

# Ljepotica s

Odgovor na pitanje je li Bimotina laka ciklistika dovoljna da kupcima nadoknadi gotovo 50% deficita snage u odnosu na japansku konkurenciju zaboravili smo u trenu čim smo je ugledali obasjanu prohladnim jutarnjim suncem. Ducatijev klasik u svježem odijelu Sergia Robbiana kombinacija je za duplericu



# duplerice

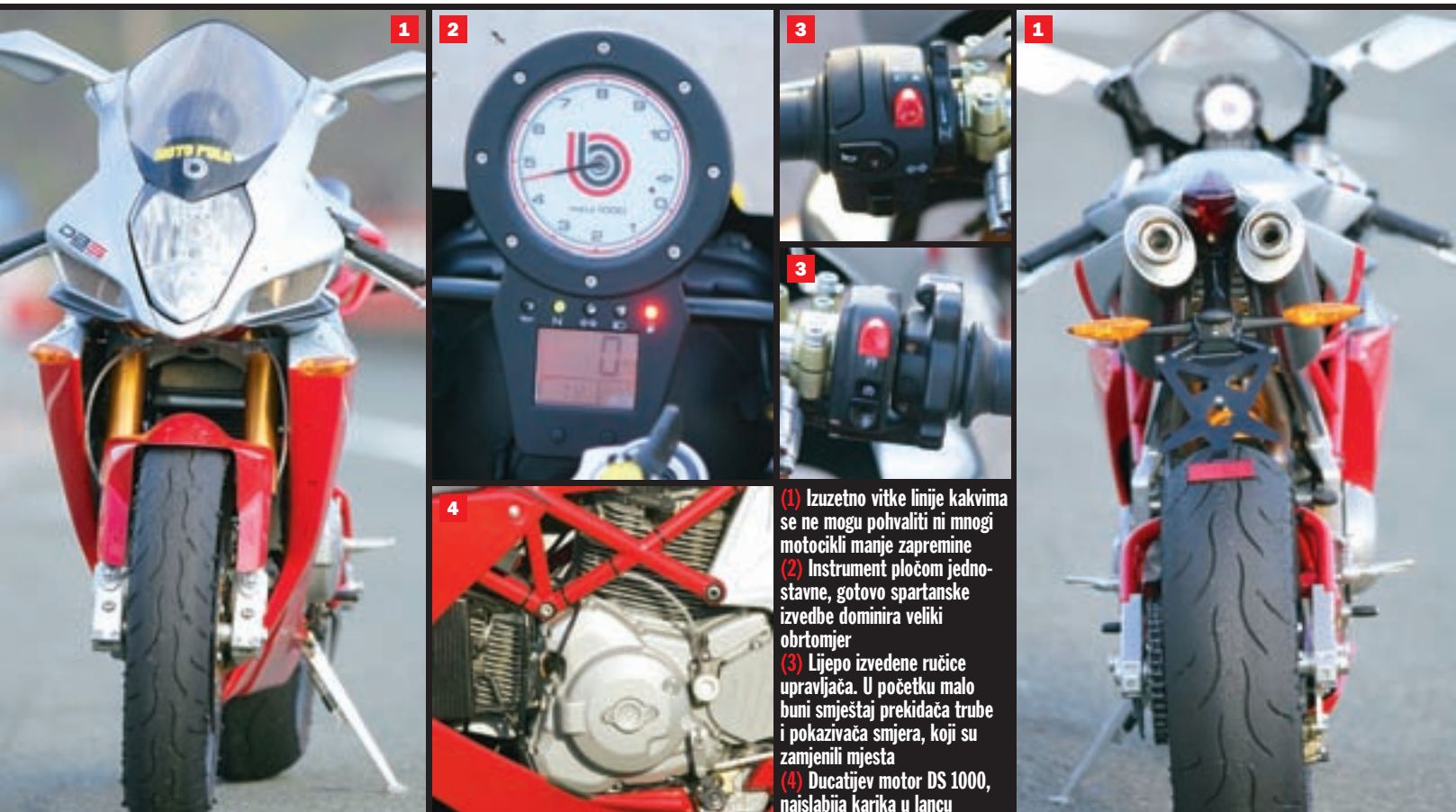
PIŠE: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
FOTO: **BORIS PUŠČENIK**

