

Ducati

Testirali smo Bimotu DB7, najprestižniji primjerak ove ekskluzivne talijanske kuće koja se unazad zadnjih desetak godina specijalizirala za ugradnju Ducatijevih pogonskih agregata u svoje motocikle. Pri konstrukciji ovog motocikla Bimotine inženjere je vodila jednostavna formula: dokazani snažni pogonski stroj, vrhunski okvir i najkvalitetniji elementi ovjesa i kočionog sustava - i uspjeh je zajamčen. No je li to doista tako?



TEKST: KREŠIMIR PRAŠNIČKI
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

U našoj smo novinarskoj karijeri imali priliku voziti gotovo cijelu gamu danas dostupnih Bimotinih modela i pri susretu s apsolutno svakim od njih bili smo oduševljeni njihovim voznim osobinama. Istina, znala se tu naći i pokoja primjedba, ponajviše na račun pokojeg loše obrađenog detalja, ali ukupni dojam je uvijek bio i više nego dobar. Bimotini su modeli uvijek zračili karizmom

koju su često znali prepoznati čak i oni koji se ne razumiju previše u motocikle. Jednostavno, čim ugledate jednu Bimotu, znate da je pred vama nešto posebno. No, ono što nam je uvijek bio trn u oku kod svih Bimotinih motocikala novije generacije, osim, naravno, njihove astronomske cijene, bio je odabir pogonske grupe, koju je dosad redovito činio Ducatijev zrakom hlađeni agregat relativno skromnih performansi. Iako taj 'zračnjak' ima

svoju primjenu na velikom broju motocikala, činjenica je da jednostavno nikada nije bio u stanju ponuditi sve ono što bi Bimotina ciklistika bila u stanju podnijeti. I dok je njegov odabir donekle bio opravdan na modelima kao što su cestovni DB6 Delirio ili egzotična Tesi 2D, a otnedavno i njezina nasljednica 3D, na sportskom modelu kao što je ništa manje egzotični DB5 ovaj je agregat doista bio nedostatan.

novom ruhu



Kroz svoju povijest ova je talijanska tvrtka u svoje motocikle ugrađivala cijelu gamu japanskih pogonskih agregata, no gotovo je uvijek uz njih u ponudi imala i modele s Ducatijevim agregatima. Ono što je ovu egzotičnu tvornicu gotovo dovelo do propasti bio je pokušaj razvijanja motocikla s vlastitim agregatom pod nazivom VDue. Taj motocikl, koji je u osnovi bio zamišljen kao Moto GP stroj za cestovnu upotrebu, goto-

vo je gurnuo tvornicu u propast zbog preranog puštanja u prodaju, da bi ubrzo nakon toga uslijedio potpuni opoziv modela zbog gomile problema koje su imali korisnici. Za jednoga tako malenoga proizvođača to je bio vrlo težak udarac. Tvornica je neko vrijeme još životarila, no prelazak u novi milenij donio joj je financijski slom. Srećom, Bimotine nedaće nisu bile dugog vijeka i tvrtka se od njih uspješno oporavila 2003. godine, sada

pod novom upravom. Već 2004. godine njezin novi model DB5 dobio je nagradu za najbolji dizajn na sajmu Intermot i to je bila najbolja naznaka da je tvrtka na pragu boljih vremena. No, novi milenij je s novom upravom donio i novi pristup konstruiranju modela, a možda je najznakovitije bilo to da se u potpunosti odustalo od svih agregata osim Ducatijevih. Tako su se u sve Bimotine modele od 2004. pa do danas



Odabir Continental Race Attack guma nije se pokazao kao najbolje rješenje za vožnju Grobnikom

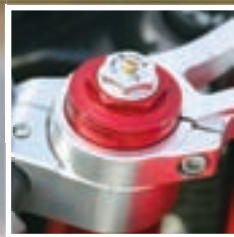


▲ Elegantna i jednostavna ploča s instrumentima sadrži sve podatke koje vozač treba, a uz to je i vrlo pregledna

