

Premiera Bimota KB4



36 / Grudzień 2022

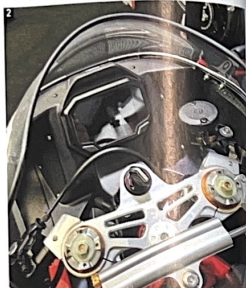
WARTO PATRZEĆ

Historia marki Bimota to gotowy scenariusz na film, a wręcz cały serial. Nie byłby to jednak melodramat, a pełne nagłych zwrotów kłopotów akcji. W nowym sezonie jest co oglądać!

ZDJĘCIA: ULA SERRA

www.swiatmotocykli.pl / 37

Premiera Bimota KB4



Andrzej „Simpson” Drzymulski

Od dłuższego czasu szukam motocykla drogowego. Ma być nie za szybki, wygodny i ciekawy. Na szczęście Bimota jest droga...

Po testach motocykla Bimota byłem mocno podekscytowany, wręcz w lekkim szoku. Poruszałem więc ten temat w trakcie luźnych rozmów z przypadkowymi osobami. Trzy razy (w dwóch przypadkach byli to motocykliści) usłyszałem: „Bimota? Pierwsze słyszę”. Nie mam wątpliwości, że winę za to ponoszą plakaty, a właściwie ich brak. Motocykle Bimoty to typowe maszyny plakatu. Intrygujące, unikatowe, niedostępne i wyjątkowe. Od kiedy „Świat Motocykli” i inne czasopisma przestały dodawać plakaty, nowe pokolenia motocyklistów nie miały szans dowiedzieć się o istnieniu włoskiej marki. Gdy zagłębimy się w jej historię, uświadomimy sobie, że te motocykle nie były jedynie ekscentrycznymi dziełami sztuki. Bimota została założona w 1973 roku. Jej twórcami są Valerio Bianchi, Giuseppe Morri i Massimo Tamburini, a nazwa pochodzi od pierwszych dwóch liter ich nazwisk. Już w 1980 udało im się stworzyć motocykl, na którym Jon Ekerold zdobył tytuł mistrza świata klasy 350. W 1988 o kolejny tytuł, w klasie Formula TT, walczył Davide Tardozzi, dzisiejszy manager fabrycznego zespołu Ducati w MotoGP. Do końca XX wieku Bimota leciała na fali sławy jednego z jej założycieli. Tamburini stał się rozchwytywanym projektantem, który stworzył też chociażby Ducati 916 czy MV Agustę F4.

Bimota to producent podwozi i nadwozi. Mała manufaktura, która na skutek różnych zawirowań w 2017 roku musiała zostać zamknięta. Markę uratowało Kawasaki, które w 2019 roku kupiło 49% jej udziałów. Japoński właściciel włoskiej marki – to może brzmieć jak herezja, ale Bimota w pierwszych latach istnienia korzystała z silników japońskich, a nie włoskich. W okresie 1978-1986 powstały sportowe modele KB1, KB2 i KB3, napędzane silnikami Kawasaki. Many więc punkt zaczepienia, ale wciąż zachodzę w głowę, kto w obecnym zarządzie Kawasaki Heavy Industries jest takim pasjonatem, że zdecydował się na wsparcie Włochów? W strukturze tego globalnego koncernu jednostki mają marginalne znaczenie, a w Bimocie pracuje łącznie 12 (słownie: dwanaście) osób! Ich obecność i obroty, które są w stanie wygenerować, to dalekie miejsce po przecinku przychodów Kawasaki. Co to oznacza? To musi być miłość!

Jacy ludzie, takie pomysły

Wydaje mi się, że zarząd Kawasaki potrzebuje tej marki do pobudzania wyobraźni i rozszerzania horyzontów. Japoński umysł nie jest bowiem w stanie pojąć włoskiej myśli technicznej. Ja jestem fanem sposobu, w jaki Włosi radzą sobie z problemami. Po prostu skakają najprostszym i najskuteczniejszym rozwiązaniem, często odstawiając na bok logikę. Ich najbardziej brańcowy projekt, Tesi H2, opiszę w kolejnych numerach, ten motocykl zasługuje na okładkę. Dziś skoncentrujemy się na maszynie, na którą najpierw nie mogłem patrzeć, a później nie chciałem z niej zsiąść: Bimocie KB4. Stylistyka motocykla jest mocno nietuzinkowa. Linia nawiązuje do maszyn wyszczególnionych z lat 70. XX w., a dokładniej do modelu KB2. Jedynym

