

M

CONTACTO

BIMOTA DB 2



Más Cerca



Todos, todos los que disfrutamos con la conducción deportiva hemos soñado más de una vez con una Bimota, pero en la inmensa mayoría de los casos los precios de las motos que salen de la fábrica de Rimini han imposibilitado que nuestros deseos se materializaran. Con la nueva DB2 este sueño está más cerca.

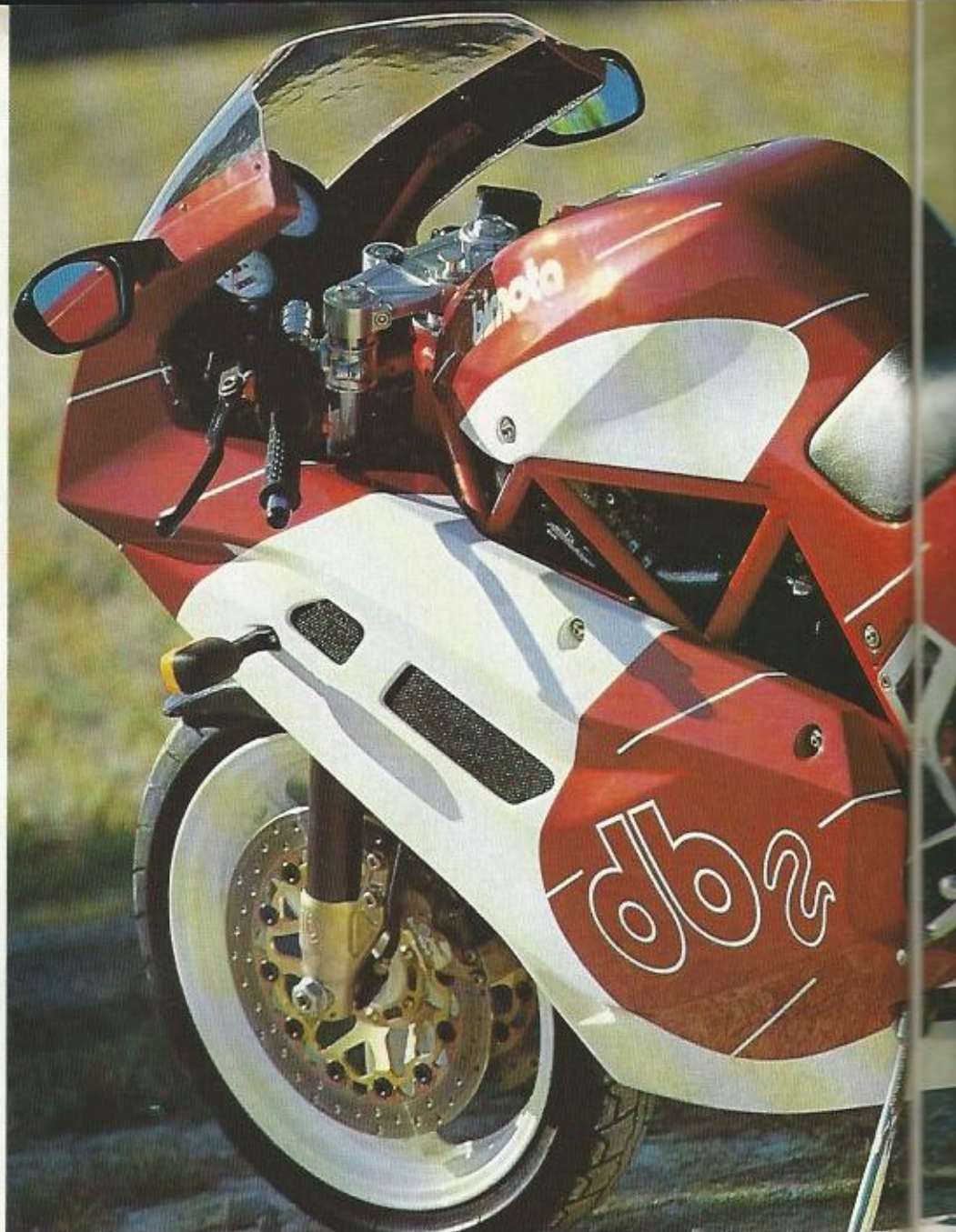
BIMOTA DB 2

El éxito comercial obtenido hace media década por la DB1 de Bimota, supuso sin duda la salvación para la compañía italiana, que hasta entonces veía con preocupación cómo sus motos no podían competir con las mucho más baratas megabikes japonesas. La DB1 significó un cambio en la política comercial de la compañía, ya que era una moto accesible a la «masa», aunque este término evidentemente no significa lo mismo en Rimini que en Japón. Casi 1.000 motos en seis años de producción sería una cifra decepcionante para Honda o Yamaha, pero para Bimota supuso la salvación del desastre financiero y el aumento de su espectro de clientes en un momento crucial para la marca. Aquella DB1 con motor Pantah era una moto muy divertida de pilotar siempre y cuando te acostumbrases a sus dimensiones, pensadas para pilotos más bien pequeños. También adolecía de una dirección excesivamente nerviosa y una manejabilidad un tanto caprichosa, consecuencia de sus ruedas de 16 pulgadas. A pesar de ello la DB1 era una moto relativamente accesible que con su carrocería integral marcó un estilo que más tarde sería copiado por lo japoneses. Otra ventaja estaba en que, sin dejar de ser una Bimota, no intimidaba tanto en una utilización diaria como una YB6 o una Dieci de más de tres millones de pesetas y 250 km/h. de velocidad máxima.

Como ya he comentado, la DB1 se vendió bien, pero por un extraño motivo en Bimota no creyeron conveniente continuar la saga después de que el motor 750 Pantah llegase al final de su evolución. Han pasado ya algunos años desde que la DB1 dejó de salir de las cadenas de montaje de la marca, pero aplicando el refrán de que «nunca es tarde si la dicha es buena», en la fábrica italiana han decidido, aprovechando el próximo Salón de Colonia, lanzar la esperada DB2.

