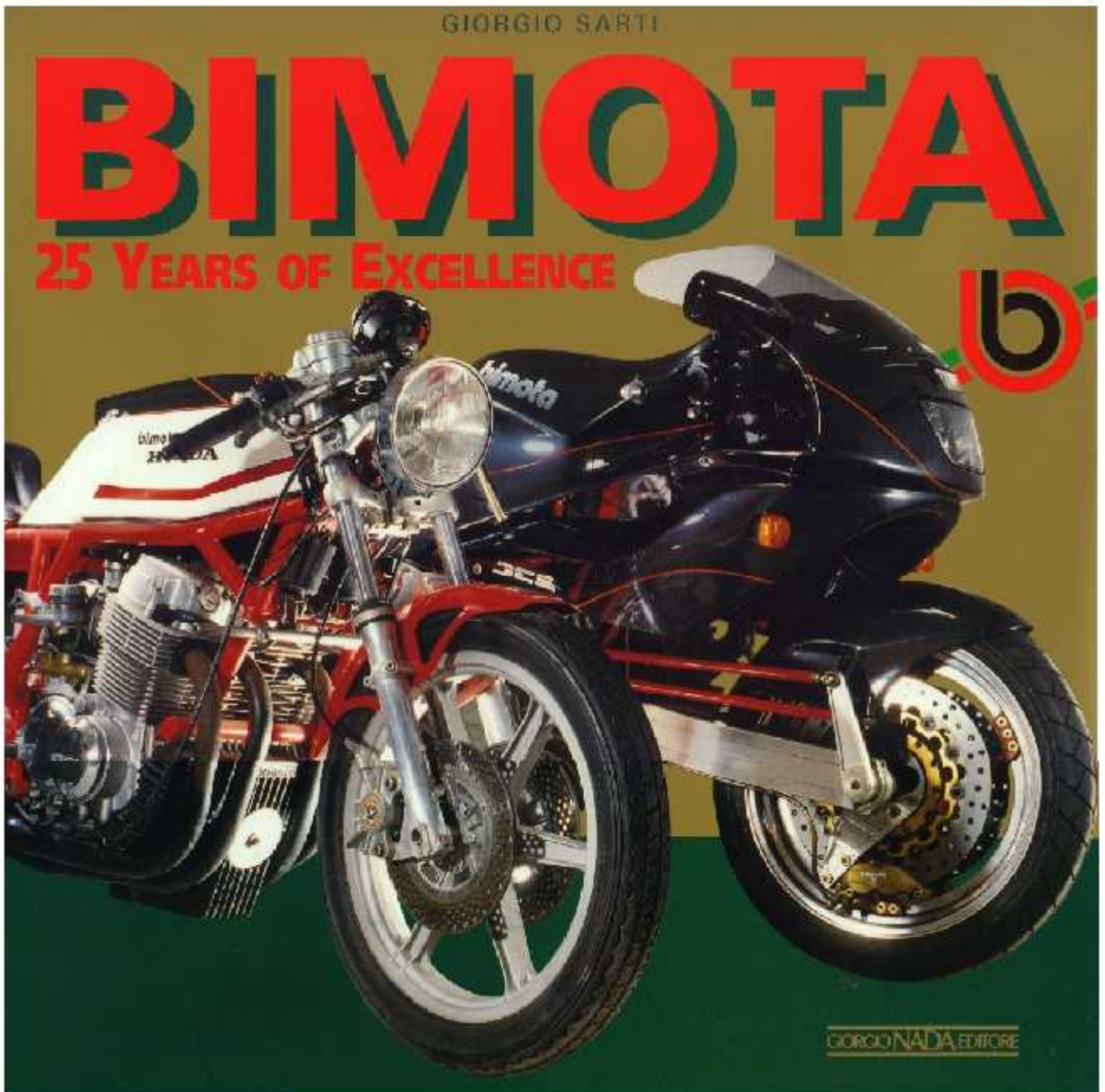


Juli 1999

bimota news 3/1999



Inhalt

| | | |
|---|---|---|
| Einleitung | | 1 |
| 2. Clubtreffen in Sattel vom 1. Mai 1999 | | 2 |
| 3. Clubtreffen in Leutkirch vom 12. Juni 1999 | | 3 |
| Clubtreffen auf dem Passwang | 4 | |
| Registro Storico | 4 | |
| Rennstrecken- und andere Termine | 5 | |
| Einladung des BimotaClub Deutschland | | 5 |
| Testbericht Bimota YB9 SR | | 6 |

Nächste Termine:

Wegen der Ferientermine und mässigem Interesse wird das geplante nationale Bimotatreffen bei Moto Mader vom Samstag, 14. August, abgeblasen. Stattdessen findet am Sonntag, 22. August auf dem Passwang ein normales Treffen statt.

Sonntag, 22. August 1999, 11:00 Uhr: Clubtreffen auf dem Passwang
Siehe Seite 4

Freitag, 3. September 1999: Fahrtraining in Hockenheim
(Anmeldung inkl. Einzahlung bis 14. August erforderlich)
Siehe Seite 5

Sonntag, 26. September 1999: Bimota-Ferrari-Treffen in San Marino
(Anmeldung bis 4. September erforderlich)

27. Sept. bis 29. Sept. 1999: Fahrtraining in Misano
(Anmeldung inkl. Einzahlung bis 4. September erforderlich)
Siehe Seite 5

Samstag, 5. Dezember: Jahresfest des BimotaClub Deutschland in Isny
Die Mitglieder des BimotaClub Switserland sind herzlich willkommen.
Anmeldung direkt bei Reinhold Kraft, Leutkirch.
Siehe Seite 5

Bimota-Buch: *25 Years of excellence*

Das Buch *Bimota – 25 Years of Excellence* (siehe Deckblatt) ist endlich eingetroffen und kann bei Moto Mader zum Preis von 90.00 SFr. (Mitglieder) bzw. 105.00 SFr. (Nichtmitglieder) bezogen werden.