1. MOTOCYKL ZACHĘCA, żeby na nim usiąść. Od momentu zajęcia miejsca za kierownicą jest już tylko lepiej i lepiej

2. DOPÓKI NIE WŁĄCZYMY ZĘDARÓW, jest idealnie. Wszystkie owiewki i wypełnienia wykonane są z karbonu



NA BIMOCIE KB4 MOŻNA JEŹDZIĆ DOSTOJNIE, ALE TEŻ BARDZO, BARDZO SZYBKO

1



2



1. BIMOTA TWIERDZI, że jest to motocykl sportowo-turystyczny i tak do niego początkowo podszedłem. Na kolejnej sesji traktowałem go już jednak jak maszynę wyścigową

2. TAJEMNICA ODKRYTA. Masywne boczne owiewki skrywają kanały doprowadzające powietrze do chłodnicy

zgrzytem są rozdęte boczne owiewki, ale to właśnie one zdradzają nam nieoczywisty tok rozumowania inżynierów Bimoty.

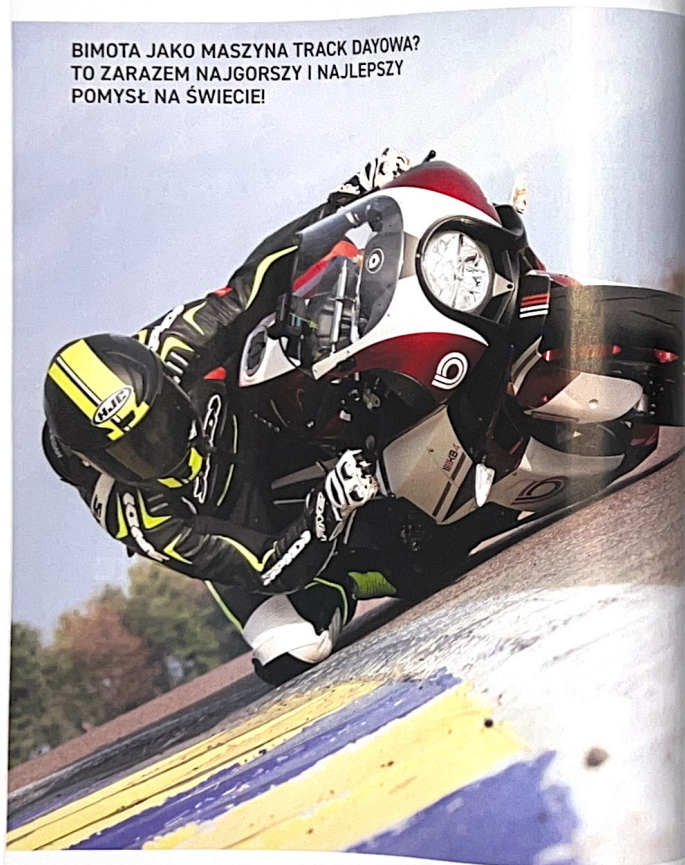
Wszystko zaczęło się od pomysłu na sportową sześć-setkę. Motocykl miał być lekki i zwrotny, ale jednocześnie szybki. W czasach sprzed norm Euro 5 czterocylindrowy silnik o pojemności 600 ccm wydawał się być świetnym pomysłem. Włosi zderzyli się jednak z jego ograniczeniami i zaczęli drapać się po głowie. Rozwiązanie? Skoro mały silnik nie da nam odpowiednich osiągnięć, weźmy większy! W ten sposób na stole

wylądowała jednostka napędowa modelu Z1000SX. Sęk w tym, że na tym samym stole wciąż leżało założenie, że motocykl ma być bardzo zwrotny. To nie problem, pomyśleli Gianluca i Pierluigi. Zrobimy bardzo krótki rozstaw osi! No dobra, ale jeśli zamontujemy bardzo krótki wahacz, motocykl będzie niestabilny, a przednie koło musi być wystarczająco odsadzone od silnika, żeby zmieściły się kolektory i chłodnica. Hmm... No to przenieśmy chłodnicę do tyłu! Genialne! – powiedział Gianluca. Genialne! – skwitował Pierluigi.

