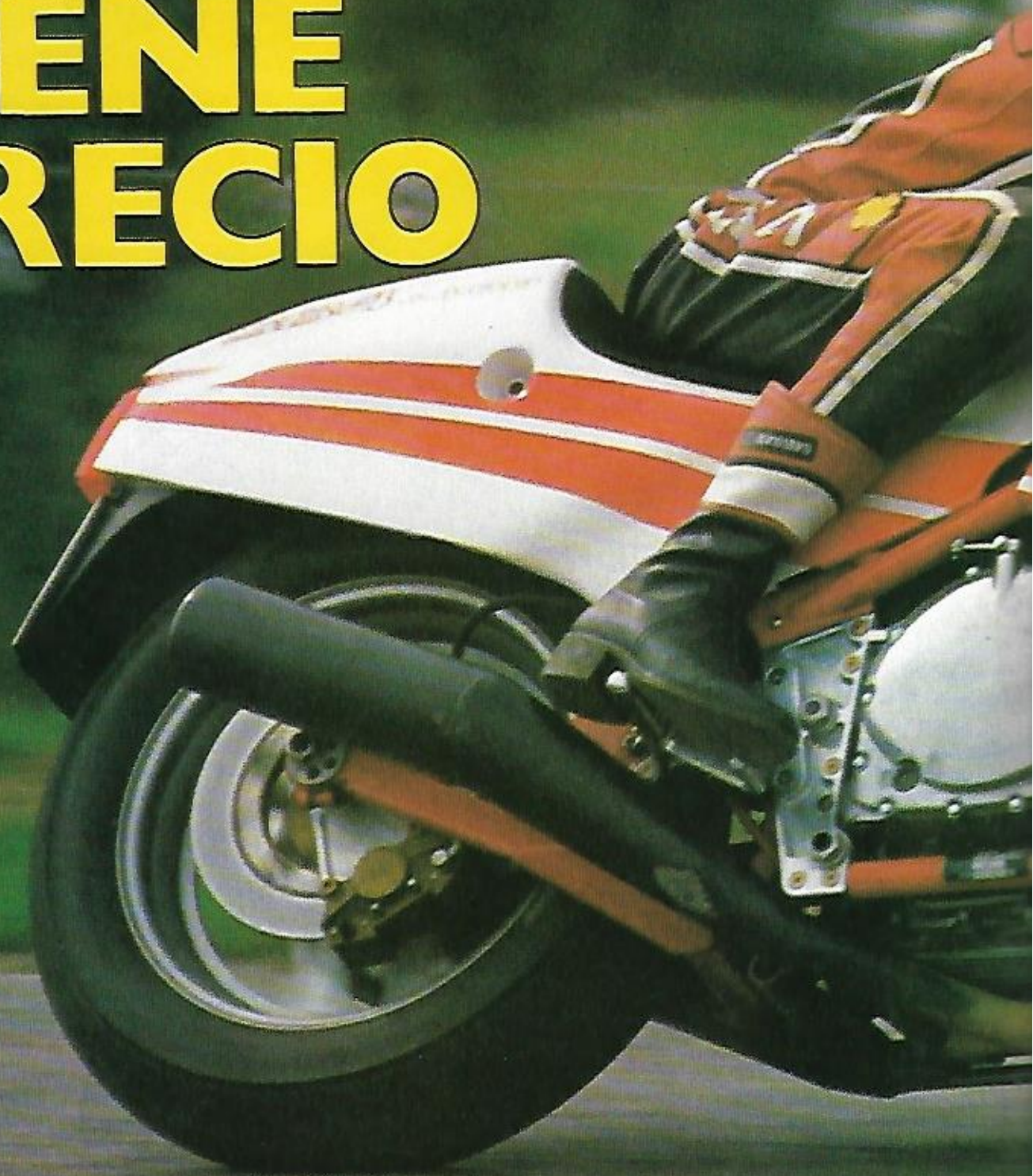


ENSAYO A FONDO BIMOTA SB-4

LA PERFECCION TIENE PRECIO



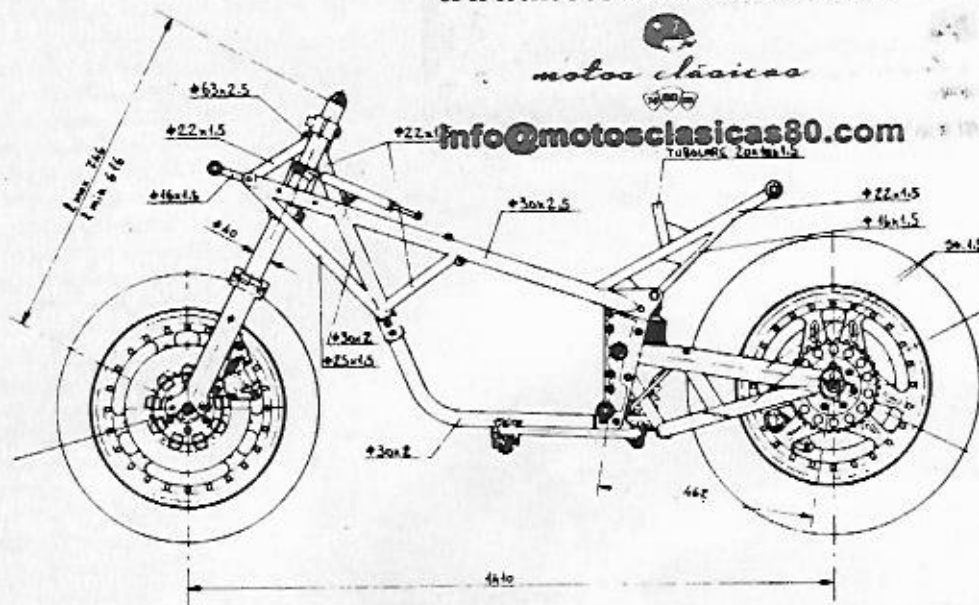
www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



La diferencia entre una Bimota SB-4 y una gran tetracilíndrica transversal japonesa es abismal. Se podría medir las diferencias en cronos, frenada, kilogramos o prestaciones, pero la verdadera diferencia es de tacto y de seguridad. el tacto es de una Fórmula 1 de velocidad o resistencia y la Bimota es tan noble, estable y segura que con ella se puede tomar a 200 km/h. curvas que son peligrosas a 30 km/h menos con motos "convencionales". Irónicamente la Bimota es tan segura que podría llegar a ser peligrosa en manos de un piloto poco experimentado con motos de gran cilindrada es que con un crucero de 200 km/h reales te acostumbras a velocidades de 55 metros/segundo y a este ritmo un pequeño error de pilotaje se paga caro.



