

# bimota news 4/1999

**Neue Adresse:  
Geeringstrasse 43  
8049 Zürich  
Fax: 01 340 13 36**



## Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Nächste Treffen und Veranstaltungen .....                       | 1  |
| Jahreshauptversammlung des Bimotaclub Deutschland in Isny ..... | 1  |
| Weihnachtsausstellung bei Moto Mader .....                      | 1  |
| 2. GV des Bimotaclub Switzerland am 15. Januar 2000 .....       | 1  |
| Verschiedenes .....   | 1  |
| Bimota, quo vadis? .....  | 2  |
| News .....  | 3  |
| Fahrtraining in Magione (PG) .....                              | 4  |
| Clubtreffen auf dem Passwang, 22. August, 1999 .....            | 5  |
| Fahrtraining in Hockenheim, 3. September 1999 .....             | 6  |
| Internationale Motorradmesse in Mailand, 18. 9. 1999 .....      | 7  |
| 2. Bimota-Ferrari-Meeting in San Marino, 26. 9. 1999 .....      | 8  |
| Beilagen .....  | 10 |
| 6-Länder-Fahrt vom 1. bis 4. September 2000 .....               | 10 |
| Moto Mader – Spezialangebot .....                               | 11 |
| Bimota – Occasionen .....                                       | 11 |
| 2. GV des Bimotaclub Switzerland am 15. Januar 2000 .....       | 12 |

## Nächste Treffen und Veranstaltungen

### ***Jahreshauptversammlung des Bimotaclub Deutschland in Isny***

Die Jahreshauptversammlung des Bimotaclub Deutschland ist immer ein ganz besonderer Anlass und der beste Jahresabschluss, den man sich vorstellen kann. Die Mitglieder des Bimotaclub Switzerland sind herzlich eingeladen an diesem Event mit oder ohne Begleitung teilzunehmen.

Wann: 4. Dezember 1999  
 Wo: Kurhaus Am Park  
 Anmeldungen: Reinhold Kraft, Tel.: 07561/826515, Fax: 826543 bis 30. November 1999-11-16  
 Meldeschluss: 30. November 1999

### ***Weihnachtsausstellung bei Moto Mader***

Vom 17. bis 19. Dezember und am 26. Dezember veranstaltet Moto Mader verschiedene Weihnachts- und Neujahrs-Ausstellungen mit verschiedenen Sonderangeboten sowie ein einmaliges „Spezialangebot“ am 11. Dezember 1999 (siehe Beilage).

### ***2. GV des Bimotaclub Switzerland am 15. Januar 2000***

Am 15. Januar 2000 findet im Restaurant Pappel in Urdorf unsere 2. GV statt (siehe dazu auch die Beilage am Schluss dieser News). Weitere Infos und Anmeldungen bis am 8. Januar 2000 bei der Clubadresse

## Verschiedenes

Da ich umgezogen bin ist mit mir natürlich auch der Bimotaclub Switzerland gezügelt.

Die neue Adresse lautet: **Bimotaclub Switzerland**  
 c/o Manuel Nuñez  
 Geeringstrasse 43  
 CH - 8049 Zürich  
 Tel.: +41 (0)79 356 96 82  
 Fax: +41 (0)1 340 13 36  
 Email: mnunez@compuserve.com

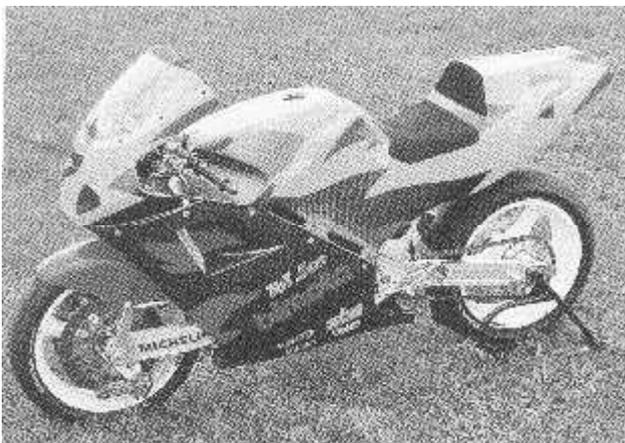
## Bimota, quo vadis?