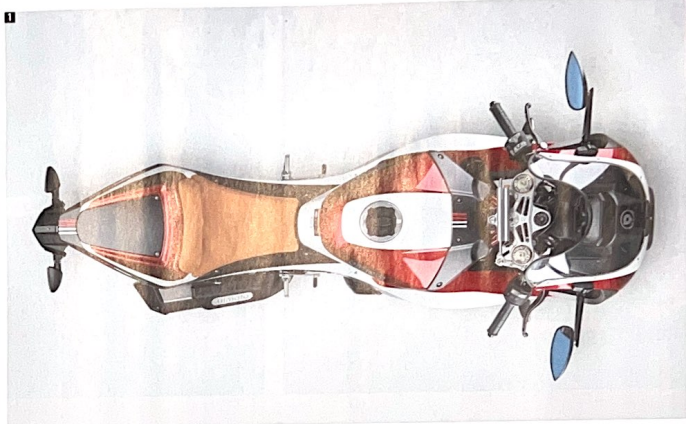
Jak pomyśleli, tak zrobili. Dzięki temu przód maszyny jest bardzo krótki, wahacz wystarczająco długi, a motocykl ma rozstaw osi wynoszący zaledwie 1390 mm. Dla porównania, sportowe Kawasaki ZX-6R jest o 10 mm dłuższe, a Ninja 1000SX ma rozstaw osi większy aż o 50 mm! Wszystko cacy, tylko chłodnica umiejscowiona za kierownicą jest osłonięta od pędu powietrza. Właśnie po to powstały te spektakularne boczne kanały powietrzne. Są najbardziej skomplikowanym elementem owiewek bocznych, a ich wewnętrzna budowa zwiększa ciśnienie powietrza wpadającego do chłodnicy. Problemem były same przednie wloty, których otwory nie były wystarczająco duże. Stylisty nie zgodzili się na ich powiększenie, więc zaprojektowano małe lotki, które zagarniają dodatkowe powietrze. Jestem zafascynowany włoską kreatywnością. Wielu pomysłów może wydawać się prostych i na skróty, ale ostatecznie muszą być opatrzone odpowiednią dawką finezji. Zapytałem, czy nie ma problemów z przegrzewaniem się silnika. Usłyszałem, że poddali maszynę

Premiera **Bimota KB4**

**BIMOTA JAKO MASZYNA TRACK DAYOWA?
TO ZARAZEM NAJGORSZY I NAJLEPSZY
POMYSŁ NA ŚWIECIE!**



42 / Grudzień 2022



surowym testom. Pierwsi, zajmujący się testowaniem oraz sprzedażą (w Bimocie każdy pracownik ma kilka zadań), w czasie największych upałów rozpędzał się na włoskich autostradach, po czym z ogromnej prędkości hamował w korku do bramek. Powiedzieli mi, że to najtrudniejszy sprawdzian – rozgrzany silnik, wysokie obroty i nagły stop. Jest to dość oryginalny, ale jakże włoski i życiowy sposób na testy.

Zero kompromisów

Dostrzegając taki detal jak wspomniane łoki przy wlotach powietrza, zacząłem przyglądać się KB4 uważnie. Im dłużej patrzyłem, tym bardziej ją doceniałem. Wciąż ciężko mi jest nazwać bryłę maszyny piękną, ale jej detale są wyjątkowe. W Bimocie mają prostą zasadę. Wszystko, co możliwe ma być wykonane z karbonu lub frezowane z jednego kawałka aluminium. Plastik znajdziemy jedynie w przełącznikach, osłonie seryjnego wydechu, kierunkowskazach i obudowie zegarów, czyli w elementach niezbędnych do przejścia procesu homologacyjnego. Pozostałe części to uczta dla oczu i dłoni. Małą kratownicową ramę wykonano ze stali chromowo-molibdenowej. Wahacz to dzieło sztuki. Składa się z frezowanych elementów i widać, że ważny był nawet sposób obróbki i kierunek w którym poruszał się frez. Dotykamy



