

M

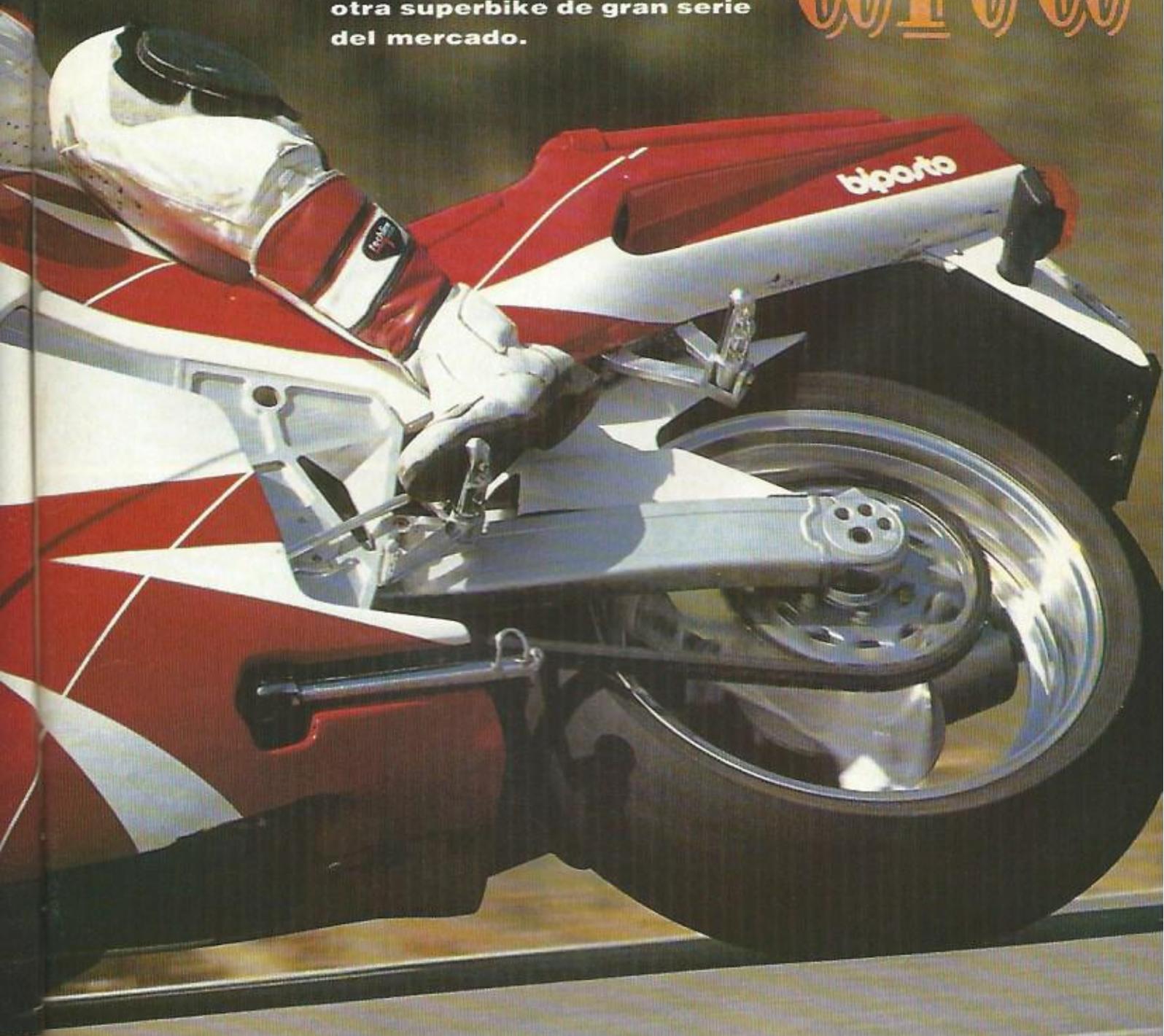
PRUEBA

BIMOTA DIECI BIPOSTO



Su precio, 3,6 millones, la distingue; su excepcional chasis y alta calidad artesanal de fabricación también, pero la posibilidad de llevar pasajero iguala a la Bimota Dieci Biposto, de motor Yamaha FZR 1000 EXUP, con cualquier otra superbike de gran serie del mercado.

Clase alta



CON la única excepción de la Bimota Bellaria de motor FZR 600, hasta ahora las Bimota eran tan sumamente egoístas y exclusivas que sólo podían ser disfrutadas, dado su asiento monoplaza, por su propietario. De esta forma se podían crear en ocasiones graves conflictos familiares. Por ejemplo, gastar más de tres millones de pesetas en una moto ya es algo muy difícil de explicar a tu mujer, pero invertir además esta importante cantidad en una moto «para usar rigurosamente solo» podría ser considerado por cualquier juez como tortura mental y justificada causa de divorcio. Estoy seguro de que por esto se perdían muchos clientes de Bimota. En Rimini también lo han debido entender así y con gran habilidad han preparado con esta Dieci Biposto la «coartada perfecta». Veamos.

