

Vrhunska ciklistika i nevjerojatan dizajn osnovna su obilježja ovog osebujnog motocikla. Iako nesumnjivo postoje i pristupačniji motocikli koji nude približno jednako dobre vozne osobine, sve što Delirio nudi obogaćeno je velikom dozom stila i ekskluzivnosti, a bezvremenski izgled i ime na spremniku goriva znače da na njega možete gledati i kao na investiciju



# Dijamanti su vječni

TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Ljupke mlade dame koje uljepšavaju živote sretnih muškaraca često od spomenutih muškaraca očekuju da investiraju u neku trajnu vrijednost. Ukoliko postoje financijske mogućnosti, spomenute mlade dame rado nude rješene dileme u što uložiti novac, a rješene su nerijetko dijamanti. Dijamanti sa ženskog gledišta imaju bezbroj prednosti, a osim što se uz dijamante žene osjećaju predivno, tu je i činjenica da ne gube na vrijednosti i uglavnom ne izlaze iz mode. Ovi sjajni kristali ugljika imaju i nedostatke, od kojih je prije svega njihova povremena nepopularnost, jer u većini zemalja gdje se dijamanti iskapaju vode se i ružni građanski ratovi upravo radi njihove vrijednosti. Za Bimotu Delirio možemo reći da je svojevrsni dijamant za muškarce, a ovu tvrdnju ćemo potkrijepiti činjenicom da će se svaki muškarac koji uspije smjestiti stražnjicu u maleno sjedalo osjećati kao poslovičan kralj svijeta. Dodamo li tome činjenicu da zahvaljujući bezvremenskom dizajnu Delirio poput dragog kamena neće izgubiti na vrijednosti, sve nam se više čini mogućim da pojedini sretnici razočaraju svoje bolje polovice. Usporedimo li odnos uloženog i dobivenog, odluka je još lakša, jer za vrijednost Bimote u Hrvatskoj možete kupiti tek jedan okrugli dijamant od približno 3,5 karata, što rezultira nestankom dilema u

CIJENA  
165.750 KN

Prednje svjetlo sa istaknutim pokazivačima smjera i malim vjetrobranom iza kojeg se skrivaju instrumenti zaštitni je znak Delirija



Osim brzine kroz zavoj Delirio se može pohvaliti i sigurnošću. Vrhunske kočnice omogućavaju kasno kočenje i vrlo precizno doziranje



muškom umu. Financijske i romantične nedoumi- ce na stranu, prije svega nam je zadatak vidjeti od čega je Delirio zapravo satkan kada ga gledamo kao okorjeli motociklisti.

### Ljepota nije prelazna

Ta činjenica, koje su svjesna djeca u vrtiću, nama je promakla kada smo u izlogu prodavaonice ovlaštenog zastupnika u Portorožu uživo vidjeli Bimotu DB6 Delirio. Buljili smo kao opčinjeni u bezbroj linija koje čine ovu skladnu cjelinu, a tek kada smo ju vidjeli izbliza postali smo svjesni mora detalja na koje su pazili dizajneri. S koje god strane ga gledali, Delirio ostavlja dojam pritažene agresije i svakim pogledom nam sve više daje do znanja da će se kretati onako dobro kako i izgleda. Kako svaka priča ima neki početak, tako i naš opis ovog motocikla počinje spomenom šesterokrakih naplataka na kojima počiva, a možemo reći da - iako atraktivni - vjerojatno predstavljaju najmanje naglašen detalj. Prednji kotač krasi veliki nazubljeni diskovi te jednako dimenzionirana kočiona kliješta, dok se prema upravljaču penje debela izokrenuta prednja vilica. Trokuti upravljača su priča za sebe, jer osim što su izrađeni glodanjem iz jednog komada aluminija, oblikom savršeno nadopunjavaju cjelinu. Prednje svjetlo, iz kojeg na stranu "rastu" pokazivači smjera, a prema gore se nastavlja minimalistički vjetrobran, predstavlja zaštitni znak Deliria. Iza vjetrobranića se smjestila tanka ploča s instrumentima, od kojih dominira analogni brojač okretaja s bijelom pozadinom i logotipom tvornice. Ispod ovog najvažnijeg instrumenta nalazi se nekoliko osnovnih kontrolnih žaruljica, a na samom dnu je LCD koji pruža informacije o brzini i prijednim