**U** današnjem svijetu moto industrije proizvođači nas svakodnevno u tolikoj mjeri zatrpavaju mnogobrojnim tehničkim novotarijama, da čovjek nakon nekog vremena otupi i počne se gubiti u silnim konjskim snagama i ostalim podacima. A zašto je tome tako? Vjerojatno zato što su današnja četiri vodeća japanska proizvođača, Suzuki, Kawasaki, Honda i Yamaha, sa svojim predstavnicima klase Superbike toliko slična, kako po parametrima maksimalne snage, tako i po ciklistici, da se na kraju sve svodi na to da je najbolji motocikl za pojedinog vozača onaj na kojemu se taj isti vozač najugodnije osjeća. Gotovo kao kad kupujete traperice. To znači da bismo možda mogli biti zlobni i svrstati ih u konfekcijsku robu. No dobro, nije baš tako. Svi oni imaju svojih prednosti i ukoliko želite motocikl kojim možete obarati brzinske rekorde, a nakon toga otići na kavu u svoj omiljeni kafić, oni su najbolji izbor za vas. Ali ako od motocikla ne tražite isključivo vrhunske performanse, već želite da se nečim ističe iz gomile, onda vam pogled već polako skreće prema egzotičnim primjercima, motociklima koji nisu baš za svaki džep. A Bimota DB5 upravo je takav motocikl. Motocikl koji bi mnoge mogao razočarati u pogledu maksimalne snage i brzine, ali koji ima brojne adute u rukavu kad cesta postane zavojita i kad gore navedeni 'bilderl' počnu imati problema s prenošenjem silne snage na

CIJENA  
185.000 KRN



Zbog tankog repa ispušni topovi doimaju se veći nego što zapravo jesu



(1) Izuzetno vitke linije kakvima se ne mogu pohvaliti ni mnogi motocikli manje zapremine  
 (2) Instrument pločom jednostavne, gotovo spartanske izvedbe dominira veliki obrtomjer  
 (3) Lijepo izvedene ručice upravljača. U početku malo buni smještaj prekidača trube i pokazivača smjera, koji su zamijenili mjesta  
 (4) Ducatijev motor DS 1000, najslabija karika u lancu

asfalt. Tu bi Bimotin ovjes u kombinaciji s relativno malom težinom trebao briljirati i postaviti stvari na svoje mjesto.

Upravo takve misli prolazile su nam kroz glavu dok smo autom putovali prema Grobniku, gdje nas je čekala DB5 1000. Hoće li Bimotina ciklistika biti dovoljna da nadoknadi gotovo 50% deficita snage u odnosu na japansku konkurenciju?

A onda smo je ugledali obasjanu prohladnim jutarnjim suncem i u trenu smo zaboravili na sve naše dvojbe.

### Poput Playboyeve zečice

A Bimota DB5 doista ima što pokazati i njezin se izgled ne može zamijeniti ni s jednim drugim motociklom koji ćete vidjeti na cesti. Kada je gledamo sprijeda, ne možemo ne primijetiti njezine izuzetno vitke linije. Toliko vitke, da prednja guma standardnih dimenzija 120/70 na kotaču od 17 cola djeluje poput neke široke predimenzionirane 'šlape'. Veliki dio zasluga za tu vitkost ove ljepotice s naslovnice mogao bi se pripisati Ducatijevom pogonskom agregatu 1000 DS. Taj zrakom hlade-

ni agregat već nam je otprije poznat s Ducatijevih modela Multistrada, Monster, Sport, GT 1000... Sa svoje 92 konjske snage pri 8.000 okr./min i 9,4 kgm okretnog momenta pri 5.500 okr./min nije najupečatljivijih performansi i vjerojatno je najslabija karika motocikla, no Bimotini su ga inženjeri odabrali zbog njegove male težine i kompaktnih dimenzija. Spomenimo da se isti agregat koristi i na Bimotinim modelima Tesi 2D i DB6 Delirio.

