

MOTOCICLISMO

Repe

ESP
ESPAÑA
4



A FONDO

BMW R 1100 RS

YAMAHA GTS 1000 "ABS"

CONTACTO

BIMOTA-GILERA GB1

RAM AIR SYSTEM
Así funciona

LA MODA DEL '93
Equipate de arriba abajo

COMPARATIVA "CANGURO"

01315
 8 414520 000020
DERBI VARIANT BOX
HONDA PK WALLAROO
PIAGGIO FREE
RIEJU WINDY

SUPER JEREZ

COSA

NOSTRA

La colaboración entre Bimota y Gilera ha dado como fruto esta avanzada y competitiva monocilíndrica de carreras, que, después de la sofisticada Ducati Supermono, termina con la leyenda de la simplicidad.

El creciente interés en todo el mundo por la renaciente categoría de las monocilíndricas llegó a cierto «climax» el pasado día 14 de marzo, en la carrera inaugural del campeonato italiano, en la que debutaron, entre otras, la moto que os presentamos, fruto de la nueva colaboración que Gilera y Bimota han emprendido para que la marca de Arcore suministre a los de Rimini motores procedentes de los que en «Gilera Corse» se desarrollaron para las RC africanas.

En esa carrera pilotó la moto Gianluca Galasso, probador de Bimota, y en sus manos la GB1 acabó en cuarta posición en su primerísima prueba (la moto se terminó tres días antes de la carrera), vencida por la nueva Ducati Supermono, que ha estado siendo desarrollada desde hace ya casi un año.

Hay que recordar que Gilera fue la primera marca italiana en participar en las carreras de SoS o Supermono (así se llama el campeonato italiano) allá en 1989, cuando Federico Martini pasó a la casa de Arcore dejando Bimota. Martini había estado mucho tiempo queriendo producir una Bimota monocilíndrica; el motor de la Gilera Saturno era su favorito para ello, pero nunca pudo convencer a Giuseppe Morri (jefe de Bimota) que existía mercado para una moto así. Cuando Martini llegó a Gilera, en abril de 1989, desarrolló una SoS de carreras basada en la monocilíndrica de calle con el motor pasado a 556 c.c.; lue-

go se comercializaron 50 Gilera Piuma con ese motor pero con un chasis diseñado por Martini, pero la fábrica decidió concentrar su esfuerzo en el desarrollo del motor «grande» de 750 c.c. para los rallyes africanos, en vez de fabricar uno para las carreras de circuito.

Pero esa fue siempre la secreta intención de Martini... aunque el 750 africano llegó a la cima de su desarrollo el año pasado, al ser capaz de vencer a las Yamaha bicilíndricas en el duro Rallye de Túnez; después de eso, el interés de Gilera se dirigió fundamentalmente a los Grandes Premios, y los motores 750 (unos nueve) fabricados para propulsar las motos «africanas» quedaron en un rincón del «Reparto Corse» de Arcore...

... Hasta ahora. La creencia de que el interés en las carreras de las SoS puede despertar un mercado viable para motos deportivas de calle con alta tecnología y motores monocilíndricos ha dado como resultado que Gilera donase tres de esos motores para un proyecto conjunto con Bimota. El especialista italiano en chasis fabricará tres motos, dos para que participen en manos de pilotos Bimota en el Campeonato Supermono italiano, mientras la tercera es para que en Gilera hagan sus propias pruebas y desarrollo. En junio de este año las dos fábricas tendrán una reunión para discutir el siguiente paso a dar, si es que se decide seguir adelante.

De todas formas, según Giuseppe Morri, hay tres posibilidades: que el



AL DESNUDO, LA
BIMOTA-GILERA
PRESENTA UN
ESTUDIADO
REPARTO DE PESOS,
CON EL DEPÓSITO
DE ALUMINIO
PERFECTAMENTE
CENTRADO, Y LA
BATERÍA DELANTE Y
SOBRE EL MOTOR.



