

Korak u



Za razliku od prošlog modela, ispušni sustav na Tesi 3D smješten je ispod sjedala, a čine ga dva trokutasta 'topa'



budućnost

Točno dvije godine nakon što smo testirali Bimotin jedinstveni model Tesi 2D na red je došla i njezina nasljednica, nemaštovito imenovana Tesi 3D. No, ime je jedina nemaštovita stvar na ovom motociklu nesvakidašnjeg izgleda i jedinstvenih tehničkih rješenja koja plijene pažnju - kako slučajnih prolaznika, tako i dobrih poznavatelja. Vozne osobine novoga modela i dalje osvajaju već nakon prvog susreta s ovim neobičnim vozilom, no i dalje je najslabija karika anemični pogonski agregat

CIJENA
247.312 kN

PIŠE:
FRANE
BIUK
FOTO:
ŽELJKO
PUŠČENIK

Mjesto radnje: Grobnik. Vrijeme radnje: prosinac 2008. Budući da Hrvatska nije baš tropski raj, nekako je teško spojiti jurnjavu natjecateljskom stazom s temperaturama koje obično vladaju u to doba godine, osobito ako tome još pridodate činjenicu da je naša redakcija smještena u Zagrebu, dakle u kontinentalnom dijelu države. Gledajući vremensku prognozu koja je u cijeloj zemlji taj tjedan najavljivala samo dosadnu kišu, a u gorskim predjelima i snijeg, većina vas, osim onih najzagriženijih, dakako, vjerojatno će shvatiti da nismo bili pretjerano oduševljeni kad smo se odjeveni u toplu zimsku odjeću zaputili prema Grobniku. Sve nade, ma koliko male one bile, polagali smo samo u činjenicu da je postojala mala mogućnost da će nas na širem području Rijeke možda dočekati i pokoja zraka sunca. No, istina je da je to doba godine bilo jedino vrijeme kada smo mogli dobiti ovaj motocikl na test, a zbog njegove ekskluzivnosti nismo baš bili spremni glumiti neke primadone i odgoditi ga za drugu, bolju priliku. Kako smo vozili autocestom od Zagreba prema Rijeci, temperatura je polako padala prema ništici, a dosadnu kišu ubrzo su zamijenili magla i snijeg. Super, pomislili smo. Bit ćemo sretni ako uopće uspijemo i vidjeti ovaj nesvakidašnji motocikl, a o vožnji stazom možemo samo sanjati.

A onda smo izašli iz tunela Tuhobić i lica su nam se ozarila gotovo jednako kao i sunce koje se odjednom stvorilo pred nama, obasjavajući cijelo Grobničko polje. I temperatura zraka se počela dizati, brzinom koju nije moglo pratiti ni naše sve bolje raspoloženje. Dok smo stigli do naplatnih kućica na auto cesti, u našem autu smo već mogli očitati punih 10° Celzija. To još uvijek nije idealno za vožnju, ali je kudikamo bolje od svega čemu smo se mogli nadati kad smo rano toga jutra krenuli na put. Jednostavno nismo mogli vjerovati da nam se sreća tako osmjehnula i donijeli smo čvrstu odluku da ćemo u potpunosti iskoristiti ovaj neočekivani dar s neba.

Povratak ljepotice

Naša sreća možda i ne bi bila tolika da se radi lo o bilo kojem drugom motociklu, ali Bimota Tesi 3D je prilika koja se ne propušta samo tako. U to smo bili sigurni i prije nego što smo uopće vidjeli taj motocikl uživo, a naše se uvjerenje samo još više učvrstilo kad smo ugledali našu ljepoticu na praznom parkiralištu grobničke staze, okupanu suncem i s grijačima na gumama. Fotografije vas ne mogu pripremiti na susret s ovim motociklom uživo. Jednostavno ne mogu dočarati sve detalje i specifičnosti kojima Bimota pršti. Stanete pred nju puni divljenja i čeljust vam se sama od sebe spusti, tako da nekome tko vas sa strane promatra vjerojatno izgledate kao da vam nedostaje pokoji kromosom, ali baš vas briga! U tom trenutku ne postoji ništa osim tog tehnološkog remek-djela.