(1) Na bijelom polju obrtnjera nije označeno crveno polje, pa nas je u početku znala iznenaditi blokada (2) Prekidači su funkcionalni, ali neugledni u odnosu na ostatak motocikla (3) Moćna kombinacija Braking nazubljenih diskova i Brembo četveroklupnih radijalnih kliješta

**Pažnja poklonjena detaljima:** Logotip tvrtke ugraviran je u aluminijske elemente okvira. Oslonci za noge suputnika izrađeni su u maniri okvira i stražnje vilice, pa doprinose upadljivom izgledu



kilometrima. Upravljač je primjeren jednom naked motociklu uporište našao na dva lijepo obrađena nosača koji ukazuju na pažnju posvećenu detaljima. S druge strane nas plastični prekidači na upravljaču nisu oduševili, već smo ostali u najmanju ruku ravnodušni, ali kako se radi o funkcionalnim elementima, nedostatak osobnosti prekidača se može oprostiti obzirom na izgled ostatka motocikla. Retrovizori, srećom, nisu konfekcijski, već svojim oblikom slijede dizajn ostalih elemenata, dok klasična kočiona pumpa možda čudi s aspekta kvalitete kočenja, ali zajedno s pumpom hidraulične komande spojke predstavlja kompaktno i vizualno prihvatljivo rješenje. Na red dolazi uglati spremnik goriva, na čijoj prednjoj strani se nalazi udubina s kontakt bravom. Njen položaj nije uobičajen, ali je viđen na MT seriji Yamahe, Ducatijevim modelima, te kod još nekih proizvođača. Nakon svojevrsnog proširenja na vrhu, spremnik goriva se sužava

prema dolje, a straga se spušta prema sjedalu vozača, koje možemo opisati kao malečko. Ako je moguće, onda je sjedalo za putnika još manje i nalazi se na kompaktnom stražnjem kraju kojim dominiraju dva "topa" ispušnog sustava. Sve do sada navedeno nalazi se s gornje strane okvira, s kojeg visi zrakom hlađeni Ducatijev pogonski agregat. S donje strane agregata nalaze se plastične oplata, koje zajedno s ispušnim cijevima vizualno uokviruju motocikl. Po nama apsolutno najljepši element smo ostavili za kraj i ako još niste sigurni, radi se o stražnjoj vilici. Iako cijeli motocikl predstavlja vrhunsko ostvarenje dizajna, stražnja vilica je dio koji bismo rado objesili iznad kamina i razmišljali o zavojitim cestama tijekom dugih zimskih noći. Iako je zima, Bimotu nećemo rastavljati, nego je voziti, a kakvi su točno opisani elementi pročitajte u nastavku.

**Prednja vilica promjera 50 mm nosi potpis Marzocchi i besprijeckorno obavlja svoj posao**



#### ROBBIANODESIGN STUDIO

## Dizajn za sve

● Bimotu Delirio dizajnerski je osmislio i gline-ni model izradio Sergio Robbiano. Ovaj majstor svog zanata je početkom 1995. godine osnovao Robbianodesign studio, a do danas je surađivao sa tvrtkama poput Aeon motorsa, Aprilie, Bimote, Cagive, Ducatia, Husqvarne, MV Aguste, Piaggia, Spidia i drugih. Osim Deliria potpisuje dizajn za aktualni model DB5, SB8 te 500Vdue. S obzirom da nam se njegovi radovi dopadaju, a očito i ljudima koji mu nude projekte, s veseljem očekujemo njegova buduća dijela na dva kotača.