La Biposto es tan cara como cualquier otra Bimota pero, como su nombre indica, es una dos plazas, luego el capricho puede ser compartido. Sólo con esto, las cosas, lógicamente, cambian mucho y habrá menos tirantes..., pero la diabólica jugada viene después. Una Bimota, sea o no sea «biposto», es una superdeportiva por definición y por tanto las mayores satisfacciones nos las dará siempre en un uso... solo. Por este motivo y pensando minuciosamente en ello, el asiento del pasajero es lo suficientemente duro y molesto como para que una vez probado ya nadie quiera acompañarnos nunca más. Si a pesar de ello el maquiavélico truco de la Biposto falla, y tu mujer insiste en viajar contigo a todas partes... es que te quiere mucho más de lo que te mereces. Así que sé generoso también con ella. Si te puedes permitir un lujo de moto de casi cuatro millones (con seguro incluido) también podrás soportar sin enfadarte demasiado cuando te enseñe ese reluciente Cartier de oro o ese inevitable abrigo de visón que se acaba de comprar.

REFERENCIAS

A pesar de su elevado precio, la Biposto es la menos cara de la familia Bimota para esta temporada y pretende ser el modelo más comercial (siempre dentro de una gran exclusividad) de la pequeña fábrica de Rimini. En lugar de unas decenas se confía con ella en vender unos centenares. Las razones están en su ya comentado cambio de filosofía, de una a dos plazas, y en su precio, ajustado a 3,6 millones en nuestro mercado, casi 800.000 ptas. menos que una Furano, gracias a rebajarse, aunque de forma no preocupante, pasando podríamos decir que de óptimo a excelente, su nivel de preparación y equipamiento.

La lista de diferencias entre Furano, actual tope de gama y obligada referencia Bimota, y Dieci Biposto, no es muy larga pero sí muy sustanciosa. El motor de la Biposto es un Yamaha FZR 1000 EXUP más moderno, versión 91/92, que el de la Furano (versión 90/91) y se mantiene en su más estricto estado de serie. En la Furano se opta por el motor 90/91, con radiador de aceite en lugar de intercambiador de calor aceite agua en la base del

filtro, por su mayor capacidad de refrigeración ante el gran incremento de potencia, sube hasta 164 CV. declarados, que reporta la inyección electrónica utilizada. El rendimiento del motor EXUP de la Biposto se mejora en cualquier caso y de acuerdo con lo declarado por Bimota, en 4 CV. gracias a los colectores de escape (de fabricación propia) y silenciador (obra de Termignoni según diseño Bimota) utilizados.

Los chasis de Furano y Biposto son idénticos, igual también al de la anterior YB8, pero hay diferencias en suspensión. La muy costosa horquilla invertida Öhlins de la Furano, totalmente regulable y con barras de 42 mm., es reemplazada en la Biposto por una Marzocchi, regulable sólo en hidráulico en compresión y extensión y con barras de 41 mm. El avance cambia también 3 mm. de una a otra moto (98 mm. en la Biposto, 95 mm. en la Furano) por la diferencia de tijas utilizadas.

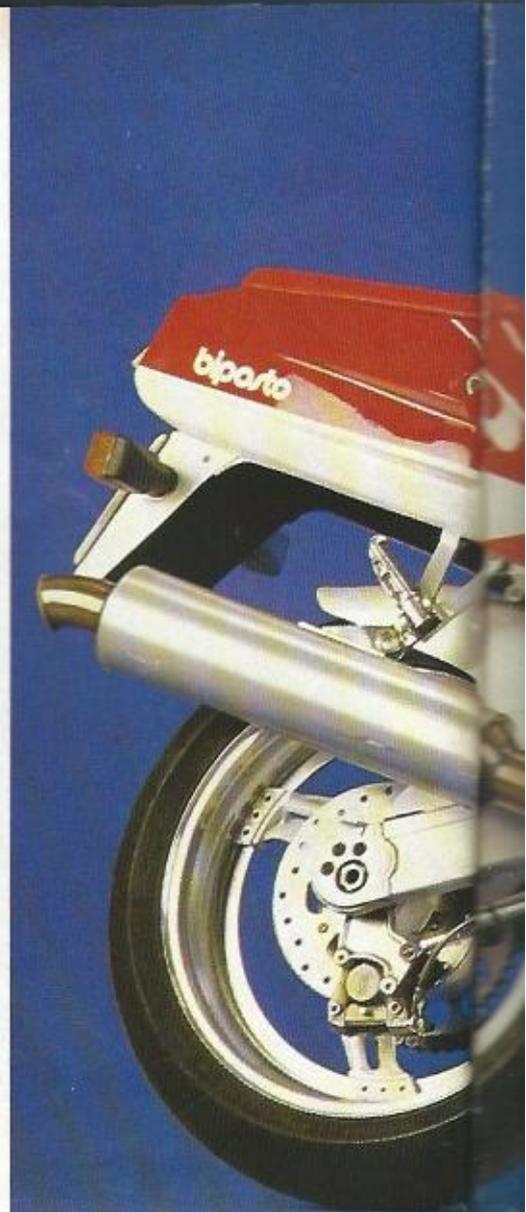
Detrás las dos montan amortiguadores Öhlins «pata negra» regulables en tres vías y con depósito de gas separado. El recorrido de suspensión varía, sin embargo, de una a otra moto. En la Furano tenemos 120/120 mm. delante/detrás, por 115/138 mm. en la Biposto. El ángulo de pipa de dirección, 26.º, es ajustable por excéntrica en las dos en más/menos 1,5.º. La distancia entre ejes coincide, 1.420 mm.