U glavi su nam još uvijek bile svježije slike njezine prethodnice, Tesi 2D, no iako nas je i ona ostavila u neskrivenom divljenju, u usporedbi s ovim

I u mirovanju ovaj motocikl djeluje kao pravo umjetničko djelo, s toliko neobičnih detalja da čovjek jednostavno ne može skinuti pogled s njega



motociklom doima se tek poput nedovršenog prototipa, na brzinu sklepanoga u nečijoj garaži. Ali, na Tesi 3D ništa nije nedovršeno. Apsolutno sve je na svojem mjestu, iako - kada je pokušavate usporediti s mnoštvom drugih, konvencionalnih motocikala - mnogo toga nije tamo gdje biste to možda očekivali. Ne, ovaj motocikl svojom pojavom više podsjeća na nešto što je izašlo iz radionice Georgea Lucasa ili Stevena Spielberga, nego na proizvod namijenjen nečemu tako jednostavnom kao što je vožnja na dva kotača. Izuzetno oštre minimalističke linije prednje maske djeluju prijeteće, a ni ostatak motocikla ne odustaje od te dizajnerske filozofije. Tako je, primjerice, čak i spremnik goriva vrlo kompaktna, anatomski oblikovana, kako bi vozač imao gdje smjestiti noge u nagibu i prilikom snažnih kočenja, dok je njegov gornji dio primjetno proširen, kako bi mogao primiti što veću količinu goriva. U ovom slučaju je to 16 litara, što je zapravo veliki pomak u odnosu na prethodni model, koji je mogao primiti samo 13 lita-

ra. Sjedalo je, iako poprilično tvrdo, izrađeno vrlo kvalitetno i zapravo je još jedan detalj koji otkriva da se prilikom izrade motocikla nije štedjelo ni na čemu. Jedino rep svojom glomaznošću odstupa od ostatka motocikla, no to je samo neminovna posljedica smještaja ispušnog sustava, koji sada završava s dva trokutasta prigušivača. Iako je Tesi 2D imala ispušni sustav koji je završavao točno ispod agregata, što je bilo vrlo neobičan dizajnerski detalj i posve u skladu s ostatkom motocikla, na testu smo vrlo brzo ustanovili da takvo rješenje nije pretjerano praktično, budući da u vožnji ispušni sustav vrlo često zna zastrugati o asfalt kada je motocikl u nagibu. Dvije godine kasnije vidi se da Bimotini inženjeri nisu sjedili prekrštenih ruku, već su se potrudili ispraviti taj propust. Istina, ovakav smo ispuh već imali prilike vidjeti na Bimoti Delirio, ali ako nešto funkcionira, zašto to ne iskoristiti?

Drugi detalj koji je Tesi 3D 'posudila' od sestričkih motocikala iz Bimotine game je između osta-

loga i stražnja cjevasta vilica, koja sada više nego uspješno mijenja aluminijsku izvedbu s prethodnog modela.

No sam okvir i dalje je jedinstven i rezerviran samo za ovaj motocikl, iako je i na njemu vidljivo da je izmijenjen u odnosu na prethodni model. Ipak, i dalje je to specifični 'Omega' okvir, čije glodane aluminijske ploče istodobno prihvaćaju pogonski agregat, čineći ga ujedno i nosećim dijelom cjelokupne šasijske. Naravno, budući da je cjelokupni motocikl doživio i više nego znakovite promjene, bilo je za očekivati i da će okvir doživjeti preinake, kako bi se prilagodio novim elementima kao što su drugi agregat te nova stražnja i prednja vilica.

I tako smo polako prelazeći pogledom preko ove besramno ogoljele ljepotice došli i do onoga što velika većina nas najprije i primijeti na ljepoticama, a to su njihove vitke noge ili u našem slučaju - upravo maloprije spomenute nesvakidašnje cjevaste vilice, koje su sada već postale Bimotin zaštitni znak. Njihova jarko crvena boja vjerojatno je prvo što će vam upasti u oči na ovom motociklu, a osim samoga izgleda većinu će privući i tehnički način rada vilice i cijelog upravljačkog sklopa. Princip je isti kao i na prethodnom modelu, što znači da je upravljanje motociklom manjeviše neovisno od rada vilice, a postiže se preko složenog sustava vodilica i zglobova koji pokreću upravljača prenose na prednji kotač. Sama prednja vilica je tako dobila ulogu gotovo jednaku svojoj sestri, na koju je pričvršćen stražnji kotač, a to znači da joj je zadatak samo upijati neravnine s podloge, umanjujući tako u znatnoj mjeri vibracije koje se prenose na upravljač, dok istodobno i smanjuje poniranje prednjega kraja motocikla prilikom kočenja.