Eigentlich hätte alles so schön beginnen können : Nachdem Bimota endlich nach langer Durststrecke ein neues Führungsgremium und eine solidere Finanzstruktur gefunden hatte und sich mit Francesco Tognon ein tatkräftiger Mann an der Unternehmensspitze etabliert hatte, konnte es eigentlich nur noch aufwärts gehen. Zwar bedauerten alle, dass Bimota das erste echte Bimota-Motorrad, die V-Due, wieder vom Markt zurückziehen musste, aber angesichts der Probleme, die dieses Modell verursacht hatte, brachten die meisten Verständnis dafür auf.



Nach einem kurzen und heftigen Presserummel um die Bimota-Übernahme blieb es im Blätterwald um Bimota bis heute erstaunlich ruhig. Die neue DB4 wurde brav vorgestellt – Eigentliche Fahrttests oder allzu grosse Lobeshymnen suchte man hingegen vergeblich. Das Konzept ist zu konservativ, fast sogar bieder und das Design wird zwar einhellig als schön und attraktiv bezeichnet, aber das genügt nicht um dieses Motorrad zu kaufen, schliesslich wollen die Leute damit fahren und nicht in die Wohnstuben stellen – und dazu passt in keiner Art und Weise das gebotene Preis-/Leistungsverhältnis. Dass die Europa-Homologation mit dem Ducati-Vergasermotor nicht zu schaffen war und Bimota die neuen Modelle mit dem Motor der Ducati Monster mit Einspritzung anbietet ist ebenfalls untergegangen. Die SB8R wurde, vor allem in der deutschen Motorradpresse, mit gemischten Gefühlen aufgenommen und angesichts des Rummels, der z.B. um eine R1, R7 oder eine neue Honda gemacht wird muss auch bei diesem Modell fast von einem Tiefschlag gesprochen werden. Zu lange geistert das Konzept und die Vorstudien schon in den Medien herum und angesichts der asiatischen Offensive auf dem Motorradmarkt muss man eingestehen, dass die SB8R zu spät kommt. Noch vor einem Jahr (zur Erinnerung: Das Motorrad wurde schon vor fast 3 Jahren fahrfertig vorgestellt) hätte es für wesentlich mehr Aufsehen gesorgt, was sich in aussereuropäischen Märkten auch gezeigt hat, aber durch die langwierige Europa-Homologation hat sich die Einführung in Europa unnötig verzögert – Den letzten beißen die Hunde...

Bimota will jetzt zwar in der Superbike-WM 2000 beweisen, dass das Konzept der SB8R etwas taugt, aber diese Initiative könnte auch hier zu spät kommen. Der Markt wird immer unerbittlicher und härter und es werden praktisch nur noch Sieger honoriert. Die schmerzliche Erkenntnis, dass sich Ehrenplätze kaum mehr in der Verkaufs-Statistik nachweisen lassen, mussten schon die grossen Motorrad-Konzerne wie Suzuki, Yamaha und Kawasaki erleben und Honda profitiert von den Erfolgen in der GP-Klasse. Mit nationalen Rennerfolgen kann heute kaum Werbung gemacht werden und darum dienen die nationalen Rennserien praktisch nur noch dazu den Nachwuchs zu fördern – Angesichts dieser Erkenntnisse müsste sich Bimota einen Einstieg in die Superbike gut überlegen, wenn dadurch nicht sogar ein Image-Verlust resultieren soll. Die Tatsache, dass der erneute Gewinn der italienischen Supersport-Meisterschaft 1999, Imagegemäss international wenig bis gar nichts gebracht hat, darf nicht zum Glauben verleiten, dass ein Engagement in internationalen Rennserien automatisch vom Markt honoriert wird. Ganz im Gegenteil, die Beliebtheit der Marke Bimota beruht bei vielen Fans darauf, dass es ihr (vor langer Zeit) gelungen ist, die grossen Weltkonzerne in die Knie zu zwingen. Ein Versagen bei einem neuerlichen Zusammentreffen könnte Bimota, zumal dieses in einer Produktionsnahen Serie stattfindet, wesentlich mehr schaden als nützen.