En el apartado frenos, llantas o neumáticos tampoco hay diferencias entre Biposto y Furano. En peso, sin embargo, sí que la hay. Para la Furano se declara una cifra récord en su categoría, tan sólo 180 kg. en vacío, por 187 kg. para la Dieci Biposto. La diferencia básica está, al margen de horquilla y sistema de inyección, en la fibra de carbono utilizada. En la Biposto ni un solo gramo, mientras que en la Furano se utiliza con profusión, como ya sabemos, en depósito, carenado y hasta soporte de matrícula. Con sus 187 kg. la Biposto es en cualquier caso sólo dos kilogramos más pesada que la Honda CBR 900 RR y CBR 600 y esto nos da ya una primera pista de la maravilla que nos aguarda.

BELLEZA INTERIOR

El diseño exterior de la Biposto quiere ser original y no recordar demasiado, ni en su decoración, a anteriores Bimota. Para ello se han redondeado considerablemente sus formas, separándose de la anterior línea muy angulosa de la Dieci «monoplaza». El carenado es más voluminoso de lo habitual en Rimini en busca de una mejor protección, y sobresale su cúpula, no muy alta pero sí muy ancha. Como en la anterior Dieci, carenado y «scocca» (conjunto cubredepósito-asiento-colin en una sola pieza) cierran líneas y se unen ocultando totalmente el motor y parcialmente (en un 80 por ciento) el chasis. Exteriormente, en rojo y blanco nacarado, la Biposto tiene una línea atractiva, pero tampoco particularmente innovadora.

Su gran belleza, y su verdadero valor, está den-



POR FIN UNA GRAN BIMOTA PARA VIAJAR ACOMPAÑADO, PERO NO MUY LEJOS. LA ARTESANAL CALIDAD DE FABRICACION SE PONE DE MANIFIESTO EN TODOS LOS DETALLES, NADIE TRABAJA EL ALUMINIO COMO BIMOTA.



tro como indiscutiblemente demuestran nuestras fotos de estudio. Poder observar esta Bimota desnuda es lo que de verdad recompensa de la gran inversión realizada. Ni el color del aluminio es igual ni parecido al utilizado por otros fabricantes. Bimota insiste en que no usa sólo «vulgar aluminio», sino que elige para sus chasis y otras piezas aleaciones especiales, avional, anticorodal 100, de bajo peso y gran resistencia. Las soldaduras se hacen a mano. El proceso de fabricación es totalmente artesanal como lo es también el montaje de una moto realizado por un sólo mecánico, de principio a fin, entregándola con su firma estampada en hoja de control interior (¿por qué no en la propia moto, nos hemos preguntado muchas veces?).

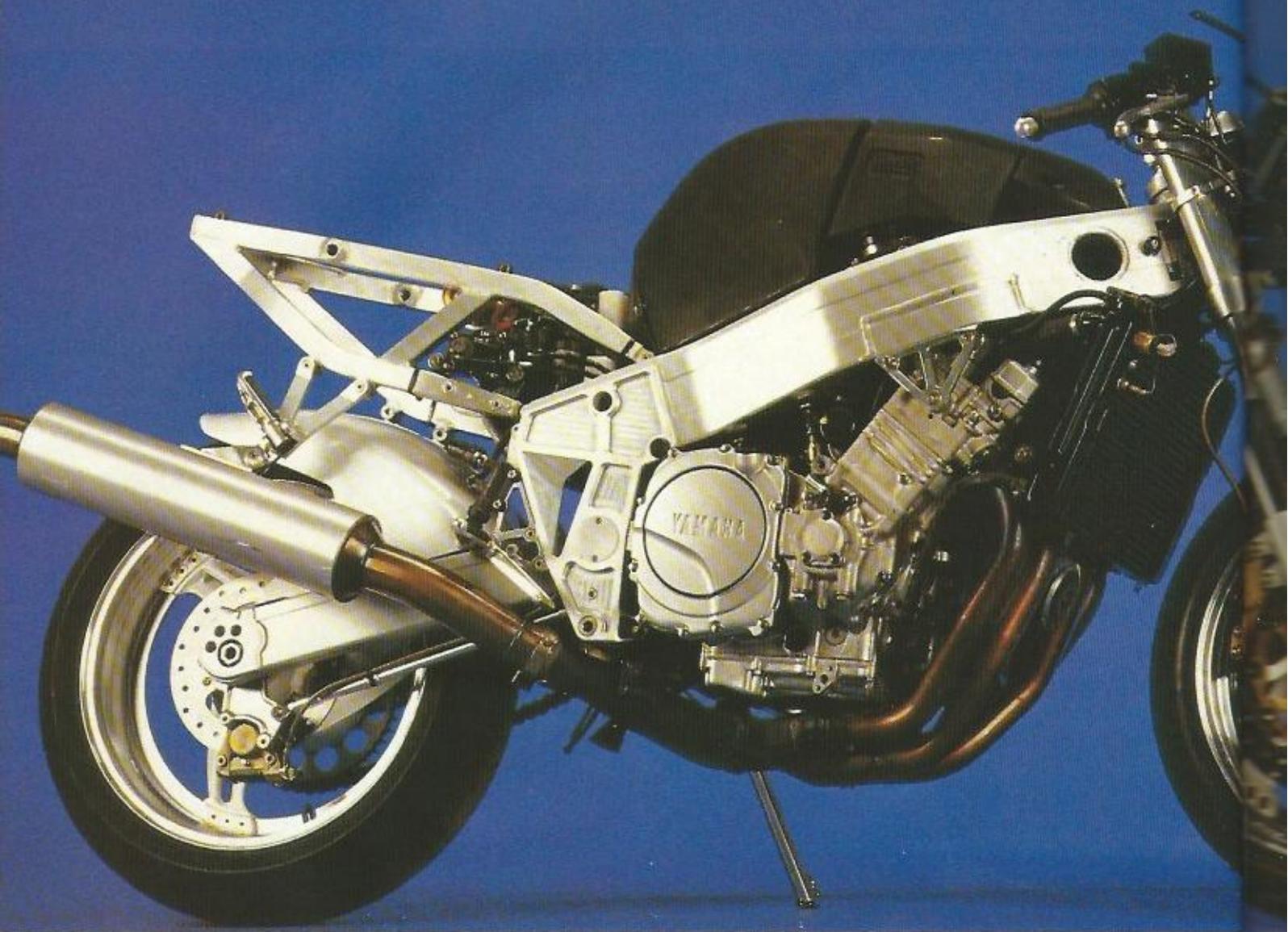
Cualquier pieza de la Biposto resiste los más exigentes análisis que se te ocurran. Incluso el uso de una lupa no le haría más que un favor al resaltar el minucioso esmero de orfebre puesto en la terminación de sus múltiples componentes de «aluminio». Soportes de manillar, tija de dirección, laterales del chasis, bieletas de suspensión... son auténticas maravillas. La integración del motor Yamaha en el chasis Bimota es perfecta. Las llantas son originales, con su módulo interior de tres ra-