BIMOTA GB 1

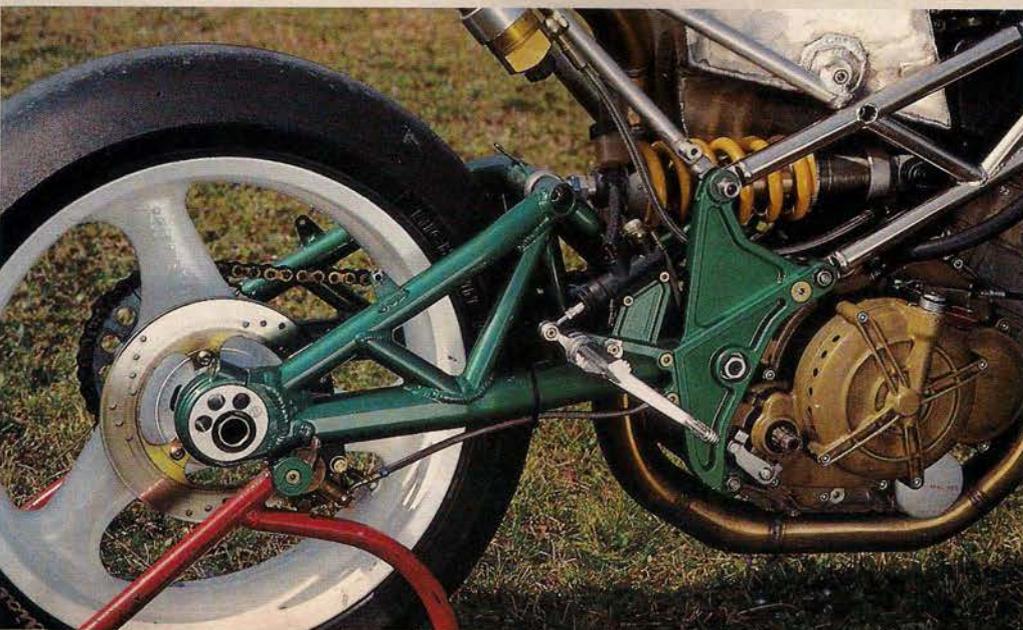
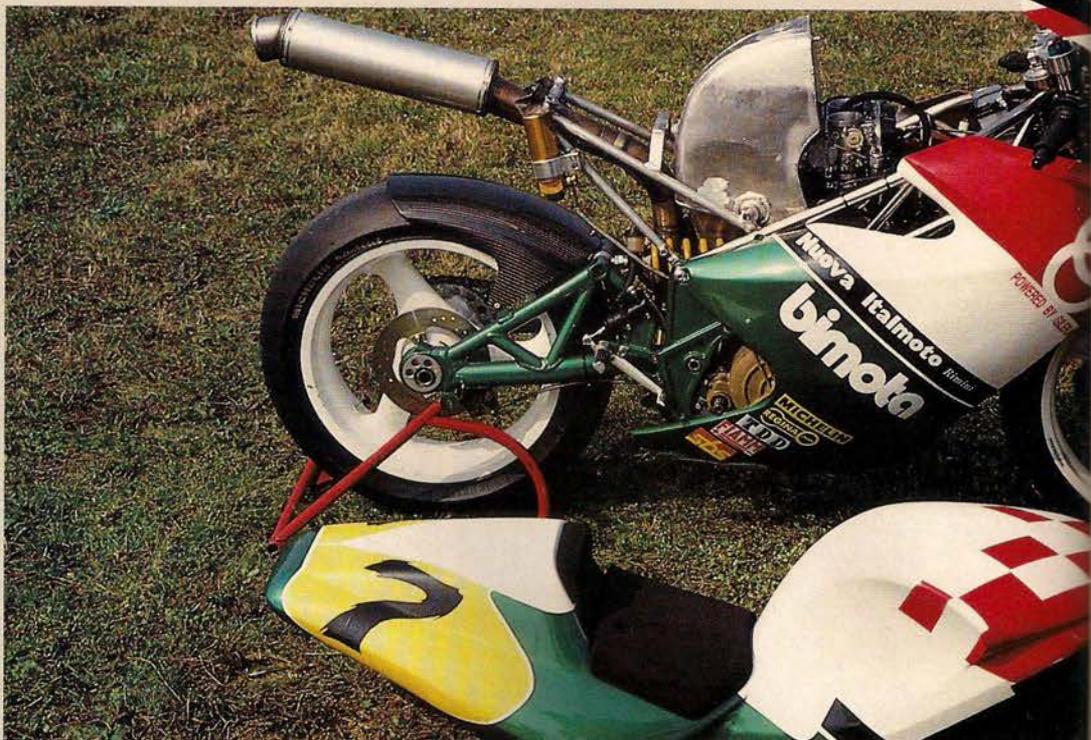
proyecto sea anulado por falta de un futuro viable, que ambas fábricas lleguen a un acuerdo para comercializar una «carreras-cliente» (en cantidad limitada y a alto precio) con motores Gilera 750 fabricados a mano y en pequeña cantidad, o que Bimota desarrolle una versión de calle propulsada por el motor 600 de la Northwest.