◀ Pritiskom na tipku elektropokretača oglasit će se dobro poznati Ducatijev pogonski agregat

▲ Doista se vodilo računa i o najsitnijim detaljima, pa je tako i gornji most upravljača filigranski obrađen

▶ Prednja Marzocchi okrenuta vilica podešiva je po svim parametrima



ugrađivali isključivo zrakom hlađeni Ducatijevi motori, prvo oni zapremine 1000 ccm, da bi kasnije ta zapremina porasla na 1100 ccm, kao što smo to imali priliku vidjeti na novoj Tesi 3D, testiranoj u 94. broju Moto Pulsa.

No, u Bimotinoj gami je ipak nešto nedostajalo, osobito zbog činjenice da se ova tvrtka kroz cijelo svoje postojanje osobito ponosila motociklima izraženo natjecateljskih gena. Istina, DB5 bio je vrlo dobar izbor za BOT natjecanja i za one natjecatelje koji su si je mogli priuštiti, naravno i no u Bimotinoj je ponudi ipak nedostajao jedan pravi, čistokrvni Superbike model, nešto poput SB8R-a s kojim je Anthony Gobert pobijedio u prvoj utrci Svjetskog Superbika na australskom Philip Islandu 2000. godine. Srećom, nismo morali preduge čekati i na jedan takav maks sport model, pa je tako krajem 2007. premijerno prikazana nova Bimota DB7, zvijezda ovoga našeg testa.

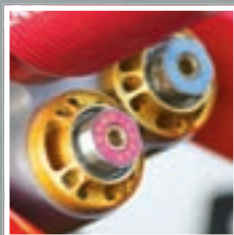
Testastretta Evoluzione

Šturim opisom ovoga uratka moglo bi se vrlo jednostavno zaključiti da se tu radi o agregatu iz vrlo uspješne Ducatijeve 1098-ice smještenome u cjevasti Bimotin okvir i da se tu zapravo i nema što previše reći, no nije sve baš tako jednostavno. Naime, Ducati je od predstavljanja ove Bimote prešao na novu verziju svoga agregata, čija je zapremina povećana na okruglih 1198 ccm, koliko i dopuštaju najnovija pravila za dvo-cilindrične motocikle u Superbike utrkama. No, taj je agregat u trenutku nastajanja modela DB7 bio rezerviran isključivo za Ducati 1098 R, pa je tako naša Bimota ostala prikraćena za nekih 100 kubičnih centimetara zapremine. Dakle, radi se o agregatu čija su dva cilindra smještena u obliku slova L, a vrijednosti povrta i hoda iznose 104 x 64,7 mm, što čini ukupnu zapreminu od 1099 ccm. Nedostatak zapremine i snage kojim će se

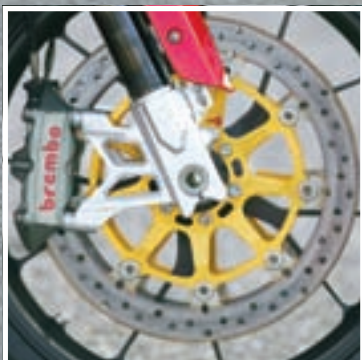
moći podičiti vlasnici najnovijih Ducatija 1198 u Bimoti su pokušali donekle anulirati ugradnjom elektronike tvrtke Walbro, za razliku od Magneti Marelli elektronike koju nalazimo na Ducatiju. Deklarirana maksimalna snaga ostala je na Ducatijevih 160 KS pri 9.750 okr/min, a i omjer kompresije je ostao 12,5:1, iz čega bi se dalo zaključiti da je sve isto, no u Bimoti tvrde da je



Specifično rješenje straznje cjevaste vilice, koja je za ovaj model i dodatno ojačana



Stražnji Extreme Tech monoamortizer predstavlja sam vrh ponude dobavljača



Za brzo i sigurno zaustavljanje Bimote DB7 brine se kočioni sustav marke Brembo



Nakon dugo vremena Bimota je napokon predstavila maksimalni sport motocikl koji se posve ravnopravno može nositi sa svim suparnicima u ovoj prestižnoj klasi



nova elektronika zaslužna za bolji rad motora i odaziv na gas u niskim okretajima.