dios de magnesio desmontable y atornillado a cerco exterior de aleación ligera (fabricado en España por Akront).

EL VALOR DE UNA BIMOTA

A pesar de lo comentado anteriormente, el valor de una Bimota no se encuentra tanto en su nivel de terminación, en la selección de materiales o de caros componentes como, y lo veremos después, en su absolutamente fantástico comportamiento.

La Dieci Biposto no era una completa novedad para mí. Tuve ocasión de probarla cerca de Roma, junto con Tesi, Furano e YB8, con motivo de la presentación de modelos '92 de la firma de Rimini en marzo de este año. Aquella fue una prueba en carretera bastante completa, pero en trazados desconocidos, con guía, y sin posibilidad de estar mucho tiempo seguido sobre ninguna de las motos. Esta vez iba a ser bien diferente. Gracias a un particular que nos cedió su flamante y nueva Dieci Biposto para esta prueba (recién rodada, con sólo 2.100 km.) hemos podido hacer todo lo que entonces quedó pendiente. Rodar en carreteras y auto-



AL DETALLE

ANTIRROBO: Bloqueo central original Yamaha.

LLAVES: Se necesitan dos. La de contacto se ha personalizado con el logotipo Bimota. La segunda, para el tapón de gasolina, sobra y es claramente un incómodo punto a corregir.

RETROVISORES: Muy bien por sus múltiples posibilidades de orientación y suficiente visibilidad, pero no tan bien por su aspecto, poco acorde con el precio de esta moto.

BOCINA: ¿Qué...? No se oye, ni en ciudad.

ASIENTO: Duro como una piedra. Incómodo para el piloto y un tormento para el pasajero. La sección posterior se puede cubrir con un colín de fibra para uso solo, o desmontar, con dificultad y aflojando un tornillo allen, para acceder a una minúscula bandeja portadocumentos que, atención, se llena completamente de

agua al lavar la moto.

PATA DE CABRA: Lamentable e inadmisibles error. Como para demandar al fabricante. No se pueden confiar más de tres millones y medio de tu patrimonio a «pata de cabra» tan sumamente traidora y peligrosa como ésta. Abre poco, queda muy vertical y se cierra sólo con mirarla o con rozar la moto gracias a su maldito y potente muelle de plegado automático. Caballete central no hay. Aparcar esta Bimota en la acera es jugársela.

DEPOSITO: El que se ve es falso; el auténtico es de plástico, está debajo de la fibra. Para acceder al tapón de llenado hay que abrir antes una tapa de aluminio de inmejorable presentación, pero con cerradura de pésima calidad. Lo que encontramos debajo de esta tapa aún es peor, un tosco y basto tapón a rosca de goma, de bidón, muy difícil de abrir, aún más difícil de cerrar y, para colmo, si-

tuado en posición descentrada, de forma que ni cabe la mano para abrir ni cabe luego la bisagra de la tapa para cerrar. Para lograrlo tienes que hacer coincidir una de las caras planas del tapón con la bisagra. Echar gasolina en esta moto se convierte en algo realmente odioso.

ACCESIBILIDAD: No es tan buena como en otras Bimota (YB&/Furano/Tesi). En la Dieci Biposto hay muchos más tornillos en el carenado, aunque hay que reconocer que casi todos son rápidos, de media vuelta.

HERRAMIENTAS: No hay, porque no caben en ningún sitio.

CONMUTADORES: Deberían ser los de las últimas Yamaha EXUP, pero en esta unidad nos encontramos con los del año '90, más anticuados de diseño, pero la verdad es que igualmente funcionales.