No, vratimo se mi našim vitkim linijama koje je postavio Sergio Robbiano, dizajner zaslužan za

Na izlascima iz zavoja na vidjelo izlazi najveći nedostatak motocikla, slab pogonski agregat





nastanak ove Bimote. Kako se oplate penju prema prednjoj masci, tako se lagano šire, a zatim odmah ispod prednje maske sužava ju poput bokova nekog supermodela. A na samom dnu prednje maske smjestili su se usisnici za zrak koji zahvaljujući unutarnjoj konfiguraciji oplate dovode hladan zrak do motora i pomažu mu u hlađenju. Osim što je funkcionalno, ovo rješenje nam je i estetski djelovalo vrlo uvjerljivo i doprinijelo je agresivnom izgledu motocikla. Na prednje uzdužno postavljeno svjetlo se nastavlja vrlo visoki vjetrobran, što je za svaku pohvalu, jer danas mnogo motocikala dolazi iz tvornice s vjetrobranima minimalističkih dimenzija, pa se mnogi vlasnici odlučuju na kupnju zamjenskih. Kod ove Bimote to neće biti slučaj, jer se vozač gotovo potpuno može sakriti ispod vjetrobrana, čak i ako sjedi relativno uspravno. Prednji kraj zaokružuju neobično izvedeni retrovizori, za koje se, nažalost, ne može reći da su funkcionalni. Čak možemo reći da su u vožnji potpuno neupotrebljivi, jer koliko god smo se trudili, nismo ih uspjeli namjestiti i u njima nismo mogli vidjeti apsolutno ništa.

Dok očima dalje prelazimo preko tijela naše ljepotice, pogled nam se zaustavlja na bočnim oplata, koje su poput neke seksi haljinice pripijene uz tijelo i više pokazuju nego što skrivaju Ducatijev pogonski agregat. Ispod spremnika goriva oštih linija s izvedenim utorima za noge vozača smjestio se besprijekorno izrađen rešetkasti cjevasti okvir od krom-molibdena. On obavlja pogonski agregat i veže se na lateralne ploče izvedene iz legura kakve se koriste u avionskoj industriji. Zanimljivo je da je i stražnja vilica cjevaste konstrukcije.

Stražnji kraj završavaju dva velika ispušna topa smještena ispod repa, a između njih se smjestilo stop svjetlo minimalističkih dimenzija. Zapravo, topovi ispušnog sustava uopće nisu veliki, ali je cijeli motocikl izuzetno malen, pa to naglašava njihovu veličinu. Možda je loša vijest za neke od

budućih vlasnika to da motocikl nije predviđen za vožnju udvoje, pa će u čarima ove ljepotice morati uživati sami.

### Lagana kao pero

Doduše, mi nismo previše razmišljali o tome dok smo se smještali u usko Bimotino sjedalo. Neki su užici ipak previše intimni da bi se dijelili s drugima. I tako smo se prepustili sami sebi i usredotočili na ono što nas čeka - vožnju. Jer iako agregat i nije baš najkonkurentniji, natjecateljske komponente koji-

ma je Bimota opremljena obećavale su obilje užitaka na dobro nam poznatoj grobničkoj stazi. Tako se za rješenje prednjeg ovjesa brine renomirana tvrtka Ohlins, koja je u motociklističkom svijetu sinonim za kvalitetu i preciznost. Prednja upside-down vilica zlatne boje promjera je 43 mm, presvučena TiN materijalom radi bolje kliznosti i naravno, podesiva je po svim parametrima. Stražnji monoamortizer iste marke također je potpuno podesiv, a i prednji i stražnji ovjes imaju hod od 120 mm. Iako tako ne izgleda, Bimota DB5 je dugačak motocikl i njezin