Pero la Bimota es una moto exclusivamente para expertos, para minorías y para señores con un poder adquisitivo que les permite gastar más de dos millones y medio en una moto.

Normalmente una prueba se escribe para orientar al consumidor y con la sana intención de ayudarle en tomar una decisión final sobre que moto comprar. Muchas veces he quedado mal con los importadores pero no escribo para ellos sino para vosotros los que compráis o no compráis la moto de prueba, pero cuando se trata de motos como la Bimota SB-4 el enfoque de la prueba cambia totalmente. ¿Cómo vamos a dedicar una prueba a unos 10 o 20 señores de los 20.000 lectores de *Solo Moto Treinta*?

No, esta prueba no es más (ni menos) que una especie de pornografía motociclista... bonitas fotos de la moto inobtenible. Aquí lo que pretendo es compartir con vosotros la experiencia de llevar una SB-4 y puesto que el 99% de nosotros ni podemos permitirnos el lujo de soñar en una moto tan exótica y tan cara es casi mala noticia el hecho de que la Bimota SB-4 es la mejor moto de calle que he probado en la vida.

Pero la buena noticia es que dos marcas japonesas, Honda con la VF 1000 R y Yamaha con la flamante 500cc. "Roberts Réplica", están a punto de comercializar dos motos fabricadas en series limitadas que pretenden ofrecer la precisión, sofisticación y prestaciones de una Bimota SB-4 por algo co-

mo un millón de pesetas menos (en España).

Pero estas supersport japonesas, la Honda de 126 CV, frenos flotantes (de serie y no como opción extra) y bastidor ya probada en el campeonato U.S.A. de Superbikes y la Yamaha de unos 90 CV, válvulas de escape y un peso de algo menos de 200 kilogramos, todavía son sin probar a fondo sobre las carreteras españolas.

Y mi experiencia con otras "superbikes" elogiadas en pruebas alemanas o inglesas después de pruebas sobre autobahns, motorways y circuitos sin baches es que la prueba de fuego siempre es la carretera de Colmenar Viejo (con sus curvas bacheadas de más de 200 km/h.) y algunas vueltas sobre el cada día más bacheado superficie del Jarama.

Estas pruebas ya han sido realizadas con la Bimota SB-4 y entre la SB-4 y todas las demás motos deportivas y de gran cilindrada del mercado no hay color. La perfección tiene un precio... ¡dos millones y medio!

Bimota, más allá de las modas

Por el momento Bimota no compete directamente con nadie. Hay las Martin, las Egli, las Motoplast, pero solo Bimota ha logrado establecerse como "constructor" conocido a nivel mundial.

Las Bimota son "Híbridas" y la fábrica tiene la ventaja de no tener que invertir en investigación de nuevos motores. Esc-

gen lo mejor del Japón y colocan estos motores en unos bastidores derivados directamente de la tecnología actual de la velocidad. Hasta la llegada de la Honda VF 1000 R y la Yamaha "Roberts Réplica" los japoneses se han limitado a adaptar a sus motos de calle algunas novedades prestadas de la competición pero sin pretender ofrecer al público una "carreteras clientes" matriculada. Es decir sobre una moto convencional se monta una rueda delantera de 16 pulgadas y algún sistema anti-dive, más suspensión trasera progresiva con nombre de moda inventado en el departamento de Marketing (Uni Trak, Full Floater, Pro-Link). Tal vez el colmo del styling cósmico ha sido el uso de un bastidor de tubos redondos que se convierte en cuadrado cuando sale a la vista (Suzuki 750).

Hasta ahora la Bimota ha sido la moto de los sueños del purista, pero Honda y Yamaha (fábricas que son responsables entre ellos para la gran mayoría de las innovaciones recientes en el mundo de la velocidad) parecen haber decidido invadir en el 84 el terreno hasta ahora exclusivo de Bimota y algunas otras fábricas de motos especiales.

Esta lucha tal vez es la última frontera para las marcas japonesas y si Honda y Yamaha realmente pueden ofrecer motos comparables en estabilidad y prestaciones con las Bimota pero a precios sensiblemente menores los que hemos admi-

Aquí se ve el problema principal de la Bimota como moto deportiva. El motor Suzuki es anchísimo y limita el ángulo de inclinación, pero eso solo llega a ser problema en circuito. En carretera solo los mas "quemados" tendrán que colgarse para evitar róces. La estabilidad es inpecable.

rado a las Bimota desde la década de los 70 durante tantos años por lo que tendremos una opción a una versión japonesa de la perfección, y con precios japoneses... y en todo el mundo, salvo aquí, las japonesas siguen siendo las más razonables en precio.

Y si este milagro se produce será porque Bimota ha creado un mercado y un nivel que sin la Bimota difícilmente hubiera llegado a existir.

El concepto Bimota

La fábrica Bimota de Rimini empezó en 1974 como el hobby de Massimo Tamburini y Giuseppe Morri. Empezaron con los mismos métodos de llenar en la velocidad. Las Harley-Davidson, Walter Villa y Franco Uncini equiparon en algunas ocasiones bastidores Bimota y cuando Johnny Cecotto se proclamó campeón del mundo de 300 cc. en 1975 su Yamaha tenía bastidor Bimota, igual que la Yamaha 350 de Jon Ekerold en 1980.

Pero la moto que hizo famosa a Bimota era la SB-2 para el motor Suzuki GS 750 y la (idéntica) SB-3 para el motor Suzuki GS 1000. El corredor/probador americano Cook Neilson ganó con aquella primera Bimota. "Si tú fueras un soldador instalado en un mago del torno, un señor brillante y si la gran pasión de tu vida fuera la moto, tu sueño sería llegar a fabricar una moto como esta".

La SB-3 original hecha de tubo fino de cromo-moly estableció la línea que Bimota iba a seguir... con el motor como parte integral del bastidor y con los tubos sin curvatura. En la SB-4 había 26 tubos en total y seis de ellos tenían curvatura.

La SB-4 es de bastidor multibular de solo dos tubos con curvatura. Y mientras la SB-3 tenía una pipa de dirección "convencional" como punto de convergencia de los tubos del bastidor, la SB-4 tiene una pipa de dirección colocada en el puro epicentro de una verdadera jaula de tubos rectos que rodean la pipa dando una flexión extraordinaria y evitando flexiones.