Nadalje, u nastojanju da se iz ovoga motora izvuce sve što se izvuci može, Bimota je razvila i svoj ispušni sustav, koji bi prema njihovim riječima također trebao imati bolje karakteristike od originalnog Ducatijevog. Poboljšanja u krivuljama snage i okretnog momenta na stranu, razlike u pristupima su vidljive i golim okom. Tako je na Bimoti DB7 ispušni sustav smješten sa strane, za razliku od klasičnog Ducatijevog rješenja, koje se već tradicionalno oslanja na par ispušnih topova smještenih ispod repa motocikla. Naravno, kako je u Bimoti estetski dojam od izuzetne važnosti, tako se ni na ovoj komponenti nije štedjelo na detaljima poput poklopca ispušnog topa od ugljičnih vlakana.

Završna obrada bez premca

Kad smo kod detalja, DB7 ih je prepuna, što i nije neka novost za jednu tako egzotičnu marku, ali ono što svakako zaslužuje pohvale je završna obrada bez premca. Kao što smo rekli na početku teksta, Bimote koje smo dosad imali priliku testirati bile su pravi praznik za oči i nikoga nisu ostavljale ravnodušnim. No, da biste uživali u estetici motocikla, trebali ste se ipak malo odmaknuti ukoliko niste željeli primijetiti sitne nedostatke koje vrlo često povezujemo s talijanskim uradcima. Tako nas je, primjerice, na Bimoti Tesi 2D razočarao nespreditan smještaj ispušnog sustava ispod motocikla, jer on često zna zagrebat po asfaltu. Druga stvar koja nam pada na pamet je nosač tablice na istom modelu, smješten tako blizu stražnjemu kotaču da se vrlo lako može dogoditi da počne strugati o njega, što se nama i dogodilo.

No, kako je Bimota s tim svojim prvim modelima tek bila izašla iz krize, za njih bi se moglo reći da su bolovali od dječjih bolesti. Za razliku od njih, najnovija generacija Bimotinih motocikala zaista je - barem po pitanju završne obrade - besprijekor-

na. U tu činjenicu smo se imali prilike uvjeriti na primjeru nove Tesi 3D testirane u 94. broju Moto Pulsa, a i DB7 svojom pojavom još više učvršćuje naše mišljenje. Svaki detalj na ovom motociklu obrađen je minucioznom preciznošću. Bilo da govorimo o agresivnim oplatama dodatno naglašenima živim izborom kombinacije crvene, bijele i crne boje, minijaturnim rasvjetnim tijelima, jarko crvenom cjevastom okviru i stražnjoj vilici s vrhunski obrađenim varovima, ili o vrlo precizno

i gotovo filigranski obrađenom mostu upravljača, osloncima za noge, pa čak i bočnom osloncu - apsolutno sve na Bimoti DB7 odiše ekskluzivnošću i sportom i tako dobrim dijelom opravdava svoju prilično veliku cijenu.

Nadalje, tu su i vrlo kvalitetne komponente kočionog sustava, koji je u potpunosti povjeren tvrtki Brembo. Pumpa je radijalna, kao i kočiona klijesta s četiri klipa, a pripadajuće kočione obloge djeluju na dva plivajuća diska promjera 320 mm, obećavaju-



Vrlo čiste i jasno definirane linije oplata predstavljaju najbolje što talijanska škola dizajna može ponuditi

Pogonski agregat preuzet s Ducatija 1098 pruža performanse kakvih se ne bi postidio nijedan čistokrvni sportski motocikl



Za razliku od ostalih trenutano raspoloživih Bimotinih modela, DB7 je zapravo prilično širok motocikl. No, ukoliko ga uspoređujemo s konkurencijom, sasvim je u okvirima klase

ći tako zaustavnu moć sasvim u skladu s najvišim standardima u klasi. Straga ovaj sustav upotpunjuje jedan disk promjera 230 mm, na koji također djeluje pripadajuća Brembo kočiona čeljust.

