

bimota news 3/2000



Inhalt

Nächste Treffen.....	1
Sonntag, 16. Juli 2000: Usflug zum Hillkleimbing in La Bresse im Elsas.....	1
31. Aug. + 1. Sept. Fahrtraining Hockenheim / Deutschland	1
Sonntag, 10. September: Ausfahrt zum Reinhold Kraft (muss noch bestätigt werden!).	1
Das Fahrtraining in Misano und das Bimota-Ferrari-Meeting finden nicht statt!!!	1
Aus der Traum?!!!.....	2
Frühlingstreffen , 8. April 2000	3
Passwang, 7. Mai 2000.....	3
Passwang, 7. Mai 2000.....	4
Hockenheim, 4. Juni 2000	5
Dijon, 10. bis 12. Juni 2000.....	6
Bimotas Superbike-Abenteuer 2000: Drama in Drei Akten.....	7
Prolog	7
1. Akt: Die Eroberung des schwarzen Kontinents, Kyalami, 2. April	7
2. Akt: Die Eroberung der neuen Welt, Phillip Island, 23. April.....	7
3. Akt: Der tiefe Fall in Sugo, 30. April	8
Epilog, irgendwann im Juni 2000.....	8
Verschiedenes	9
Siegreiches Début für Bimota im Twins European Cup 2000.....	9
gianni gandino elianto_74@yahoo.it: Modelli Bimota.....	9
LUCIA MAZZARELLO baenm@tin.it: YB8.....	9
O'Brien, Ingrid IOBrien@filenet.com: YB11	9
zob-zob zob-zob@infonie.fr: SB3 à vendre.....	10
Doriano lemans1@tin.it: Bimota Tesi	10
Bimota-Zubehör (Infos bei Lukas Studer, Moto Mader).....	10
Spiegel-Verbreiterungen für alle Bimotas	10
Batterie-Umbau Bimota Mantra DB3.....	10
Eprom für SB7	10
Racing-Auspuffanlagen für YB-Modelle.....	10

Nächste Treffen

Sonntag, 16. Juli 2000: Usflug zum Hillkleimbing in La Bresse im Elsas

Dräpfunggt : Reschdorant "Hard" in Birsfelden

Isch eifach zum finde. Autobaan A2 Usfaart Birsfælde/Auhafe, denn Richtig Birsfælde und nach dene beide "Superchreisel" chunt's nach 300m grad am Ordsigang uf dr lingge Sidde (grosse Pargbladds)

Datum: Sundig , 16. Juli

Zit: zääni (d'Beiz macht denn uf)

Program: Nachdäm öbbe alli iidroffe sin faare mr ooni grossi Fissimatänte nach La Bresse, öbbe 100 km . Was uns dört erwartet weiss i au ned genau. Lömmer uns überrasdche. Euroschbort het mol über dä Aalass brichtet .

D'Ruggfaart cha denn öbbis "deteilierter" uf Näbeschdrosse usfalle .

Bsunders: Mir gön bi jedem Wädder . Wenn's schiff hald mit em Auto. Frandsoosegäld mitnä . Die wän dört nüt me vo Fränggli wüsse.

Turgäid: Jörg Hättenschwiler
Tel . G 061 / 697 67 18
P 061 / 701 58 90

PS: Diese Info stammt von Jörg – Für Übersetzungen bitte mit ihm direkt Kontakt aufnehmen!

31. Aug. + 1. Sept. Fahrtraining Hockenheim / Deutschland

Anmeldeschluss: 15. August 2000

Preis: 400 / 450 DM

Sonntag, 10. September: Ausfahrt zum Reinhold Kraft (muss noch bestätigt werden!).

Das Fahrtraining in Misano und das Bimota-Ferrari-Meeting finden nicht statt!!!

Aus der Traum?!!!



Eigentlich hätte diese Ausgabe der Bimotanews eine Lobeshymne an Bimota werden sollen, aber je länger ich mit der Publikation zuwartete, umso dunkler wurden die Wolken über diesem kleinen Unternehmen. Vielleicht hätte ich die News etwas früher schreiben sollen, aber ich glaube nicht, dass es etwas am Geschehenen geändert hätte...