La filosofía de Bimota ha sido utilizar lo mejor de los com-

...nentes como la horquilla Forcella Italia (antiguamente Ceriani) con diez posiciones de hidráulico, amortiguador trasero de Carbón, motores japoneses con tableros, relojes, conmutadores y chivatos también japoneses, neumáticos Michelin M-48 y sobre todo un nivel de fibra de vidrio impecable... un nivel de acabados y fibra jamás visto en motos italianas.

La suspensión trasera de acción progresiva tiene bastante que ver con el excelente comportamiento de las Bimota. El sistema, a medio camino entre el sistema Uni-trak de Kawasaki y el Full Floater de Suzuki, comprime el amortiguador simultáneamente desde ambos extremos, y con acción progresiva que se endurece cuando llegamos al extremo superior de movimiento del basculante. El amortiguador trasero tiene 11 posiciones de hidráulico más el reglaje de precarga de muelle.

Hoy en día este nivel de sofisticación de suspensiones es normal en las mejores motos japonesas, pero Bimota fue la marca pionera en este campo montando en la serie SB-2 y SB-3 suspensión trasera progresiva cuando la mayoría de las motos de calle iban con dos amortiguadores convencionales y Yamaha estaba en la vanguardia tecnológica con el simple y nada progresivo sistema Can-telever.

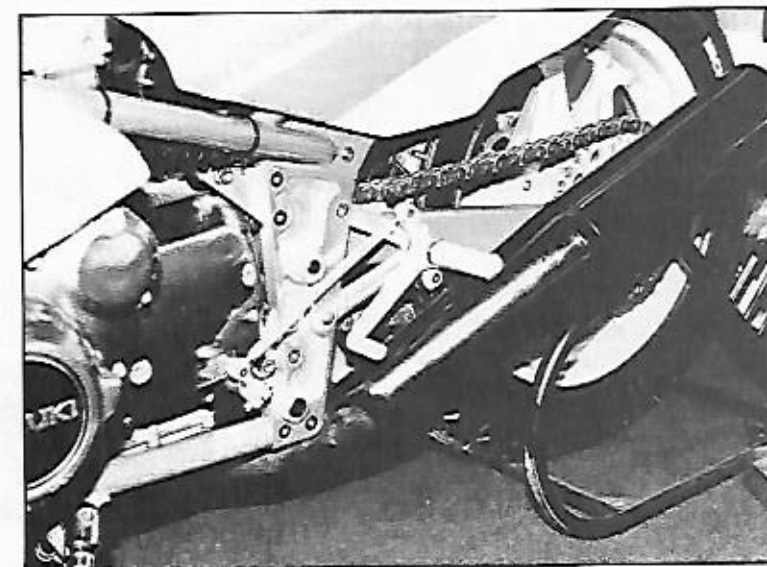
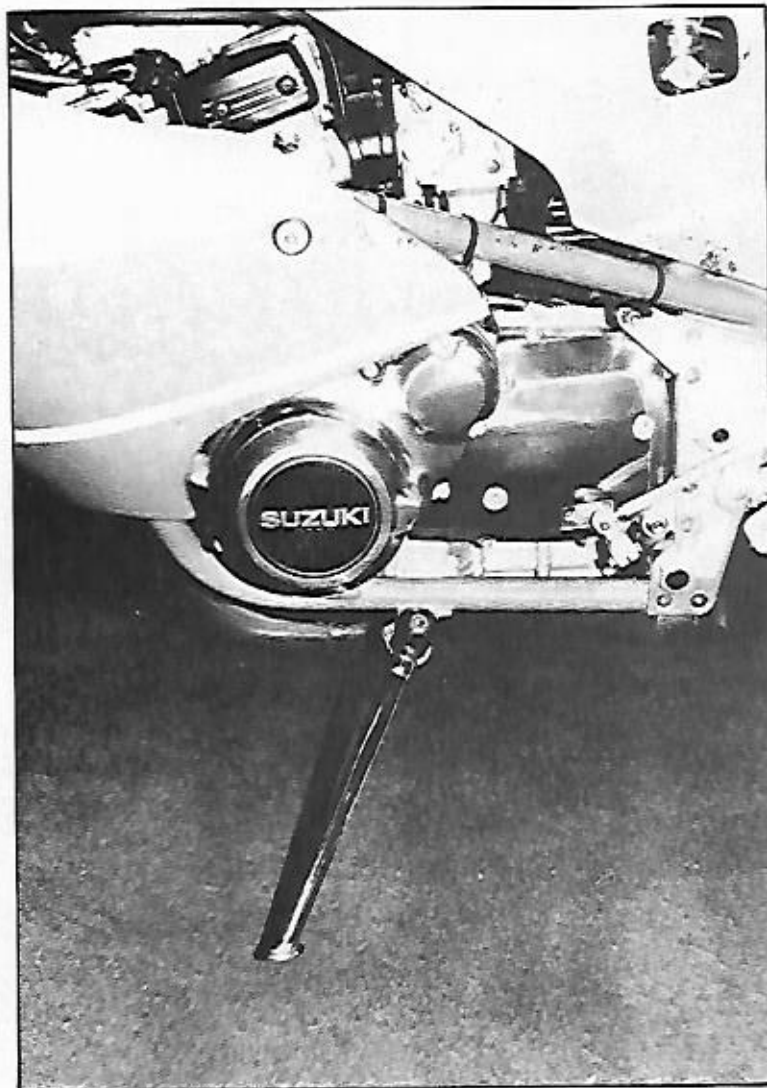
Bimota también ha resistido la tentación de montar sobre motos de serie modificaciones de dudosa utilidad. Todavía no han montado una horquilla con sistema anti-dive, por ejemplo.

Y cuando Jaime Alguersuari probó la Yamaha 500 GP de Marc Fontan durante el invierno descubrió lo que ya empezábamos a sospechar... que ni Fontan ni Roberts ni Lawson utilizaban el sistema anti-dive pero que seguía montado en las horquillas por razones comerciales... porque las motos de calle ya lo llevaban.

Sin lugar a dudas el sistema anti-dive no está lejos de su perfeccionamiento definitivo. Pero hasta que sus méritos estén claramente demostrados Bimota no pedirá a Forcella Italia una horquilla con anti-dive.

Cuando te sientes a bordo de una SB-4 te encuentras dentro de un cockpit de moto de Gran Premio... más bien de resistencia o de Fórmula 1. El depósito es enorme y plano, pero de una forma ideal para permitirte acoplar las rodillas y agacharte del todo.