REPOSAPIES: Aquí Bimota siempre se luce. Excelente calidad y terminación, todo en aleación de alumi-

nio. Cubiertos de goma delante y detrás. La única pega es que son un poco cortos.

MANILLAR: Otro alarde. Las dos piezas fresadas que unen los semi-manillares de aluminio a la espléndida tija de dirección son todo un lujo.

ESCAPE: Termignoni de aluminio. Poco ruido, poco peso y bastantes nueces, se ganan cuatro caballos. La mágica válvula EXUP sigue, con muy buen criterio, en su sitio.

EQUIPAJES: Mochila a la espalda o lo que quepa sobre el asiento del pasajero.

FARO: Doble óptica halógena de procedencia Yamaha. Nada especial, ni en cortas (sólo luce el izquierdo) ni en largas encontramos nada más que una discreta iluminación.

NIVEL DE ACEITE: Visor en el cárter, que se puede observar a través de un pequeño orificio en el carenado.

MANTENIMIENTO: Reglaje de válvulas recomendado cada 40.000 km.



No es mucho. El resto, pequeñas operaciones de bricolaje, filtros, aceite, bujías, se pueden hacer bien en casa al no ser difícil desmontar carenado y conjunto depósito-asiento-colín.

REGLAJES: Bien accesibles delante (tres posiciones de horquilla) y detrás, hidráulico en compresión o extensión. Sólo resulta difícil modificar la precarga del muelle, pero no es necesario tocarla con pasajeros de hasta 70/75 kg.

INSTRUMENTACION: Yamaha Exup original, pero con fondo de escala de los relojes modificada. No muy clara lectura. Excesivo optimismo en el velocímetro. A destacar algo práctico y original Bimota: la llave de reserva, eléctrica, es un botón rojo situado en el tablier que se enciende cuando está activada. De esta forma siempre te recuerda que estás en reserva y ni los más despistados podrán quedarse sin gasolina.

pistas conocidas, comprobar prestaciones con nuestro equipo de toma de datos y potencia en «banco».

Los primeros pasos con la Biposto fueron, a pesar de la emoción que siempre te embarga al probar una moto tan sumamente especial y de precio tan elevado, un tanto desagradables. Numerosas razones lo justificaban. Primero un horrible ruido de transmisión (aun con la cadena bien tensada) debido a que el guardabarros trasero amplifica el sonido provocado por el rozamiento entre la cadena y el patín de nylon de protección del basculante. Segundo un preocupante *clonk, cataklonk* frontal, como de algo roto y suelto, provocado en cada bache de la ciudad al golpear el amortiguador de dirección (situado de forma flotante y horizontal delante de la pipa de dirección) con la araña del carenado. Tercero y más común, el ruido característico de los discos flotantes «de verdad» como es el caso de los Brembo de esta Bimota. En cuarto lugar, pero podríamos haberlo puesto en primero, extrema dureza del asiento, combinada con un pétreo reglaje de suspensión trasera de auténtico tormento.

El asiento, que parece obra de un ebanista y no de un tapicero, es como de madera pintada. Si no fuera por esto, la posición de conducción de la Bimota sería excelente porque manillares y reposapiés quedan en el punto perfecto. El confort de la amortiguación es fácilmente mejorable y después de quitar cinco puntos de compresión de hidráulico y 16 de extensión, sin necesidad de aflojar muelle, dejamos el amortiguador con un reglaje perfectamente adecuado a la gran variedad de baches de nuestras carreteras. El motor de la Biposto, EXUP, responde como ya estamos acostumbrados de forma eléctrica, inmediata, perfecta, sin bache ni vacío alguno de respuesta. No es el motor 1.000 más potente del mercado, aun con sus 145 CV. le supera el ZZR 1100 de Kawasaki y pronto el nuevo GSXR 1100 de «agua» de Suzuki, pero en conjunto es el mejor probado hasta la fecha por su extraordinaria facilidad de dosificación y absoluta docilidad en la entrega de potencia.

En ciudad y con este propulsor, la Dieci, a pesar de sus ruidos e incomodidades, se desenvuelve muy bien. Su única limitación real viene de un ángulo de giro un tanto escaso, pero fácilmente ampliable con sólo recortar un poco los excesivamente gruesos tacos de goma que hacen de tope en el chasis. Otra limitación a tener muy en cuenta viene de su «criminal» pata de cabra. Los días que pasé con esta moto no sabía dónde aparcarla. No me atreví a dejarla sola ni en el garaje de la revista ni en el de mi casa, encerrándola en el taller o en el estudio, donde nadie la pudiese tocar... o rozar, porque no hace falta mucho más para que tres millones y pico de moto se vayan por el suelo. Si es tuya, malo, pero si no lo es, como era mi caso, mucho peor.

Volviendo a otros aspectos, el ruido del escape es muy discreto y sobre todo legalmente homolo-

gable, demostrando Bimota y Termignoni con ello que no era necesario recurrir en la EXUP a silenciador tan tremendo, enorme y pesado como el montado de origen por Yamaha. Con el escape Bimota se declara una ganancia de 4 CV., algo que no encajaba exactamente con lo comprobado luego en nuestro «banco» con esta unidad.