Dabei hatte alles so schön ausgesehen! Bimota war es nach 13 (sind wir etwa abergläubisch?) Jahren gelungen, sich wieder mit einem Sieg beim Superbike-Rennen in Phillip Island in der Rennszene zurückzumelden – und das mit einem Motorrad, das einen Monat zuvor noch gar nicht existiert hatte! Anthony Gobert fuhr in den ersten beiden Rennterminen ohne Probleme in die Superpole-

Qualifikation und versetzte selbst die optimistischsten Betrachter der Rennszene in Erstaunen. Doch gleich darauf kam die Ernüchterung! Der Sturz beim Rennen in Sugo (Japan) wäre nur ein vernachlässigbarer Zwischenfall gewesen, wenn es sich um ein grösseres Team mit einem entsprechenden finanziellen Polster gehandelt hätte. Im Falle von Bimota aber, das sich jeden Pfennig vom Mund sparen musste um überhaupt ein Motorrad für die Rennen bereitzustellen, bedeutete das eine kleine Katastrophe!

Die folgenden Rennen in Donington konnte Gobert nicht bestreiten, was ihm auch niemand übelnahm und dass er in Monza nicht mit den Besten mithalten konnte wurde ihm, bzw. Bimota, ebenfalls noch verziehen, obwohl hinter vorgehaltener Hand schon von einem technischen Rückschritt der SB8K gesprochen wurde. Was in Hockenheim folgte, war eines Rennteams schlichtweg unwürdig: Gobert fuhr im Training Rundenzeiten, die bis zu 6 Sekunden schlechter waren als diejenigen der anderen Teams und er schien gar nicht richtig mitfahren zu wollen. Bei den Bimota-Fans die extra wegen ihrer Marke nach Hockenheim gereist waren, gab es nur lange Gesichter und noch während des ersten Rennens habe auch ich die Bimota-Fahne wieder eingezogen!



Alle warteten auf die Rennen in Misano, der Hausstrecke von Bimota. Hier konnte wieder alles zurechtgebogen werden, hier wurde die SB8K entworfen und zum Laufen gebracht. Hier konnte man ultimativ und definitiv beweisen, was in dem Motorrad steckte – Aber Bimota trat nicht an! Und plötzlich platzte die Seifenblase und alles entpuppte sich als ein wunderschöner Traum.

Es scheint, dass die Investoren nach Goberts Sturz in Sugo aufgewacht sind und sich bewusst wurden, dass Motorradsport eine sehr riskante Angelegenheit sein kann. Solange alles gut ging waren sehr viele Leute am Projekt SB8K interessiert - Bezahlt hat aber nur Virginio Ferrari - Aus seiner eigenen Tasche, weil nur er wirklich an „sein“ Team glaubte. Lee-Jeans sprangen als erste ab, sodass Gobert mit der Nummer 501 in den letzten Rennen Gratiswerbung betrieb. Als nächste konnten auch die kleineren Geldgeber nicht zurückgehalten werden und zu guter letzt entpuppte sich der Nigerianische Prinz Malik als Grossmaul. Er verliess das Team ohne je einen Cent dazu beigetragen zu haben. Die Bemühungen Virginio Ferraris, sein Team direkt vom Werk unterstützen zu lassen, schlugen ebenfalls fehl, da Francesco Tognon auch nicht mehr bereit war noch mehr Geld in den Sand zu stecken und so wurde das Team noch vor dem Lauf in Misano aufgelöst und kurz darauf die Internetseite gelöscht.

Was jetzt folgte war eine lange Folge von Ungewissheiten, Spekulationen und Dementis von Seiten von Bimota. Tatsache aber ist, dass von den geplanten 150 SB8K, die für die Zulassung zur Superbike-WM notwendig sind, noch nicht einmal die Hälfte gebaut sind und nur ganz wenige ausgeliefert werden konnten. Auch Moto-Mader wartet bisher vergebens auf die einzige in der Schweiz bestellte (und bereits bezahlte) SB8K. Tatsache ist auch, dass sämtliche Mobilfunknummern des Bimota-Werks abgestellt wurden, weil die Rechnungen nicht bezahlt worden sind – und sogar die letzte Ausgabe der Bimotanews-Italia konnte nicht verschickt werden, da alle Briefmarken konfisziert worden sind (!). Mittlerweile soll Francesco Tognon als Unternehmensleiter abgesetzt worden sein und mit einer neuen Führung soll versucht werden, Bimota einem grösseren Motorradhersteller (evtl. Ducati) unterzuordnen. Auch gibt es Spekulationen, dass die Internet-Ducati 900 im Bimota-Werk gebaut werden soll um die Anlagen auszulasten und mit den Einnahmen die bereits bezahlten Motorräder ausliefern zu können....

Frühlingstreffen , 8. April 2000



Nach dem langen und kalten Winter waren wir alle wieder richtig "giggerig" darauf unsere wunderschönen Bimotas aus dem Keller zu holen um miteinander auszufahren.

