je snaga samo jednog prsta. Pribrojimo li ovako snažnim kočnicama još i ekstremno malu težinu motocikla i

puni okretni moment Ducatijevog motora, lako je zaključiti kako Tesi 2D omogućuje, pogotovo na stazi, vrlo kasna kočenja. Naravno, tu pomažu i serijski ugrađena opletena kočiona crijeva.

U stvari, kako biste u potpunosti iskoristili prednosti koje ovaj motocikl ostvaruje na kočenjima, potrebno je prvo preskočiti mentalnu barijeru u glavi uvjetovanu dotadašnjim iskustvima stečenim na puno težim i puno snažnijim motociklima. Nakon što prevladate tu prepreku, početak kočenja na ovoj Bimoti možete odgoditi gotovo do

krajnjih granica, odnosno, do vremena kada ćete u svakom svom živčanom završetku osjećati da ste već "debelo" zakasnili. No, iako će vam ovakav stil vožnje u početku zadavati probleme sa živcima, čak i nakon što ga usvojite može se desiti da još uvijek prerano kočite i da ste mogli "ušćariti" još najmanje par metara.

I to je ono što motocikle ovakvog usmjerenja, BOT, čini posebnima u konkurenciji današnjih puno modernijih i vidljivo snažnijih vozila. Možda nisu jači ili brži, no zato su lakši, agilniji i dozvoljavaju ekstremno kasna kočenja, čime u konačnici nadoknađuju zaostatak u performansama.

Kako je sve na ovom motociklu nekonvencionalno, takav je i ispušni sustav, koji je smješten s donje strane, ispod agregata, s izlaznom cijevi okrenutom prema prednjem kotaču. Ovakvo rješenje svoje opravdanje možda nalazi u vizualnoj komponenti, no u primjeni se zato nije pokazalo pretjerano funkcionalnim. Naime, ispušni top koji je Tesi 2D preuzela kao nasljeđe tvrtke Vyrus, koja je godinama u privatnom aranžmanu razvijala ovaj model, zbog svog niskog smještaja vrlo lako dolazi u kontakt s podlogom i to pogotovo prilikom znatnijih nagiba u zavoju. Nije to ništa strašno jer ne utječe na vozne osobine ili stabilnost motocikla, ali se javlja neugodan zvuk struganja, koji u vožnji dekoncentrira vozača, a dolazi i do velikih vanjskih oštećenja prigušivača zvuka.

Treba spomenuti i da je vjetrobranska zaštita dosta slaba zahvaljujući vjetrobranskoj maskici malih dimenzija, koja je zbog specifičnih konstrukcijskih rješenja, ali i dizajna, postavljena previše nisko. Sukladno tome, kada se prijeđe brzina od 130 km/h spomenuti vjetrobran jedva da štiti glavu i prsa vozača, i to samo ako je vozač sklopčan iza njega, ali uopće ne štiti ramena vozača. Kako bi se barem malo doskočilo ovom problemu, preporučujemo ugradnju zamjenskog vjetrobranskog stakla većih dimenzija.

Neuhranjen, ali moćan

Ducatijev V-2 "zračni" motor koji pokreće ovaj Bimotin model možda ne pršti od snage prema današnjim mjerilima ukupnih performansi, no zato ničime neće uplašiti vozača, pa se on može usredotočiti na samu vožnju i odabir idealne putanje. Isto tako, krivulja snage mu je linearna i fluidna, iako je razvijanje snage nekako punije nego na ostalim Ducatijevim i Bimotinim modelima koje pokreće isti pogonski agregat. Življa isporuka snage najvjerojatnije je zasluga male težine vozila, ali i drugačije podešenosti prateće elektronike.

Poput svakog pravog dvocilindraša, motor vuče pravilno i odlučno u svim režimima vrtnje, počevši već od najnižih okretaja, što u stopu prati i moćan zvuk iz usisnog sustava. Ova karakteristika, zajedno s vrlo skladnom ciklistikom, motocikl čini toliko pouzdanim da se ponekad čini kako vozač tijekom vožnje igra sasvim marginalnu ulogu.