Aus diesem Grund würde eigentlich ein Engagement in der GP-Klasse näher liegen. Dass die Kosten in dieser Serie sehr hoch sind dürfte kaum als Grund dagegen gebracht werden, denn die Superbike-WM steht der GP-Klasse bezüglich der Kosten kaum nach. Ausserdem wäre es schwieriger ein schlechtes Abschneiden in der GP-Klasse auf die Produktions-Modelle zu übertragen und dadurch könnte die Teilnahme an den Rennen trotz schlechter Resultate zur Bekanntheit und Beliebtheit der Marke beitragen. Aus diesem Grund ist es schwer einzusehen, warum Bimota die 1993 abgebrochenen Versuche mit der Tesi-Vdue in der GP-Klasse nicht wieder aufnehmen – davon abgesehen, dass damit auch ein Markt für die vor der erneuten Wiedereinführung stehenden 500-Vdue geschaffen würde.

# News



Die Bimota 500-Vdue steht vor ihrer Wiederauferstehung.

An der Motor Show von Bologna vom 2. bis 12. Dezember 1999 soll das Motorrad in einer Strassen- und einer speziellen Racing-Version als „500-Vdue evoluzione“ offiziell präsentiert werden, wobei über das definitive Aussehen (im Bild ist die Vorgängerversion) noch keine Angaben gemacht wurden. Beide Versionen werden über einen 500ccm-2-Takt-Motor mit Vergaser verfügen. Das bedeutet, dass sich Bimota auf keine Experimente mehr mit der innovativen Direkteinspritzung einlassen will.

Die SB8R ist ab sofort mit Euro- und Schweiz-Homologation bei Moto Mader erhältlich und kann nach vorheriger telefonischer Anmeldung bei Moto Mader Probe gefahren werden.

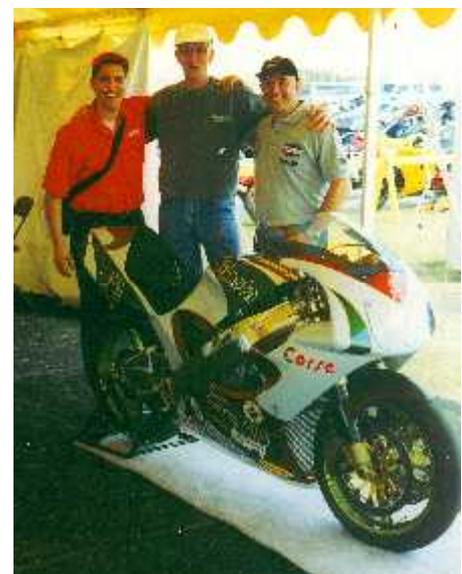
Informationen gibt es bei Lukas Studer, Tel.: 062 723 21 77