De hecho el kit de fibra cubre el



Magnífica calidad de acabados en toda la moto... aquí, por ejemplo estriberas y rótulas de reenvío del cambio... de precisión excelente, sin juego.

Aquí la parte italiana, la parte importante que hace posible utilizar toda la potencia bruta del motor Suzuki GSX 1.100 E. El bastidor multitubular hecho de tubos sin curvatura, salvo los dos que cierran la cuna por debajo. Un bastidor digno de una moto de Fórmula 1.

depósito de verdad que es de metal.

Según datos de catálogo la SB-4 es aún más corta que la KB-3 y HB-2... 1.410 mm. en vez de 1.435 mm., pero todavía un poco más larga que la SB-3 (1.405 mm.).

La altura del sillín es de 740 mm. y el peso en orden de marcha es de 226 kg. (depósito lleno)... una moto baja y, para ser una 1.100 cc., ligera.

No hay caballete central, solo esta pata de cabra con muelle espiral. Está bien diseñado pero sin caballete central da ansiedad dejar la moto algunos momentos en la calle solo por si alguien la toca. De todos modos ¿quién va a dejar 2,5 millones en la calle?

El lanzamiento de horquilla es de 61,5 grados, igual que la SB-3, pero con ruedas de 110 mm. delante el avance es de tan solo 87 MM.

Normalmente, antes, las motos estable en línea recta (Ducati 900 SS) eran cabezonas y torpes en curvas lentas (y viceversa), pero la Bimota es ligera de dirección (en el sentido positivo) a poca velocidad, facilísima de meter en curvas, facilísima la hora de cambiar de dirección, de cambiar trayectoria pero igualmente la moto se comporta noblemente sin problemas de ningún tipo a velocidades más allá de 220 km/h.

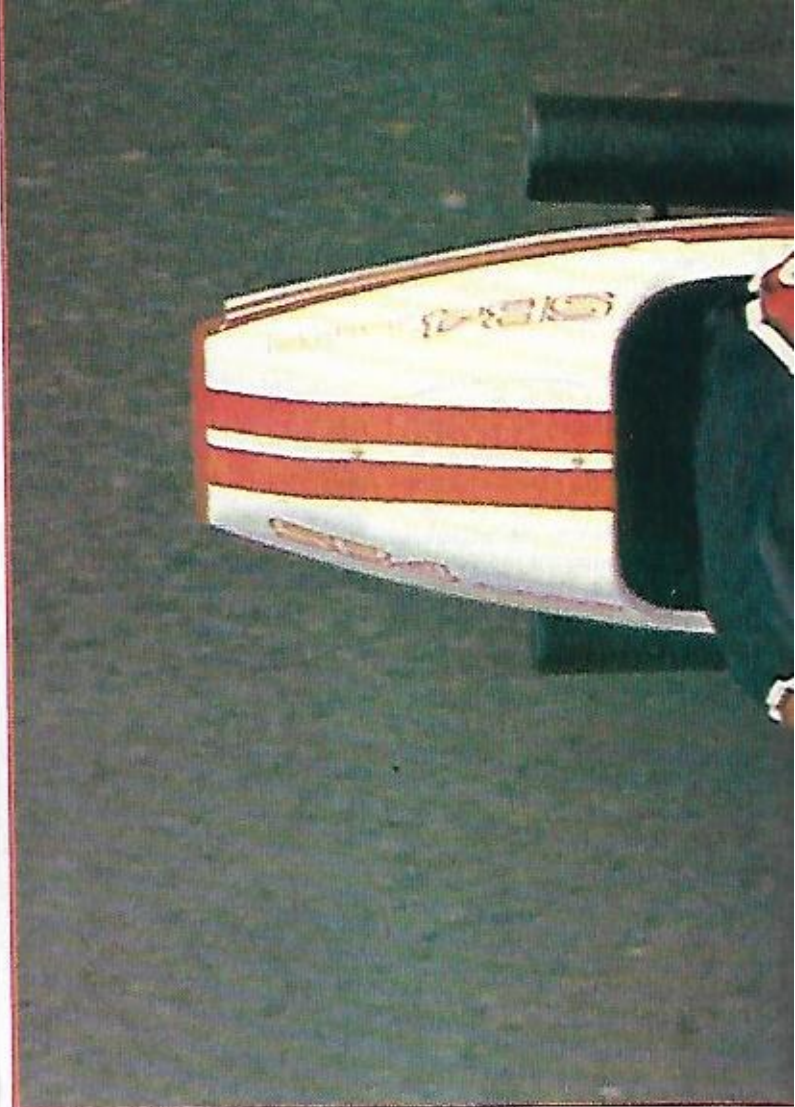
Bimota lleva ya 10 años fiel al concepto Bimota de la moto. La verdad es que es difícil ya en 1984 imaginar un mundo sin Bimota, sin la excelencia de diseño y de acabados que sirve como punto de referencia y de comparación para todas las mejores motos europeas y japonesas.

Ruedas de 16... o el problema fantasma

Antes de entrar de lleno en la prueba de esta moto me gustaría comentar aquí mi discrepancia respecto a unas pruebas traducidas al español del alemán. Yo cogí la SB-4 mentado por las pruebas realizadas por la excelente publicación alemana, *Motorrad*, y pues que dichas pruebas han sido publicadas en España creo que es permisible en esta ocasión expresar mi total desacuerdo.

La revista alemana comentó en una prueba de la SB-4 que a velocidades más allá de 220 km/h. la moto era "peligrosa" y que se movía tanto que "hacia falta dos carriles de autopista" para poder controlarla. Haciendo trabajado en algunas ocasiones con el equipo *Motorrad*, los más profesionales imaginables a la hora de realizar pruebas... aunque un poco bastante fríos e impersonales yo estuve dispuesto a aceptar ciegamente esta opinión. Y, por ser cierto, la SB-4 tendría que ser catalogada como un fantasma, caso, una moto para fardar pero sin más. O sea... un castro.

También leí que la moto e



bastante difícil de controlar en frenadas. Según los alemanes la moto tendía a evitar a seguir línea recta a alta velocidad y, sobre todo, durante frenadas desde alta velocidad.