Ni elementi ovjesa nisu ništa manje impresivni, iako se na tom polju primjećuje odstupanje od dosadašnje Bimotine politike. Tako su donedavno korištene Öhlins komponente zamijenjene drugima, pretpostavljamo radi smanjenja troškova proizvodnje. No, iako se ne radi o samom vrhu dostupne ponude, još uvijek su to komponente koje su daleko od konfekcijskog prosjeka na kakav nailazimo na 95% ostalih proizvoda na tržištu. Tako se na Bimoti DB7 nalazi prednja okrenuta vilica Marzocchi promjera 43 mm i hoda 120 mm. Naravno, bespredmetno je uopće posebno naglašavati da je podesiva po svim

parametrima. Straga pak umjesto očekivanog Öhlins monoamortizera nalazimo uradak tvrtke Extreme Tech. No, ovaj amortizer - iako možda i nije razvikan kao maloprije spomenuti švedski proizvod - zapravo je možda i bolje rješenje za vozače s ozbiljnim sportskim ambicijama, budući da se zapravo radi o pravom profesionalnom amortizeru s vrlo finim mogućnostima regulacije, koje uključuju hidrauličko podešavanje prednabijenosti opruge te precizno podešavanje povrata i brze i spore kompresije.

Čudljiva u vožnji

Pogledamo li šturu tvorničke podatke o ciklističkim kotama, uviđamo da je Bimota DB7 zapravo vrlo nalik velikom broju ostalih sportskih motocikala koji su danas prisutni na tržištu.

Međuosovinski razmak je tako 1.435 mm, a kut upravljača 25°. Doduše, japanski sportaši obično imaju nešto manji međuosovinski razmak, ali talijanski motocikli su vrlo blizu Bimotinim deklariranim vrijednostima. Tako njezin možda najveći konkurent, Ducati 1198, ima međuosovinski razmak kraći samo za pet milimetara.

Uzmemo li sve to u obzir, zajedno s činjenicom da je pogonski agregat preuzet izravno iz Ducatija, nameće se zaključak da bi i vozne osobine ova dva motocikla mogle biti vrlo slične, no jednakžba koja čini ciklistiku jednoga motocikla zapravo je mnogo složenija matematika. Sjedajući na Bimotu ne stječemo dojam da smo na tipičnom talijanskom motociklu, no isto tako ne možemo povući previše paralela ni sa japanskom konkurencijom. Sjedalo je smješteno 800 milimetara od poda, a

Na izlascima iz zavoja potreban je oprez s ručicom gasa



Ulasci u zavoje izuzetno su brzi, djelomice zahvaljujući i vrlo agresivnoj geometriji koja se neće svidjeti svim vozačima

>>>



Stražnji pokazivači smjera odlikuju se minijaturnim dimenzijama, dok su pak prednji elegantno uklopljeni u retrovizore, kako bi se što više smanjio nepovoljan utjecaj na aerodinamiku motocikla



ručice upravljača su na visini od 860 mm i dosta su zatvorene, tako da je položaj vozača blago nagnut prema naprijed i lagano se oslanja za ruke, što uz visoko postavljene oslonce za noge čini prirodan sportski položaj tijela koji jednostavno mami na življi tempo vožnje. Ipak moramo priznati da smo ostali malo iznenađeni širinom samoga sjedala, koje je djelovalo dosta šire i od japanskih motocikala. Imajući u vidu da je Ducati vrlo uzak motocikl, a Bimota koristi isti pogonski agregat, ta širina je doista malo čudna. Kako bilo, kada vozač sjedne na DB7, svjestan je da se ispod njega nalazi konkretan komad motora, a ne neka igračka s oblinama poput neke anoreksične manekenke. Jedini problem koji u tome vidimo je izrazito skliska koža kojom je sjedalo presvučeno, što sportsku vožnju u pojedinim trenucima čini napornom i zahtijeva nešto veću

koncentraciju od vozača. No, sve to su sitnice po kojima je svaki motocikl specifičan i koje su u krajnjem slučaju i sastavni dio njegovog karaktera, pa zašto bi onda jedna Bimota bila izuzetak?