Leider ist es fast nicht möglich, einen Termin zu finden (und diesen auch früh genug anzukünden), der allen passt – An einem Samstag müssen noch viele arbeiten und an einem Sonntag müssen sich die anderen um die Familie kümmern. So ist es doch ein Erfolg, wenn zumindest 10 Clubmitglieder zusammenkommen, wobei das bei einem

Mitgliederbestand von 50 Leuten immerhin 20% sind, was auch nicht schlecht ist.

Für einige unter uns war dies die erste Ausfahrt in diesem Jahr, was vor allem daran zu erkennen war, dass die Motorräder noch sauber waren. Da in der Schweiz der Individualismus sehr gross geschrieben wird, ist nicht einmal eine Bimota vor grundlegenden Veränderungen geschützt: Als Beispiel steht gleich daneben stellvertretend Reto Wüst mit seiner KB1. Moto Mader, bot uns bei diesem Anlass die Gelegenheit, verschiedene seiner Bimotas zu testen und zwar sowohl die älteren Modelle (SB6, SB7, BB1) wie auch die allerneuesten (DB4, DB4 injection, SB8R).

Nach einem harten "Testtag" zog es uns ins Aargauer Hinterland, wo wir während einer gemütlichen Ausfahrt unsere Finanzen überdenken konnten um eventuell eines dieser Kunstwerke zu erwerben...



Passwang, 7. Mai 2000

Bei etwas wärmeren Wetterbedingungen trafen wir uns wieder mal zu einer etwas schnelleren Rundfahrt auf dem Passwang. Da es einigen unter uns Morgens um 11 noch etwas früh war hatte ich zum Glück auf Anfrage mitgeteilt, dass wir später im Restaurant Cantina in Soyhières



Mittagessen würden. So konnte gegen Mittag doch noch der eine oder andere mit verschlaffenen Augen zu uns stossen.

Bei der folgenden Ausfahrt demonstrierte uns Jörg seine wundervollen Kenntnisse der Jurassischen Wald- und

Wanderwege und manch einer strich besorgt mit der Hand über die Verkleidung seiner Bimota, wenn wir wieder mal ein besonders grosses Schlagloch überfahren hatten.

Wir haben uns dahingehend geeinigt, dass wir in Zukunft alle vorwarnen, wenn Jörg wieder mal eine Ausfahrt anführen sollte (z.B. diejenige am 16. Juli 2000).



Hockenheim, 4. Juni 2000

Wir waren alle aufgebrochen um live mitzuerleben, wie Bimota den Rest der Motorradwelt in Grund und Boden fährt, aber leider mussten wir nach den Trainings unsere Bimota-Flagge ziemlich kleinlaut wieder einziehen. Dabei half es auch nicht, dass ich mich demonstrativ auf den Sitz Nummer 501 setzte – Gobert fuhr deswegen auch nicht schneller und ich holte mir einen erstklassigen Sonnenbrand zu.

Das Städtchen Speyer, wo wir unser Hotel bezogen haben, hat uns aber am Abend mit seiner fantastischen Küche und den vielen Bars so in seinen Bann gezogen, dass die Geschehnisse vom Samstag schnell wieder vergessen waren. Es erstaunt jedenfalls nicht, wenn sich Jörg am anderen Tag ziemlich auffällig für andere Motorradfabrikate interessierte....



Dijon, 10. bis 12. Juni 2000



Ein Rennstreckenevent ist immer etwas besonderes, vor allem wenn man ihn mit einer brandneuen Bimota in Angriff nehmen kann und ständig hoffen muss auf keinen Fall umzufallen.

Da Dani Maier und mir die Rennen der deutschen und italienischen Bimotoclubs zu weit entfernt waren, entschloss wir uns kurzerhand das Angebot des Racing-for-Fun-Teams aus Thun etwas genauer zu studieren und meldeten uns nach Dijon an.

Nun, meine Eindrücke von diesem Event sind ziemlich durchzogen.

Einerseits lohnt sich ein Ausflug nach Dijon unbedingt! Schon wegen des guten Essens, der unvergleichlich guten Gastfreundschaft der Bewohner und zu guter letzt natürlich wegen der sehr anspruchsvollen und gut ausgebauten Rennstrecke.

Auf der anderen Seite muss vor Veranstaltern wie dem Motocenter Thun gewarnt werden: Die Organisation des Events war zwar erstklassig, aber es wurden viel zu viele und viel zu unterschiedliche Fahrer gleichzeitig auf die Rennstrecke gelassen und die Bilanz von mehreren schweren Unfällen (mindestens einer pro Stunde), manche mit mehreren Beteiligten, spricht eigentlich für sich.

