Bimota DB4 i.e. - 2000

(par Rudy SCOHY)



Méfiez-vous de la guêpe!

Synonyme de prestige et de haute technologie, le petit constructeur de Rimini (53 personnes tous services confondus!) espère trouver un repreneur pour sauver ses activités. Pourtant, il n'a rien perdu de son aptitude à transfigurer une machine, comme le prouve cette DB4.

Derrière cette appellation se cache le fait qu'il s'agit ici de la quatrième réalisation de Bimota sur base d'un groupe propulseur Ducati, en l'occurrence le 900SS injecté de la demière génération. Mais attention, si la Ducati fait appel à une injection Marelli, la Bimota s'en remet à ses propres ingénieurs. Car, soyons clairs: Bimota n'est pas que matériaux nobles et label prestigieux apposé sur le réservoir, c'est aussi tout une ingénierie maison. De quoi justifier, au moins en partie, des tarifs qui peuvent faire frémir.

Esthétique et finition... Bimota

Qu'on aime ou pas, il faut concéder aux designers maison cette faculté de créer des machines à l'esthétique très typée. Ceci dit, s'agissant d'une Bimota, parler de finition exemplaire relève de l'euphémisme, car ici, tout est beau à voir de près. Et si vous n'aimez pas les machines qui exhibent sans vergogne leurs entrailles mécaniques, vous pouvez opter pour la version entièrement carénée (voir photo; dans les deux cas, vous avez le choix entre le rouge et le jaune.) Aluminium omniprésent, carbone (du vrai!), fibre de verre et qualité des composantes: bien des éléments ont de quoi éveiller les jalousies. A commencer par le Té de fourche, traditionnellement sculpté dans l'aluminium massif, et qui répond à lui seul à un cahier des charges fouillé.

Une fois passé en mode macro, le constat reste aussi flatteur et le regard s'attarde tantôt sur la ligne d'échappement

racing 2 en 1, tantôt sur le fourche Paioli ou les jantes exclusives conçues par Antera. Laissez courir votre main sur les éléments carrossés: il n'y a pas une déco qui ne s'abrite sous une épaisse couche de vernis. Et on ne vous parle même pas de l'amortisseur arrière Ohlins racing, du dispositif de freinage Brembo série Oro, de l'amortisseur de direction Zaccaria réglable ni des optiques lenticulaires. Sur une Bimota, même le support de plaque est en carbone et les capuchons de valves en alu.

Une piqûre douloureuse

Dire que la DB4 a une taille de guêpe se justifie pleinement: extrêmement fine, la Bimota est plus compacte qu'une CB500. Et si on écoute les chiffres, on est convaincu.

Prenons la Ducati SS900 comme référence; le verdict est sans appel: 18kg de moins sur la balance (170 contre 188), angle de chasse refermé d'un demi-degré (23°5 contre 24°) et empattement réduit (1380mm contre 1395mm). Voilà qui augure d'un sacré potentiel offensif en regard d'une Ducat' déjà bien affûtée.

Pourtant, la surprise du pizzaïolo, c'est le moteur qui nous la promet. Car dans ce domaine, la 900SS déménage fort avec son moulin plein de caractère. Comment faire encore mieux? En revoyant l'injection, en passant à une ligne d'échappement racing et en "aménageant

quelques détails" sur lesquels le constructeur reste discret. Pas besoin de photo finish: puissance en hausse (85,7cv contre 80cv), couple boosté (9,2kgm à 7000 tours contre 8,1) et rupteur d'allumage intervenant 500 tours plus haut (9500 au lieu de 9000). Vous voilà prévenus: lorsque la guêpe prend son envol, elle a de quoi planter son dard dans bien des victimes et, à son guidon, la poignée droite commande aussi la poche à venin.



En route

Bizarre tout de même cette conjugaison de coloris: on comprend mal pourquoi le demi-carénage n'adopte pas les mêmes teintes que le reste de l'habillage. Ce gris a beau imiter la couleur du carbone, il "alourdit" considérablement l'avant de la machine; quelque chose doit nous échapper dans le goût transalpin...