I tako, nakon što smo se privikli na donekle specifičan položaj sjedenja na ovoj ljepotici iz Riminija, došlo je vrijeme i da iskusimo sve njezine mogućnosti na natjecateljskoj stazi. Nažalost, motocikl nam nije bio dostupan za cestovnu vožnju, no s obzirom na njegov izrazito natjecateljski ustroj, cestovna vožnja ionako ne spada u njegovu primarnu namjenu tako da nam nije previše teško palo testirati ovaj motocikl samo na stazi. Jedan pritisak na tipku elektropokretača i Bimota se javlja dobro poznatim Ducatijevim zvukom rasnoga sportaša i u nama budi dobro poznata sjećanja na Ducati 1098 koji je donedavno bio

i dio voznoga parka naše redakcije. Da položaj sjedenja nije posve drukčiji, ne bismo ni pomislili da se nalazimo na drugom motociklu. Naime, iako je ispušni sustav posve izmijenjen, zvuk dvocilindričnog agregata nije se nimalo promijenio. Dok zagrijavamo motor, teško nam je odvojiti pogled od jednostavne, no istodobno vrlo elegantno izvedene ploče s instrumentima. Na nosačima od ugljičnih vlakana - nezaobilaznom dijelu svakog rasnog sportskog motocikla - počiva maleni okrugli obrtomjer, a s njegove desne strane nalazi se digitalni displej podijeljen na dva dijela, koji sadrži sve već uobičajene podatke o brzini, prijašnjoj kilometraži, temperaturi vode itd. Bimotini instrumenti doista nisu ništa posebno i u vrlo sličnom obliku smo ih dosad imali prilike vidjeti na bezbroj drugih motocikala, no ipak su talijanski dizajneri u

Nažalost, sjedalo je vrlo sklisko i ne pruža dovoljnu potporu vozaču u ekstremnim uvjetima vožnje



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični L, četverotaktni
Promjer x hod: 104 x 64,7 mm
Obujam: 1.099 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Razvod: Desmodromica, 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje s eliptičnim leptirastim tijelima
Spojka: suha s višestrukim diskovima
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični cjevasti
Ovjes: upside down vilica s cijevima promjera 43 mm, hoda 120 mm; straga cjevasta vilica s monoamortizerom, hod 120 mm
Gume: prednja 120/70-17, stražnja 190/55-17
Kočnice: naprijed dvostruki plivajući disk promjera 320 mm i radijalne kočione čeljusti s 4 klipića, straga disk promjera 230 mm i čeljust s dva klipića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2100, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.435, težina 170 kg
Deklarirano: snaga - 160 KS (117 kW) - 9.750 okr/min, max. okr. moment - (123 Nm) pri 8.000 okr/min
Spremnik goriva: 16 l

- + **ekskluzivnost, agregat, kočnice, završna obrada**
- **cijena, neusklađen ovjes, serijske gume**

Ispušni sustav je razvila Bimota. Za razliku od Ducatijevog, na DB7 je on smješten sa strane motocikla



njih uspjeti utkati neku eleganciju, a i njihova ih preglednost čini oku vrlo ugodnima.

Već prvi prijedeni metri daju do znanja da se radi o vrlo natjecateljski nastrojnom motociklu, no isto tako i da DB7 ima vrlo specifična podešenja ovjesa, što se možda neće svidjeti svima. Naime, većina proizvođača današnjih sportskih motocikala svoje modele na tržište dopremaju s manje-više neutralno namještenim ovjesom i s geometrijom koja odgovara velikoj većini vozača. I dok će mnogi vozači tvorničke postavke ostaviti uglavnom netaknutima, oni s malo više tehničkoga znanja ili volje nastojat će motocikl prilagoditi svojim potrebama i stilu vožnje. Naravno, kada se radi o ovjesu, a osobito geometriji motocikla, ono što će nekome postati vožnja iz snova, drugome vozaču će te snove pretvoriti u noćnu moru.