EL TORMENTO Y EL EXTASIS

Con la Dieci Biposto lo pasas mal, por ruidos, dureza de asiento, o por esa maldición gitana en forma de odioso tapón de gasolina que te persigue una y otra vez en cada repostaje (ver al detalle), pero también hay que reconocer que con ella se puede alcanzar el éxtasis más absoluto en conducción deportiva. Una vez que la ciudad queda atrás, los molestos ruidos desaparecen y empiezas a disfrutar de verdad con esta Bimota. Su chasis es todavía mucho mejor de lo que parece. La Biposto ofrece una rigidez extrema, una exacta precisión de dirección y una limpieza de trayectoria y forma de pisar el asfalto que

literalmente fascina. Este es el verdadero valor de una Bimota. Puede haber algo parecido, otra Bimota moderna, una RC 30, pero no es fácil encontrar nada mejor.

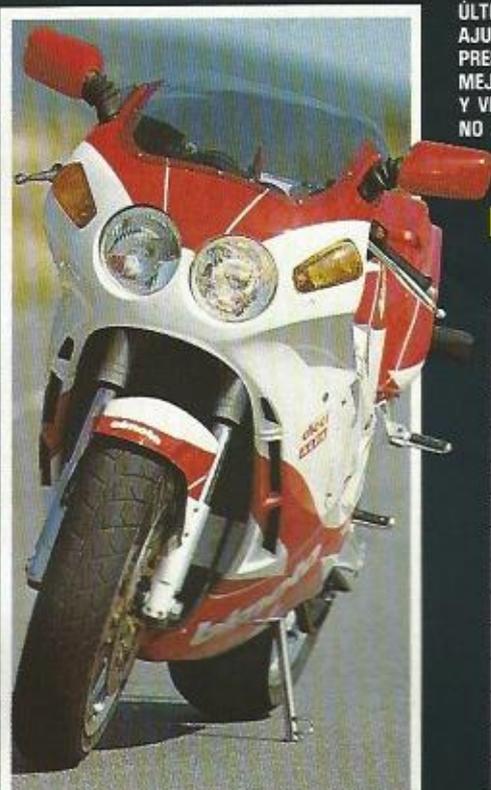
Qué fantástico equilibrio, qué nobleza de reacciones. A baja o media velocidad se aprecia su manejabilidad, su ligereza, su inmediata respuesta a cualquier sugerencia de cambio de trayectoria en el manillar. A alta velocidad su precisión, su aplomo frontal y su rocosa rigidez. Nada altera sus trayectorias, y aun con reglajes de suspensión bastante blandos, la Biposto no se altera ni oscila ni ante los peores badenes o uniones de asfalto que aparecen por sorpresa en autopista.

La amortiguación y los neumáticos tienen también mucho que decir. Endureciendo horquilla al máximo (tres posiciones) eliminamos un excesivo hundimiento frontal en frenadas. Ablandando hidráulico detrás llegamos al límite de «flotación», al abrir bruscamente gas a moto muy inclinada en marchas cortas, pero eliminamos totalmente cualquier brusquedad de respuesta en baches. Algunos kilómetros después, a pesar de ello, me dolía seriamente el cóccix, por decirlo de una forma fina, y un primer intento de ver lo que sucedía en carreteras bacheadas fue... el último. De nuevo empezaba el tormento del asiento. Lo que más le va a la Biposto son carreteras de no importa qué trazado, pero de buen asfalto. En caso contrario habría que ablandar exageradamente la suspensión para compensar la falta de espuma del asiento. Los neumáticos son Michelin Hi-sport radial, máximo agarre y seguridad total en inclinaciones límite (donde nada, distinto de tus rodillas, rozará por el suelo), pero como ya hemos observado en anteriores ocasiones, con estas gomas en carretera abierta ¡ajo al pinchazo! La banda de rodadura presenta enseguida pequeños cortes y con poca goma (a partir de neumático a medio uso) es



FICHA TECNICA

BIMOTA BIPOSTO	
Motor	Yamaha FZR 1000/92. 4 tiempos. 4 cilindros en línea. Refrigeración líquida, con radiador de aceite.
Distribución	Doble árbol de levas, cinco válvulas por cilindro. Cadena central.
Diámetro x cámara	75,5 x 56 mm.
Cilindrada	1.002 c.c.
Potencia máx. declarada	149 CV. a 10.000 r.p.m.
Par máx.	11 mkg. a 9.000 r.p.m.
Compresión	12:1.
Alimentación	4 Mikuni a depresión de 38 mm.
Encendido	Digital.
Arranque	Eléctrico.
Batería	12 V/10 A.
Embrague	Multidisco en aceite.
Cambio	5 velocidades.
Trans. secundaria	Cadena.
Chasis	Doble viga perimetral de aluminio. Subchasis desmontable.
Lanzamiento	26° (regulable + / - 1,5°).
Avarce	95 mm.
Suspensión delantera	Horquilla invertida Marzocchi. Barras 41 mm.
Recorrido	115 mm. Regulable en compresión y extensión hidráulico.
Suspensión trasera	Progresiva, amortiguador Öhlins.
Recorrido	123 mm. Regulable en precarga de muelle. Extensión y compresión de hidráulico.
Freno delantero	Doble disco, 320 mm. Brembo «serie Oro».
Pinzas	4 pistones.
Freno trasero	Disco 230 mm. Brembo «serie Oro».
Pinza	Doble pistón opuesto.
Rueda delantera	120/70-17. Llantá 3.50 x 17.
Neumático	Michelin Hi Sport Radial TX 11.
Rueda trasera	160/55-17. Llantá 5.50 x 17.
Neumático	Michelin Hi Sport Radial TX 23.
Distancia entre ejes	1.420 mm.
Altura asiento	865 mm.
Peso en vacío	187 kg.
Capacidad depósito	21 litros.
Precio	3.665.518 ptas.