Chez Bimota aussi, l'ergonomie est à l'honneur car, toute menue qu'elle soit, la DB4 accueille les différents gabarits avec bonheur.



L'efficacité dynamique réclame des suspensions fermes: vous pourriez faire le poirier sur les bracelets sans que la fourche s'enfonce d'un millimètre. Heureusement, les artisans de Rimini (chaque moto est entièrement assemblée par un seul ouvrier) s'y entendent pour concevoir des selleries moélleuses; rien à voir avec le bout de bois de la 900SS; d'ailleurs, même un passager ne se plaint pas (mais attention, rien n'est prévu pour arrimer quoi que ce soit et le réservoir est en synthétique: vous pouvez donc oublier les sacoches magnétiques.) Les vibrations du V2 sont également mieux filtrées que sur la Duc'; par contre, l'appui sur les avant-bras est pénalisant. De son côté, la petite bulle bombée comme en endurance est d'une efficacité étonnante, de sorte qu'au total, pour une sportive sans concession, la DB4 est plutôt respectueuse de votre bien-être.

Contact.

Flûte, il y a deux clés! Okay, la seconde, c'est pour l'orifice de remplissage, fastidieux à ouvrir et doté en plus d'un bouchon à (dé)visser. L'injection distille son divin nectar (au prix où il est, l'image n'a rien d'exagéré!) et le moulin s'ébroue dans une sonorité métallique qui caractérise toutes les Bimota. La note musicale privilégie davantage l'agressivité que la puissance mais l'admission vous joue, elle, une symphonie en force majeure, et prendre des tours devient vite un jeu grisant. Sauf quand on constate que les vibrations font bouger les miroirs des rétros dans leur (élégant) logement.

D'autant que ce moteur-là affiche une santé éclatante. Il rend juste un peu de souplesse au bloc Ducati qui repart sans cogner 500 tours plus bas (2000 au lieu de 2500). Pour le reste, ce demier est enterré dans les règles malgré sa personnalité marquée: alors qu'il s'essouffle nettement à partir de 7000 tours, l'injection développée à Rimini permet à la DB4 de s'envoler sans la moindre faiblesse jusqu'au rupteur. Impressionnant, au point qu'on croirait disposer d'une cavalerie nettement plus importante. Voilà une incontestable réussite surtout que l'injection travaille tout en douceur et en précision, entraînant en prime une sobriété réelle en dépit de moyennes élevées (6,5L/100km).

Soit dit en passant, il est heureux que la DB4 ne soit pas gourmande car, alors que Bimota annonce un réservoir de 18 litres, votre serviteur est tombé en panne sèche en n'ayant consommé que... 12,5 litres. Ceci étant, l'avantage du petit réservoir, c'est de donner à la DB4 un rayon de braquage qui ne nécessite pas, comme sur la Duc', une route à quatre bandes pour faire demi-tour...

Vol de précision

Les suspensions racing de la DB4, et des Bimota en général, prétendent vous faire tutoyer la perfection dans le domaine de la tenue de route. Et s'il est vrai qu'elles y parviennent, ce n'est qu'au prix de longues séances de réglages au cours desquelles il faudra trouver l'accord idéal entre la fourche et le combiné arrière en mariant, pour chacun, la précontrainte, l'amortissement et la détente. Après maintes tentatives, on finit par comprendre que la recette est au fond assez simple: partant d'un fourche extrêmement ferme, il ne faut pas essayer de ménager un peu plus de confort en assouplissant l'arrière, car cela conduit la moto à se désunir un peu sur les bosses. Par contre, une fois en configuration "dur partout", il suffit de peaufiner l'hydraulique pour atteindre une efficacité optimale sans "coup de raquette" intempestif. Et là, les éléments importés de la compétition font merveille: quel que soit le profil de la route, la précision est de mise et les trajectoires sont taillées au rasoir, y compris sur les revêtements bosselés; quoique, dans ce dernier cas, les règles de l'art réclameraient qu'on diminue la détente sur la fourche. Mais bon, on ne va pas s'arrêter et sortir son tournevis en pleine arsouille Signalons aussi que l'amortisseur de direction, s'il est réglé trop dur, fait "onduler" le pneu avant sur les reliefs longitudinaux: en utilisation routière, mieux vaut donc le garder souple. Cela évite aussi les séances de musculation lors des manœuvres.