Después de rodar una tarde entera por las carreteras de montaña cerca de la base de Bimota con un prototipo, estoy seguro de que la nueva Ducati/Bimota está llamada a proporcionar en la década de los 90 la misma combinación de brío y practicidad que la DB1 hizo en los 80.

El motor para esta segunda versión es el bicilíndrico refrigerado por aire y aceite que monta la Ducati 900 SS. A la hora de buscarle acomodo, Pierluigi Marconi (diseñador de Bimota) ha optado por un chasis multitubular fabricado en cromo-molibdeno. El tipo de construcción es igual al de la DB1, pero, como es lógico, las medidas y triangulaciones han sido rediseñadas hasta hacer del chasis uno de los puntos más atractivos de la moto incluso en su versión con carenado integral. En un primer momento no se había barajado la posibilidad de lanzar una DB2 semicarenada, pero la acertada decisión de Ducati de parar de pintar sus motores de negro ha animado a los hombres de Rimini, con lo que en Colonia también podremos





SE HA HECHO DE ROGAR, PERO FINALMENTE EN BIMOTA SE HAN DECIDIDO A LANZAR LA DB2, UNA MOTO QUE AÚNA LA EXCELENCIA DE LOS MOTORES DE BOLOGNA CON LAS EXQUISITECES DE LOS CHASIS QUE SALEN DE LA FÁBRICA DE RIMINI.

ver esta versión. El concepto multitubular es aplicado hasta en el basculante, que al contrario de cualquier Bimota fabricada en los últimos años (DB1 incluida) no está fabricado en aluminio y sí en tubo de acero.

En la suspensión trasera se ha recurrido a un sistema cantilever que trabaja sobre un Öhlins especialmente diseñado para este modelo. Para el tren delantero, en cambio, Bimota emplea por primera vez una horquilla Paioli, marca más conocida por suministrar horquillas y amortiguadores para motos y ciclomotores de grandes producciones y por haber colaborado con Gilera en la original suspensión delantera de la CX 125. Esta nueva horquilla de 41 mm. es del tipo convencional —en la fábrica italiana se han preocupado especialmente por contener los costes lo más posible— y cuen-

ta con reglajes en extensión y compresión en las dos barras.