ÚLTIMA HORA. LA CURVA DE BANCO SE AJUSTA A LA REALIDAD, EL CUADRO DE PRESTACIONES ES, SIN EMBARGO, MEJORABLE AL COMPROBARSE ACCELERACIÓN Y VELOCIDAD CON UNA VÁLVULA EXUP QUE NO ABRÍA TOTALMENTE (VER TEXTO).

PRESTACIONES

BIMOTA BIPOSTO		
Aceleración		
	Seg.	Metros
0-100 km/h.	3,22	48
0-120 km/h.	4,22	80
0-150 km/h.	5,81	139
0-200 km/h.	10,25	350
	Seg.	V. final km/h.
0-200 m.	7,16	169
0-400 m.	10,99	206
0-1.000 m.	20,52	242
Recuperación (1)		
	Seg.	Metros
60-100 km/h.	5,37	118
60-140 km/h.	9,88	269
60-180 km/h.	12,35	372
Velocidad máxima		
Solo tumbado/marca	261/290 a 11.500 r.p.m.	
Solo sentado/marca	253/280 a 10.500 r.p.m.	
Dos plazas/marca	241/265 a 10.000 r.p.m.	
Error velocímetro		
Indicador/real	50/51; 100/91; 120/111; 150/138	
Consumos		
Mínimo (120 km/h.)	5,6	
Medio	8,2	
Máximo (autopista)	12,1	
Autonomía media (res. incl.)	256 km.	
(1) En la marcha más larga. Condiciones de la prueba: Viento lateral: 3 m/s. T: 25°. H: 47 por ciento. P: 928 mb.		

DE MIL EN MIL

BIMOTA BIPOSTO		
Revoluciones	Potencia (CV.)	Par motor (mkg.)
2.000	15,9	5,77
3.000	27,2	6,46
4.000	47,7	8,54
5.000	67,2	9,66
6.000	81,9	9,78
7.000	97,2	9,96
8.000	115,9	10,37
9.000	134,3	10,70
10.000	144,5	10,35
11.000	137,7	8,99
12.000	—	—

POTENCIA Y PAR



BANCO DE POTENCIA

BIMOTA BIPOSTO	
Potencia máxima al embrague	145,0 CV.
Régimen de potencia máxima	10.150 r.p.m.
Par motor máximo al embrague	10,74 mkg.
Régimen de par motor máximo	8.700 r.p.m.
Velocidad lineal del pistón al régimen de potencia máxima	18,9 m/s.
Relación peso/potencia	1,29 kg./CV.
Potencia específica	144,7 CV/l.
Temperatura ambiente	29,0 °C.
Presión atmosférica	938,0 mb.
Resultados obtenidos por el Banco de Potencia BOSCH FLA 203 de MOTOCICLISMO.	

muy fácil (así nos sucedió) pinchar la rueda trasera.

Si la óptima estabilidad y el comportamiento en carretera abierta fascina, no sé qué palabras utilizar ya para reflejar lo que sucede en rectas o curvas ultrarrápidas de autopista. Contando con buena protección de carenado (en posición tumbado) y muy buena visibilidad a través de la cúpula ahumada, la Biposto a tope de sus posibilidades es segura, hiperestable y transmite siempre una sensación de velocidad menor que la real. En una conducción normal y tranquila la Biposto podría responder (con mejor asiento) al nivel de confort de marcha de ZZR o CBR, pero sólo en lo que se refiere al piloto. El pasajero ocupa un lugar realmente crítico, recibe mucho viento, resbala, no puede agarrarse bien a ningún sitio y al final lo pasa francamente mal. Una vez que prueba, por lo general no repite.

DIFERENCIAS

Como podréis fácilmente comprobar en la página de «banco» y «prestaciones», la Biposto de esta prueba no ha estado al nivel que todos esperaríamos. Probar una Bimota nunca es fácil y nunca se puede dejar pasar la oportunidad cuando se presenta, y por ello en esta ocasión aceptamos el compromiso de probar

una Biposto particular, poco rodada, aparentemente en perfecto estado, pero que no estaba, como comprobaríamos después, en perfectas condiciones de motor. La prueba en «banco» fue decepcionante, con una mejor lectura de 129,5 CV. a 10.350 r.p.m., frente a los 149 CV. a 10.000 r.p.m. esperados. La Biposto era bella, pero, ciertamente, no tan bestia...

Buscamos la causa en lo más complicado, perdiendo tiempo y sin fijarnos primero en lo más fácil y elemental, una válvula de escape EXUP que no abría completamente. Finalmente pudimos solucionar el problema, consiguiendo al abrir bien la válvula una segunda lectura de 145 CV. a 10.150 r.p.m., y llegamos a tiempo para escribir este texto, pero no para rectificar la página de datos incluida en esta prueba. Habiendo realizado la comprobación de prestaciones con el motor debilitado de 129,5 CV., los resultados fueron lógicamente inferiores a los de cualquier EXUP de serie, conformándose nuestra Biposto con una velocidad máxima de 261 km/h. y con unos tiempos en aceleración y recuperación algo más brillantes, dada su clara ventaja en peso frente a una EXUP, pero no tan buenos como cabría esperar del motor «full power» de 149 CV., que es el que equipa de serie esta Bimota en su versión española.