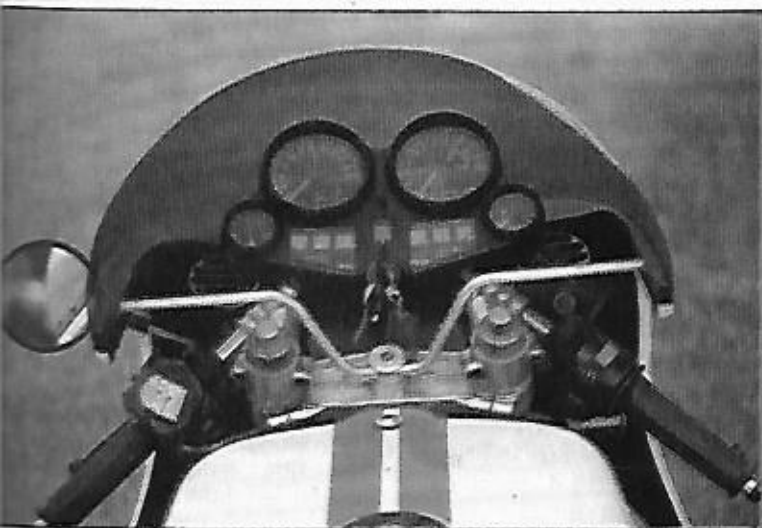
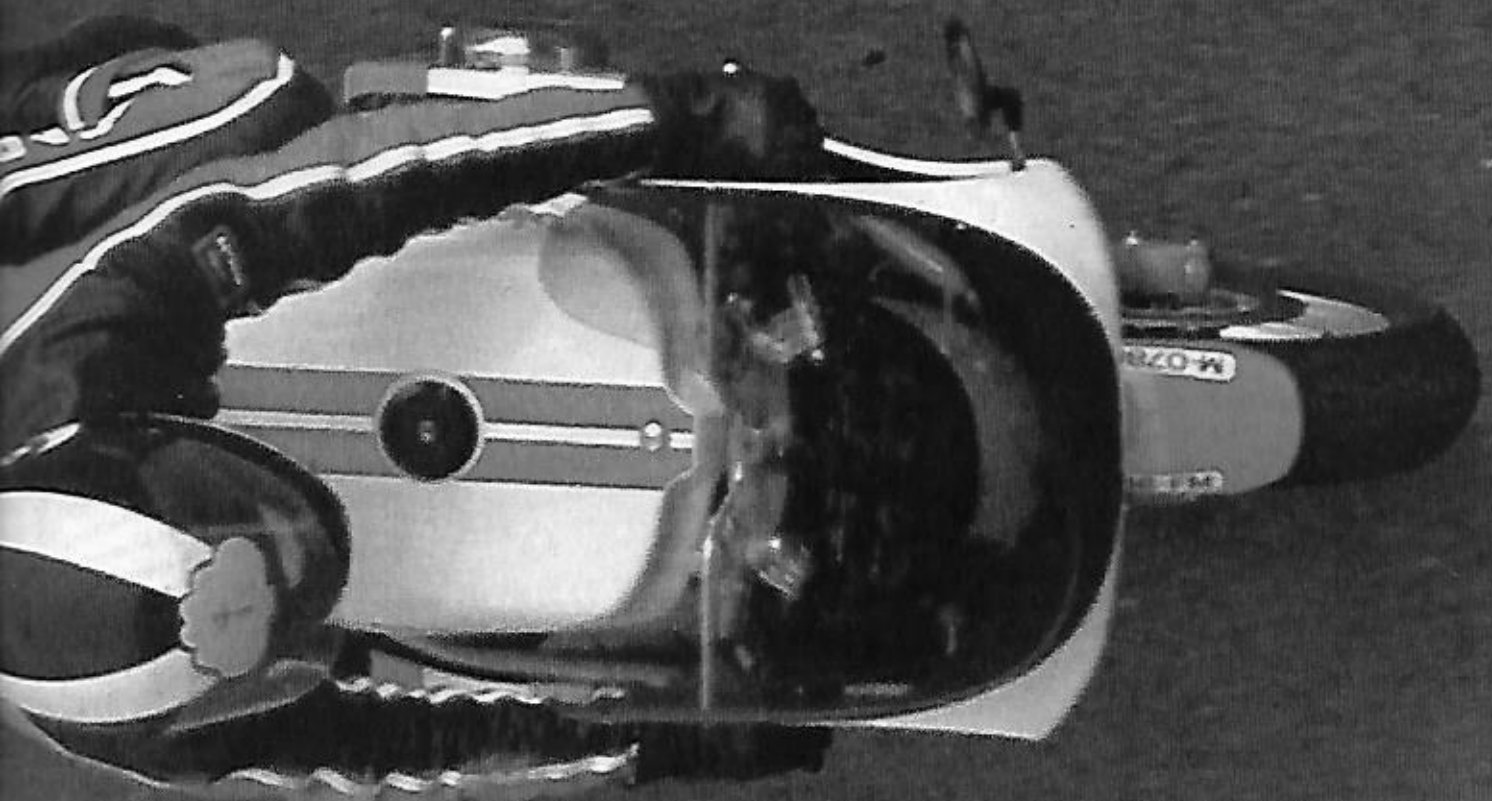
Hace ya casi un año cuando ni había una SB-4 en toda España fui a charlar con Andrés Pérez Rubio que acabó de firmar un contrato con Bimota como nuevo importador, tomándoles el relevo a Corver. Andrés estuvo bastante consternado sobre las conclusiones de aquella prueba y me comentó que uno

El aspecto de la Bimota es realmente impresionante.

de sus primeros proyectos sería probar la SB-4 con slicks rayados a mano para ver si fuera simplemente un problema de los Michelin de serie.

Y después me olvidé del tema, hasta salir de los talleres de Moto Acción acompañado por un usuario de Bimota que llevaba una SB-4 idéntica.