En Misano, el motor ni siquiera había sido revisado tras su participación en el Rallye de los Faraones: «hasta tuvimos que quitar arena de los carburadores y el encendido», contaba el diseñador de Bimota Pierluigi Marconi, «y el motor estaba, claro, en su configuración de rallye: poca compresión y diagrama de distribución tranquilo. Son de esperar grandes mejoras en cuanto podamos prepararlo un poco... y espectaculares al montarle la inyección, cosa que no tardaremos mucho en hacer».

El motor tiene unas cotas internas de 105,5 mm. de diámetro por 85 mm. de carrera (743 c.c. de cilindrada) y pesa sólo 47 kilos, es decir, apenas tres kilos y medio más pesado que el motor 558 c.c. de una Northwest o una Pioma, con los que comparte la misma arquitectura básica... pero no mucho más; así, la mayor parte de piezas del motor son especiales, producidas en número muy limitado, fundidas en moldes de arena. La culata de este motor tiene cuatro válvulas, accionadas por dos árboles de levas que se mueven gracias a una correa dentada, y tiene una caja de cinco velocidades (actualmente con relaciones muy abiertas, apta para la moto de campo pero inadecuada para circuito) además de eje de equilibrado y refrigeración líquida. La compresión se queda en unos humildes 8,2:1 para poder utilizar gasolina africana (de mala calidad y bajo grado de octanaje) y para permitir a una monocilíndrica de este porte ser arrancada a pedal por su fatigado piloto...

De todas formas, el pistón (Mahle) es una preciosa pieza con sólo dos segmentos y faldas muy cortas, con la cabeza de diseño semi-Heron (culata bastante plana y cámara de combustión alojada en el pistón), y tiene un gran potencial para su uso en carreras de circuito: es muy ligero y eso permitirá al motor subir más de vueltas. Lucio Massut, jefe de diseño del grupo Piaggio y supervisor del proyecto RC 750, debía tener en la cabeza utilizar tarde o temprano este motor para carreras de circuito... ¡seguro!

Bimota probó el motor en su banco de potencia justo después de recibirlo (y limpiarlo de arena...), y se





PRECIOSO CHASIS: MULTITUBULAR, DE ACERO PARA EL CUADRO Y ALUMINIO PARA EL BASCULANTE. EL LIGERO PISTÓN PERMITIRÁ LLEGAR A 85 CV. AL CAMBIAR LOS CARBURADORES DE 38 MM. POR INYECCIÓN.



confirman los 72 CV. (medidos al cambio) a 7.000 vueltas anunciados por Gilera, con dos carburadores Mikuni de compuerta plana y 38 mm. de diámetro de difusor. Martini decía haber realizado algunos cambios en el motor para mejorar sus prestaciones en uso de circuito y así declaraba conseguir 78 CV. a 8.500 vueltas con los mismos carburadores pero con diagrama de distribución más agresivo y un encendido distinto. Según me contaba el de Gilera el año pasado: «No tengo ninguna duda de que podemos obtener fácilmente más de ochenta caballos con carburadores de 40 mm., y por lo menos 85 con in-

yección. El motor es seguro hasta 9.300 vueltas, que con las velocidades de pistón que eso representa es una cifra muy respetable. Este es un motor de competición de pura sangre y tiene mucho potencial de uso para circuito.» Está claro en qué pensaba Martini...

