

www.motosclasicas80.com



info@motosclasicas80.com



www.motosclasicas80.com



motos clásicas



info@motosclasicas80.com



Bimota, alto standing sobre dos ruedas, un «síndrome» fabricado en Rimini con los mejores metales. El chasis es un multitubular prolongado por delante de la pipa de dirección.

Bimota SB5

Prueba

The best

Sólo dentro de 20 años, más o menos, cuando haya que escribir la historia de la moto de la pasada década, los entonces clásicos aficionados del siglo XXI tendrán una visión desapasionada de lo que nosotros bien podríamos denominar el «síndrome Bimota»...

RECETA: cójase un tetracilíndrico de serie de origen japonés, diseña tu propio sistema de escape y deja el resultado sobre una mesa. Buscar un buen suministro de tubo de alta resistencia Columbus de cromo-molibdeno, un buen trozo de hoja del ultraligero pero

muy resistente Avional y Ergal, taladrar, mecanizar, estampar y soldar todos estos materiales alrededor del motor, luego colgar del conjunto lo mejor que encuentres en el mercado en componentes y accesorios; Horquilla Forcella Italia, pinzas de freno Brembo Serie-Oro, dis-

cos Brembo flotantes, amortiguadores De Carbon, etc.

¿No estás contento con las ruedas que se encuentran en el mercado? Háztelas tú mismo con materiales de aleación de aviación, con cuatro secciones unidas y remachadas, diámetro de 16" delante y detrás, por su-



puesto. Luego hay que vestir el resultado con un conjunto seductivo, una voluptuosa pero esbelta carrocería con bellos anagramas y una pintura impecable, multiplica el precio de tu compra original por dos y siéntate a esperar a recibir a los futuros compradores, gentes que no querrán ser vistos sobre otra cosa que no sea Lo Mejor. Porque, no nos equivoquemos, para la mayoría en la pasada década, cuando se trataba de ir sobre una moto de calle, Lo Mejor fue siempre Bimota.

10 años

Por supuesto, si resulta fácil describir el diseño y la construcción de las bellas motos de la fábrica de Rimini, el explicar el «síndrome Bimota» va algo más allá de decir simplemente que la gente compra estas motos porque son caras y escasas.

Quizá tengamos que esperar al hombre del siglo XXI para tener una perspectiva suficientemente objetiva sobre los «cómo» y «por qué» pero en lo que no hay disputa es en que no sólo los productos Bimota han estado siempre impecablemente realizados, sino que también han establecido, tanto a finales de los '70 como a principios de los '80, una nueva dimensión en cuanto a la estabilidad y manejabilidad de las multicilíndricas orientales.

Y no hay ninguna duda que por cada cliente de Bimota que ha comprado su moto solamente para figurar y lucirse con ella, ha habido otro que ha pilotado la moto lo suficientemente fuerte como para explorar el potencial que ésta ofrece.

Por algo es Alemania con mucha ventaja, el mayor mercado de Bimota, con sus autopistas sin límite de velocidad ni de espacio y sus perfectas carreteras reviradas de montaña. Y por ahora, el segundo mercado en importancia es Japón, con sus mortales límites de velocidad y una población motociclista masificada y unificada.

Todo lo cual hace realmente sorprendente el que hayan he-

Mejor broma imposible para una SB5. Carreteras reviradas a la vista y límite de 50 km/h... Quizá, poniendo un «1» delante, empezarias a tener problemas...

cho falta diez años para que Bimota construya su primer modelo capaz de ser utilizado como mono o biplaza.

No siendo yo de aquellos que utilizan la moto para exhibiciones por las avenidas de una ciudad, me cuesta llegar a entender qué es lo que le produce a ese tipo de gente tanta satisfacción, pero algunas veces he llegado a pensar que sería deseable poder llevar a alguien contigo en caso de que no encuentres audiencia en cualquier otra parte.

Pero al mismo tiempo, y ahora hablando más en serio, no existe ninguna razón por la que pilotar una deportiva tenga que ser una experiencia solitaria, como muchas fábricas parecen pensar, aunque al mismo tiempo, no encuentro muy agradable tener a alguien sentado detrás colgando su vida de un hilo mientras ensayo los 240 km/h. de potencia de un motor de «un litro» o quizá más.