DB5 omogućava zavidne nagibe, čak i na cestovnim gumama



Natjecateljski položaj s nogama pomaknutim prema natrag izvrstan je za natjecateljsku stazu, ali na cesti bi mu vjerojatno mnogi mogli naći zamjerku



međuosovinski razmak iznosi 1425 mm, što uz kut upravljača od 24 stupnja i predtrag od 99,83 mm obećava stabilnost u vožnji, dok bi se za okretnost trebala brinuti prilično mala težina od samo 156 kilograma. Dodatnu sigurnost ulijevaju i kočnice, također renomirane i bezbroj puta dokazane marke Brembo. Naprijed su se smjestila dva poluplivajuća diska promjera 298 mm s radijalnim čeljustima i četiri klipa koja djeluju na četiri pločice, dok je

straga jedan disk promjera 220 mm, a čeljust s dva klipa pritišće dvije kočione pločice.

### Skučeno 'radno mjesto' vozača

Čim smo sjeli, primijetili smo da je položaj za upravljačem malo drukčiji od onoga na kakav smo navikli na sportskim motociklima. Doduše, ne odstupa previše od uobičajene filozofije, ali je ipak specifičan. Tako je, na primjer, vozačko sjedalo

usko i kratko, pa omogućava vozaču da se pomiče lijevo ili desno, ali za pomicanje prema naprijed ili natrag nema baš previše prostora. Nama to nije smetalo, ali oni nešto većeg rasta mogli bi se na motociklu osjećati skućeno. Samo sjedalo je nisko, samo 800 mm od poda, dok su oslonci za noge postavljeni prilično visoko, na 395 mm od tla, i pomaknuti su prema natrag. Doduše, podesivi su po visini, pa svatko može naći položaj koji mu najvi-

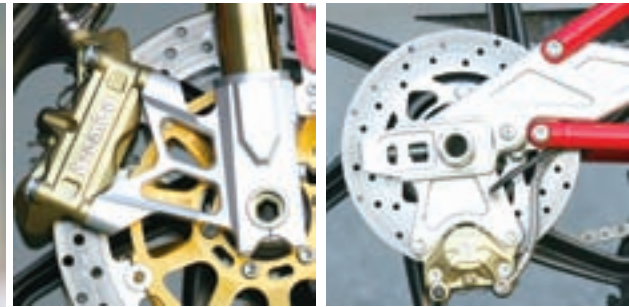
Bočne oplata više otkrivaju pogonski agregat nego što ga skrivaju



## Izlazak iz financijske krize

● Povijet tvrtke Bimota protkana je brojnim uspjesima, bilo da se govori o cesti ili o natjecateljskoj stazi. Posebno zanimanje javnosti izazvao je model Tesi sa svojom specifičnom prednjom vilicom, ali je i tvrtka zapala u financijsku krizu izazvanu opozivom modela 500 Vdue. To je bio prvi motocikl koji je osim okvira koristio i pogonski agregat Bimota u potpunosti samostalno proizvela, a trebao je biti Moto GP motocikl namijenjen cestovnoj upotrebi. No, zbog velikog zanimanja tržišta i zahtjeva kupaca, motocikl je prerano izbačen na tržište. Na kraju je to dovelo do potpunog opoziva svih motocikala, a tvrtka je morala proglasiti bankrot. Nije pomoglo ni to što se nakon 11 godina odsutnosti Bimota posvetila utrkama i što im je 2000. g. australski vozač Anthony Gobert donio i pobjedu na australskoj stazi Phillip Island. Srećom, bankrot je bio samo privremeno stanje i nakon promjene kompletne uprave, 2003. je Bimota okrenula novi list, upravo s modelom DB5. Taj je motocikl 2004. g. dobio nagradu za najbolji dizajn na sajmu Intermot i njime tvrtka iz Riminija namjerava vratiti staru slavu.