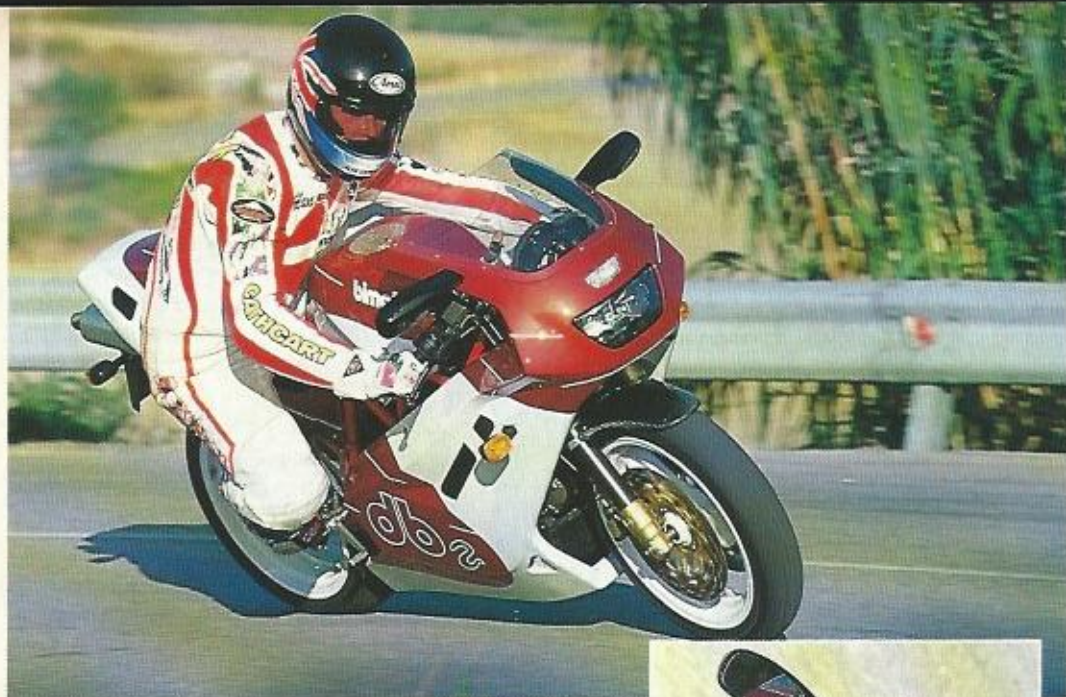
Con sus 23 grados de ángulo y sus 97 mm. de avance, la DB2 cuenta con una dirección rápida tal y como se espera de una moto deportiva, pero al mismo tiempo sus 1.370 mm. de distancia entre ejes son suficientes para garantizar la estabilidad en curvas rápidas y para ofrecer suficiente espacio incluso para los pilotos de mayor envergadura.

Con mis 1,82 metros nunca me llegué a sentir bien sobre la antigua DB1. La posición en aquella moto era demasiado encogida y un reparto de pesos que cargaba en exceso el tren delantero (brazos y manos se veían sobrecargados) la hacían verdaderamente cansada. Por suerte, la DB2 es completamente diferente, si bien se ha tenido que sacrificar algo de manejabilidad en aras a la comodidad. La posición de conducción es mucho más racional y supera en comodidad incluso a las Ducati 900 SS sin que por ello frustre la deportividad que se espera de una moto con esta cuna.

En cuanto al motor nada ha sido modificado con respecto al de las 900 SS, aunque la utilización de unos escapes rediseñados en las dependencias de la fábrica de Rimini permite a la DB2 rendir 75 CV. a la rueda a 7.000 r.p.m. Según fábrica también aumenta la potencia a medio régimen y el par motor a partir de 5.000 r.p.m. Un filtro de aire modificado es la única otra diferencia entre el motor de la DB2 y el que montan las motos de Bologna.

Marconi ha sabido aprovechar al máximo las cualidades inherentes del bicilíndrico de cuatro válvulas de Ducati. Estrechez y ligereza aunadas a una tracción superior y a un tacto de motor absolutamente uniforme hacen de la DB2 una moto ligera, ágil y fácil de pilotar. Mientras la 900SS pesa 183 kilos, esta Bimota no sobrepasa los 168, lo que redundará en una mejor aceleración.

Rodando por las carreteras de los Apeninos con la DB2 el excelente par motor y la bien elegida relación de cambio hacían la conducción siempre relajada y fluida. Levantar rueda a la salida de curvas de primera y segunda no resulta difícil, no queriendo decir con ello que la distribución de pesos esté equivocada ni que la DB2 sea excesivamente corta y nerviosa. Muy al contrario, es una simple demostración de lo bien que el chasis y el Öhlins trasero transmiten la potencia al suelo. He de reconocer que la suspensión trasera me ha sorprendido positivamente. Esperaba encontrarme con un sofisticado sistema progresivo con bieletas, pero en su lugar me encontré con un vulgar y un semi-trasnocado cantilever. Pero mi decepción desapareció en cuanto tuve ocasión de rodar con la moto por las descuidadas carreteras de San Marino. Por lo visto, se gastan más dinero en editar colecciones de sellos que en arreglar sus carreteras. En estas condiciones es cuando empiezas a apreciar el excelente funcionamiento del amortiguador Öhlins. Trabaja tan bien que hace que te olvides de la ausencia de bieletas y sistema progresivo. La suspensión trasera de la DB2 es extremadamente



CÓMODA Y FÁCIL DE PILOTAR, LA DB2 ES UNA AUTÉNTICA DELICIA EN CARRETERAS DE MONTAÑA. A PESAR DE TRASNOCHADO, EL CANTILEVER EMPLEADO EN LA SUSPENSIÓN TRASERA ES UNO DE LOS PUNTOS FUERTES DE LA NUEVA BIMOTA CON MOTOR DUCATI.



