

# CafeRacer



## RACING SPIRIT

ROMBO DI TAMBURELLO



## CATTIVE COMPAGNIE

VORONOFF: DOTTOR DESMO

## EXTREME ZONE

H-D 1200 EVOLUTION  
GUZZI V10 CENTAURO  
HONDA HORNET TFE  
TRIUMPH T-BIRD

## NEWS MOTO

GUZZI V11 COPPA ITALIA  
BIMOTA 500 V-DUE

## CLASSIC CORNER

BENELLI 750 SEI

## YAMAHA FZ6

# NUDA PER FORZA





# L'ULTIMA



**Non le vogliono più nel Motomondiale, per le strade delle grandi città non possono circolare liberamente, sputano irriverente olio bruciato ed hanno un caratteraccio. Una volta in sella però ti fanno spalancare il... Cuore!**

**L**a voce circolava da un po' di tempo nell'ambiente. Alcuni bisbigliavano il suo nome guardinghi. Era successo ma nessuno si spiegava come fosse potuto capitare. Era sparita da molto tempo, nessuno ne aveva più notizie. Solo voci false e tendenziose ne segnalavano la presenza in strani ambienti. Poi le voci si sono fatte più insistenti e qui al Cafe non potevamo resistere alla tentazione di scoprire la verità. Qualche telefonata alle persone giuste ed ecco svelato il mistero. In una località segreta, si sa solo che si parla della provincia milanese, c'è qualcuno che è riuscito a mettere le mani su un prezioso bottino: tutte le Bimota 500 Vdue invendute. Si sa che qui al bancone, l'odore penetrante dell'olio da miscela ci affascina. Il canto acuto del due tempi non ha eguali in quanto ad emozioni suscitate. Per noi sarebbe un sogno poter provare una 500, l'ultima cattiva due tempi prodotta. Visto che gli "antichi" dicevano che provare non costa niente, tentiamo la sorte! Alziamo così la cornetta, componiamo nervosi il XXX-XXXXXX (numero che ci è stato scritto di nascosto sul retro di un sottobicchiere da un cliente) e nel giro di pochi attimi capiamo che abbiamo fatto la scelta giusta.

### **Parti sgasando!**

Dopo poche ore da quella famosa telefonata ci si trova in quel di Meda, agitati come al primo giorno di scuola, a parlare con i titolari di Motorando, Rino e Luigi, ovvero con coloro che si occupano della messa a punto di tutte le Bimota 500-Vdue, ora in vendita. Per fortuna che sanno subito come mettere a proprio agio gli ospiti: nel giro di pochi secondi siamo a chiacchierare amabilmente in una angusta stanzetta piena di disegni, forcelloni, telai, saldatrici, iniezioni elettroniche. Non faccio in tempo a dire "Scusate ma quelle sono..." che vengo zittito da uno dei titolari che, serio, mi guarda e dice "Sì, sono loro. Noi SEBBI & PING 32 A

**BIMOTA 500-Vdue**

**FUMATA**



comunque le togliamo ed ora devi sentire come vanno...". Senza rendercene conto mi trovo fuori nel piccolo piazzale, posto davanti al negozio, a scaldare un oggetto che a sentirlo incute timore e rispetto. Il suo metallico "tinnnn tinnnn" è pazzesco, imparagonabile a quello sordo delle 4 tempi "sss sss". In ogni caso indosso il casco, i guanti e salgo in sella con aria dimessa. Chiedo a Rino se c'è qualcosa di particolare da sapere e lui esclama: "Stai attento con il comando del gas...". Il bello è che sono stato talmente attento che, pronti via, mi si è spenta. "Stai attento! Sì! Ma in partenza dagliene un po' di più...". Improvvisamente mi ritornarono alla mente i miei trascorsi su un kappa 250: sgaso allegramente, un abile gioco di frizione e via!

### Tempesta emozionale

La V-due lascia basiti vuoi per il rumore vuoi per la rabbia che ha in corpo. Un po' come tutte le due tempi, sembra di andare forte anche se si è quasi fermi. Il problema è che la bimota ha 115 cavalli alla ruota, una erogazione "leggermente" appuntita e non va



per niente piano. Il range di giri in cui stare, se ci si vuole divertire, non è molto ampio, circa 2000 giri, tra i 7000 e i 9000 circa. La moto gira bene e sinceramente nei chilometri che abbiamo percorso in città, ci aspettavamo un comportamento più irascibile. L'unico momento in cui bisogna avere i nervi saldi e giocare di astuzia è durante la partenza: sgasate un po', fino a circa 3000 giri/min e poi via con la frizione che corre dietro al gas in piccoli apri-chiudi o sfrizionando un po', in stile GP. Per il resto la Bimota gira bene e regolare. La versione alimentata a carburatori in configurazione strada sprigiona più di 100 cv e

per la versione racing si ipotizza di andare ben oltre i 130. A noi, che non siamo piloti, anche se speriamo di diventarlo un giorno o l'altro, come il bimbo che spera di fare l'astronauta da grande, sinceramente sono bastati i 100 e passa cavalli. Rizzate a non finire, in tutta scioltezza e iniezioni di adrenalina ad ogni ripresa. Il rumore metallico tintinnante di questa ultima nostalgica due tempi è penetrante tanto è vero che, nel mio giretto di prova, deve aver colpito anche due tranquilli chips (poliziotti in moto) dell'hinterland milanese. Nonostante (stranamente) tenessi una velocità codice, nel vedermi arrivare hanno iniziato a