- Bimota hat mit der YB9 sri die nationale italienische Supersport-Rennserie (600 ccm, Seriennahe Motorräder) 1999 wieder für sich entscheiden können. Da weder aus dem Internet noch vom Werk brauchbare Bilder von Motorrad und Fahrer erhältlich waren, werde ich diese bei Gelegenheit nachliefern.
- Die internationalen Erfolge von Bimota hielten sich in überschaubaren Grenzen und können am besten auf der Internet-Seite von Bimota ([www.bimota.it](http://www.bimota.it)) nachgelesen werden. Langstreckenrennen wurden wegen der Differenzen mit Dieter Könemann keine bestritten.
- Roberto Romagnoli (im unteren Bild rechts), Sales-Manager bei Bimota hat per Ende Jahr gekündigt und wendet sich anderen Tätigkeiten zu. Diese Entscheidung hat er vor allem getroffen, weil sich Bimota entschieden hat in Deutschland mit Könemann weiter zu arbeiten. Roberto hat erkannt, dass Könemann den europäischen Bimota-Markt in eine tiefe Krise gestürzt hat und wollte den deutschen Importvertrag mit Reinhold Kraft wieder neu regeln. Ausserdem forderte er ein stärkeres Einbinden der Clubs in die Firma ohne in deren Organisationsstruktur einzugreifen. Da er schliesslich bei der Entscheidung von der Firmenleitung übergangen wurde und Francesco Tognon einen immer autoritäreren Führungsstil praktizierte entschloss er sich, die Firma Bimota zu verlassen.



Ich benutze diese Gelegenheit um Roberto Romagnoli für seine Zukunft alles Gute zu wünschen und bin sicher, dass wir ihn in naher Zukunft wieder beim einen oder anderen Bimota-Event begrüssen dürfen.



## Fahrtraining in Magione (PG)



Der Treffpunkt für das Fahrtraining mit dem Bimotoclub Italia am Montag, 28. Juni 1999 war am Sonntagabend im Hotel Le Rocce, Magione, in der Nähe des Trasimenosees. Die Treffen in Italien sind immer etwas besonderes. Es liessen sich viele Bücher darüber schreiben, was denn die italienische Familiarità wirklich ausmacht – erleben muss das jeder selber. Und wer dem Zauber der unverspannten und offenen Herzlichkeit erlegen ist, der kommt immer wieder.

Angefangen hat das diesjährige Treffen damit, dass der Hotelkoch bei der 4. oder 5. Bestellung (von ca. 40) die Hände verworfen hat und ohne Vorwarnung verschwand. Kurze Zeit später erschien er wieder mit einem riesigen Spanferkel, das freudig seinem Ende entgegensah und von allen unter grossem Applaus mit unbeschreiblich guten Zutaten verspiesen wurde. Die Frage nach dem Nachtmahl erübrigte sich ebenfalls, da nebenan eine Hochzeit stattfand, weshalb wir alle in den unvergleichlichen Genuss von frischer „Tarta della sposa“ kamen – Wahrlich, besser hätte dieser Event gar nicht anfangen können.



Am anderen Morgen wurde die Stimmung durch ein heftiges Gewitter getrübt, das gerade über uns hinweggezogen war. Aber nach dem Frühstück schien die Sonne dermassen stark, dass innert kürzester Zeit



alles wieder trocken war und kurz nach neun konnten wir unsere Jagd nach schnelleren Rundenzeiten beginnen. Dabei zeigte es sich, dass einem die Sünden des Vorjahres noch lange begleiten. Auf jeden Fall habe ich an der Kurve, in der ich letztes Mal hinausgesehelt bin ziemlich früh und vorsichtig gebremst, weshalb es nicht verwunderte, dass meine Rundenzeiten 2 bis 3 Sekunden langsamer waren – Vielleicht hatte das aber auch damit zu tun, dass ich letztes Jahr nicht elektronisch, sondern von Hand gestoppt wurde...



angesichts der langen Heimfahrt, früh abreisen, aber die Zeit war so kurzweilig und so schnell vorüber, dass wir es bis zum letzten Augenblick auskosteten.

Arrivederci prossimo anno a Magione!