Das Buch gibt eine komplette Übersicht über die gesamte Geschichte der Firma Bimota als Motorradhersteller. Alle bisher gebauten Motorräder sind darin mit Bildern und technischer Beschreibung sowie vielen bisher unbekanntem Geschichten und Details enthalten. Neben vieler Interviews mit den Personen, die an der Konstruktion beteiligt waren sind ausserdem auch alle bis im Februar 1999 bekannten Clubadressen von Bimotaclubs wie auch alle Einträge der Bimota-Besitzer in den Registro Storico, des Bimota Club Italia, darin enthalten.

Falls jemand eine Postzustellung wünscht muss mit einer Nachnahmegebühr von ca. 13.70 sFr. gerechnet werden (Bestellungen bitte per Fax an die Clubadresse schicken). Die italienische Ausgabe ist zwar in der Schweiz vergriffen, aber bei genügend Nachfrage können jederzeit weitere Exemplare besorgt werden.

Einleitung

Endlich finde ich mal wieder Zeit um mich um die wirklich wichtigen Dinge im Leben zu kümmern: Bimota und der BimotaClub Switzerland!

Es ist nicht so, dass in dieser Zeit nicht sehr viel geschehen wäre – ganz im Gegenteil – aber manchmal nehmen einen die alltäglichen Dinge (Geldverdienen, Steuern bezahlen, etc.) so in Anspruch, dass man einfach den Blick für das Wesentliche zu verlieren droht.



Manchmal hat es aber auch seine guten Seiten, wenn man etwas Gras über bestimmte Dinge wachsen lässt, die einem zu stark auf der Seele liegen. Schliesslich ist es nicht gut wenn man sich über bestimmte Vorgänge zu sehr ärgert, denn man lässt sich dadurch oft zu Handlungen und Aussagen verleiten, die man später sicher bereut...