# LA MOTO DEL TEMPO: SI VIENE PROIETTATI IN UN







## RA DIMENSIONE. QUELLA DELLE MOTO GRAND PRIX

gesticolare come a dire "Ma cosa fai". Nessun segno di fermarmi quindi... Ho tirato dritto anche se per diversi chilometri mi sono domandato cosa avessero da gesticolare. Più piano di così! Poi di colpo ho capito: il gendarme mi guardava allibito perché non capita tutti i giorni di vedere un bel due tempi... Soprattutto se c'è il blocco dei mezzi a due tempi non catalizzati! Ecco perché gesticolava! In ogni caso mi era andata bene! Tralasciamo queste avventure e torniamo a noi. La moto è molto divertente: estremamente reattiva, velocissima nei cambi di inclinazione e con un comportamento discretamente neutro. Unico neo, ma congenito dei due tempi pompanti, le vibrazioni a pedane, manubrio e sella. Insomma, si sa, queste moto sono per

uomini veri. Seduti alla guida di questa 500, l'attenzione viene subito catturata dalla strumentazione, grossa, avveniristica e ricca di informazioni per il pilota: contagiri digitale e a led, contachilometri generale, due contachilometri parziali, chilometri percorsi in riserva, tempo cambiata, temperatura dell'acqua. Illeggibile la spia del folle, nascosta dal bordo superiore della strumentazione. Si legge solo se si è con il busto chinato in avanti, una posizione un po' innaturale quando si è fermi al semaforo.

### Ora si che va...

Ci viene detto con orgoglio che quasi tutti i problemi di affidabilità di questo modello sono stati risolti. Ora i nuovi paraoli di banco

vengono fissati con tre fermi e sono stati modificati i passaggi dell'olio. I frequenti grippaggi sono ormai solo un brutto ricordo di gioventù. Le Bimota così configurate non peccano più di fragilità come quelle che uscivano dalla casa riminese. Chi volesse acquistare ora uno di questi preziosi gioiellini ha solo l'imbarazzo della scelta: prima versione standard, versione Evoluzione ovvero l'ultimo stadio del progetto Bimota e Racing. Sulla versione standard, a iniezione, i tecnici della Motorando sono intervenuti con piccoli miglioramenti, mirati più che altro ad aumentarne l'affidabilità, ma esteticamente è come mamma l'ha fatta. La seconda versione invece è alimentata a iniezione ed è allestita sulla base delle versioni Trofeo con la

GUIDE A PAG. 74







## ADDIO ALLA NEVROTICA INIEZIONE

sola differenza della colorazione. Infine la versione Racing, curata in ogni più piccolo particolare, viene personalizzata con la colorazione nera dei cerchi, la parte inferiore della carena in carbonio, una nuova corona in ergal e nuovo impianto frenante Brembo con le pinze con maggiore interesse dei fori di fissaggio. Sul modello Evoluzione e su quello Racing si è detto addio alla sclerotica iniezione elettronica a favore di carburatori Dell'Orto da 39. Questa modifica ha permesso inoltre di semplificare l'elettronica della moto che ora risiede fisicamente nella bella e discretamente efficace, strumentazione. Tutte le moto poste in vendita sono omologate e posso essere targate con una unica eccezione:

i venti esemplari di 500 in allestimento Corsa Trofeo che vengono offerte come usate. Insomma, per chi ha a disposizione una discreta cifra, pari a quella necessari per acquistare una granitica VTR SP, c'è davvero l'imbarazzo della scelta. Pensate che nel ricco magazzino, dove vengo gelosamente custodite le ultime Bimota 500 viventi, c'è anche, nascosto, un esemplare unico di V-due a GPL! Su questo mezzo si può proprio dire di tenere il gas aperto!

*"Dedicato ad un amante delle moto e della Bimota 500, una persona speciale che rimarrà sempre tra noi, Guido Fabbiani."*

Le linee la dicono lunga sul suo carattere. Tagliente e aggressiva!

### SCHEDA TECNICA

**Marca:** Bimota  
**Modello:** 500-Vdue  
**Colori:** bianco-rosso-nero  
**Prezzo:** 15.000 euro (versione Evoluzione)

#### MOTORE

**Tipo:** 2 tempi 2 cilindri V, raffreddato a liquido  
**Cilindrata:** 498 cc  
**Alesaggio e corsa:** 72 x 61,3 mm  
**Distribuzione:** lamellare  
**Alimentazione:** 2 Dell'Orto VH5839  
**Accensione:** elettronica TDD

#### TRASMISSIONE

**Cambio:** 6 marce  
**Frizione:** multidisco a secco  
**Finale:** a catena

#### CICLISTICA

**Telaio:** tubi ovali in lega di alluminio  
**Sosp. anteriore:** forcella 46 mm  
**Sosp. posteriore:** forcellone bibraccio con monoamm. completamente regolabile  
**Freno anteriore:** doppio disco ø 320 mm  
**Freno posteriore:** disco singolo ø 230 mm  
**Ruote:** Antera 3 razze  
**Pneumatici:** ant. 120/70 ZR17, post. 180/55 ZR17 o 190/50 ZR17

#### DIMENSIONI E PESI

**Interasse:** 1.340 mm  
**Peso:** 145 kg a vuoto  
**Altezza sella:** n.d.  
**Serbatoio:** 16 l

#### PRESTAZIONI

**Potenza max:** 110 cv a 9.000 giri  
**Coppia max:** n.d.  
**Velocità max:** n.d.

#### INFO

www.bimota500vdue.com  
 email: info@vdue.it