Die Krone auf diesem Anlass hat dann schliesslich noch die Firma Bimota gesetzt. Angereist mit einem Lieferwagen mit den neuesten Motorrädern (SB8, DB4, Mantra) beschränkte sie sich diesmal nicht damit, diese unter ein kleines Zelt zu stellen, sondern wir konnten alle für mindestens 5 Runden sämtliche Motorräder auf der Rundstrecke testen – Eigentlich wollten wir,



## Clubtreffen auf dem Passwang, 22. August, 1999



Wieder mal habe ich es fertiggebracht bei einem der schönsten Treffen den Fotoapparat zu vergessen! Und ausgerechnet an diesem Tag kommen so viele Clubmitglieder wie selten zusammen. Auf der Suche nach einer Lösung hat sich Aldo daran erinnert, dass es in Soyhières ein wunderschönes Restaurant gibt, dessen Wirt ebenfalls ein angefressener Motorradfahrer (eigentlich Harley, aber das kann ja jedem passieren) ist, wie wir auch, und dass er immer einen Fotoapparat dabei hat.

So fuhren wir also kreuz und quer durch die halbe Schweiz um zu diesem ominösen Restaurant zu gelangen. Und

siehe da, der kleine Umweg hat sich gelohnt. Nicht nur, dass wir erstklassig bedient wurden, sondern auch die Tatsache, dass wir an einem der wenigen schönen Tage in diesem Jahr auf der Terrasse Mittagessen konnten (das Steak mit Pommes Frites war unvergleichlich gut) spricht dafür, dieses Restaurant für eines unserer nächsten Treffen fest in der Agenda zu vermerken. An diesem Tag jedenfalls war das Restaurant Cantina fest in der Hand des Bimotaclub Schweiz und alle Besucher machten bereitwillig, und ohne gefragt zu werden, den Parkplatz frei, damit wir unser Gruppenfoto schiessen konnten.

Nach dem Mittagessen machten wir uns dann auf den Weg zu einer ausgedehnten Fahrt entlang der Schweizerisch-Französischen Grenze, durch das Kontroll- und (hoffentlich) Bussenfreie Niemandsland sozusagen. Immer im Vertrauen darauf, dass sich



Aldo wirklich gut auskannte und dieser Tag nicht zufällig eine Polizeikontrolle dort stattfindenden würde, wo sonst nie eine stattfindet.

Beim Abholen der Fotos verriet mir Kurt Maurer, der Besitzer und Wirt des Restaurants, dass er im Jahr 2000 eine grosse 6-Länder-Fahrt plant, mit Start und Ziel im Restaurant Cantina, die 4 Tage dauern soll (Siehe dazu Beilage 1) – Nun Kurt, ich habe mich etwas rumgehört und mindestens 2 Mitglieder des Bimotaclub Schweiz werden sicher daran teilnehmen.





## Internationale Motorradmesse in Mailand, 18. 9. 1999



## 2. Bimota-Ferrari-Meeting in San Marino, 26. 9. 1999

Es gibt viele Gründe im Herbst Richtung Süden zu fahren – Das kann zum Beispiel die Sonne und die Wärme sein, das gute Essen, die Ruhe ausserhalb der Hochsaison, das Wiedersehen guter Freunde in entspannter Atmosphäre bei einem guten Glass Wein und vieles mehr. Wenn man aber alles zusammen haben will und man gleichzeitig auf sein liebstes Hobby, dem schnellen Motorradfahren, nicht verzichten will, dann gibt's nur eins – Auf nach Rimini!  
 Nach einer fast durchzechten Nacht in Rimini machten wir uns am Sonntagmorgen auf zum 2. (mittlerweile traditionellen) Bimota-Ferrari-Meeting in San Marino.