Savršeno usklađena ciklistika u kombinaciji s dobrim položajem vozača, vrhunskim kočnicama i kvalitetnim gumama ne ostavlja mjesta poboljšanjima



### Novo s poznatim

Najprije možemo konstatirati da Bimota u svojim modelima koristi razne pogonske agregate te da iz slovnice oznake možemo iščitati o čijem agregatu se radi. Prije nekoliko desetljeća žarile su i palile HB (Honda-Bimota) i KB (Kawasaki-Bimota) kreacije, dok su nešto mlađeg datuma YB (Yamaha-Bimota) te SB (Suzuki-Bimota), ali sve to vrijeme postoje i DB što, naravno, predstavlja Ducati-Bimota motocikle. Ova dugogodišnja suradnja možda je

i najlogičnija, jer u talijanskom motociklu očekujemo talijanski agregat. U ovom slučaju riječ je o zrakom i uljem hlađenom dvocilindrašu s dva ventila i dvije svjećice po cilindru, čija je zapremine od 992 ccm dobivena iz provrta i hoda 94 x 71,5 mm. Upravljanje ventilima je dezmodromsko, što se podrazumijeva kod jednog Ducatijevog agregata, a gorivu smjesu spravlja sustav elektronskog ubrizgavanja s dva tijela promjera 45 mm. Mjenjačka kutija sadrži šest stupnjeva prijenosa, a još jedan

tipično 'Ducatiški' dio je suha spojka s više lamele. Ovakav agregat razvija pristojne 92 konjske snage pri 8.500 okr/min, ali važniji je podatak da je nešto preko 88 Nm zakretnog momenta dostupno već pri niskih 4.500 okr/min. Za one koji ne znaju, bregaste osovine na ovim agregatima pogonjene su zupčastim remenima, što je pomalo čudno rješenje za sve one koji nisu ljubitelji Ducatija ili Honda Pan European. Ovime završavamo nekima možda dosadan opis do sada viđenih tehničkih elemenata.

Sa koje god strane ga gledali, Delirio izgleda odlično



**BIMOTA****Sve je počelo padom**

● Da Massimo Tamburini nije 1972. godine pao sa svoje Honda CB750 Four na stazi Misano, Bimota možda nikada ne bi postojala. Nakon oporavka od dva slomljena rebra odlučio je napraviti cjevasti okvir koji bi se mogao nositi sa velikom snagom koju su tada oslobađali japanski agregati. Njegov okvir je smanjio ukupnu težinu, snizio težište i pozitivno utjecao na upravljivost, pa tako priča počinje s modelom HB1, kojih je sagrađeno ukupno 10. Ime Bimota dolazi od imena osnivača, a to su Bianchi, Morri i Tamburini, ali strast i tehničko znanje potonjeg je pokretačka sila tvrtke. Natjecateljski okviri poput YB1, YB2, YB3, HDB1, HDB2 i SB1 postali su osnovna oprema svakog trkača koji je tih godina želio postići uspjeh, a 1977. godine Bimota prepoznaje tržišnu nišu i nudi "smrtnicima" model SB2. Tek je legendarni KB1 (na osnovi Kawasaki Z1) stvorio prekretnicu i popločao put komercijalnog uspjeha tvrtke.

ta, te prelazimo na egzotiku i pikanteriju. Opet po logičnom redosljedu, na prednjem kraju se nalaze atraktivni kočioni diskovi tvrtke Braking promjera 320 mm, koje prema nalogu vozača gnječe radialno pričvršćena četveroklipna kočiona klijesta. Slastice se nastavljaju Marzocchi upside-down vilicom promjera pozamašnih 50 mm, čije klizne površine su presvučene TiN slojem radi manjeg trenja. Vilica je, naravno, potpuno podesiva, a uvijek nas je zanimalo radi li jednako dobro kako i izgleda. Točno 1.425 mm iza prednje osovine nalazi se zadnja osovina, koju pak na sebi nosi predivna stražnja vilica složene konstrukcije. Osim što ovo remek djelo neće ostaviti ravnodušnima ljubitelje lijepog, znati će ga cijeniti i oni skloni tehnici. Sačinjena je od CrMo (krom-molibden) cijevi promjera 35, 25 te 15 mm, a da to ne bude sve brinu se spojni elementi glodani iz legure aluminija. Podesivi stražnji amortizer izravno se spaja na vilicu s jedne i okvir s druge strane, a kada spominjemo upravo okvir, možemo reći da nam on donosi još ljepote i napredne tehnologije. Dok je njegov prednji i središnji dio izrađen od CrMo cijevi promjera 20 i 25 mm, stražnji dio, koji ga povezuje, načinjen je kao i na vilici, glodanjem komada aluminija. Za kraj možemo spomenuti da je stražnji kočioni disk promjera 220 mm, te da su gume uobičajenih dimenzija 120/70-17 sprijeda te 180/55-17 straga. Gledamo li u kilogramima, ovaj ljepotan i zvijer u jednom teži 170 kilograma bez tekućina, odnosno 165.750 kn do registracije.