Qué más sensible sin embargo que construir una moto capaz de una rápida conversación de una a otra sin afectar negativamente tanto las prestaciones como la estabilidad o incluso, su aspecto.

La Bimota SB5 es ni más ni menos, esa moto.

Pequeños cambios

Al igual que la SB4 monopla-za de la que deriva (un ligero aumento de la distancia entre ejes, una curva de comportamiento de la suspensión posterior diferente, una distinta distribución de los pesos junto con el colín posterior «descaptable» son las diferencias reales entre ambas motos), la SB5 lleva una planta motriz standard Suzuki GSX de 1.135 c.c., motores que se suministran directamente a Bimota (junto con el cuadro de instrumentos y mandos) por la fábrica japonesa gracias a un acuerdo mutuo que significa que Bimota no tiene ya que comprar las motos completas y confiando que la gente trate lo suficientemente mal sus GSX 1100 ES como para permitirles vender como recambio los stocks de chasis que nadie desea.

Algunos importadores de Europa, para rebajar dentro de

lo posible el precio de la moto, compran a Bimota los kits de chasis montando motores de más o menos fácil compra en el país. Porque lo que se ha dado en llamar el «Ferrari de las motos», no es precisamente una moto barata. 1.700.000 ptas en Inglaterra, 3.329.659 pts. en España... Obviamente en este caso, lo mejor no es precisamente barato.

He pilotado algo más de media docena de Bimotas en el transcurso de los años, pero mientras siempre he admirado su ejecución, tengo que admitir honestamente que incluso si costaran la mitad, nunca me han atraído en exceso, a pesar de que siempre me han gustado las motos gordas y con mi largo esqueleto siempre he encontrado dificultades por encontrarme a gusto durante largos trayectos sobre algo similar a una Ducati 600 TT2. En realidad, este es el mismo problema que encuentro en general en las Bimotas: son muy bajas y las ruedas de 16" delante y detrás significan un asiento muy bajo, lo que se compensa subiendo los estribos más arriba de lo que a mí me gusta para conseguir suficiente altura libre.

La rueda de 16" de nuevo...

No soy un gran amigo de las ruedas de 16", aun si la Bimota no ha sufrido ninguno de los problemas de estabilidad a alta velocidad que últimamente experimentaron los probadores de «MOTORRAD» con otras motos equipadas con ambas ruedas de 16".

No me gusta la forma en cómo esos motores se comportan cuando frenas y cómo tratan de salirse de la trayectoria, especialmente si está actuando el sistema anti-dive, porque el grado de esfuerzo que hay que aplicar al manillar para que la moto vaya por donde tú quieres que vaya, anula por completo la mayor rapidez y el control de dirección que proporcionan las ruedas pequeñas.

Y antes de que nadie me recuerde una vez más que muchas (aunque no TODAS) de las actuales motos de G.P. tienen ruedas de 16", dejadme señalar

que se necesita muchísimo menos esfuerzo para decirle a una moto de carreras de 90-120 kg. por dónde tiene que ir que a una moto de carretera completamente equipada pesando el doble o más.

Volviendo a las Bimota, pienso que la auténtica razón por la que nunca me he sentido atraído hacia ellas es por algo totalmente paradójico: están demasiado bien hechas. Siento cómo el subconsciente me empuja a mirarlas en lugar de probarlas, admirando todos esos detalles, grandes y minúsculos, que su diseñador original, Massimo Tamburini y su sucesor desde hace un año, Federico Martini, han desarrollado para que la moto funcione.

Obra de arte, pizza y cerveza

El chasis en sí mismo es una obra de arte. En la SB5 encontramos el diseño de Tamburini para la HB3 con motor Honda de hace cinco años, ahora copiado (pero no imitado) por Yamaha en su FJ 1100, con los tubos triangulados alrededor y delante de la pipa de dirección para formar una estructura inmensamente rígida, y la parte posterior anclada al motor formada por dos placas de Avional enlazadas y atornilladas a los extremos superior e inferior de los tubos.