Was sich uns hier, im neuen GTO-Museum „Maranello Rosso“ bot war schlicht atemberaubend. Und wir mussten neidlos zugestehen, dass es die Ferraristi fast geschafft hatten, uns die Show zu stehlen. Wir liessen uns aber nicht allzu lange vom Glanz der schönen Boliden blenden und stürzten uns mit Heissunger auf das bereitgestellte Buffet, denn wie das im Süden so ist, gegen 12 Uhr gibts erst einen Apperitif und dann lange nichts mehr. Irgendwann nach 12 machten wir uns auf die Reise. Wir fuhren mit einer eigens für uns organisierten Polizeieskorte, auf teilweise abgesperrten Strassen, in einer schier endlosen Kolonne um San Marino herum nach Piandicastello, wo in der „Osteria di Mirecul“ das

Mittagessen für uns bereitstand. Von einem Mittagessen zu sprechen ist eigentlich eine unverschämte Untertreibung, denn was uns dort geboten wurde könnte man wohl eher mit „Essen bis zum Umfallen“ bezeichnen. Auf jeden Fall kam keiner zu kurz (ausser die Ferraristi vielleicht, die noch lange über den verpatzten Radwechsel beim Formel-1-Grand-Prix diskutierten) und manch einer verzichtete lächelnd auf den Nachtisch.



*Lungo le vie e negli angoli più pittoreschi del borgo si mangia e si beve gratis. Vi aspettiamo.*

**“Osteria di Mirecul”**  
 D. Casal Bianchi & C. s.r.l.  
 Piandicastello - Via Correlu, 43  
 Tel. 0541/971051  
 87013 MERCATINO CONCA (PS)

Nach diesem Meeting hätten wir problemlos eine Woche fasten können, aber dazu bot sich uns nie Gelegenheit. Egal ob wir nun an der Strandpromenade entlang spazierten oder uns in Misano auf der Rennstrecke prügeln, das Essen war allgegenwärtig und es gab kein Entrinnen vor diesen unvergleichlichen Pizzas, Pastas und Meeresfrüchten und manch einer verzichtete am letzten Tag auf das Fahrtraining in Misano – ganz einfach weil er nicht mehr in das Rennkombi passte.

Aber eigentlich war deswegen niemand böse, denn schliesslich waren wir ja deswegen hierher gekommen und dafür und auch für das gute Wetter mit über 30 Grad im Schatten, hat es sich allemal gelohnt.



## Beilagen

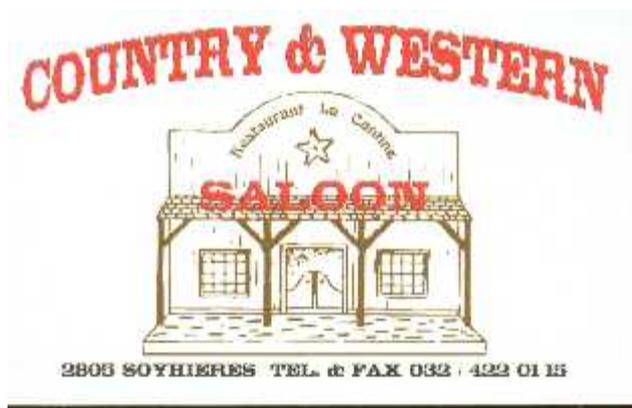
### 6-Länder-Fahrt vom 1. bis 4. September 2000



Start und Ziel in Soyhières  
(Nähe Delémont)

Startgeld: 350 sFr.  
Die Teilnehmerzahl ist auf  
300 beschränkt

Informationen bei:  
**Six Flags Rally**  
C/o Kurt Maurer  
Restaurant la Cantine  
CH-2805 Soyhières  
Tel. : 032 422 01 15  
[www.sixflags](http://www.sixflags)



**Moto Mader – Spezialangebot**



# MOTO MADER

## SPEZIALANGEBOT

Für alle Supermotard, Strassen- und "Racing-for-Fun"-Fahrer

### Fr. 1690.-

für komplettes Bekleidungs-Set

- ⊙ Texport Rennkombi
- ⊙ Shark XRS-Strassen- oder CVX-Crosshelm
- ⊙ Dainese Rückenprotektor BAP 3/BAP 4
- ⊙ Orina Handschuhe Safety
- ⊙ Road-Race oder Cross-Stiefel
- ⊙ **Variante:** mit Shark RS2 Carbon Strassen-Helm Fr. 1750.- komplett

**ACHTUNG SUPERMOTARD-PILOTEN**  
 Tragen von Lederkombi und Rückenprotektoren für alle Supermotard-Rennen obligatorisch! Gilt auch für Damen-, Quad-, Fun-, und Youngster-Fahrer!