Eso 149 CV. no los vimos en nuestro «banco», pero la ganancia de 4 CV. adjudicada por Bimota a su escape podría ser cierta y manifestarse en caso de haber hecho esta prueba con un motor más rodado y sin problemas de ajuste en su EXUP (mala regulación o simplemente no chequeado como re-

comienda Yamaha después de los primeros mil o dos mil kilómetros de rodaje).

Los más observadores os habréis dado cuenta, además, de que hay una diferencia entre la Biposto de esta prueba y la que probamos en Italia (MOTOCICLISMO 1.256), una diferencia que afecta decisivamente al apartado frenos, al montarse en esta unidad la bomba de freno delantero Yamaha original de la EXUP '90 en lugar de la de depósito separado de la versión '91/'92. Aquella EXUP '90 no frenaba bien, nunca estuvimos seguros de si era por discos, pastillas o bomba, pero hoy ya sabemos, después de esta prueba, que era por lo último. Con sus discos Brembo flotantes de 320 mm., latiguillos metálicos inextensibles y pinzas Brembo «serie oro» de cuatro pistones, material de primera división, libre de toda sospecha, la Biposto no frena bien, necesariamente por culpa de su bomba. Con esta bomba Yamaha la frenada es afortunadamente buena a alta velocidad, pero se dosifica mal, falta claramente progresividad de respuesta y mordiente en frenadas a baja o media velocidad. Otras diferencias menores las encontramos en los conmutadores sobre el manillar, que no son de la última serie Yamaha, y en la luz de

posición, situada en el frontal del carenado, que no se incluía en esta unidad.

CAPRICHIO ITALIANO

Haciendo números las cuentas no salen. Si piensas en que por el precio de una Bimota Biposto te podrías comprar, y es rigurosamente cierto, una Gold Wing 1500 para viajar con tu mujer y una FZR 1000 EXUP para salir a carretera con tus amigos marchosos los fines de semana, estás ya equivocado de entrada. El valor de una Bimota nunca se debe medir por lo que cuesta, sino por lo que representa. Y no es sólo por una cuestión de entrar en la élite, de situarse entre los VIPS del motociclismo con una moto de serie muy limitada y exclusiva. Para mí, y una vez más me lo ha demostrado, una Bimota, sobre todo, muy importante si tiene un fabuloso motor Yamaha EXUP, vale lo que cuesta por su extraordinario comportamiento, por su matemática precisión, por su ligereza. Hay cosas claramente mejorables en esta Biposto, algunas, ¡maldito tapón de gasolina y pata de cabra! hasta inaceptables, pero si pudiera, yo también me compraría una, para poder desmontar su carenado y admirarla una y otra vez bajo la luz del garaje.

Hay muchas y muy buenas «mil» deportivas rodando por el mundo, la diferencia cada vez es menor, pero todavía las mejores se siguen llamando Bimota, y lo digo convencido y por una razón sobre todo. ¡Qué maravilla de chasis! Puede, a pesar de todo, que alguien no lo entienda, pero explícale entonces que ésta no es la Bimota más cara y que, además, tiene asiento para viajar acompañado...

A. Moreno de Carlos
Fotos: Jaime Olivares

TELEX DE LA PRUEBA CIUDAD

La gran ligereza y agilidad de la Biposto se ve coartada por culpa de un ángulo de giro excesivamente escaso. A pesar de ello, se circula con soltura entre coches gracias a la gran elasticidad de su motor EXUP. Aparcarla es el problema, su pata de cabra es muy peligrosa y puede caerse con enorme facilidad.

CARRETERA

Lo mejor de esta Biposto lo encontraremos en una conducción deportiva en carretera de buen piso. Cuanto más rápida y agresiva sea la conducción mejor será la respuesta de su excelente chasis y suspensiones. Sobre baches o en plan turístico resulta incómoda y cansada por posición de conducción y extremada dureza del asiento.

AUTOPISTA

La protección y visibilidad a través de la cúpula del carenado es muy buena, pero sólo cuando nos tumbamos sobre el depósito. La estabilidad en recta o curvas rápidas y su limpieza y precisión de trayectoria son fantásticas, con sensación de velocidad siempre menor de la real.

SPORT

Es para lo que ha nacido la Biposto, como cualquier otra Bimota, aunque tenga asiento dos plazas. Motor y parte ciclo forman un conjunto fabulosamente bien equilibrado, aunque con ventaja siempre para el chasis, que podría soportar sin ningún problema potencias muy superiores, como se demuestra, por ejemplo, en la Furano de 164 CV. El único punto débil se encuentra en el apartado frenos debido a utilizar una anticuada bomba Yamaha totalmente falta de progresividad de respuesta.

PASAJERO

Fatal. Sobre asiento duro y resbaladizo como si fuera de madera se pasa horriblemente mal. Puestos a hacer una Bimota dos plazas, no habría costado ningún trabajo, esfuerzo ni dinero (hace ya muchísimo tiempo que se descubrió la gomaespuma) hacerlo mejor.