Auf was ich anspreche ist wohl all jenen bekannt, die sich in den letzten Monaten mit der Motorradzene im Allgemeinen und mit Bimota im Speziellen befasst haben: Der Generalimporteur für Deutschland, Dieter Könemann, hat eine Ausverkaufaktion gestartet, die den Bimota-Markt weltweit in den Grundfesten erschüttert hat. Sicher, nachdem das Gleiche in der Schweiz vor ein paar Jahren geschehen war (Frankonia), sollte man meinen, dass Bimota aus der Geschichte etwas gelernt hat. Aber einerseits war das Werk mit den eigenen Finanzproblemen bis über beide Ohren ausgelastet und andererseits war die kleine Schweiz zu unbedeutend. Ausserdem hat Könemann kurzfristig wirklich wie ein Retter in allerletzter Minute ausgesehen (Einsatz in der Langstrecken-WM, Aufkauf von Lager-Restbeständen), so dass wenigstens das 25-Jahres-Fest ehrenvoll über die Bühne gehen konnte. Doch schon an der Intermot in München konnte man kleine Unstimmigkeiten zwischen Bimota und Könemann heraushören aber die Firma Bimota hat die Warnsignale überhört.



Wie sich Bimota aus der aktuellen Krise rettet ist im Moment noch völlig offen. Auf jeden Fall ist die starke Führung des neuen Vorsitzenden, Francesco Tognon, so gefragt wie kaum zuvor und er hätte sich wohl selber nicht träumen lassen, dass es so schnell bergab gehen könnte. Auf jeden Fall muss er schon einen ziemlich grossen Besen zur Hand nehmen, um die Bedenken der möglichen Kunden wenigstens etwas zu zerstreuen, denn ganz wegwischen lassen sich diese erst in ein paar Jahren und auch dann nur, wenn Bimota in dieser Zeit sichtbare Verbesserungen vorzuweisen hat.

Ein paar neue Wegweiser tauchen langsam aus der

Gerüchtesuppe auf:

- Bimota will sich verstärkt um wenige, dafür aber qualitativ bessere Produkte kümmern – Dies dürfte das Aus für eine mögliche SB9 mit Hayabusa-Motor bedeuten.
- Die bisherige Modellbezeichnung soll fallen, da mit den früheren Bezeichnung (YBn, SBn, DBn, etc.) bei vielen Leuten der Eindruck entstand, dass die tieferen Zahlen automatisch ein veraltetes Modell bedeuten. (Es ist kein Gerücht, dass sich Tognon selber darüber geärgert hat, dass ihm einige Leute vorhielten, seine SB6R sei gegenüber der SB8 veraltet). Allerdings ist noch nicht bekannt, wie die zukünftigen Modelle heissen sollen.
- Der Kundenkontakt und die Qualitätskontrolle soll verbessert werden, ebenso sollen die Landes-vertretungen stärker in das neue Firmekonzept integriert werden – Darauf komme ich in einer späteren Ausgabe zurück, wenn klar ist, was damit gemeint ist.
- Ausserdem verdichtet sich das Gerücht, dass die V-Due in einer exklusiven Rennstreckenversion wiederbelebt werden soll.

So wie die Dinge liegen, kann es eigentlich nur noch bergauf gehen. Vielleicht überdenkt dann der eine oder andere Bimota-Besitzer seinen Ärger und nimmt seine Maschine wieder aus den Verkaufsanzeigen der Zeitschriften – allzu viele wurden bei den derzeitigen Preisen sowieso nicht verkauft und im Prinzip ist jede Bimota immer noch ein unwahrscheinlich faszinierendes Motorrad.