**Usporedbe su suvišne**

Prokomentirali smo izgled, opisali tehničke detalje, a sada ostaje pitanje kako se to "čudo" vozi. Da bismo dočarali preciznost često koristimo paralele s tračnicama, a mogli bismo reći i da se radi o mikroskopskoj ili laserskoj preciznosti. U slučaju Deliria usporedbe su suvišne jer su uravnotežena ciklistika i položaj vozača naprosto savršeni, pa uz dobar odabir guma omogućuju nevjerovatne užitke kroz zavoje svake vrste i čine usporedbe nepotrebnima. Prije uživanja u zavojima prvo se valja smjestiti na motoru, podesiti što se podesiti daje i probuditi "konjiće" skrivene unutar dvocilindričnog agregata. Nakon što smo dali kontakt, uočili smo da kontrolne žaruljice ne spadaju među najpreglednije koje smo vidjeli, ali nije nas briga, jer osnovna namjena Deliria je da mi (vozač) budemo viđeni dok uživamo u vožnji. Da bi se pokrenuo



Podesivi stražnji amortizer drži se izravno za stražnju vilicu i posve je usklađen sa prednjim ovjesom



Stražnja vilica je prava umjetnina izrađena od kombinacije krom-molibden cijevi i aluminijских elemenata



Kada smo jako držali upravljač, neravnine u zavoju su pomalo uznemirivale motocikl, ali kada smo olabavili stisak, ostalo nam je samo uživati



hladan agregat potrebno je povući polugicu čoka kraj lijeve ručke i tek tada pritisnuti tipku elektropokretača. Ducatijev 'zračnjak' odmah živne i ispušni zrak ugodnim zvukom iz kompaktnog ispušnog sustava. Nakon zagrijavanja i dogovora kuda po "Deželi" planiramo ići, sjedamo na maleno sjedalo, koje smo do sada samo promatrali s nepovjerenjem. Sumnje su se potvrdile i prvi pogled nas nije prevario. Sjedalo je zaista skućeno i poprilično tvrdo, ali začudo ne i neudobno. Nakon zahvala nebesima što tijekom blagdana nismo obišli svu rodbinu, jer tada ne bismo stali "u" Bimotu, pri-

mjećujemo da je položaj za upravljačem agresivan i da ćemo vjerojatno imati odličan osjećaj za prednji kraj. Već nakon par metara osjećamo se sjedinjeno sa motorom, što nam daje sigurnosti da otvorimo gas na ovom skupom ljepotanu.

Iz Portoroža smo krenuli prema brdima, kako bismo na više ili manje zavojitim cestama pružili Deliriu priliku da se dokaže. Priliku je ovaj kompaktni motocikl i iskoristio, pa nam ne ostaje drugo nego ga hvaliti kada je riječ o vožnji. Kako smo i očekivali, agregat vuče već iz niskih okretaja, pa su ubrzanja i međuubrzanja žustra, ali ne bi bilo

loše imati kojeg "konja" više kada se cesta počne otvarati. Mjenjačka kutija radi dobro, mada za nju nemamo pohvale, već ona samo zadovoljava svoju namjenu. Nije nam se dešavalo da se stupanj prijenosa ne promjeni kada to poželimo ili da mjenjač "ispadne" iz brzine, ali nije tu bilo ničega što bi nas osvojilo. Suha spojka sa hidrauličnom komandom u vožnji kroz grad nam se učinila jako tvrdom, no kada smo počeli uživati na otvorenoj cesti, posve smo zaboravili na ovaj nedostatak. Tim više što agregat raspolaže s puno zakretnog momenta, pa promjene stupnja prijenosa nisu uvijek neophodne.