1. KARBONOWE OWIEWKI są produkowane i lakierowane w tych samych zakładach co nadwozia aut Pagani

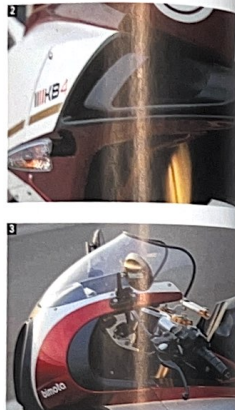


2. WAHACZ jest dziełem sztuki. Widać na nim fakturę frezów, które wyrzeźbiły go z jednego kawałka aluminium

3. MOTOCYKL DLA EGOISTÓW i egoistek. Producent nie przewidział miejsca dla pasażera

www.swiatmotocykli.pl / 43

Premiera Bimota KB4



1. NIEZBYT WYSOKA MOC SILNIKA oznacza dużo niestabilizatorów w średnim zakresie obrotów

2. MAŁA RZECZ, a ważna. Dzięki aerodynamicznej „lotce”, do kanałów trafia więcej powietrza

3. ZAKOCHAŁEM SIĘ w szybie Bimoty KB4. Jej kształt nawiązuje do maszyn z lat 70. Widok zza kierownicy jest unikalny

4. WENTYLATOR wydymuje ciepłe powietrze za motocykl. Dzięki temu maszyna nie powinna nam smaczyć nóg w upalne dni

go i czujemy wyjątkową fakturę. Nie przypominam sobie, kiedy ostatni raz patrząc na walca motocykla miałem ochotę go po prostu dotykać. Element ten jest jednocześnie bardzo sztywny, a do silnika przykręcono go za pośrednictwem aluminiowej płyty, też prosto z frezarki. Równie miłe odczucia wywołują podnóżki i dźwignie zmiany biegów i tylnego hamulca. Poza tym, że są piękne, możemy je regulować. Piękne są też półki, kierownice, lusterka, dosłownie wszystko, co zostało zaprojektowane przez Bimotę, a wykonane przez lokalnych dostawców.

To bardzo ważna część historii. Bimota nie produkuje żadnych części. Jej pracownicy projektują i montują motocykle. Większość komponentów jest produkowana na zewnątrz, ale wszystko, co możliwe, pochodzi z Włoch. Ciekawostką jest, że karbowane owiewki wytwarza ta sama firma, która produkuje elementy dla samochodowej marki Pagani. Jeżeli jakieś części nie mogą być wyprodukowane we Włoszech, porządkowane są od topowych producentów: Öhlins do sterczyli zawieszenie, Brembo hamulce, a kute koła pochodzą z O.Z. Racing. Brzmi wyścigowo i cieszę się, że prezentacja motocykla odbyła się na torze Modena.

Więcej niż myślałem

W końcu przyszedł czas testu. W boksie mogłem poznać większość pracowników Bimoty. Jest to tak mała

manufaktura, że do obsługi tego wydarzenia zastawiano niemalże wszystkich. Dlatego mogłem się nać dłoń człowieka, który zbudował motocykl, na którym miałem jechać. Bimota nie korzysta z linii produkcyjnej. Jeden motocykl składa jeden mechanik, druga osoba pojawia się po poszczególnych etapach i sprawdza jakość. Cieszyłem się zatem, że ktoś go dwójnie sprawdził, czy śruby są dokręcone. Wskoczyłem na motocykl i byłoby idealnie, gdyby nie mały zegar. Owiewka i szyba mają kształt jak w starych motocyklach wyścigowych i gdy tylko zajmiemy miejsce na siedzeniu, pojawia się wokół nas wyjątkowy klimat. Czar jednak przyska, gdy tylko opuścimy wzrok. Uprętnie tam wyświetlacz z Kawasaki Ninja 1000SX. Zegar w sobie jest OK. Czytelny, daje dużo informacji, ale prostu w ogóle nie pasuje do tego motocykla. Wierzę, że Bimocie doskonale o tym wiedzą, ale powiedziałem, że nie mogli z tym nic zrobić. Wyświetlacz jest bowiem elementem homologacji, poza tym obsługują systemy elektroniczne. Stworzenie własnych zegarów i oprogramowania do nich mogłoby pochłonąć więcej czasu, niż zaprojektowanie całego motocykla. Trudno, postanowiłem nie patrzeć na kokpit, tylko koncentrować się na zaokrąglonej szybie.