BIMOTA DB 2

si durante demasiado tiempo).

En defensa de la Paioli hay que alegar que posiblemente parte de la culpa de sus deméritos tiene su origen en los enormes Brembo delanteros de 320 mm. y sus pinzas de cuatro pistones que no cuentan con fijación flotante. No sé si por esta razón o por alguna de los otros componentes del sistema de frenado (pastillas, bomba o latiguillos), pero el caso es que la DB2 tiene una escalofriante capacidad de frenada con un tacto no demasiado progresivo.

Durante la prueba me llevé un tremendo susto al encontrarme en un curva ciega con un Alfa que venía en dirección contraria por mi carril. La verdad es que si no llega a ser por los Brembo ahora no estaría donde estoy. Puede que su tacto no sea de lo mejor, pero cuando hay que frenar, frena.

Si buscas una moto ágil, manejable y con un motor de respuesta suave y constante, la nueva DB2 te garantiza máxima diversión. Es una moto que puedes aprovechar al límite y con toda honestidad resulta más agradable como moto de uso diario

FICHA TÉCNICA

Motor: 4 tiempos, 2 cilindros en V dispuesto longitudinalmente. Refrigeración aire/aceite.

Distribución: Desmodrómica, 2 válvulas por cilindro.

Diám. x carrera: 92 x 68 mm.

Cilindrada: 904 c.c.

Pot. máx. dec.: 75 CV.

Compresión: 9,2:1.

Alimentación: 2 Mikuni de 38 mm.

Arranque: Eléctrico.

Embrague: Multidisco en baño de aceite.

Cambio: 6 velocidades.

Trans. sec.: Cadena.

Chasis: Multitubular en tubo de acero.

Lanzamiento: 23,5°.

Avance: 97 mm.

Susp. del.: Horquilla convencional de 41 mm.

Susp. tras.: Sistema cantilever con un amortiguador.

Freno del.: 2 discos de 320 mm.

Pinza: 4 pistones.

Freno tras.: Disco de 230 mm.

Pinza: 2 pistones.

Rueda del.: 120/70 en llanta 3,50.

Rueda tras.: 180/55 en llanta 5,50.

Dist. ejes: 1.370 mm.

Peso en seco: 168 kg.

Cap. depósito: 16 l.

Precio: N.D.

suave y progresiva. Controla la situación bajo cualquier circunstancia, no haciendo topes ni sobrebaches escandalosos ni en rizados tipo supercross. Puntuación máxima para Bimota —extensivo especialmente a Öhlins— por haber logrado un funcionamiento tan perfecto y que sin duda es el culpable de que la nueva DB2 sea tan divertida de pilotar.

La horquilla Paioli lo tiene difícil teniendo en cuenta las excelencias de la amortiguación trasera, pero la verdad es que también cumple con el trabajo que le es encomendado. Absorbe bien las irregularidades de la carretera y siempre transmite al piloto con claridad lo que está sucediendo bajo la rueda delantera.

El único pero que le he encontrado llega en las fuertes frenadas, especialmente en bajada, donde todo el peso de la moto y del piloto es lanzado sobre el tren delantero. El excelente agarre del Michelin Hi Sport unido a la deformación lógica que sufren las barras de la horquilla en estas circunstancias hacen que el tacto se vuelva áspero y desigual, aunque para ser honesto esta sensación sólo aparece cuando se abusa exageradamente de la frenada (por lo visto, he estado pilotando la Te-

que la mucho más cara Furano o cualquier otra «megabike». La DB2 refleja a la perfección el concepto italiano de moto deportiva: manejabilidad que roza la docilidad, buena capacidad de frenada, un buen «gruñido» saliendo del motor y potencia suficiente. Todo ello está «envuelto» en un diseño que aún sigue siendo elegante y característico. El frontal es probablemente lo más impersonal, pero el resto de la moto tiene sin lugar a dudas el sello de la marca.

Ciertamente la combinación de colores de la moto de pruebas no es muy afortunada, pero Bimota también comercializará la DB2 en el mismo tono rojo del chasis. Estoy seguro de que será este color el que los futuros propietarios de esta moto preferirán, ya que al fin y al cabo se trata de una moto italiana.

Si la DB2 será capaz de igualar los logros comerciales conquistados por su predecesora dependerá muy mucho del precio. Si este no resulta desorbitado, la nueva Bimota con motor Ducati será un éxito.

Alan Cathcart/MPC
Fotos: Phil Masters