Su sucesor y actual jefe de diseño en Bimota, Pierluigi Marconi, está completamente de acuerdo: «Vamos a montar en el motor un sistema completo de inyección electrónica TDD/Weber con el que se obtendrá un sustancial incremento de potencia, además de permitirnos usar una distribución más agresiva y al motor

subir más de vueltas que ahora. Galasso, nuestro piloto, se quejaba de que el motor no quería subir de 6.500 vueltas en carrera y que la potencia llegaba a partir de sólo 3.000, algo muy de elogiar en una moto de campo pero no tanto para circuito.»

Es un poco irónico que Marconi haya utilizado materiales y tecnología para el diseño del chasis que recibe el motor Gilera, rival de la Ducati Supermono, prácticamente idénticos a los de la Bimota DB2 de calle con motor Ducati bicilíndrico que ya forma parte de la producción de Rímíni (este año fabricarán un total de 550). El chasis GB1 está fabricado en tres

partes y tres materiales: una sección principal formada por una estructura triangular en tubo de sección redonda de acero al cromomolibdeno, y el basculante en tubo de sección oval de aleación ligera, fabricado por Bimota. Este basculante se ancla en dos placas laterales mecanizadas de un bloque de aleación 7300 de aluminio, y el resultado final de este conglomerado de tecnología es un chasis completo que pesa sólo ¡6,5 kilos! La suspensión es directamente la de la DB2: horquilla Paioli «convencional» de 41 mm. de diámetro de barras, cuyo rendimiento en circuito es soberbio según Galasso, y detrás un amortiguador Öhlins progresivo montado en un sistema cantilever.

Dos discos Brembo de 280 mm. con pinzas de cuatro pistones se encargan de detener la moto ayudados por un disco fijo trasero de 210 mm., que, según Galasso, está sin estrenar debido al ya de por sí tremendo freno del motor monocilíndrico. La distancia entre ejes es de sólo 1.330 mm. y la distribución de pesos carga un 52 por ciento en el tren delantero y un 48 por ciento detrás.

Bien... ¿Y el peso total? En una fórmula tan minimalista como la Supermono (muy libre), marcar sólo ¡119! kilos con aceite y agua (sin gasolina), montando un carenado de plástico muy pesado (prototipo) y sin ningún intento realizado todavía de aligerar peso en ninguna parte, convierte la GB1 en una moto con posibilidades muy grandes. La Ducati 550 Supermono pesa apenas unos kilos menos actualmente, pero está llena de partes en fibra de carbono y otros materiales «nobles», aparte de ser 200 c.c. más pequeña en cilindrada...

Teniendo en cuenta la comprensible precaución a tener en cuenta con todos los proyectos Bimota para que se terminen convirtiendo en modelos de serie, es muy posible que una versión de calle de la GB1 se presente en noviembre de este año en el Salón de Milán. Será una 600, con el chasis y el diseño de carenado de la moto de estas páginas, con su patriótica decoración. ¿Qué pasará con el motor 750? Sería sin duda una ganadora, probablemente más cara todavía que la Ducati debido al carácter artesanal de los motores Gilera, pero una cosa está clara: los días en que la categoría de las monocilíndricas se contemplaba como un retorno a los días de las Norton Manx (competir por afición por poco dinero) se han terminado. La Bimota GB1 es el símbolo de un nuevo salto hacia adelante de las Supermono, tanto en circuito como en posibles versiones de calle. □

Alan Cathcart/J. M.ª A. Fotos: Kyoichi Nakamura