Wystarczyło jedno okrążenie, żebym przestał przemonować się zegarami. Powiem więcej, przestałem obchodzić, jak ten motocykl wygląda. Chciałem tylko

kręcić kolejne kółka. Maszyna prowadzi się genialnie! Pokonywanie zakrętów to istna poezja, KB4 rzuca się włożenie jako szalona, ale pozostaje przy tym niesamowicie stabilna. Zawieszenie jest perfekcyjne. Nie jest zbyt sztywne, ale nie sposób wytrącić go z równowagi. Czulem się jak na motocyklu wyścigowym, który jednocześnie jest bardzo wygodny. Jazda nie męcząca, ale jednocześnie idealnie wyczuwałem zapas dostępnej przyczepności. Krótki przód sprawiał, że bardzo łatwo było mi dociążyć przednie koło, dzięki czemu zaciskanie zakrętów było banalnie proste. Wrażenia przy zmianie kierunków rzeczywiście były takie jak na motocyklach klasy 600 ccm. Bimota KB4 gotowa do jazdy waży jedynie 194 kilogramy, ale to jej geometria sprawia, że prowadzi się tak lekko.

Silnik? Jego charakterystyka niemal idealnie pasuje do koncepcji. Bardzo przyjemnie ciągnie już w niskim zakresie obrotów, więc nie musimy pilnować obrotomierza, tak jak ma to miejsce w przypadku jazdy na sześćsetce. Bimota nabiera prędkości bardzo liniowo, jest szybka, ale niegroźna. Jej maksymalna moc to 142 KM. To niedużo jak na litra, ale dzięki temu mamy wysoki moment obrotowy już przy niskich obrotach. Jednocześnie nawet niezbyt doświadczony kierowca może odkręcić gaz do końca i cieszyć się z przebijania



biegów na najwyższych obrotach. Nie ukrywam, że gdy poczułem, jak ten motocykl jeździ po torze, od razu miałem ochotę na nieco więcej mocy. Myślę, że 160 KM w tym przypadku byłoby wartością idealną. Większa moc spowodowałaby jednak, że trzeba by było wydłużyć pojazd, żeby poradzić sobie z przekładaniem mocy na asfalt, a to zepsułoby całą zabawę.

NEVER STOP

WHEN THE ROAD ENDS

HERO 2.0 LADY TOURING SUIT

Premiera Bimota KB4

CENA:

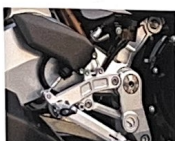
180 000 zł

IMPORTER:

WWW.BIMOTA.POLSKA.PL



ZEGARY mogłyby się obrócić, gdyby zielone grafiki zostały zamienione na kolor czerwony



WSZYSTKO TUTAJ wykonane jest z frezowanego aluminium. Podnóżki można regulować



POZA WYGLĄDEM, walczy o gwarancję wysoką sztywność. Fejki to kute O.Z. Rączki

Dane techniczne: BIMOTA KB4

SILNIK

Typ: czterocylindrowy, chłodzony cieczą
Układ: czteroscyndrowy, rzędowy
Rusznik: 5000
cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa: 1043 cm³
Srednica x skok tłoka: 77 x 56 mm
Stopień sprężania: 11,8:1
Moc maksymalna: 142 KM (104,5 kW)
przy 10 000 obr./min
Moment obrotowy:
111 Nm przy 8000 obr./min

Zasilanie i tryby jazdy

Smarowanie: miska olejowa
PRZENIESIENIE MOPU
Sprzęgło: mokre, 6-tychłopiętne,
z korbą redukcyjną
Skrynia biegów: sześciostopniowa
Napęd tylnego koła: łańcuch

PODWOZIE

Rama: aluminiowa
Zawieszenie przednie: widelec USD

Oślepki FG 6AT 41 NUCO

Zawieszenie tylnie: amortyzator
centrowy Bolex TTX 16
Hamulec: przedki: podwójny, tarczowy,
Ø 320 mm, zaciski czterocylindrowe
Hamulec tylny: tarczowy, Ø 220 mm,
zaciski jednocylindrowe
Opory prądu / tył: 120/70-17 / 190/50-17