Ipak, motor daje najbolje od sebe na srednjim



Ispušni sustav postavljen s donje strane motora, preuzet s nekadašnjeg modela "Vyrus", svojim smještajem i dizajnom više zadovoljava estetsku nego praktičnu ulogu. Cijelog smo ga postrugali tijekom testa na Grobniku (slika sesno)

U primjeni na natjecateljskoj stazi Tesi 2 D možda ne ostavlja bez daha svojim performansama, ali zato oduševljava eksplozivnim voznim osobinama



režimima, kada dolazi do izražaja i masivna vrijednost okretnog momenta, tako da je i bez forsiranja moguće ostvariti vrlo dobra prolazna vremena. U stvari, za kvalitetne rezultate i veliku brzinu dovoljno je samo malo promijeniti već ustaljene navike, odnosno u zavojima prebaciti stupanj prijenosa za brzinu više, kako ne biste mučili motor u graničnom području, te sve ostalo prepustiti okretnom momentu.

Vibracije koje proizvodi ovaj dvocilindrični agregat primjetne su isključivo na osloncima za noge i to samo pri velikim brzinama. No, to nisu neugodne vibracije koje će vas pratiti još satima nakon vožnje, nego sastavni dio šarma ove koncepcije motora. S druge strane, na upravljaču i sjedalu se uopće ne osjećaju. I još jedna sitnica za kraj, bočni oslonac se dosta teško pronalazi.

Sve u svemu, Bimotini tehničari su s modelom Tesi 2D uspjeli ponuditi upečatljiv, tehnološki unikatan motocikl, koji možda ne ostavlja bez

daha svojim performansama, ali zato oduševljava neobičnim rješenjima, specifičnim karakterom i eksplozivnim voznim karakteristikama.

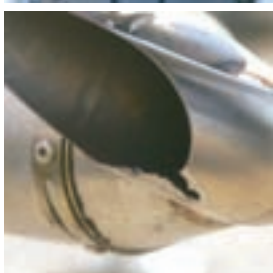
No, ipak ne možemo se oteti dojmu da nam nedostaje snage na gornjem području okretaja motora. Po svojoj konstrukciji jednosjeda, malog spremnika goriva i okreta upravljača, Tesi 2D odati je da je rađen za natjecateljsku stazu. Pa ipak, zračni dvocilindrični agregat nije niti približno konkurentan na pisti i ne prati modernu ciklistiku. No, na cesti snage daje napretek, a što je zanimljivije, ta snaga je lako upotrebljiva i vrlo dostupna u cijeloj dužini njene krivulje.

Samo za odabrane

Vrijedi li sve to enormnih 377.221 kn pitanje je oko kojeg bi se mogle voditi mnogobrojne polemike, pogotovo ako se zna da za taj iznos možete nabaviti dva ili čak tri serijska modela, kao i profesionalni racing superbike. No, za većinu kolekcionara i ljubitelja maloserijskih vozila to je nebitan faktor, jer se u njihovim krugovima daleko više cijeni pedigree, ručna izrada, posebnost, te cijena koju si ne može svatko priuštiti. Da zainteresiranih i financijski neopterećenih kupaca ne nedostaje potvrdila nam je i sama Bimota, koja je na nedavno održanom sajmu motocikala u Milanu predstavila i novu generaciju ovog modela pod imenom Tesi 3D, čiji Vam test donosimo u jednom od narednih brojeva Moto Pulsa. ■



Nosač registrarske pločice se savinuo pod nasom težinom



Zbog premalog trkačkog akumulatora radi uštede u težini, Tesi neće uvijek spremno upaliti. Zato nam je pomagao vanjski pokretač kao na motoGP-u

TEHNIČKI PODACI

Motor: V-2, četverotaktni
Promjer x hod: 94 x 71.5 mm
Obujam: 992 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Razvod: jedna bregasta osovina i 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zrak-ulje
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 45 mm
Spojka: suha s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: Aluminijски Omega
Ovjes: dvostruka trapezoidna aluminijсka vilica, hoda 120 mm; monoamortizer, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i Brembo kočione čeljusti sa 4 klipčica, straga disk 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: osovinski razmak 1.375, visina sjedala 830, težina 149 kg,
Deklarirano: snaga - 92 ks (67,7 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment - 9,4 kgm (92,2 Nm) pri 6.300
Spremnik goriva: 13 l.
Max. brzina: cca. 230 km/h

+ ekskluzivnost, agilnost, težina, dimenzije, položaj vozača, okretni moment, ne ponire na kočenju

- cijena, kut zakretanja upravljača, smještaj ispušnog topa, snaga, jednosjed