L'agilité de la DB4 est démoniaque grâce à son poids et à sa géométrie ultracompacte. Quant à sa rigidité, elle ne doit rien à celle de ses devancières. En outre, la guêpe est servie par un freinage de premier ordre où l'élément arrière peut épauler efficacement les grands disques

Brembo. Ajoutons-y que les transmissions se font oublier (boîte et embrayage sont plus dociles que sur la 900SS), et nous pouvons conclure ce bilan dynamique sur une note extrêmement flatteuse.



A la caisse



Pour 499.000 francs (529.000 en version full fairing), il est clair que bien des sportives japonaises et européennes sont accessibles. Cependant, elles n'offrent pas l'aura prestigieuse associée à la marque de Rimini: au guidon d'une Bimota, on lit dans le regard de chaque motard qu'on se situe en dehors des normes. Et puis, gardons-nous de n'y voir que futilité puisque le travail réalisé par les ingénieurs transalpins débouche sur une machine à la personnalité propre et aux prestations de très haut niveau. Détail chic: à l'achat d'une Bimota, vous recevez une béquille racing de belle qualité et sur laquelle la machine a vraiment fière allure.

RS

Fiche technique

Bimota DB4 i.e. half fairing - 2000

COLORIS

Rouge/gris/anthracite ou jaune/anthracite (il existe aussi une version carburateurs monoplace aux couleurs italiennes)

PRIX

499.000 FB (529.000 pour la version entièrement carénée; 499.000 pour la monoplace à carburateurs)+/-12500€

GARANTIE

Deux ans pièces et main d'œuvre, kilométrage illimité

IMPORTATEUR

Motor Service Selbach, Antwerpsesteenweg 342, 2500 LIER

Tél.: 03/489.23.11

MOTEUR

Type: bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par air

Alésage X course: 92 X 68mm

Cylindrée: 904cc

Taux de compression: 9,2:1

Puissance maxi: 85,7cv à 7000t/min

Couple maxi: 9,2mkg à 7000t/min

Distribution: simple ACT commandé par courroie crantée et système desmodromique, 2 soupapes

par cylindre

Alimentation: injection électronique Bimota

Lubrification: forcée par pompe, avec radiateur

de refroidissement

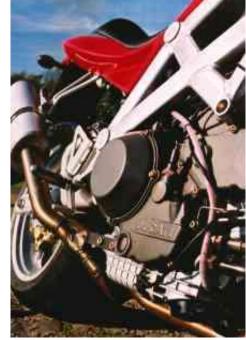
Allumage: électronique à induction

Démarrage: électrique

TRANSMISSION

Embrayage: multidisques à sec, commandé hydrauliquement

Boîte de vitesses: 6 rapports





PARTIE CYCLE

Cadre: "treillis" en aluminium à profil ovale

Suspension avant: fourche téléhydraulique Paioli racing, tubes de 43mm, réglable en précharge, amortissement et détente (débattement: NC)

Suspension arrière: amortisseur Ohlins racing à bonbonne séparée, réglable en précharge, amortissement et détente (débattement: NC)

Freins avant: 2 disques de 320mm, étriers 4 pistons, le tout en Brembo série Oro

Frein arrière: disque de 230mm, étrier 2 pistons, le tout en Brembo série Oro

Pneu avant: 120/70 ZR17 (Pirelli Dragon)

Pneu arrière: 180/55 ZR17 (Pirelli Dragon)

DIMENSIONS

LxIxh: NC

Empattement: 1380mm

Hauteur d'assise: 820mm

Garde au sol: NC

Poids à sec: 170kg

Réservoir: 18 litres annoncés, 12,5 litres vérifiés!



Tous droits réservés à CYBERmotorbikes © 2000 Toutes les marques citées sont la propriété exclusive de leurs propriétaires / auteurs