No, valja reći da to poniranje nije u potpunosti eliminirano, već je samo ublaženo u odnosu na konvencionalna rješenja prednjih vilica na kakva



Malena i jednostavna ploča s instrumentima, no istodobno je izuzetno pregledna i funkcionalna. Potpuna suprotnost onoj koja je bila na modelu Tesi 2D. Prekidaci na upravljaču izrađeni su filigranski. Jedino malo bunji smještaj prekidača trube iznad pokazivača smjera, budući da na je većini motocikala obratno



Usko i kratko sjedalo ne ostavlja puno prostora za namještanje po motociklu. Tesi 3D vrlo održivo definira položaj vozača u vožnji



smo navikli. Zapravo se može reći da je rad prednje vilice veoma nalik radu stražnje, a za to je velikim dijelom zaslužan također specifični amortizer koji je posebno za ovaj motocikl razvila tvrtka Extreme Tech. Radi se o vodoravno smještenoj i potpuno podesivoj jedinici, a zbog specifičnosti cijeloga sklopa moguće je motocikl podesiti vrlo mekano, a da se pritom ne gubi previše na ekstremno agilnim voznim osobinama.

Straga smo kod ove ekskluzivne tvrtke, sudeći prema dosadašnjem iskustvu, očekivali da će nas dočekati jednako ekskluzivan Öhlins monoamortizer, no kako se ova tvrtka nije potrudila razviti vrlo specifičan prednji amortizer, Bimota je i ugradnju stražnjega amortizera odlučila povjeriti Extreme Techu. Straga tako nalazimo sasvim uobičajeno rješenje amortizera, iako se zapravo radi o vrlo kvalitetnom uratku s profinjenim mogućnostima regulacije po svim parametrima, uključujući i brzu i sporu kompresiju.

Ekskluzivnost ovog motocikla ne prestaje sa specifičnim i jedinstvenim elementima okvira i ovjesa, već se nastavlja i s vrlo neuobičajenim prednjim kočionim sklopom, čije su radijalne čeljusti na prednjim plivajućim diskovima promjera 320 mm smještene s donje strane. U skladu sa sistemom koji podrazumijeva samo najbolje komponente, naravno da je i kočiona pumpa radijalnoga tipa. Straga ovom moćnom sustavu pomaže jedan disk promjera 220 mm, na kojega djeluje čeljust s dva klipa i dvije kočione obloge.

Najslabije karike

Ni ostatak motocikla nije ništa manje upečatljiv, s brojnim dijelovima od ugljičnih vlakana, koji ne samo da uvelike doprinose ukupnom estetskom dojmu, već imaju za cilj i smanjenje ukupne težine motocikla, koja bez tekućina iznosi 168 kilograma. Iako je to za punih 19 kilograma više od rekorda koji je postavila prethodna inačica Tesija, još uvi-

jek je to impresivna vrijednost kojom se malo koji motocikl tako velike zapremine može pohvaliti.

I tako smo došli i do jedne od najslabijih karika ovoga motocikla, a to je njegov pogonski agregat, koji apsolutno ničim ne može pratiti napredna i futuristička rješenja i visoke standarde koje postavljaju ovjes i okvir. Radi se, naime, o Ducatijevom agregatu hlađenom zrakom, koji iz radne zapremine od 1078 ccm izvlači ne odveć impresivnih 95 KS pri 7.750 okr/min, dok njegov ukupan dojam donekle popravljiva vrijednost okretnog momenta od 105 Nm pri 5.500 okr/min. Taj dvocilindraš nam je već dobro poznat iz Ducatijevih modela Hypermotard i Multistrada, a od ove im se godine pridružuje i novi Monster 1100. Dakle, sve je manje-više poznato: cilindri su smješteni pod kutom od 90°, vrijednosti provrta i hoda su 98 x 71,5 mm, a omjer kompresije iznosi 10,5:1. Jedino što možda utječe na krajnje vrijednosti snage i okretnog momenta je malo izmijenjena elektronika, koja između ostalo-