Clubtreffen am 1. Mai beim Restaurant Post in Sattel

Am einzigen schönen Frühlingstag haben wir uns zum zweiten grösseren Clubtreffen in diesem Jahr beim neueröffneten Restaurant Post in Sattel getroffen und haben der Eröffnungsfeier einen würdigen Rahmen geliefert. Zu diesem Anlass wurde die Motorradsulptur vor dem Restaurant enthüllt (der Name der Skulptur und des Künstlers gingen leider in den folgenden Jubelstürmen verloren).

Für einmal folgte dem Treffen keine gemeinsame Ausfahrt, da wir im Restaurant schon bestens verköstigt wurden und so trennten wir uns nach der gelungenen Eröffnungsfeier um uns vor den herannahenden Gewitterwolken in Sicherheit zu bringen.



Der mechanische Stier vor dem Restaurant blieb leider, trotz mehrmaliger Aufforderung, unbenutzt. Es ist halt einfacher mit 150 braven Pferden umzugehen als mit einem wilden Stier...

Zum Abschluss wurde darüber gerätselt, wieviele

Moto
räder
für
die
Erric
htung
der
Skulp
tur
notw
endig
gewe
sen
keine



waren – auf jeden Fall wurde mir versichert, dass Bimotas darunter seien, da deren spezielle Leichtmetallteile für diesen Zweck zu wenig Standfestigkeit geboten hätten...



Clubtreffen am 12. Juni in Leutkirch

Es ist schon fast unheimlich, wieviel Glück wir in diesem mit dem Wetter gehabt haben. Auf Fall haben wir es bisher jedes Mal geschafft, trocken heimzukommen. beim 3. Treffen in Leutkirch stand der Wettergott auf unserer Seite und schenkte uns für die folgende Ausfahrt nach Oesterreich (es halb so wild, wie das hier anhört) die perfekte Hintergrundkulisse.



Jahr
jeden

Auch

bis
war
sich

Den
Gast
hof
Alpe



nblick in ... kann ich jedenfalls bedenkenlos weiterempfehlen, muss aber davor warnen mit der Bimota hinzufahren. Es soll vorgekommen sein, dass Bimotafahrer abgeschleppt werden mussten, nachdem das Motorrad unter der Last des vollgefressenen Bauches zusammengebrochen war. Es empfiehlt sich daher, als Faustregel, nicht mehr auf die Bimota zu sitzen, wenn man das Lederkombi nicht mehr schliessen kann.

möchte ich mich nochmals herzlich bei Brigitte und Reinhold Kraft für die Organisation und Durchführung dieser wundervollen Ausfahrt bedanken.



An
dies
er
Stell
e

Clubtreffen auf dem Passwang, Sonntag, 22. August 1999 um 11:00 Uhr



Anfahrt zum Passwang von Zürich oder Bern:
Autobahn A1 bis Ausfahrt Oensingen → Weiter über
Oensingen, Balsthal, Mümliswil, Ramiswil → Bei der
Abzweigung Passwang/Scheltenpass rechts Richtung
Passwang

Registro Storico

Einträge in den Registro Storico des Bimota Club Italia sind weiterhin möglich.



Der Bimota Club Italia führt zusammen mit dem Bimota-Werk eine Kartei der Bimota-Motorräder, die nicht mehr in Produktion sind. Dies soll einerseits ermöglichen die noch vorhandenen Bimotas zu lokalisieren, andererseits kann das Werk mit Hilfe dieser Kartei einschätzen, wieviele Ersatzteile eines bestimmten Modells in Zukunft anfallen könnten. Am meisten aber dürfte es den Mitgliedern der Bimota Clubs selber dienen, wenn sie ein bestimmtes Modell suchen oder verkaufen möchten.

Die Liste der eingetragenen Motorräder wird im Internet publiziert und kann weltweit abgerufen werden.

Um die Entscheidung zu vereinfachen gibt der Bimota Club Italia jedem Mitglied, das sich registrieren lässt eine mit dem Bimota-Modell und der Rahmennummer gravierte Münze, sowie einen Sticker und verschiedene Kleber ab. Der Preis beträgt inklusive Versand ca. 50.00 sFr.