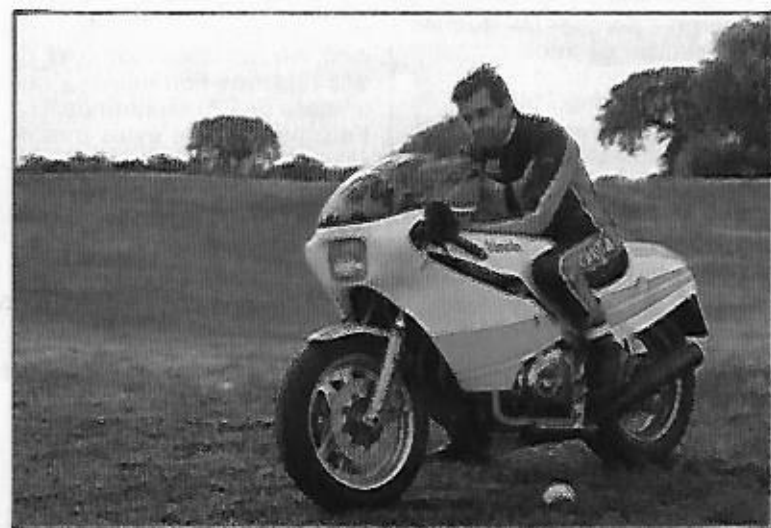
Bueno, pensé, ya veremos en-



El cuadro de relojes es prácticamente idéntico al utilizado en las Suzuki de serie.

seguida. Y una vez en autopista de Colmenar y con un poco de carretera abierta por delante puse la Bimota a máximo de vueltas, llegando a meter quinta... hasta 220 km/h. de reloj sin el más mínimo meneo. Como si fuera sobre railes ¡de verdad! Y frenando... sin problemas, en línea recta con excelente

tacto (Brembo Oro con bombas Suzuki). Estuve perplejo y todavía algo nervioso... pero con cada kilómetro me era más y más difícil creer que a más de 220 km/h. la moto se iba a convertir en "peligrosa". La prueba de velocidad máxima dejó clarísimo que la SB-4 no tiene ningún tipo de problema de estabilidad a alta velocidad... a lo menos hasta los 240 km/h. reales. Hace ya un mes estuve rodando en Daytona con la Cagiva-Tecfar, llegando a alcanzar los 235 km/h.



Uno llega con facilidad al suelo.

en la parte más rápida del circuito y la Tecfar con bastidor diseñado por Antonio Cobas y con un motor estrecho que permite menor área frontal es todo un ejemplo de estabilidad a alta velocidad. Pues la SB-4 es igual de estable y noble en línea recta. Y más rápida aún con un motor de estricta serie y silenciosos legales.

Los probadores raras veces estamos totalmente de acuerdo, pero sobre algunas cosas no hay posibilidad de diferencia de opinión. A 240 km/h. era posible levantar una mano del manillar izquierdo y esto en una moto que no lleva ningún amortiguador de dirección. Y frenado desde 240 km/h. a cero, apretando fuerte, haciendo chillar el neumático delantero, la moto se comportaba siempre tan noblemente como una Fórmula 1 de velocidad. Evidentemente la moto proba-

da en Alemania tenía algún defecto o de chasis, carenado, alineación de ruedas o de neumáticos porque para ir a 240 km/h. con la Bimota no hacen falta dos carriles de autobahn sino una estrecha cinta de asfalto.

El único problema en las frenadas es una tendencia de la moto de variar la trayectoria cuando sigues frenando con la moto ya inclinada en la entrada de una curva. En principio (en circuito y yendo de prisa) parece que la rueda trasera quiere levantarse y pasar por fuera de la delantera... pero en muy pocas vueltas te acostumbras al tacto de la frenada con las ruedas de 16.

Y el problema fantasma de las ruedas 16 es simplemente eso, un problema que no existe.

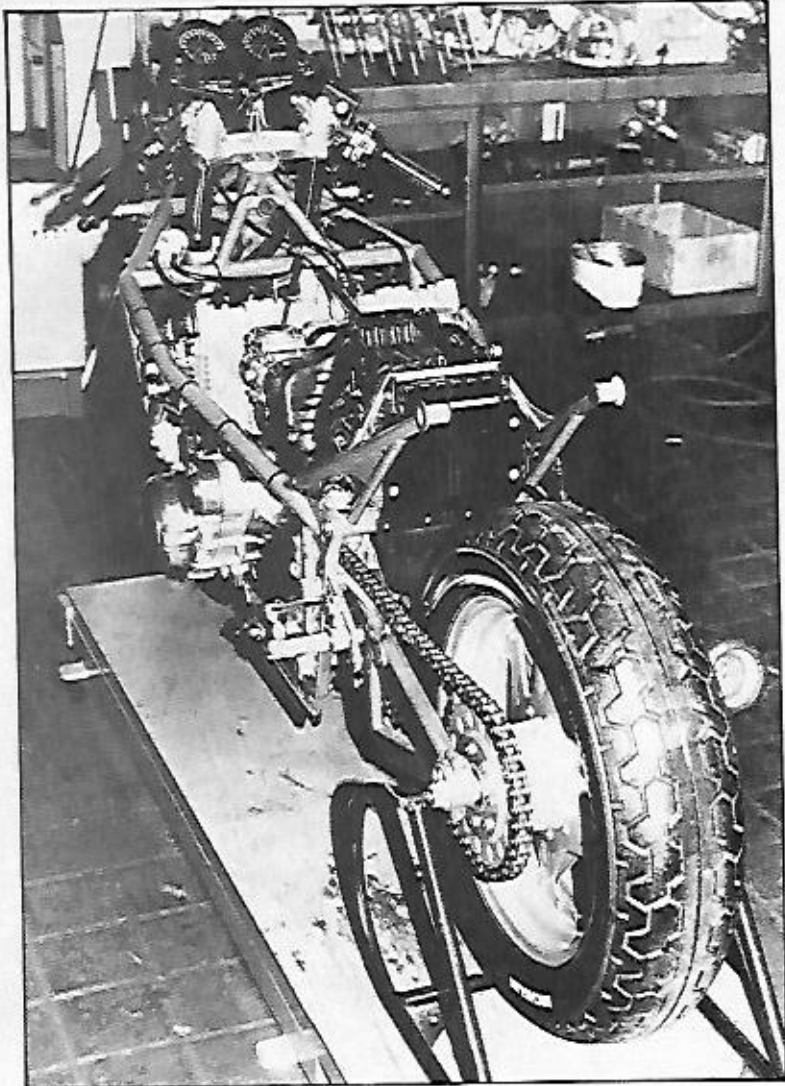
Bimota contra las superbikes

Actualmente las "monstruomotos" de 1,100 cc. están perdiendo popularidad a favor de las nuevas 750 cc. la Honda VF 750 F Suzuki GSX 750 ES y Kawasaki GPZ 750 y esto es porque el peso de las 1,100 junto con algunos problemas de estabilidad han convencido a mucha gente que es mejor tener en el puño 90 CV en un paquete controlable que 120 en un paquete tan difícil de gobernar.

Las 1,100 no han muerto, sin embargo, porque las fuertes sensaciones de motos superpotentes crean hábito y motos tan nobles y deportivas como las Suzuki, Kawasaki y Honda 750 han sido criticadas por su falta de genio, su falta de prestaciones en comparación con las 1,100. Todavía hay un público que exige más que 100 CV.

