

Sedamnaesti od 158, a da gotovo nismo znali kakva je ekskluziva u našem susjedstvu



Visoka tehnologija iz

Njihovi su okviri prava remek-djela. Upotrebljavali su najbolje i najskuplje komponente na tržištu. Dizajnirali su dušom i srcem i tako svojim proizvodima davali originalan izgled. Riječ je od Bimoti

PIŠE: ŽELJKO KARALIĆ

Prošle godine proslavljena je 30 godišnjica od osnivanja tvrtke Bimota, jednog od najmanjih proizvođača motocikala na svijetu. Unatoč teškoćama i stalnoj prijetnji bankrota, Bimota postoji još i dan danas, a investitori su našli na-

čina za oporavak. Međutim, vratimo se slavnim vremenima.

Kako je tvrtka bila malena, proizvodila je vrlo ekskluzivne motocikle čija je tehnička strana bila na vrhuncu u vremenu u kojem je proizvodila određene modele. Tvrtku su osnovali Bianchi, Morri i Tamburini (BiMoTa - akronimi njihovih prezimena) upravo s-

tim da izrađuju ekstremno napredne motocikle u ograničenim serijama. Malo čudno za pogon koji se do legendarne '73 bavio centralnim grijanjima i klimatizacijskim uređajima.

U ovom retrovizoru podsjetiti ćemo vas na jedan model koji nosi oznaku SB 5, što znači da je u cjevasti okvir smješten Suzukijev zračno hlađeni agregat. Uz YB 5 ovaj motocikl je bio prvi Bimotin model na kojem se mogao povesti suvozač, a oba su imala praktično jednak okvir. Zbog mogućnosti vožnje udvoje morali su se napraviti određeni kompromisi koje bogati klijenti nisu dobro prihvatili. Zanimljivo je da je ovo posljednji model s oznakom SB koji je imao cjevasti okvir (zajedno s modelom YB 5), a struktura okvira je bila spojena sa stražnjom vilicom s "frezanim" pločama od Avionala. Okvir je izrađen kao perimetarski cjevasti od krom-molibdenskih cijevi, dok je stražnja vilica pravo malo remek djelo. Takva solucija je prihvaćena jer je ostalo neiskorištenih okvira iz prethodne produkcije (SB 4), a u godinama koje su slijedile proizvodili su se isključivo perimetarski okviri od aluminijske slitine. Ovaj model se proizvodio 1985. i 1986. godine, a stvorio ga je inženjer Federico Martini, te je prvi put predstavljen 1984. godine na Bolonjskom Motor Show-u. Motor je preuzet sa Suzukijevog modela GSX 1100, a zapremina je povećana s 1075 cm³ na 1135 cm³. Motor razvija snagu od

Poklopac stražnjeg sjedala otkriva da je sportiva mogla povesti suvozača što je rijetkost u produkciji motora firme iz Riminija



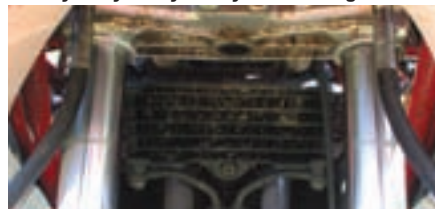
Aluminijski spremnik goriva, okvir od krom-molibdenovih cijevi i stražnja vilica sa rupama dio su elemenata na kojima se štedjela težina. Kao prva ugradnja na SB 5 su se ugrađivale gume Pirelli MP 7



Cjelokupni instrumenti su preuzeti od osnovnog modela



Prednja viljuška ima sustav za brzu izmjenu kotača što je bila natjecateljska privilegija
Hladnjak ulja dio je nasljeđa izvornog modela



Okvir i stražnja viljuška spajali su se pločama koje su "frezane" od avionala i ujedno su koristile kao nosač oslonca za noge



sredine 80-tih

115 KS pri 8500 okr/min uz moment od 10,6 kg pri 7 500 okr/min. Motor ima četverventilsku tehniku, a napajanje gorivom obavljaju četiri Mikunijeva rasplinjača (36 mm). Mjenjač ima pet stupnjeva prijenosa. Prednja viljuška je Forcele Italia s brzokidajućom osovinom, dok stražnje ogibljenje ima centralni amortizer s podesivim prednaponom opruge. Kotači su 16 cola i dizajnirani su u Bimoti, a prednja Brembo kočnica Serie d'Oro ima dva diska promjera 280 mm, jednako tako i stražnja. Težina motocikla spremnog za vožnju iznosi 238 kg uz najveću brzinu od 255 km/h i ubrzanje od 10,9 sekundi na četvrt milje. Instrument ploča je preuzeta od Suzukija, a isti je i ispušni sustav. Izostanak centralnog oslonca i visoko podignuti oslonci nogu dovoljno govore kako je zamišljeno da se SB 5 vozi.

Jedan primjerak ovakvog bisera tehnike iz sredine osamdesetih godina nalazi se u Slavoniji, točnije u Bizovcu, mjestu nadomak Osijeka. Vlasnik je Ivica Mihaljčević koji je krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih vozio utrke za prvenstvo bivše države zajedno sa našim stručnjakom za tehniku Mirom Barićem. Motocikl je održao u originalnom stanju sve ove godine čuvajući ga kao "oko u glavi", tako da je prešao tek nešto više od 5 000 kilometara. Uz motocikl je kup-

Ekscentar za napinjanje lanca u to doba bio je prava rijetkost



ljen i originalni Dainese natjecateljski kombinezon u bojama i s logotipom Bimote. Pločica na okviru svjedoči da je to 17. primjerak od ukupno 158 proizvedenih, a pažljiviji pogled govori koliko pažnje je posvećeno svakom detalju. Pokrov spremnika i sjedalo su izvedeni iz jednog komada i vijcima od ergala učvršćeni na okvir. Lagani materijali i gotovo natjecateljska tehnika te ograničen broj primjeraka u to doba su imali i odgovarajuću cijenu: Bimota SB 5 je tada koštala a s t r o n o m s k i h 33.900 DEM, a mogli ste ju naručiti kao kit u dijelovima, te si priuštiti zadovoljstvo sastavljanja ovako ekskluzivnog motocikla. ■



Detalj stražnjeg ovjesa sa sustavom poluga koje djeluju na centralni amortizer



Dainese natjecateljski kombinezon u racing bojama Bimote