Vjetrobran je vrlo visok i pruža izuzetno dobru zaštitu od vjetra



Kočioni sustav marke Brembo u kombinaciji s Ohlinsovim ovjesom. Dobitna kombinacija za vrhunski užitek u vožnji



še odgovara. Nama taj položaj nije smetao kad smo se jednom privikli na njega, ali pri prvom susretu s motociklom bio nam je u najmanju ruku čudan. Naime, kako su nam noge bile povučene prema natrag, tijelo nam je preko visokog spremnika za gorivo prirodno padalo prema naprijed, a tamo su nas dočekale visoko i blizu postavljene ručice upravljača. Položaj je kao stvoren za brzu vožnju, ali u svakodnevnoj upotrebi vjerojatno bi nas boljeli mišići za koje nismo znali ni da postoje. A u svakodnevnoj upotrebi vjerojatno bi nam na živce išao i nevjerojatno mali zakretni kut upravljača koji uvelike otežava upravljanje motociklom na mjestu. Recimo to ovako: ako prosječnim motociklom manevar okretanja od 180 stupnjeva možete obaviti iz tri pokušaja, na Bimoti ćete taj isti postupak obaviti tek iz petog ili šestog puta. Inače, taj nedostatak bio je karakterističan i za model Tesi 2D, čiji smo vam test donijeli u prošlom broju Moto Pulsa. To nam se nije previše dopalo, ali zaboravili smo tu karakteristiku čim nam je pogled pao na veliki bijeli obrtomjer u čijem se središtu nalazi slovo 'b', Bimotin logotip. Sama izvedba instrument ploče nije ništa posebno, obrtomjer i mali displej s pokazivačem brzine i pregršt već uobičajenih informacija. No, poseban je njezin vrlo okomit smještaj. To se pokazalo izuzetno dobrim rješenjem jer, kako nam sama ergonomija motocikla nameće natjecateljski položaj tijela s pognutom glavom, obrtomjer nam je uvijek u vidnom polju i možemo ga pratiti samo krajičkom oka, ne skidajući pritom pogled s ceste. Doista za svaku pohvalu.

### Okretnost i preciznost u vožnji

I tako smo nakon početnih problema sa smještajem i otežanog manevriranja u boksu napokon izašli na stazu, gdje nam je ova egzotična ljepotica otkrila svoje tajne i pružila neslućena zadovoljstva.

Ali ne odmah. Najprije smo se morali naviknuti da ne može sve biti baš kako mi želimo, nego ona sama uvelike određuje način vožnje. Naime, naša dama ne voli grubijane. Kad smo zavoje počeli napadati upravljačem, prednja je guma protestirala i cijeli se motocikl uvijao i djelovao nesigurno, kao da gume nisu dovoljno zagrijane. No, čim smo neznatno promijenili stil vožnje i počeli napadati zavoje ramenom i gornjim dijelom tijela, a usmjeravati ga

pritisćima nogu na oslonce, motocikl se u potpunosti transformirao i počeo bez pogovora slijediti željene putanje. Znači, u tome je bit. Rukama trebamo samo lagano pridržavati upravljač, a upravljamo zapravo tijelom i nogama. Sada je taj položaj, koji nam je isprva djelovao čudno, napokon dobio svoj pravi smisao. Noge su visoke i zgrčene zato da bismo imali što bolji oslonac, a upravljač je postavljen visoko, kako bi se vozač imao u što uprijeti

Ovjes je besprijekoran, nije previše tvrd, a opet je dovoljno čvrst za brzu i agresivnu vožnju