Yamaha, cuya XS 1,100 S tenía problemas tan graves de estabilidad que hoy en día se refiere a ella como el perfecto ejemplo de la moto con demasiada potencia para su chasis, ha lanzado una nueva XJ 1,100 con un bastidor virtualmente copiado de la Bimota y promete ser una gran moto que puede hacer popular una vez más la cilindrada 1,100 cc. Y Honda, como he comentado antes, ha hecho una versión 1,000 cc. de la VF 750 F junto con una VF 1000 R para sustituir la CB 1,100 R.

No, las motos de gran cilindrada jamás morirán. Es más fácil complacer al cliente "quemado" con una moto de gran cilindrada que con una 750 superapretada. Kawasaki ha escogido un compromiso con la Nija, una 900 cc. de cuatro válvulas por cilindro, pero con un motor



casi tan apretado como el de una moto de Fórmula 1, y con un peso de 220 kilogramos. Pero ninguna de estas motos, salvo (ya veremos) la Honda, ofrece una combinación de ligereza, cubicaje y estabilidad como la SB-4. Bimota ha colocado el probadísimo y potente motor Suzuki GSX 1.100 E de 16 válvulas en su bastidor multitubular diseñado originalmente para el motor Kawasaki 1.000 cc.

El peso en seco de la SB-4 es de unos 208 kilogramos, llegando a los 226 kilogramos con depósito lleno... con un motor de 112 CV equipado con filtros Malossi y escapes Bimota que dan, según fábrica, unos 8 CV de más. Así estamos hablando de una moto de 226 kilogramos y casi 120 CV... una relación peso/potencia de 1,88 kg./CV en comparación con la Suzuki Katana 1.100 (Suzuki GSX 1.100 E) de 255 kilogramos y 112 CV con relación peso/potencia de 2,28 kg./CV. Y si buscamos una moto "de calle" comparable en teoría con la Bimota tenemos que recurrir una vez más a la todavía incógnita Honda VF 100 R de 240 kilogramos con depósito lleno y una

potencia máxima de 126 CV... relación peso potencia de 1,9 kg./CV, virtualmente idéntica a la Bimota.

Tuve ocasión de probar a fondo una Suzuki GSX 1.100 E y aunque su velocidad de 221 km/h. no es moco de pavo, la Bimota está simplemente en otra dimensión, y no solamente por sus prestaciones sino y sobre todo por su excelente carenado, reducida área frontal y su impecable estabilidad en línea recta y en todo tipo de curva.

La Bimota SB-4 combina el mejor de dos mundos, un bastidor Bimota, italiano, virtualmente de Gran Premio junto con uno de los mejores, más potentes y más robustos motores japoneses de gran cilindrada.

Las caídas de SB-4 pueden ser caras

Este motor Suzuki tiene, sin embargo, un defecto importante. Es ancho, sobresalen las tapas laterales de ambos lados, del lado del alternador y del lado del encendido, y la anchura no solamente limite las tumbadas (no mucho ya que el motor está montado muy alto) sino en caso de caída es harto fá-

cil llegar a hacer destrozos importantes. Cualquier caída sobre el lado derecho de la moto significa que el encendido queda aplastado y puede incluso llegar a doblarse el punto del cigüeñal o dañar los mismos cárteres.

Otra moto que tiene el motor excesivamente expuesto en caso de caídas es la nueva BMW K 100. Ya he visto en algunos talleres las consecuencias de caídas con la K... una en que incluso ¡llegó a rozar las mismas bielas al suelo! y destrozarse los cárteres.

Fue precisamente por lo fácil que era quedar con el encendido hecho polvo que dejé de andar en Suzuki GS 1000 y yo creo que más de un dueño de Bimota SB-4 se quedará al borde de la carretera esperando algún amigo con furgon o remolque como consecuencia de una caída de nada.

Y motos deportivas tienen que ir por el suelo de vez en cuando.

En circuito y en carretera

El comportamiento de la Bimota en el Jarama era el de una moto de velocidad, pero con un problema de distancia entre los extremos laterales del motor y el suelo. Es bastante fácil limar los cárteres rodando en el Jarama aún con neumáticos de serie y el piloto de Bimota para evitar estos problemas tiene que procurar que el ecéntrico del eje trasero esté en el punto más alto para levantar la moto. También tiene que colgarse, y poner duras las suspensiones.

Con el desarrollo de calle (equivalente a los 248 km/h. a 9.000 r.p.m.) ni es preciso meter la quinta marcha por la recta, pero los bajos del motor Suzuki permite salir de la curva doble de final de recta cómodamente en tercera marcha y no es preciso engranar la primera en ningún sitio.

La moto es sumamente fácil meter en curvas. Curvas que generalmente infunden respeto, como la bajada hacia Bugatti, se toman gas a fondo y sin preocupaciones y los cambios de dirección en las eses de La Mans son fáciles. Un golpe de cadera y algo de presión sobre los manillares y la moto se tumba a la izquierda, rozando la tapa del alternador y el escape.

La SB-4 es sorprendentemente ligera para una moto de su cilindrada y las frenadas de final de recta son fáciles. No hay ninguna otra moto de calle, ni una CB 1.100 R que sube la Rampa de Pegaso con la seguridad de la Bimota. Tratándose

de una moto tan cara (es imposible olvidarte de que llevas 2,5 millones entre piernas) no busqué ni cronos ni límites, pero los Michelin gordos de 16 M 48 (120/80 V 16 delante y 150/80 V 16 atrás) daban mucha confianza y la nobleza de la Bimota en la Ciega y en la frenada para "la redonda" deja claro que Bimota llegó a la carretera habiendo pasado primero por los circuitos.

Pero la verdad es que para la Bimota el Jarama le es pequeño. Para saborear las delicias de la SB-4 hace falta autopista y curvas de gran radio. Calzando un neumático trasero con casi 9.000 km la SB-4 seguía sin moverse en línea recta, pero ya meneaba violentamente en curvas rápidas. Muy muy pocas motos de su potencia y cilindrada llegan a más de 5.000 kilómetros como máximo con un mismo neumático trasero y la longeridad del Michelin trasero de la SB-4 probablemente se debe no solamente al menor peso de la moto sino a su rigidez. El clásico baile de la superbike produce continuas pérdidas de adhesión, continuas, aunque mínimos derrapes.

Y esta fricción provoca un desgaste rápido.