El grueso y robusto basculante opera una suspensión posterior de flexibilidad variable con amortiguador De Carbon vía una serie de bellas bieletas y balancines. Añadamos fundas y cojinetes esféricos por todos lados, y admiremos esos pequeños «toques» como el tope excéntrico del pedal del freno, una pieza maestra del trabajo con materiales de aleación.

Pilotar semejante creación de la exquisitez ha sido siempre para mí como el equivalente a sentarme en un carísimo restaurante y estar pensando lo a gusto que me encontraría ante un pedazo de pizza y una jarra de cerveza, simplemente porque me sentiría más cómodo.

Quizá, si pudiera comprarme una Bimota no me sentiría así, y sospecho que mucha gente que puede y lo hace probablemente piensa que no pasa na-

EXCLUSIVA

Las nuevas Bimota

DB-1 con motor Ducati en septiembre

Los amantes de lo exótico y vanguardista en cuanto a motos se alegrarán de saber que el periodo de «control de la administración» dictado por la justicia italiana, está empezando a producir sus frutos en la fábrica de Rimini.

A punto de cumplirse los primeros doce meses de un total de dos años «de respiro» en los que se han suspendido los pagos de las deudas de la compañía, la situación de Bimota parece que está recorriendo la normalidad.

En mi reciente visita a la pequeña pero ultramoderna fábrica, pude ver cómo la actividad es total e incluso se ha aumentado el personal para dar salida a todo lo que allí se está produciendo y planeando. Giuseppe Morri se halla solo al frente de la fábrica, habiendo comprado la parte que le correspondía a su antiguo socio Massimo Tamburri. Este se halla ahora trabajando solo a medio kilómetro de distancia, en el departamento de diseño de Cagiva, y mantiene una tenue relación con la marca que él fundó, especialmente teniendo en cuenta que entre los proyectos en los que se halla trabajando en la actualidad se halla un prototipo construido alrededor de un motor Ducati Pantah 750 que Tamburri está preparando para presentarlo en el Salón de Milán en noviembre.

El trabajo en Bimota se halla centrado en estos momentos en mejorar la gama de motos de carretera, dejando en un segundo plano el proyecto *Tesi* de resistencia, que sirve también como banco de pruebas para otros proyectos de la marca a largo plazo.

«Este año, la *Tesi* sólo será exhibida como un vehículo publicitario», me comentó el creador de la moto, Federico Martini, sucesor de Tamburri como jefe de diseño. «Estoy trabajando en dos importantes nuevas motos de carretera y de las que dependen el inmediato futuro de la marca, pero cuando éstas de hallen en producción, volveré a la *Tesi*. Ya tengo un chasis multitubular diseñado para ello que será más

económico y ligero que el de fibra de carbono, y más sensible en términos de producción. Definitivamente trataremos de resumir el desarrollo del prototipo, conservando la dirección de accionamiento hidráulico y los otros aspectos experimentales para 1986.»

Bimota reconoce que ha pasado el momento de las megabikes de un litro o más a pesar de que la SB5 con motor de 1.135 c.c. se va a construir en una cantidad de 300 unidades para sus principales mercados que son Alemania y Japón. Pero los nuevos diseños están basados en motores de 750 c.c.

El primer modelo en aparecer será la DB-1, una Bimota deportiva monoplaza con motor Ducati, siendo desarrollada a mitades de junio en los circuitos italianos y estando prevista la producción de las versiones de calle hacia el mes de septiembre. Morri y Martini ven en una moto así la apertura para Bimota de inmediatos nuevos mercados en Europa y América del Norte, lo que les permitirá una inmediata recuperación económica con lo que saldar sus deudas en junio del '86 y recobrar así la total normalidad.

Estos son los planes; de todos modos el éxito depende no sólo de la rápida disponibilidad de los necesarios motores Ducati sino también de encontrar suficientes compradores (200 en la primera fase del proyecto, este año) preparados para pagar el alto precio de la V-Desmo fabricada por Bimota frente a otra diseñada por Bimota pero fabricada por Cagiva y más económica.

Es desde luego un enredo, especialmente si tenemos en cuenta que el prototipo de la DB-1 tiene algo más que una ligera semejanza con la versión de Cagiva, que también he podido ver. Morri dice haber perdido una buena alternativa de suministro de motores para la moto después de sus conversaciones con Cagiva —que ahora es dueña de Ducati, recordémoslo— por la cuestión de qué nombre es el que deberá figurar en el depósito. Veremos.