(1) Čeljusti prednjih kočnica smješteni su s donje strane diskova, kako bi se napravilo mjesta neobičnoj prednjoj vilici. (2) Straga se koristi posve konvencionalno rješenje jednoga diska promjera 220 mm. (3) I ručice kočnice i spojke izrađene su krajnje filigranski



Specifični aluminijski okvir koji obuhvaća agregat i na koji se spajaju neobične vilice, a ujedno i vodilice složenog upravljačkog sklopa

Strahovito lagana u vožnji, Tesi 3D omogućava izuzetno brze ulaske u zavoje, no istodobno nema nervoze ciklistike kakva je gotovo uvijek nezaobilazna popratna pojava kod takvih motocikala



ga omogućava pomicanje 'crvenog' područja rada motora na 8.500 okr/min.

Možda se pitate zašto je Bimota odlučila u svoj tehnološki dragulj ugraditi jedan takav naizgled neprimjeren agregat, koji zbog svojeg zračnog hlađenja i tehnologije od samo dva ventila po cilindru nije u stanju pružiti performanse dostojne egzotike koja krase cijeli ovaj motocikl, no odgovor na to pitanje može se naći u činjenici da je ovaj motocikl

prije svega namijenjen BOT natjecanjima, a ona u gotovo svim svojim oblicima (osim možda na našem Motohappeningu) isključuju sve osim zrakom hlađenih dvocilindričnih agregata, koji svoje prosječne brzine ne postižu na konto sirove snage, već pomoću izvrsnih ciklističkih osobina i kočnica, te uz što manju ukupnu težinu vozila.

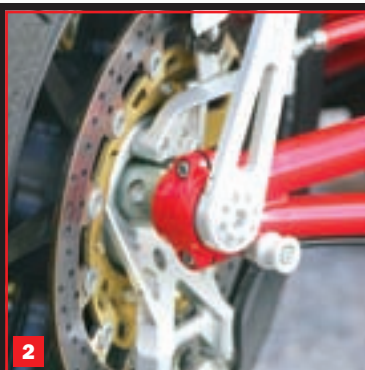
Ako ćemo gledati Tesi 3D iz te perspektive, odjednom sve dobiva puno jasniji smisao. Ovakvo neobi-

čan motocikl s agregatom preuzetim od – primjerice – Ducatija 1098, vjerojatno bi se našao negdje na pola puta između neba i zemlje, s oskudnim aerodinamičkim oplatama koje bi mu onemogućavale potpuno iskorištavanje sada dostupnih performansi. A kada bismo kojim slučajem obukli našu Tesi u te aerodinamičke oplate, riskirali bismo gubitak velikog dijela šarma koji je sastavni dio ovog motocikla. Stoga nam je jedini izbor jednostavno nekako prežvakati slabša agregat i prepustiti se užicima koje je u stanju pružiti samo vrhunska ciklistika.

Doduše, to baš i nije tako jednostavno kao što zvuči, osobito ako uzmemo u obzir neuvjerljive gume koje dolaze kao prva ugradnja na kovane aluminjske Marvicove naplatke. Radi se o gumama Continental Sport Attack u dimenzijama 120/70-17 za prednju i 180/55-17 za stražnju gumu. Continental nije loš izbor za cestovnu gumu i nudi razumnu razinu hvatljivosti, ali činjenica je da to nije vrhunska guma za sportski motocikl, dok je s druge strane Bimota Tesi 3D upravo to: vrhunski sportski motocikl. Možda ne po sirovim performansama, ali ako ćemo slijepo slijediti filozofiju njezinih tvorca, sve ono što izgu-

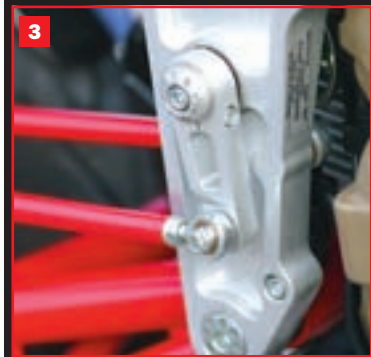


1



2

Gledajući složeni upravljački sklop (Slike 1, 2), stječe se dojam da se prednji kotač okreće neovisno o osovini koja prolazi njegovim središtem, no za upravljanje se brine složeni sustav vodilica (Slike 3, 4), koje se najprije povezuju sa zglobovima na aluminijском okviru, da bi tek zatim došle do samog upravljača