(1) Sjedalo je lijepo izrađeno, prekriveno materijalom u dvije nijanse te ukrašeno crvenim šavom, ali to ne može sakriti činjenicu da je maleno (2) Čak je i spremnik goriva poseban i uz talijansku trobojnicu nosi ime tvornice (3) Filigranski izrađene nožne komande dodatno su ukrašene vijcima bušenih glava, koje doprinose uštedi težine, ali i ekskluzivnosti (4) Zrakom hlađeni Ducati agregat nosi oznaku DS 1000, a iako ne puca od snage, karakterom je usklađen sa ostatkom motocikla

Došli smo do prometnica prema kojima smo se uputili, pa je došlo vrijeme da zaboravimo na ograničenja. Agregat u svakom stupnju prijenosa spremno odgovara na otvaranje gasa, s tim da ravna krivulja snage jasno sugerira da za bolje rezultate valja izabrati niži stupanj prijenosa. Kod naglih kretanja spojka je znala pomalo zaškripati, ali radi se o suhoj izvedbi, pa vjerujemo da nije u pitanju ništa izvan uobičajenog. Malo smo se iznenadili koliko spremno Delirio ubrzava, jer kada nismo pazili, nespremne bi nas dočekala blokada koja se nalazi na 8.500 okr/min, a sa neoznačenim crvenim poljem na brojaču okretaja nismo joj se nadali. S obzirom da

**Bimota Delirio Azzurro izrađena je u ograničenom broju od 23 primjerka u čast talijanske reprezentacije na Svjetskom nogometnom prvenstvu. Upravo toliko je bilo igrača u talijanskoj reprezentaciji. U Portorožu smo imali priliku vidjeti posljednji primjerak u seriji**



se radi o nakedu, znali smo da zaštita od vjetra neće biti impresivna, ali isto tako znamo da se tek s porastom brzine našim licem razvlači osmijeh. Brzine do 150 km/h pokazale su se idealnima, jer tada struje zraka ne umaraju pretjerano, a tempo vožnje omogućuje Deliriju da pokaže u čemu je dobar. Pa dobar je u svemu, spremni smo reći. Dugo nismo imali priliku iskušati motocikl sa spremnijim kočnicama, koje se odlično doziraju, a dok se nismo prilagodili dešavalo nam se da usporimo i više nego smo mislili prilikom ulaska u zavoj. Na ravnim dionicama možda ne blista, jer krajnje brzine mu nisu specijalnost, no kada opis posla u sebi sadrži riječ "zavoj", zabavi nikad kraja. Ulasci u zavoj su posve sigurni i mirni, a kada smo se opustili, dozvoljavali smo si vrlo kasna kočenja koja je Bimota ravnodušno pretrpjela. Prolasci kroz zavoje pravi su užitek, a primijetili smo i zanimljivu osobinu. Naime, ako bismo čvrsto držali upravljač prilikom prelaska preko neravnina u zavoju, motor se pomalo "namještao", ali kada smo upravljač primili nježnije, sve je bilo glatko. Sve zamislive i nezamislive korekcije putanje s ovim motociklom su moguće, a dodatno su olakšane vrhunskim Dunlop 208 RR gumama, koje su se pokazale idealnima za motocikle umjerenе snage, čak i na Grobniku. Ako smo prilikom ulaska i prolaska kroz zavoje uživali, za izlaske nemamo riječi, jer iako ne pretjerano jak, Delirio se odlučno "ispucava" i nudi dodatno uzbudjenje. Savršeno usklađenu ciklistiku jednostavno ne možemo dovoljno nahvaliti, a vrhunske kočnice su nas asociirale na animirane filmove gdje likovima ispadaju oči prilikom kočenja.