ELEKTRONIKA

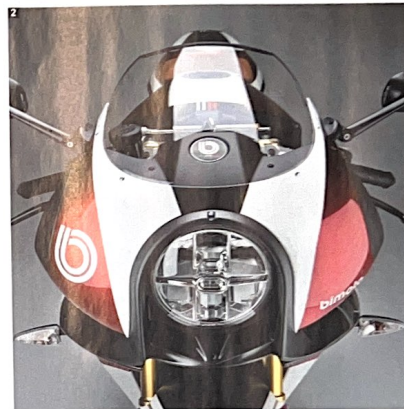
ABS: ABS (cornering ABS), bez możliwości wyłączenia

Kontrola trakcji: S-KTRC, regulacja

Inne: quickshifter, regulacja siły
hamowania silnikiem

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia: 810 mm
Rozstaw osi: 1390 mm
Kąt pochylecia główki rury: 24°
Wyprzedzenie: 100,8 mm
Masa pojazdu gotowego do jazdy
z pełnym baku: 194 kg
Zbiornik paliwa: 17 litrów



Pozom rozrywki może natomiast podnieść akcesoryjny tunik Arrow. Nie zwiększa on znacząco osiągnięć, ale seryjnie nam unikalne odczucia akustyczne. Nie jest głośny, ale zaprojektowano go tak, żeby naprawdę zmienić brzmienie motocykla. Dźwięk staje się szorstki, gardłowy i koparzy się z czterocylindrowymi silnikami gaznikowymi. Był to specjalny zabieg, który działa. Chociaż się za jadowatą owiewką i wsłuchując z charakterystycznym dźwiękiem, wyobrażałem sobie, że jadę motocyklem z nową, głębszą przyczyną. Na wskroś nowoczesnym, ale osadzonego w klimacie lat 70.

Zjechałem z toru z wywieszonym językiem. Miałem ochotę założyć w przyszłości slicki i wystartować na KB4 w jakiejś amatorskiej serii. Przedstawiciel Bimoty powiedział, że wiedzą, że ich motocykl kusi, ale ich głównym założeniem było stworzenie maszyny idealnej do przejazdów, krótszych bądź dłuższych. Mówiąc wprost, KB4 to wyobrażenie o motocyklu turystycznym, który ma być wystarczająco, ale gdyby miał tę maszynę w garażu, regularnie zabierałby ją na tor. Takie podwozie nie może się marnować. Jedynym zgrzytem był jak zwykle układ ABS i jak zwykle to ja byłem jedyną osobą, która narzekała na ten system. Działa on w trybie „cornering”, czyli możemy ścisnąć dźwignię z całej siły w złożeniu. Fajnie, ale brakuje

zasadniczej funkcji – trybu torowego, w którym ABS byłby wyłączony w tylnym kole. Przy silnych hamowaniach, do których zachęca układ hamulcowy, tylne koło odrywa się nieco od ziemi i wtedy od razu do akcji wkracza ABS. W konsekwencji klamka pulsuje, a my się z nią silujemy. Ciężko doprowadzić do takiej sytuacji na drodze, ale na torze mam z tym problem we wszystkich japońskich motocyklach.

Bliskość perfekcji

Gdybym nie patrzył na KB4 przez pryzmat marki, wykonania i unikalności, powiedziałbym, że jest to idealny motocykl na track day. Sportowy, ale nie wysiłkowy. Zwinny i zwrotny, ale stabilny. Moc wystarczająca, a nie przerażająca. Po prostu świetny. Później patrzę na całość. Nawet teraz, pisząc ten tekst, serkam na fote i nie czuję tego, co czułem na prezentacji. Z tą maszyną trzeba obcować, żeby docenić detale i wykonanie. Patrzymy z daleka i jest to jakiś włoski dziwolog. Patrzymy z bliskości, dotykamy, pojedziemy i KB4 staje się unikatowym dziełem sztuki, z którym chcemy obcować przez cały czas.

Jest to z pewnością jeden z ciekawszych motocykli, na które natknąłem się w ostatnich latach. Dobrze, że ma brzydkie zegary, bo jeszcze miałbym pomysł, żeby sobie taki kupić... ■

1. SERYJNE KIERUNKOWSKAZY muszą odejść. Jedynie plastikowe elementy motocykla to te, które muszą być homologowane

2. IM DŁUŻEJ PATRZYŁEM na detale KB4, tym bardziej ten motocykl mi się podobał