

# Bimota YB11



Velocidad  
máxima  
274 km/h



La reputación de Bimota se había cimentado en su avanzado y ligero chasis. Eso dejó a la pequeña empresa italiana en una posición vulnerable a mediados de los noventa, cuando los chasis de las *superbikes* japonesas producidas en serie se volvieron tan buenos que muchos eran

difíciles de mejorar. Sin embargo, Bimota continuó produciendo motos *supersport* que ofrecían un rendimiento excepcional, especialmente la YB11 Superleggera de 1996.

Su bastidor de doble mástil de aluminio era muy parecido al de la YB6, pero eso no restaba méritos a la YB11, pues tenía un hermoso diseño, estaba equipada con componentes de alta calidad y poseía una personalidad rotunda y dinámica.

La YB11 hacía justicia a su nombre de Superleggera («superligera») ya que pesaba 183 kg, quince menos que la YZF1000R Thunderace de Yamaha. Aunque los mástiles principales del bastidor seguían siendo los mismos que los de la YB6, el travesaño superior estaba situado cerca del cabezal de dirección, lo que proporcionaba una mayor rigidez. Un sofisticado amortiguador posterior Paioli accionaba un nuevo basculante de aluminio; y Paioli también suministraba la horquilla delantera, de gran diámetro.

Bimota no realizó cambios internos en el motor Thunderace de veinte válvulas y refrigerado por agua, que en su forma estándar producía 145 CV. Sin embargo, dotó a la moto de una cámara de aire más grande que se alimentaba mediante conductos en el morro del carenado. Según Bimota, este añadido,

*Arriba:* Bimota afirmaba que la YB11 era un poco más potente que la Yamaha Thunderace estándar, cuyo motor utilizaba. Unido al poco peso de la moto italiana, daba como resultado un rendimiento en línea recta devastador.

*Derecha:* Aunque la YB11 alojaba su motor Yamaha en un chasis cuyo diseño era similar al de la YZR1000 Thunderace estándar, tenía una personalidad más deportiva. Su carenado poco grueso, su firme suspensión, y su geometría propia de una moto de carreras daban una sensación de dinamismo típica de las motos Bimota.



unido a un nuevo tubo cuatro en uno y unos carburadores remodelados, proporcionaba algunos caballos de potencia adicionales.

Aunque la YB11 compartía el motor y el tipo de chasis con la YZF1000R, las dos motos eran claramente diferentes: la Bimota era más bien una moto de carreras debido a su suspensión más firme, a su sillín más delgado y a que su postura de conducción era más estirada. El peso reducido de la moto italiana proporcionaba una ligera ventaja en el rendimiento en línea recta, ya que la Superleggera tenía una relación de potencia con respecto al peso que ninguna moto fabricada en serie de la competencia podía igualar.

### Una aceleración maliciosa

Un chasquido de la válvula de aceleración lanzaba como una bala a la Bimota hasta alcanzar una velocidad máxima de 274 km/h. Su potencia máxima se generaba a 10.000 r.p.m. y la aceleración a altas revoluciones era maliciosa. Sin embargo, la mejor virtud del motor Yamaha era su respuesta a medio régimen: en directa, proporcionaba un empuje contundente incluso por debajo de las 4.000 r.p.m.

La suspensión era demasiado firme para que funcionara adecuadamente a baja velocidad en carreteras llenas de baches; pero en superficies uniformes la moto se manejaba estupendamente. Sus frenos Brembo dejaban al conductor las muñecas doloridas de potentes que eran; y la moto disponía de una gran agilidad en la dirección, estabilidad durante la marcha y una considerable distancia con respecto al suelo.

Inevitablemente, esta moto fabricada a mano era tan carísima como poco práctica. Sin embargo, era hermosa, rara y verdaderamente rápida; y había suficiente gente dispuesta a pagar un coste adicional como para que se convirtiera en todo un éxito.

### Tesi: la moto sin horquilla que fracasó

La Tesi de Bimota, que utilizaba un futurista sistema de suspensión delantero centrado en el cubo de la rueda en lugar de una horquilla multirregulable, fue creada por el ingeniero jefe Pierluigi Marconi cuando era estudiante (Tesi significa «tesis» en italiano) y presentaba un basculante de dos lados que daba soporte a la rueda delantera, que se dirigía haciendo pivotar un cojinete dentro del cubo. Una serie de varillas conectaban el manillar a la rueda delantera.

La Tesi 1D era rápida y seductora cuando se presentó en 1991. Sin embargo, aunque su exclusivo chasis le daba ventaja al frenar en mitad de una curva, el manejo de la Tesi era incongruente; lo que en parte se debía a su complejo sistema de dirección, que se desgastaba fácilmente. Estos problemas, junto con el elevado precio de la moto, hicieron de la Tesi un fracaso que la reputación y las finanzas de Bimota a duras penas se pudieron permitir.



*Izquierda: Diseño estilizado, un bastidor con mástiles amplios y un silenciador cuatro en uno.*

*Abajo, izquierda: El bastidor de la YB11 era un desarrollo del doble mástil de aluminio de la moto de carreras YB4ie de 1987.*



<b>Modelo</b>	<b>Bimota YB11 (1996)</b>
<b>Motor</b>	4 cil., DOHC con 20 v. y refrigerado por agua
<b>Cilindrada</b>	1.002 cm <sup>3</sup> (75,5 x 56 mm)
<b>Potencia máxima</b>	148 CV a 10.000 r.p.m.
<b>Transmisión</b>	5 velocidades, transmisión secundaria por cadena
<b>Chasis</b>	Doble viga de aluminio
<b>Suspensión</b>	Delantera: multirregulable; trasera: monoamortiguador
<b>Frenos</b>	Delantera: doble disco; trasero: disco
<b>Peso</b>	183 kg
<b>Velocidad máxima</b>	274 km/h



*Un recorrido por la historia de las*

# MOTOS



*Las más rápidas de su tiempo*