3



4



Vrlo specifično rješenje je i prednji amortizer postavljen vodoravno ispod samog pogonskog agregata, a koji omogućava motociklu da bude vrlo mekano i ugodno podešen, no istodobno i izuzetno sportski reaktivan

Iako je Tesi 3D izuzetno atraktivan motocikl, u vožnji se primjećuje da su dizajneri izgled stavili u prvi plan, zanemarujući pritom aerodinamička svojstva



bi na pravicima, ovaj motocikl bi trebao i više nego nadoknaditi na zavojitim dionicama. Pa zar u tom slučaju nije logično da ga tvornica opremi najboljom mogućom opremom za taj zadatak? Uostalom, ako smo već 'istovarili' ravno četvrt milijuna kuna za motocikl koji razvija manje od 100 konjskih snaga, očekujemo od njega savršenstvo i užitak u vožnji bez premca. A gume koje serijski dolaze montirane na ovu Bimotu daleko su od savršenstva. Prilično su dobar kompromis za neko vozilo masovne proizvodnje, ali u ovom slučaju riječ kompromis ostavlja gorak okus u ustima.

Savršena preciznost

Do gore navedenog zaključka o Bimotinim gumama došli smo na osnovu dosadašnjih iskustava s njima, ali bili smo čvrsti u naumu da ovom motociklu pristupimo bez predrasuda i tek na kraju priče zbrojimo sve njegove pozitivne i negativne strane. Stoga smo se, nakon što smo uspjeli odvojiti pogled od zamamnih linija ovog remek djela, bacili na onaj najzabavniji dio testa, a to je sama vožnja. Čim smo sjeli na motocikl, odmah smo

se sjetili svih dosadašnjih Bimotinih modela koje smo imali čast voziti. I prošla Tesi, DB5, kao i DB6 Delirio, imaju jednu zajedničku osobinu, a to je skučen vozački prostor. Sjedalo je vrlo usko, a prostor između spremnika goriva i repa je među najkraćima s kojima smo se ikada susreli. To ukratko znači da bi za njihove ponosne vlasnike bile poželjne dvije osnovne osobine: da su bogati i vitki. Oni koji malo manje vode računa o svojoj liniji mogli

bi vrlo brzo doći do zaključka da novac nije sve u životu. Pritom ne bi bilo loše ni da je vozač malo nižega rasta, jer će se u tom slučaju moći slobodnije kretati po motociklu. U svakom slučaju, Bimota vozaču ne ostavlja previše prostora za udobnost i s visoko postavljenim osloncima za noge i upravljačem koji je zatvoren i relativno visoko postavljen uvelike utječe na položaj vozača. Zanimljivo je da tom svojom ekstremnom ergonomijom donekle

Položaj vozača na ovom motociklu bitno utječe na njegove vozne osobine. Manji pokret glave u smjeru zavoja dovoljan je da Tesi 3D još više zatvori svoju putanju, omogućavajući tako veće izlazne brzine



Stražnja vilica od čeličnih cijevi nije novost za Bimotine motocikle, a dosad smo je mogli vidjeti na modelima DB5 i DB6 Delirio



Iako se to u vožnji ne osjeća, nova Tesi je sa svojih 168 kilograma suhe težine čak 19 kilograma teža od svoje prethodnice



djeluje i na samu ciklistiku, budući da ne ostavlja previše mogućnosti za različite stilove vožnje, već postavlja svoja, strogo određena pravila.

To i nije tako loše, jer kada se jednom prestane boriti protiv nje i prepustite se njezinim užicima, Tesi 3D će vam u vožnji otvoriti novi svijet za koji vjerojatni niste znali ni da postoji. U to smo se uvjerali već nakon prvih nekoliko krugova, kada nam se prednji kraj činio vrlo čvrst i stabilan u

ulascima u zavoje, no zato bi na izlascima motocikl širio putanju više nego što bismo mi to željeli. No, čim smo počeli gurati glavu više u smjeru zavoja, to je imalo veliki utjecaj na ponašanje Bimote, koja je sada u potpunosti transformirala i širenje putanje se odjednom pretvorilo u zatvaranje, omogućavajući nam tako ranije otvaranje gasa, a time i puno brže izlaske na pravce. Ovdje valja napomenuti da nismo morali učiniti ništa drastično s našim stilom