Mientras tanto, Martini ha construido un chasis multitubular de cromo-molibdeno para el motor Pantah, con un subchasis en aleación para el asiento y una línea que recuerda la *Tesi* 400. Lleva rueda de 16" tanto delante como detrás, mientras que para ahorrar longitud, el anclaje inferior del monoamortiguador ha sido situado por encima del basculante. La distancia entre ejes es de 1.380 mm.

La DB-1 llevará la nueva horquilla Marzocchi con anti-dive interior y monoamortiguador De Carbon o Marzocchi. El peso de la moto en su versión de carretera, totalmente equipada, será de 160 kg. (en vacío). Martini se halla también desarrollando una nueva gama de kits de potenciación Ducati, algunos de los cuales serán ofrecidos en la SB-1 en origen, mientras otros lo serán en opción.

Estas preparaciones incluyen embrague en seco, cambio de relación cerrada, árboles de levas y pistones distintos y en el futuro, culatas de cuatro válvulas. Mientras tanto, el trabajo en el banco con los nuevos escapes ha dado ya 73 CV. a 8.500 r.p.m. a la salida del cambio, con un par máximo de 72 Nm. a 6.500 r.p.m., una notable mejora con respecto a la reciente Ducati 750 F-1 de calle.

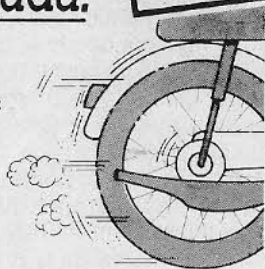
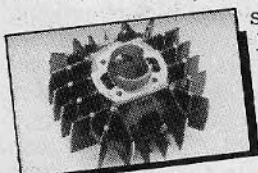
El otro proyecto Bimota es todavía más excitante, y probablemente más en la línea de la clientela de Bimota: la YB4. Se tratará de la versión Bimota de la Yamaha FZ 750, uno de cuyos motores se hallaba en un potro durante mi visita a la fábrica. Lo extraño del caso es que no llevaba ningún número de identificación. ¿Acaso Yamaha se halla apoyando solapadamente este proyecto, especialmente tras el éxito de la YB3 que llevó a Jon Ekerold a ganar el título mundial en 1980?

Bimota nunca ha fabricado una moto de calle con motor Yamaha. ¿Aparecerá la primera en el próximo Salón de Milán?

Alan CATHCART

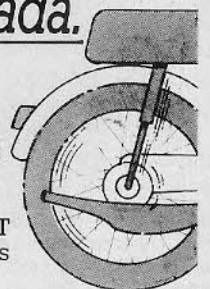
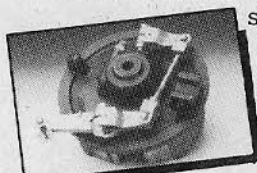
Desde siempre
primeros en arrancada.