**Samstag 11. 12. 99 10.00-16.00 Uhr**  
**Probier- und Bestellertermin**

**TEXPORT SHARK DAINESE GRIP prexport®**

5036 Oberentfelden Industrie Ausserfeld Tel. 062/723 21 77 Fax 062/723 77 23

**Bimota – Occasionen**

| Modell   | Jg.  | Km    | Zubehör   | Preis sFr. | Infos  |
|--|------|-------|---|------------|--|
| YB6-1000<br>Motor FZR 1000 3CB<br>1 Platz, neuwertig | 7.98 | 1900  |   | 12900.-    | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23 |
| YB6-Exup<br>Motor FZR 1000<br>Exup 3LH, 1 Platz      | 9.89 | 16300 | Verkleidung<br>3-teilig                               | 12900.-    | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23 |
| YB6-Exup<br>Motor FZR 1000<br>Exup 3LH, 1 Platz      | 7.92 | 4900  | Felgen überdreht                                      | 14500.-    | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23 |
| YB6-Exup<br>Motor FZR 1000<br>Exup 3LH, 1 Platz      | 3.94 | 1900  |   | 15900.-    | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23 |
| YB9-600 SR<br>Motor FZR 600 R<br>2 Plätze            | 6.99 | 2400  | Demo-Motorrad,<br>neuwertig<br><b>Nur 1 Ex. in CH</b> | 15900.-    | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23 |

|   |      |       |  |                        |  |
|---|------|-------|--|------------------------|--|
| YB10-Dieci<br>Motor FZR 1000<br>Exup 3LH, 1 Platz                               | 6.91 | 19300 |  | 14600.-                | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23   |
| BB1 – 650 Biposto<br>Motor BMW F 650<br>1 Zylinder, 2 Plätze                    | 7.99 | 1200  | Demo-Motorrad<br>Neuwertig<br><b>Nur 1 Ex. in CH</b> | 14900.-                | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23   |
| DB2-904 SR<br>Motor Ducati 904-2V<br>Mit TDD-Einspritzung,<br>1 Platz           | 8.96 | 11600 |  | 15800.-                | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23   |
| SB7-750 E.I.<br>Motor Suzuki GSX-R 750<br>SPR mit TDD-<br>Einspritzung, 1 Platz | 6.99 | 1400  | Demo-Motorrad  | 16900.-                | Lukas Studer<br>Moto Mader AG<br>Tel.: 062 723 21 77<br>Fax: 062 723 77 23   |
| YB6 – Exup  | 3.91 | 13500 | Originalzustand<br>Sehr gepflegt                     | Verhandlungs-<br>sache | Jean Bérard<br>Himmelrichstrasse 12<br>5442 Fislisbach AG<br>Tel (G) 056/483 14 63<br>Tel (P) 056/493 06 02<br>Email: jean.berard@adi.ch |

## 2. GV des Bimotaclub Switzerland am 15. Januar 2000

- Wann: 15. Januar 2000, ab 19:00 Uhr  
 Wo: Restaurant Pappel, Dorfstrasse 1, 8902 Urdorf (Tel: 01 734 11 31)  
 Anmeldungen: Bis 8. Januar 2000 an der Clubadresse (am besten per Fax)  
 Kosten: Mitglieder ca. 30 sFr. – Nichtmitglieder ca. 50 sFr.  
 Anfahrt: Bis Weininger Kreuz – Richtung Urdorf bis Urdorf-Nord – Rechts Richtung Dietikon/Schlieren – Erste Abzweigung Rechts, Richtung Urdorf – ca. 500 m geradeaus.