Rennstrecken- und andere Termine

Die hier aufgeführten Rennstreckentermine wurden vom Bimota Club Deutschland festgelegt. Da unser Club (zumindest noch dieses Jahr) zu klein ist, um von sich aus eine Rennstrecke zu mieten, können wir beim Bimota Club Deutschland und beim Bimota Club Italia an den Rennstreckentrainings teilnehmen.

Da der Bimota Club Deutschland im Rahmen seiner Rennstreckentrainings auch Clubrennen veranstaltet kann es sein, dass die Rennstrecke während des Tages für ca. eine Stunde exklusiv vom Club genutzt wird. Auf jeden Fall muss den Anweisungen der Verantwortlichen des Bimota Club Deutschland unbedingt gefolgt werden. Auf der Rennstrecke ist jeder selber für sich und sein Material verantwortlich. Weder der BimotaClub Switzerland noch die Organisatoren der Rennstreckenveranstaltungen übernehmen die Verantwortung für eventuelle Schäden oder Verletzungen, die im Rahmen eines Rennstreckentrainings anfallen sollten.

Hockenheimring, Freitag 3. September 1999

Freies Fahrtraining in Hockenheim

| | |
|--|-----------------|
| Teilnahmekosten für Mitglieder des BimotaClub Switzerland: | 200.00 sFr. |
| Teilnahmekosten für Nichtmitglieder: | 250.00 sFr. |
| Anmeldeschluss | 14. August 1999 |
| Anreise und eventuelle Unterkunft: | Jeder für sich |

Die Anmeldung erfolgt mit der Einzahlung auf das Konto des BimotaClub Switzerland

2. Bimota-Ferrari-Day in San Marino, Sonntag 26. September 1999

Kulturelles Happening mit dem Bimota Club Italia, das gleichzeitig sein 10-Jähriges Bestehen feiert. Voraussetzung sind eine aussergewöhnliche Begeisterung für die Marken Bimota und Ferrari, sowie eine grosser Magen für das damit verbundene Festessen. Am Montag ist steht ausserdem ein Besuch des Bimota-Werkes auf dem Programm.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Teilnahmekosten: | ca. 60'000 Lira (an Ort zu bezahlen) |
| Anmeldeschluss: | 4. September 1999 |
| Anreise und eventuelle Unterkunft | Wird nach Anfrage vom Club organisiert |

Die Anmeldung erfolgt per Telefon oder Fax

Misano, Montag 27. Sept. 1999 bis Mittwoch 29. Sept. 1999

Freies Fahrtraining in Misano

| | |
|--|--|
| Teilnahmekosten für Mitglieder des BimotaClub Switzerland: | 450.00 sFr. |
| Teilnahmekosten für Nichtmitglieder: | 500.00 sFr. |
| Anmeldeschluss | 4. September 1999 |
| Anreise und eventuelle Unterkunft: | Wird nach Anfrage vom Club organisiert |

Die Anmeldung erfolgt mit der Einzahlung auf das Konto des BimotaClub Switzerland

Jahresfest des Bimota Club Deutschland, 4. Dezember 1999 in Isny

Das Mega-Jahresereignis des Bimota Club Deutschland, zu dem auch die Mitglieder des Bimota Club Schweiz eingeladen sind – Gala-Abend mit Musik, Tanz und grossem Ess-Buffer! Mehr Informationen gibts auf Anfrage.
Anmeldeschluss: 31. Oktober 1999

Testbericht Bimota YB9 sr

Unter dieser Rubrik sollen in Zukunft „Testberichte“ über Bimotas erscheinen, die von mir selber oder von anderen Clubmitgliedern gefahren worden sind. Dies soll euch auch dazu ermuntern, einen kleinen Beitrag für die ClubNews zu verfassen (der Name des Autors kann auf Wunsch auch geheim gehalten werden).