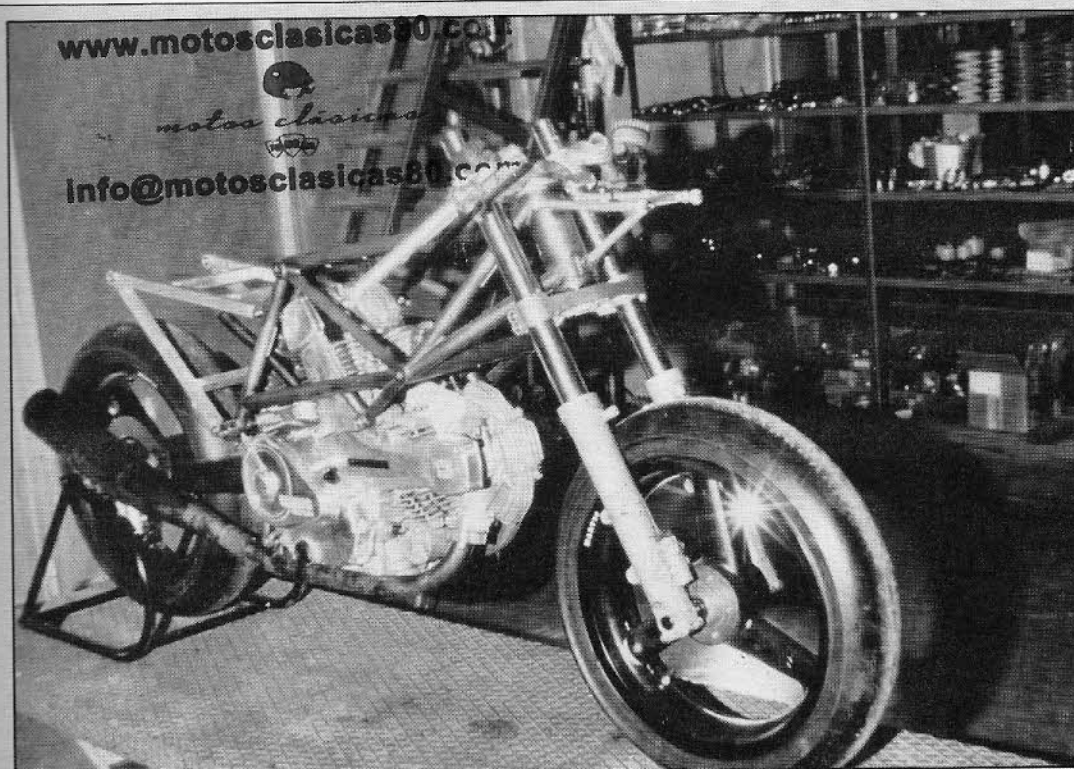
Gracias a la fuerza, duración y resistencia de nuestros equipos motor, cilindros, tubarros y bielas siempre has sido el primero en arrancar.



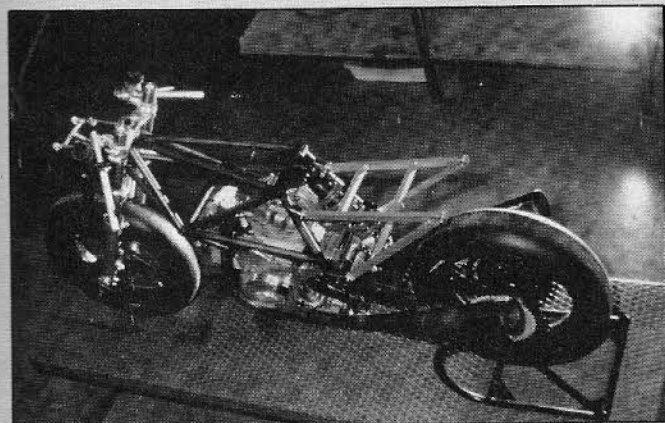
Y desde ahora
primeros en frenada.

Y ahora también podrás ser el primero en frenar. Ya que los equipos de freno METRA-KIT dotados de un sistema de doble leva te aseguran un 70% más de frenado. (METRA-KIT tiene garra y además se agarra)





Este es el chasis de la próxima DB-1, un multitubular al estilo Bimota construido por Martini y Morri (en la foto junto con Alan Cathcart) para lo que será la gran esperanza (cara esperanza, por supuesto) de la fábrica de Rimini. El motor es un Ducati-Cagiva Panthah 750 y la horquilla la nueva Marzocchi M-1 probada en la SB5 con anti-dive interno.



da por detenerse ante un «tres estrellas» de la guía Michelin con el equipo de cuero (Bimota, por supuesto) y pedir la carta. Bueno, así es como vive la otra mitad.

Así que, por fin, durante mi última visita a la fábrica (ver recuadro) pude disponer de una SB5 de pruebas y soñar sobre ella. Era la segunda vez que montaba en ella, porque había tenido ya la oportunidad de rodar brevemente con la SB5 durante las pruebas de la Tesi el pasado mes de noviembre y que ya publicó MOTOCICLISMO (N.º 881). Bimota tuvo que «tragar» bastante de Pirelli después de aquello debido a mis comentarios acerca de los neumáticos radiales montados en la moto y ahora estaban encantados de que pudiera disponer por más tiempo de la moto y probar más a fondo. Bueno, si insistían...