vožnje. Naprotiv, promjena koju smo napravili bila je jedva primjetna, no utjecaj na vozne osobine bio je velik. To sve govori u prilog činjenici da je Bimote Tesi 3D zapravo dobro izbalansirani motocikl i ukoliko vozač uspije naći zajednički jezik s njom – što, uzgred budi rečeno, i nije težak zadatak – užitke koji ga očekuju nije lako nadmašiti. Sa svakim prijednim krugom naše samopouzdanje i vjera u motocikl su rasli, a s time neminovno dolaze i sve brža prolazna vremena. No zanimljivo je da ova Bimota nije tip motocikla koji će vas sve više plašiti, što ste vi bliže granici. Ne, Tesi nježno i vrlo intuitivno daje do znanja što se događa i omogućava vam da je vozite na samoj granici mogućnosti, bilo vaših ili njezinih.

I to je dobro, budući da hladan prosinački asfalt ne čini baš najbolju simbiozu s običnim cestovnim gumama. Ipak, ne jednom smo poželjeli da su gume barem donekle pratile daleko superiorniju ciklistiku ovog motocikla.

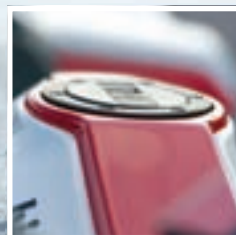
Ovako smo se osjećali pomalo zaknuti za sve što je ova ljepotica bila u stanju pružiti, a mi se nismo usudili probati, ako ni zbog čega drugoga, onda zbog njezine paprene cijene. No pomalo zaknutima smo se osjećali i zbog Ducatijevog 'zračnjaka', koji također ne nudi performanse koje zaslužuje ova ciklistika. Istina, one su kudikamo bolje nego na prethodnoj inačici ovog motocikla, ali još uvijek su ispod očekivane razine. Doduše, u prva tri stupnja prijenosa, snaga, a osobito okretni moment, su zadovoljavajući, pa čak i prilično zabavni te nude dovoljnu količinu ubrzanja da možete slobodno i snažno otvoriti gas, bez straha da će stražnja guma prokliziti. No, problem nastaje na brzinama većima od 150 km/h, kada aerodinamika počinje sve više dolaziti do izražaja. Tu Ducatijev agregat počinje ostajati bez daha, a vozaču ne preostaje ništa drugo osim da se što je više moguće pokuša sakriti ispod oskudnog vjetrobrana i čeka kočenje. Tada Bimotina ciklistika opet dolazi na svoje, nastojeći (a dobrim dijelom i uspijevajući) nadoknaditi sve što

Jedna od slabijih strana ovoga motocikla su gume Continental Sport Attack, zbog kojih se nismo u potpunosti mogli prepustiti užicima vožnje po hladnom grobničkom asfaltu

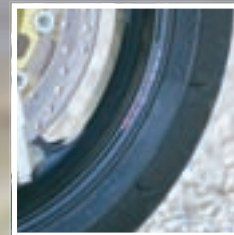


▲ Retrovizori s integriranim pokazivačima smjera u potpunosti prate najnovije modne trendove, a pritom ni najmanje aerodinamički ne utječu na frontalni presjek motocikla

▼ U spremnik goriva atraktivnog dizajna koji definiraju oštre linije stane 16 litara



Na izlascima iz zavoja smo poželjeli više snage od Ducatijevog agregata



Lagani sportski naplatci Marvic upotpunjavaju popis samo najboljih dijelova koji se ugrađuju u ovu Bimotu

je bilo izgubljeno na dugim pravcima. Zahvaljujući vrhunskim kočnicama zaustavni put ovog motocikla je nevjerojatno kratak i određivanje pravoga trenutka za kočenje više je pitanje hrabrosti nego mogućnosti motocikla. Istina, da bi se u potpunosti iskoristila ta mogućnost kasnog kočenja trebalo bi se malo poigrati s postavkama prednjeg zračnog amortizera i malo ga otvrdnuti, kako bi se izbjeglo poniranje prednjega kraja, no kako nam je to zapravo bila jedina zamjerka, a istodobno nismo željeli narušiti inače izvrsna vozna svojstva, ostavili smo ovjes na serijskom podešenju.