**Budućnost je svijetla**

● Nadu da se ova ekskluzivna tvornica izvukla iz krize budi i činjenica da na tržište izbacuje nove modele za kupce istančanog ukusa i nešto dubljeg džepa. Tako je model Tesi 2D dobio nasljednika u Tesiju 3D, koji osim novog agregata od 1079 ccm dobiva i novu jednostruku trapezoidnu vilicu, ovoga puta od čeličnog cjevastog okvira umjesto aluminijskog četvrtastog. DB5 dobiva dvije nove izvedbe u modelima DB5 R i DB5 S, s tim da će DB5 S biti pokretan novim Ducatijevim agregatom od 1079 ccm, baš kao i Tesi 3D. Zanimljivo je da su danas svi novi Bimotini motocikli pokretani upravo Ducatijevim motorima. Osim toga, od ove godine DB5 možete naručiti i kao dvosjed.

prilikom kočenja. Sam ovjes je podešen prilično mekano, no to nikako ne znači da motocikl nije pogodan za brzu vožnju. Naprotiv, i prednje vilice i stražnji amortizer sve neravnine gutaju u dah, a DB5 poslušno slijedi putanju koju je vozač zacrtao bez imalo negodovanja ili 'miješanja'. Istina, poželjeli smo neznatno očvrstnuti stražnji amortizer kako bismo još više dobili na brzini izmjene smjera, ali nakon nekog vremena uvježbavanja smo odustali od toga. Moramo tu spomenuti i Dunlopove gume D 208 RR, kojima je naša Bimota bila opremljena. Priznajemo, bili smo skeptični i mislili da se te cestovne gume neće najbolje ponašati na grubom grobničkom asfaltu, no kako je u vrijeme našega

testa temperatura zraka bila niža od 10 stupnjeva Celzija, nisu se pregrijavale i bile su sasvim dorasle teškom zadatku koji smo pred njih postavili. Istina, njihovom uzornom ponašanju vjerojatno je pripomogao i anemičan pogonski agregat, za koji smo već napomenuli da je najslabija karika ovog rasnog motocikla. 92 konjske snage doista su malo za tako dobar ovjes i ciklistiku. Taman kad pomislite da će motocikl 'krenuti', kazaljka obrtomjera zakuca se u blokadu koja se uključuje na nekih 8.500 okr/min i prekida vam zadovoljstvo. Čuđenje je tim veće što na obrtomjeru nije označeno crveno polje, pa nam je prvih nekoliko krugova ta blokada predstavljala problem, najviše zato što nam agregat ničim nije



Užitak vožnje je potpun, a DB5 pada u zavoje iako poput pera

davao do znanja da se približava maksimumu. No, što je tu je, pomirili smo se s time i počeli grobničke zavoje prolaziti u brzini više nego što smo navikli. Na to nas je prisilio raspored brzina u mjenjaču, koji nije baš najbolje osmišljen za Grobnik. No, ako nas je pogonski agregat u najmanju ruku razočarao, moramo pohvaliti izvrsnu aerodinamiku i visoki vjetrobran, ispod kojega smo se u potpunosti mogli sakriti. Upravo nam je ta aerodinamika u kombinaciji s relativno malom težinom motocikla dopustila da postignemo najveću brzinu od nekih 220 km/h na kraju ciljne ravnine, naravno, ako ćemo vjerovati pokazivaču brzine. To i nije malo ako uzmemo u obzir slabašan pogonski agregat.

### Gotovo nestvarna zaustavna moć

No, ono što gubi na pravicima, ova Bimota velikim dijelom nadoknađuje na kočenju. Tako smo nakon nekog vremena, kad smo se navikli na njihovu snagu, kočnice počeli upotrebljavati tek kod ploče 100 m, a stalni posjetitelji Grobnika znat će da je to prilično kasno. Vjerojatno bi se moglo kočiti i kasnije, ali nije nam padalo na pamet ispitivati krajnje granice tako skupocjenog motocikla. Spomenimo još i da smo na kočenjima poželjeli malo čvršće podešen ovjes, jer je pri tako kasnom i snažnom kočenju prednja vilica tonula i time uznemirivala stražnji kraj motocikla. No, ovdje već cjevidlačimo, jer ta je reakcija svojstvena gotovo svim motociklima i na Bimoti DB5 nije previše izražena. Možda nam je taj dojam prejako izražen jer smo pod dojmom drugog Bimotinog motocikla, Tesi 2D, koju smo testirali isti dan. Tesi, naime, uopće ne tone zbog svoje specifične prednje vilice, ali to je već druga priča. Kako bilo, poluplivajući Brembo diskovi na DB5 izvrsno obavljaju svoj zadatak, omogućavajući vrlo precizno doziranje i kasno kočenje. Napomenimo i to da ni nakon cijeloga dana vožnje kočnice nisu pokazivale ni najmanje znakove zamaranja ili propadanja.