Koliko god je položaj za upravljačem agresivan, niti nakon cjelodnevnе vožnje nismo osjećali neugodu, a jedino se sjedalo pokazalo malo pretvrđim za više sati na motoru. Na sjedalo se odnosi i naša najveća zamjerka, jer čak i ako uspijete smoći sredstva i priuštiti si ovaj motocikl, ostaje taj ograničavajući faktor koji će vas diskvalificirati ukoliko ste ponosni vlasnik obilnije stražnjice.

Kada smo došli vratiti Delirio, malo smo manevrirali i tu se ukazao posljednji nedostatak ovog inače vrhunskog motocikla, a to je okretnost u mjestu. Zbog konstrukcije okvira i debljine prednje vilice

zakretni kut upravljača je prilično mali, što znači da ćete imati nešto više posla kada se želite okrenuti na skučenom prostoru.

## Da, molim

Bimota DB6 Delirio nije još jedan naked na tržištu i toga trebamo biti svjesni. U pitanju je ukusni složenac sačinjen od vrhunskog dizajna i odgovarajuće tehnologije, sa umjerenim, ali primjerenim agregatom u svom središtu. Iako pruža istinsko uživanje u vožnji, ovo nije motocikl namijenjen isključivo ljubiteljima "ganjanja" do mora, jer već za pola od 165.750 kn, koliko ovaj užitek košta, većina bi kupila motocikl koji bi ih usrećio na tom polju. Delirio nije namijenjen niti "samo" odlascima do omiljenog okupljališta mladih kako bi se "regurirala" nova, još atraktivnija pratilja, jer tada

nema priliku pokazati što može i umije. Radi se o vrlo specifičnom motociklu koji je namijenjen posebnom soju ljudi spremnih izdvojiti navedenu svotu novaca za vozilo koje će moći pokazivati kao statusni simbol, goniti ga kao vrag grješnu dušu zavojitim cestama, a preko zime parkirati u dnevnom boravku i diviti mu se do proljeća. Naravno da za 60% manje novaca možete kupiti motocikl sa 60% više snage ili za polovicu potrebnog iznosa kupiti jednako jaki naked, ali sve to je uzalud, jer jedino Delirio nudi čarobnu smjesu voznosti, stila i karizme u idealnim omjerima.

Kada se sve zbroji i oduzme, Bimota Delirio je svakako jedan od motocikala koje bismo imali u privatnoj garaži, pa ako neka dobra duša ovo pročita i ima Delirio viška, možemo samo reći: "Da, molim!" ■



## TEHNIČKI PODACI

|                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor:</b> dvocilindrični, četverotaktni                                                                         |
| <b>Razvod:</b> dezmodromski upravljana 2 ventila po cilindru                                                        |
| <b>Promjer x hod:</b> 94 x 71,5 mm                                                                                  |
| <b>Obujam:</b> 992 ccm                                                                                              |
| <b>Hlađenje:</b> zrakom i uljem                                                                                     |
| <b>Paljenje:</b> elektronsko                                                                                        |
| <b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje promjera 45 mm                                                           |
| <b>Spojka:</b> suha sa više lamela                                                                                  |
| <b>Mjenjač:</b> 6 brzina                                                                                            |
| <b>Okvir:</b> čelični cijevasti sa aluminijskim spojevima                                                           |
| <b>Ovjes:</b> upside-down vilica s cijevima promjera 50 mm, hoda 120 mm; izravno spojeni monoamortizer, hod 130 mm  |
| Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17                                                                         |
| <b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 320 mm i radialne kočione čeljusti sa 4 klipčića, straga disk od 220 mm |
| <b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> visina sjedala 830, osovinski razmak 1.425, težina 170 kg                         |
| <b>Deklarirano:</b> snaga - 92 ks (67,6 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 9 kgm (88,3 Nm) pri 4.500 okr/min   |

**+** bezvremenski dizajn, vrhunska ciklistika, kočnice, upravljivost

**-** maleno sjedalo, zaštita od vjetra, umjerenе snaga, tvrda spojka, cijena