Nuevas impresiones

Si tengo que ser sincero diré que me encontré mucho más a gusto que sobre cualquiera de las anteriores Bimota, y mirando hacia otras, creo que hay un buen número de razones. Ante todo (señores de Pirelli), creo que sus neumáticos van bien en un día caldeado de primavera sobre carretera seca, pero sigo todavía por convencer de cómo: a) van en mojado; b) en tiempo frío, y c) su grado de desgaste (he visto a una Bimota «comerse» el neumático trasero en un tiempo escalofriantemente corto). Y además parece que serpentean ligeramente en línea recta.

Todavía deseo saber qué ven-

GENIO Y FIGURA

Nueva Guzzi V-65 Lario



Financiación CREDIGUZZI

MOTO GUZZI

CON NEUMATICOS
PIRELLI

IMPORTADOR EXCLUSIVO
LEZAUTO
Julián Camarillo, 7. Tel.: 204 47 40. Madrid.
Red de concesionarios en provincias

tajas tienen estos neumáticos con respecto a los Michelin que Bimota utilizaba antes, o los propios y excelentes Phantom de Pirelli. Creía que eran únicamente los japoneses los que insistían en aquello de que, *si es nuevo, es mejor...*

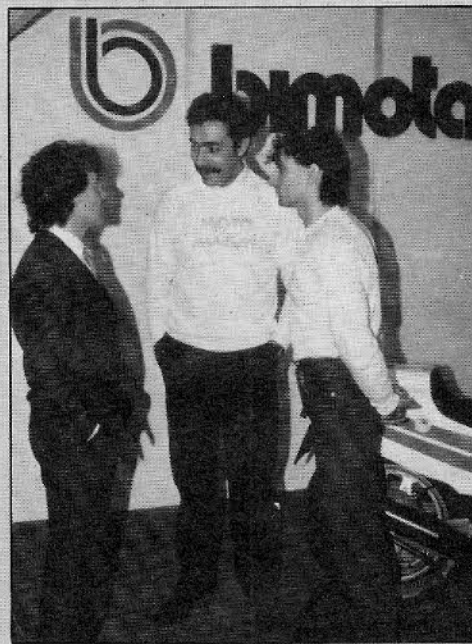
Sea como fuere, volvamos con la moto. Quizá fue porque la moto estaba ya bastante usada —y ciertamente tenía un motor algo cansado y necesitado de un poco de atención— pero durante el tiempo que tuve la SB5 me encontré realmente cómodo con ella, como esas viejas y confortables botas en las que tus pies se deslizan con toda facilidad.

Decidí saltarme mi habitual recorrido por la autostrada hacia Pesaro y alrededores en favor de un recorrido más lento a través de las montañas y valles de San Marino (en cuyo país de «bolsillo» residen las mujeres-policia más bellas del mundo y ante las que me detuve más de una vez, aunque esa es otra historia). Era un día espléndido, la primavera estaba en el aire, apenas había tráfico y aunque sabía que la multa por pisar la línea continua era de 10.000 liras, estaba seguro que no tienen «polis» de carretera y con toda seguridad no los que se apostan en carreteras secundarias.

Llevar de un lado a otro con toda facilidad la moto, arriba y abajo por las retorcidas carreteras, haciendo chillar en tercera aquel gran «Diesel» de Suzuki entre virajes. Ofreciéndome el maltratado motor todavía montones de par y convirtiendo la operación de cambiar poco menos que innecesaria, apurando los soberbios Brembo con dureza aunque sin el menor esfuerzo para una frenada instantánea cuando un carro de heno se me cruzó delante, o una curva ciega me reveló un tractor como una serpiente apareciendo por el medio de la carretera en dirección contraria, parecía una locura con todas aquellas señales de tráfico. ¿«50 km/h.» por una carretera sinuosa con una Bimota? Tiene que ser una broma. Añádele un «uno» delante y todavía no tendrás problemas. Bueno, puede que quizá sí, de todos modos...