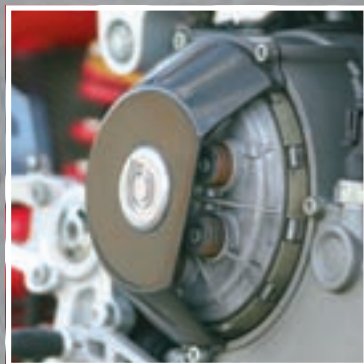
Kad se radi o Bimoti DB7, činjenica je da su serijske postavke ovjesa vrlo specifične i daleko su od neutralno namještenog motocikla. Tako je prednja Marzocchi vilica vrlo mekana u radu, te poslušno i bez ikakvih pogovora slijedi putanje koje joj vozač zadaje, omogućavajući tako prilično brz i istodobno smiren tempo vožnje. No, za razliku od prednje vilice, stražnji Extreme Tech amortizer utjelovljuje jednu posve drugačiju filozofiju, koja je savršeno odgovara njegovu imenu i svodi se na ekstreme. Tvrdoća tog amortizera je posve u skladu sa zahtjevima koje pred njega stavlja vožnja natjecateljskom stazom i na snažnim otvaranjima gasa zahtijeva odlučnost i vozača koji zna što radi, jer 160 KS iz Ducatijevog agregata iznenadujuće brzo pronalazi svoj put do grobničkog asfalta. Zapravo, toliko brzo da je stražnja guma često znala popustiti pred prova-

lom snage, iako baš nismo bili previše 'bezobrazni' s otvaranjem gasa. Razlog za to bismo mogli potražiti u gumama Continental Race Attack, koje serijski dolaze s motociklom i koje se nisu baš najbolje snašle u dodiru s grobničkim asfaltom, no vjerujemo da im u pogledu njihove hvatljivosti nisu pomogle ni natjecateljske postavke stražnjeg amortizera. I sama geometrija Bimote DB7 je prilično agresivna, sa stražnjim krajem postavljenim dosta više od prednjega, što omogućava vrlo brza spuštanja u zavoje i izmjene smjera, a i činjenica je da motocikl ne pati od problema širenja putanje u zavojima, no negativna posljedica tako agresivne geometrije je narušena opća stabilnost motocikla. To je osobito primjetno prilikom snažnih kočenja, a zahvaljujući radijalnim Brembo kočionim čeljustima ona su, vjerujte, izuzetno snažna. Tada prednji kraj motocikla naglo 'tone', dok se istodobno stražnji kraj olakšava i vozač je primoran upotrijebiti svu raspoloživu snagu u svojim rukama da ne završi na spremniku goriva uz bolne posljedice po vrlo intimne dijelove tijela. Iz ovoga bi se mogao izvući zaključak da je DB7 naporan motocikl za brzu vožnju i da od vozača zahtijeva visoku razinu koncentracije, no nije baš sve tako crno. Naime, i geometrija i podešenja ovjesa za stazu su stvari koje se vrlo lako isprave s tako kvalitetnim komponentama ovjesa. Stoga smo uvjereni - iako nas se baš nisu dojmila tvornička podešenja ovjesa i nesklad između prednjeg i stražnjeg kraja motocikla - da bi uz minimalne preinake sve sjelo na svoje mjesto. Da je prednja vilica malo tvrđa ili da je stražnji kraj malo mekši, Bimota bi bila u stanju ponuditi puno više od svojih čari.