Wenn man das erste Mal vor ihr steht, glaubt man unwillkürlich, man stehe vor einer 125er, höchstens einer 250er. Das Design der zwischen 1994 bis 1996 gebauten YB9 sr gehört zu den Highlights des Hauses Bimota. Dabei war sie ursprünglich völlig anders dahergekommen. Die YB9 Bellaria hatte wegen ihres kastenförmigen Aufbaus, den unleserlichen Digitalarmaturen und dem völlig missglückten Heck mehr Kritik geerntet als den Bimota-Verantwortlichen lieb war und so wurde die Produktion nach nur 145 Einheiten eingestellt. Aber die Bellaria hatte aufgezeigt, welche Kapazitäten in der Konstruktion der YB9 steckten und die Gründung der Sport-Production-Rennklasse riefen nach einem Nachfolger, der kompromisslos für die Rennstrecke gebaut sein sollte.



So entstand auf dem gleichen Rahmen der YB9 Bellaria, aber mit neuen Yamaha 600 ccm-Motoren, die YB9 sr. Auf die allzu futuristischen Digitalarmaturen wurde ebenso verzichtet, wie auf allen sonstigen Komfort und



die Sitzposition ist selbst für absolute Rennfans extrem. Oder anders gesagt, auf der YB9 sr muss man sich bewegen, denn ein gemütliches Sitzen ist wegen der Härte der Sitzbank und der gebückten Haltung, die einem die Lenkung aufzwingt, schlichtweg unmöglich. Auf der anderen Seite muss der YB9 zugute gehalten werden, dass es auf abgesperrten Rennstrecken (oder nicht abgesperrten Alpenpässen) unvergleichlichen Spass macht, das Leichtgewicht

von einer Kurve in die andere zu werfen. Einmal in Fahrt gekommen vergisst man sogar den minimalen Lenkeinschlag, da das Motorrad so leicht ist, dass man auch Spitzkehren in voller Fahrt und leicht slidend mit viel Schub am Hinterrad umfährt ohne ins Schwitzen zu kommen. Apropos Spitzkehren: Ein Mangel der YB9 ist gerade bei höheren Alpenpässen der kleine Motor. Ab ca. 1500 m.ü.M. wird es immer schwieriger den Motor bei Laune zu halten, da ihm immer wieder der Schnauf ausgeht und so kann es vorkommen, dass man mitten in einem Überholvorgang stehenbleibt und erst wieder im Leerlauf nach Drehzahlen suchen muss.

Aber das sind Erfahrungen, die von einem Fahrer gemacht wurden, der bisher ausschliesslich grossvolumige japanische Bikes bewegt hat und deshalb kaum als repräsentativ gelten können. Genausowenig wie die Kritik am Tankdeckel, der mich mindestens 2 Fingernägel gekostet hat (da hat Honda schon 1986 besseres geboten!). Man darf auch bei aller Kritik nicht vergessen, dass die YB9 bis 1998



mehrere nationale Titel in Der Supersport-Klasse geholt hat und auf der Rennstrecke auch im Jahr nach der Yamaha R6 immer noch flott ganz vorne mitmischte. Ausserdem ist das von mir gefahrene Exemplar ein absolutes Einzelstück. Zwar wurden total 651 YB9 sr gebaut, aber in die Schweiz kam nur das eine und das steht jetzt bei Moto Mader und kann als Mietmotorrad ausgeliehen werden.



Eigentlich ist das eine Schande, wenn man bedenkt, was mit diesem Motorrad alles angestellt werden kann – Auf unseren Alpenpässen fährt man locker jeder Yamaha R1 um die Ohren und hat seinen Kaffee schon ausgetrunken, wenn der R1-Fahrer schweisstriefend am Pass eintrifft. Aber heute zählen leider nur noch PS-Zahlen und grosse Motoren – Auf jeden Fall wird das geprüfte Exemplar sicher bald in die Garage eines begeisterten Sammlers wandern...