### Tko voli, nek' izvoli

Poslije cjelodnevnog druženja s ovom rasnom ljepoticom, vrijeme je da napišemo ukupne dojmove za kraj. Nažalost, moramo reći da smo ostali malo razočarani. Prikračeni za sam vrhunac užitka. Bimota nam je pružila gotovo sve, izuzetnu lakoću upravljanja, ugodan, a istodobno sportski čvrst ovjes, kočnice kakve samo poželjeti možemo, kratko, sve što se očekuje od jednog prvoklasnog sportskog motocikla. Sve osim jednoga; snažnog agregata. Doista bismo je voljeli vidjeti s motorom snažnijim za barem 30-tak 'konja' i tada bi nam srce bilo na mjestu. Ovako imamo dojam da smo dobili ljepoticu s duplerice koja sjajno izgleda na fotografijama i na prvi pogled ima sve što želimo, ali kada je malo bolje upoznamo, vidimo da ipak ima neki nedostatak: ne ide do kraja. Ipak, kako smo se nebrojeno puta dosad uvjerali, motocikle, kao ni ljubavne partnere, ne bira razum, nego srce. Pa stoga, ako volite samo naprijed. Barem možete biti sigurni da ovu egzotičnu ljepoticu ne može posjedovati baš svatko. ■

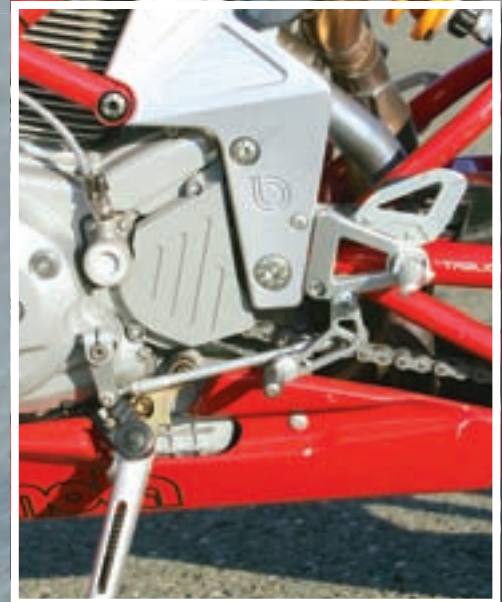
Oslonci za noge postavljani su na 395 mm od poda

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V2, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 94 x 71,5 mm
<b>Obujam:</b> 992 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,5:1
<b>Razvod:</b> jedna bregasta osovina i 2 ventila
<b>Hlađenje:</b> zračno i uljno
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje goriva s leptirastim tijelima promjera 45 mm
<b>Spojka:</b> suha s višestrukim diskovima
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki poluplivajući disk promjera 298 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipića i 4 pločice, straga disk od 220 mm s 2 klipića i 2 pločice
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 800, osovinski razmak 1.425, težina 156 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 92 ks (57,7 kW) - 8.000 okr/min, max. okr. moment 9,4 kgm (92,2 Nm) pri 5.500 okr./min
<b>Spremnik goriva:</b> 17 l

+ atraktivnost, ekskluzivnost, ovjes, ciklistika

- cijena, kut zakretanja upravljača, snaga



Cjevasta stražnja vilica nije nešto što se može vidjeti svaki dan. A tu je i karbonski štitnik lanca