Što se tiče samog pogonskog agregata, za njega smo puni pohvala. Ducati je sa svojim Testastretta Evoluzione motorom napravio pun pogodak i u to smo se uvjerali već više puta. Na Bimoti DB7 je također zasjao u punom sjaju i performanse su mu u najmanju ruku identične kao i na Ducatijevom modelu 1098. Ovdje moramo napomenuti kako u Bimoti tvrde da su odabirom

Neusklađenost serijskih postavki ovjesa učinilo je DB7 nepotrebno napornim za vožnju, no uz malo strpljenja ovaj se motocikl može vrlo lako pretvoriti u vrlo konkurentan stroj





Završna obrada doista je besprijekorna, a dodatno je već kod dizajniranja svakom detalju podarena velika pozornost



druge elektronike i ispušnog sustava uspjeli iz njega izvući još koju konjsku snagu više, no mi tu razliku nismo uspjeli primijetiti. Osobito zato što su oba motocikla gotovo jednako teška. Ducati 1098 ima deklariranu suhu težinu od 173 kg, a Bimota je od svojeg glavnog suparnika lakša tri kilograma.

Novi izazivač

Klasu dvocilindričnih sportskih motocikala proizvođači su zapostavljali dugi niz godina i jedino je Ducati bio u stanju ponuditi ozbiljnu konkurenciju Japancima. Kasnije mu se u toj borbi pridružila Aprilia sa svojim modelom RSV 1000, a svoj izlet u klasu je nakratko imala i Honda sa svojim VTR-om, no onda je sve pomalo zamrlo i činilo se da će japanski redni četverocilindraši ostati neprikosnoveni vladari klase maks sport. Ipak, donošenjem novih pravila za Superbike, koja omogućavaju povećanje zapremine dvocilindrašima na 1200 kubičnih centimetara, stvari su opet počele kretati u pravom smjeru. Ducati je

najviše zagovarao tu promjenu pravila i prvi ih je i iskoristio svojim izuzetno uspješnim modelom 1098, predstavljenim 2007. Ubrzo nakon toga u utрку se uključio KTM sa svojim RC8, koji se u cestovnoj varijanti mogao ravnopravno nositi s talijanskim konkurentom. Bimota DB7 ugurala se negdje između i slobodno se može reći da su razlike između ta tri motocikla bile samo u nijansama. I Ducati i Bimota dijelili su isti pogonski agregat sa zapreminom od 1099 ccm, dok je KTM imao nešto veću zapreminu sa svojih 1148 ccm.

No sve to je vrijedilo do ove, 2009. godine, kada su i Ducati i KTM još dodatno podigli ljestvicu povećanjem radne zapremine svojih modela. Tako je Ducati sada izbacio model 1198, koji je s povećanom zapreminom od 1198,4 ccm na samoj granici klase, a i novi KTM RC8 R diše mu za vrat sa svojih 1195 ccm.

Bimota za ovim dvojcem pomalo počinje gubiti dah, ograničena sada već 'starim' Ducatijevim agregatom, tako da joj ne preostaje ništa drugo

nego da svojom ekskluzivnošću pokuša nadoknaditi nedostatak sirovih performansi.

No s cijenom od nekih dvjestotinjak tisuća kuna DB7 je u rangu jednoga Ducatija 1198 S, kojemu pak osim već uobičajenih vrhunskih komponenti ovjesa i jačega motora u prilog govori još i sofisticirani sustav kontrole proklizavanja, koji omogućuje još bolje iskorištavanje raspoložive snage. Oni kojima je i to preskupo mogu se odlučiti i za KTM-ov RC8 R, koji je s cijenom od 165 tisuća kuna znatno povoljniji, a ukoliko doista želimo ekskluzivan motocikl za što razumniju svotu, uvijek postoji mogućnost kupnje običnog Ducatija 1198, koji će vas olakšati za 'samo' 150 tisuća kuna.

Sve u svemu, Bimota pred sobom ima nimalo lak zadatak, budući da želi biti ekskluzivna u društvu koje to po samoj definiciji već jest. Koliko joj to polazi za rukom, morat ćete procijeniti sami. Jer kao što smo to rekli već bezbroj puta, motocikle uglavnom ne kupuje razum, nego srce. ■