Pero con un cambio de neumático trasero volví el día siguiente a la carretera de Colmenar Viejo y comprobé que los meneos en curva habían desaparecido del todo. Sin exagerar, la Bimota va sobre railes en curvas de gran radio a más de 200 km/h. Realmente no te das cuenta de la velocidad hasta que te levantas un poco en la entrada de una curva y sientes del todo la fuerza del aire... o hasta que ves delante tuyo... a unos 150 metros... a un coche a punto de invadir tu carril para adelantar. La gran prueba de estabilidad de una moto es su reacción si tienes que cortar y frenar en pleno centro de trayectoria. Intenta esto con una Laverda Jota y sabrás lo que es un meneo violento de ambas ruedas. Pero con la Bimota no pasa apenas nada. La moto va donde tu la dirijas, y la postura es ideal para conducción deportiva rápida. Te quedas casi siempre semi-agachado sobre el depósito. Los reposapiés no son excesivamente altos sino a medio camino entre una moto "deportiva" italiana y una moto de Gran Premio.

La posición es tan cómoda y tan racing que hasta diría que viajes largos con la Bimota serían divertidos, siempre que vayas sin equipaje. España está hecha a una medida perfecta

para una Bimota. En pocas horas estás donde quieres estar, Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Sevilla, Galicia... y debido a su excelente aerodinámica la Bimota gasta menos que una Suzuki 1.100 de serie.

Tal vez para un piloto acostumbrado a motos de manillar alto, postura erguido y ruedas de 18 sería preciso un periodo de aprendizaje para estar del todo cómodo sobre la Bimota pero es fácil acostumbrarse a lo bueno y lo que está seguro es que una vez acostumbrado a una SB-4 jamás volverías a estar contento a los mandos de una moto "convencional".

La SB-4 es tan escandalosamente buena, tan rápida, tan estable que casi te hacen una putada dejándote probarla. Porque después de una Bimota... ¿Qué?

Y sólo hace falta 2,5 millones (y otras 500.000/750.000 ptas. si te vas por el suelo) para unirte al club más exclusivo del mundo de la moto en España, el Club Bimota.

Como dijo el presidente Truman, "Si no aguantas el calor quédate fuera de la cocina", o sea, si no tienes unos 3 kilos para quemar es mejor no subirte nunca en una SB-4 ni en paradero porque la verdad, amigo, es que la maldita raya blanca de Bimota es aún mejor de lo que puedes imaginar.

¿Pueden las japonesas ofrecer calidad y prestaciones Bimota a precios japoneses?

Espero ardentemente que sí porque si no... ¡Hay que morir de envidia!

Y hay que reconocer que Bimota ha llevado la fabricación de motos deportivas a nivel de arte.

Dennis Noyes

Fotos: Diego Muñoz
Jaime Artajo de No

motos clásicas

info@motosclasicas90.com

PRESTACIONES

La más rápida de España... ¡de calle!

Con un kilómetro y medio de lanzamiento y un kilómetro de zona de cronostraje la Bimota SH-4 pulverizó todos los records anteriores de velocidad máxima y aceleración de motos de carretera probadas en *Solo Moto*.

Con un ligero viento favorable la aullante SB-4 llegó a los 240 km/h. reales a 8.700 r.p.m. y a la vuelta sobre el mismo base y contra el mis-

mo viento flojo, la velocidad máxima bajó a 235, a casi 8.500 r.p.m. Hay que destacar que la prueba se hizo sobre asfalto plano sin nada de baja. con la bajada conseguí poner la aguja del cuentavuelvas en 8.900 r.p.m. o una velocidad de 246 km/h. Según el importador nuestra moto de prueba está algo baja de comprensión en un cilindro y que con una Bimota SB-4 en perfecto estado es posible llegar sobre las 9.000 r.p.m. en asfalto plano... o sea una velocidad máxima de 248 km/h. con viento favorable. En aceleración sobre los 1.000 metros la Bimota también batió todos los records... 22,1 de mejor pasada y promedio de 22,2 segundos, nada menos que 1,3 segundos más rápida que una Yamaha XJ 900 o una BMW K 100, hasta ahora las reinas de la aceleración en España.

COMPARACIONES DIRECTAS

Velocidad máxima (promedio ida y vuelta sobre un mismo recorrido base con 1,5 kilómetros de lanzamiento)

- | | |
|----------------|------------|
| 1. Bimota SB-4 | 237,5 km/h |
|----------------|------------|

2. BMW K 100 RS	217	km/h
3. BMW K 100	216	km/h
4. Honda VF 750 F	214	km/h
5. Laverda RGS	213	km/h
6. Yamaha XJ 900	211	km/h
7. Yamaha XS 1100 S	210,5	km/h
8. Guzzi Le Mans	208	km/h
9. Laverda 1200 TS	204	km/h

1000 METROS SALIDA PARADA (promedio ida y vuelta sobre un mismo recorrido base)

1. Bimota SB-4	22,2 segundos
2. BMW K 100	23,5 "
Yamaha XJ 900	23,5 "
4. BMW K 100 RS	23,6 "
5. Yamaha XS 1100 S	23,7 "
6. Honda VF 750 F	23,8 "
Laverda RGS	23,8 "
8. Laverda 1200 TS	25,1 "
9. Guzzi Le Mans	25,4 "

Consumo

Ciudad: 9,5/10 litros/100

140 km/h 7/100

Conducción deportiva 8,5/9 litros/100

200 km/h y más autopista

9,5/10 litros/100

Ficha Técnica

MOTOR

Tipo: Tetracilíndrico transversal, dos árboles de levas en culata, cuatro válvulas por cilindro. Distribución mandado por cadena central:

Diametro x Carrera: 72 x 66

Relación de compresión: 9,5: 1

Potencia Máxima: 112 CV a 8.700 r.p.m.

Par máximo: 8,9 mpk. a 6.500 r.p.m.

Carburadores: Cuatro Mikuni 34 de depresión

Encendido: Electrónico, Hitachi

Embrague: Multidisco en baño de aceite

Cambio: Cinco velocidades

Suspensiones: Delante, Forcella Italia telescópico con diez reglajes del hidráulico. Detrás, monoamortiguador De Carbón de 11 posiciones y reglaje de pregarda de muelle.

Recorridos suspensiones: 130/110

Bastidor: Multitubular doble cuna cerrado.

Dimensiones: Longitud: 2060

Anchura: 680 mm.

Entre ejes: 1410

Peso en vacío: 209 kg.

Capacidad de depósito 22 litros

Precio: 1.520.000 Ptas.

Importador: Moto Acción/Andrés Pérez Rubio - López de Hoyos, 78 - Madrid - 2