Parte del buen comportamiento de la moto sobre carre-

Bimota en España



La importación, comercialización y asistencia técnica de Bimota en España se halla desde hace algo más de dos años en manos de un auténtico incondicional y profesional de la moto, Andrés Pérez Rubio. Durante este período de tiempo, su taller y servicio técnico MOTO ACCION ha sido la base de la promoción de este carísimo y exclusivo producto, que sin embargo, al igual que en el resto del mundo goza de unos fieles incondicionales que irán con Bimota al fin del mundo. El secreto de Andrés, es según sus propias palabras cuidar al mínimo detalle cada una de las motos que se comercializan, «trato directo» y sin intermediarios para este «Ferrari de dos ruedas», política que hasta el momento parece que ha dado sus buenos frutos. Paralelamente, Bimota ha entrado también en las carreras en nuestro país. Mariano Urdin en las Series fue y es un claro exponente de la marca en estas carreras y la bella estampa de la artesana y «demasiado perfecta» deportiva de Rimini está defendiendo a capa y espada su carácter en las pistas españolas. MOTO ACCION se halla en la calle López de Hoyos, 78, en Madrid. Tfno: 262 98 13.

teras algo alejadas del ideal en cuanto a superficie, con frecuentes virajes, puede ser atribuido a la horquilla experimental Marzocchi M1 con que había sido equipada para su evaluación, con anti-dive hidráulico diseñado en su interior (ajustable a través de un botón en la parte delantera de la botella) además

del aire. Esta horquilla parece que tiene una buena respuesta, no rebota en las frenadas fuertes y tampoco hace que la moto tienda a ponerse derecha como recuerdo sucedía con las Forcella, incluso aquella sin anti-dive. Extraño.

De cualquier forma, Bimota piensa equipar con esta nueva

generación de Marzocchi al modelo DB1 con motor Ducati, y posiblemente lo presente en la SB5 cuando esté totalmente puesta a punto.

Sin embargo, ello presupone una larga vida para la SB5, aunque no pude dejar de preguntarme si la «mareja» no ha hecho peligrar este tipo de moto. Porque Giuseppe Morri, el «bass» de Bimota piensa construir 300 de estas motos este año, con una demanda tal de la SB5 que la SB4 dejará de fabricarse. Pero ahora que los japoneses han empezado a producir montañas de versiones en grandes series de las Bimota a la mitad de precio, el mercado tradicional de la marca italiana creo que ha recibido un serio golpe.

Añadamos a ello el reciente énfasis en las deportivas de 750 c.c. y de pronto el hecho de que Bimota únicamente haya producido en su historia sólo una serie con menos de 900 c.c. (la KB2 con motor GPZ 550), empieza a parecer un poco comprometido.

El futuro

No es de extrañar pues, que Marri y Martini estén trabajando no sólo en la DB1, sino más importante todavía, en una Yamaha FZ 750 (¿la YB4?). De alguna forma creo que ésta sería mi tipo de Bimota. Soñar se puede siempre, ¿no? Además creo que esta prueba con la SB5 me ha curado el miedo a caer en los seductivos encantos de esta italiana.

Será interesante ver cómo Martini sortea el desafío de los carburadores verticales de la FZ, dado que especialmente las Bimota SB5 montan ese depósito de acero recubierto por la fibra de la carrocería. Pero estoy seguro que será una moto sensacional.

Sin embargo, si quieres compartir el pilotaje de una Bimota, tendrás de momento que acudir a la SB5, que durante un tiempo, todavía continuará siendo la única opción de la fábrica de Rimini. Únicamente ten la precaución de que «ella» esté bien sujeta cuando aceleres frente aquel rápido viraje a más de 200 km/h. □

Alan CATHCART
Fotos: Phil MASTERS

Ficha técnica

Motor: Tetracilíndrico Suzuki de cuatro tiempos de doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro.

Diámetro x carrera: 74 x 66 mm.

Cilindrada total: 1.135 c.c.

Potencia máxima: 115 CV. a 8.500 r.p.m.

Par máximo: 10,6 Kgm. a 7.500 r.p.m.

Chasis: De acero al cromo-molibdeno.

Suspensiones: Del: Horquilla telescópica hidráulica de 40 mm. Ø regulable. Tras: de progresividad variable con amortiguador regulable.

Ruedas: Llantas Bimota con neumáticos Pirelli radiales de 16" (120/80 del. y 150/80 tras.).

Frenos: Tres discos Brembo de 280 mm. perforados.

Capacidad del depósito: 22 litros.

Peso: 215 Kg. en seco.

Velocidad máxima: 260 Km/h.