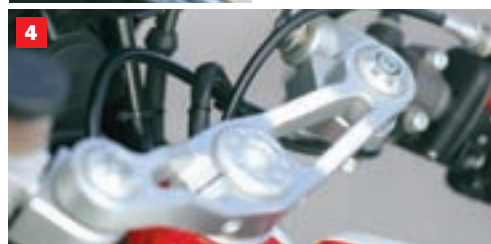
Moramo usput priznati i da su nas malo razočarala aerodinamička svojstva Bimote Tesi 3D. Estetski gledano, ovom motociklu je doista teško naći bilo kakvu zamjerku, no ukoliko želite dobru aerodinamiku, estetika vrlo često biva potisnuta u drugi plan. Nažalost, isto pravilo vrijedi i za ovaj unikatni stroj, koji - iako je nevjerojatno agilna na brzinama ispod 200 km/h - iznad te granice počinje proizvoditi primjetne turbulencije, koje tako još dodatno onemogućavaju slabšan agregat u postizanju boljih performansi. Osim toga, strujanje zraka na većim brzinama, koliko god to čudno zvučalo, otežava vozaču da nogama potpuno obuhvati okvir, već ih lagano raširi i time stvara još veći frontalni presjek motocikla. Imajući sve to na umu, rado bismo rekli da su dizajneri trebali posvetiti malo više truda ovom segmentu, no onda se opet sjetimo neodoljivih linija ove egzotike na dva kotača i sve im bezuvjetno opraštamo.

Znanstvena fantastika

Nakon cijeloga dana provedenog u vožnji ovog motocikla, bez obzira na sve njegove nedostatke teško je skinuti onaj blesavi, dječjački osmijeh s lica. Vozeći se u automobilu prema Zagrebu, razmišljali smo o njegovoj kompaktnosti, neobjašnjivoj mirnoći u vožnji i gotovo savršenoj preciznosti upravljanja. Bimota Tesi 3D definitivno više pripada nekom znanstveno fantastičnom filmu nego stvarnom svi-

jetu. A u tu gorku stvarnost smo se i mi vratili čim smo opet prošli tunel Tuhobić, s čije je druge strane i dalje vladalo carstvo magle i karakteristične zimske hladnoće, primjereno popraćene prvim slojevima snijega. Shvatili smo da je i nama, unatoč svemu napisanom u ovom tekstu, Bimota samo znanstvena fantastika, nešto što se ne događa svaki dan. A sve to samo zbog jedne neosporne stavke koja vlada svijetom u kojem živimo: novca. Zaljubili smo se

u Tesi 3D. I to na prvi pogled. Ali četvrt milijuna kuna za motocikl doista je iznad naših financijskih dosega. Neizmjerne smo zahvalni na poslu koji imamo i koji nam povremeno omogućava vožnju motocikala kao što je ova Bimota, no sama vožnja bitno se razlikuje od posjedovanja istoga. Iako nam ništa ne bi bilo draže nego da gledamo ovu ljepoticu u garaži svako jutro, bojimo se da je ta privilegija ipak rezervirana za nekog drugog. Nažalost. ■



1

2

3

4

- (1) Ducatijev 'zračnjak' zapremine 1078 ccm daje poboljšanje u odnosu na prethodni model, ali to još uvijek nije 'ono pravo'
- (2) Zaštita od ugljičnih vlakana na bočnom osloncu zgodan je dodatni detalj
- (3) Za ovjes se brine specijalizirana tvrtka Extreme Tech
- (4) Uštede na težini vidljive su na svakom koraku, pa tako i na samom upravljaču

TEHNIČKI PODACI

Motor: V2, četverotaktni
Promjer x hod: 98 x 71,5 mm
Obujam: 1.078 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Razvod: Desmodromica, 2 ventila po cilindru
Hlađenje: zrakom i uljem
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 45 mm
Spojka: suha s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: aluminijski
Ovjes: dvostruka trapezoidna cjevasta vilica s monoamortizerom hoda 115 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipčića i 4 pločice, straga disk od 220 mm i čeljust s dva klipčića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.005, visina sjedala 810, osovinski razmak 1.390, težina 168 kg
Deklarirano: snaga - 95 KS (69,8 kW) - 7.000 okr/min, max. okr. moment - 10,5 kgm (105 Nm) pri 5.500 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

+ ekskluzivnost, ciklistika, lakoća upravljanja, završna obrada, tehnička rješenja

- cijena, snaga agregata, zaštita od vjetrova, aerodinamika