Auf jeden Fall haben wir das Event mehr (meine Bimota und ich) oder weniger (die R1 und Dani) gut überstanden und ich werde sicher wieder nach Dijon fahren – Aber keinesfalls mit dem Motocenter Thun!

(Pictures taken with 3.3 Million pixels!)



Bimotas Superbike-Abenteuer 2000: Drama in Drei Akten

Prolog

Anfang März ruft Virginio Ferrari seine Gefolgsleute zusammen und verkündet: Packt alles zusammen, wir fahren nach Monaco! Warum? Weil wir alle verrückt sind und obwohl wir noch kein brauchbares Motorrad haben werden wir der Welt beweisen, dass eine Handvoll Verrückter etwas bewegen kann!

Das Engagement von Anthony Gobert und Franco Farné lassen zumindest aufhorchen.



1. Akt: Die Eroberung des schwarzen Kontinents, Kyalami, 2. April



Gobert schafft auf seinem Kampffross auf Anhieb die Qualifikation zur Superpole und das Fussvolk staunt. Das erste Rennen musste zwar wegen kleinerer Probleme zu Fuss zurückgelegt werden, aber im zweiten Rennen konnte schon dem einen oder anderen Teilnehmer der Fehdehandschuh ins Gesicht gedrückt werden. Am Schluss schaute ein respektabler 12 Rang heraus (11. Rang nach der Disqualifikation von Noriyuki Haga) und was noch wichtiger war: Eine Platzierung vor allen Ducatis (siehe auch den Bericht in den BimotaneWS 2/2000)

2. Akt: Die Eroberung der neuen Welt, Phillip Island, 23. April

Siehe dazu auch die Titelseite dieser BimotaneWS!



Was an diesem Renntag abließ war schlichtweg unglaublich! Sicher, es regnete und das ganze Rennen war ein Lotteriespiel, aber Gobert hatte am Vortag mit der Qualifikation zur Superpole und einem guten 11. Startplatz bewiesen, dass die Ambitionen von Bimota berechtigt waren.

Vor dem ersten Rennen schien der Regen etwas nachzulassen, sodass sich alle Fahrer, ausser Gobert und Corser, für Intermediates entschieden. Kaum hatte das Rennen begonnen goss es aber wie aus Kübeln und Gobert sowie Corser setzten sich vom Rest des Feldes ab. Kurz darauf stürzte Corser im direkten Kampf mit Gobert und dieser sah sich nach Kurzer Zeit mit über 50 Sekunden Vorsprung vor seinen Verfolgern, wobei er nebenbei Leute wie Haga locker überrundet hatte! Gegen den Schluss liess er zwar den Vorsprung vor Fogarty auf unter 30 Sekunden fallen um den Sieg sicher nach Hause zu fahren, aber dieser war ihm nicht mehr zu nehmen.



Das zweite Rennen war eine genaue Umkehrung des ersten. Es regnete immer noch leicht und alle, ausser Gobert, entschieden sich für Regenreifen oder Intermediates. Gegen Mitte des Rennens hörte es tatsächlich auf zu regnen und Gobert begann aus den hinteren Regionen das Feld wie ein Wirbelsturm aufzurollen. Leider verhinderte ein Regenguss im letzten Renndrittel, dass er bis an die Spitze vordringen konnte, aber die Art, wie er mit Slicks auf dem feuchten Asphalt seinen 9. Platz verteidigte war trotzdem beeindruckend!

3. Akt: Der tiefe Fall in Sugo, 30. April



Eigentlich hatte Virginio Ferrari in Sugo gar nicht teilnehmen wollen. Er hatte sein Pulver in Phillip Island bereits verschossen und seine Leute wollten auch nur noch nach Hause um ausgiebig zu feiern. So wurde das Motorrad nur

noch halbherzig zusammengestellt und Gobert sollte kurz nach Rennbeginn unter irgendwelchen Vorwänden an die Box fahren. Dies klappte auch bestens im ersten Rennen. Im zweiten Rennen hingegen brannte der Ehrgeiz mit Gobert durch! Man kann darüber denken wie man will, es macht sicherlich keinen Sinn sich um einen 20. Platz weit entfernt von den Punkterängen abzumühen, aber ein Rennfahrer ist immer ein Rennfahrer und das hatte Virginio nach über 13 Jahren als Teammanager vergessen. Der Sturz Goberts, der trotz allem noch recht glimpflich ausgegangen war setzte hinter den Kulissen eine ganze Lawine in Gang.

Die Investoren sahen mit Entsetzen ihre Farben im Schmutz liegen und bekamen kalte Füße. Kurz darauf sprang einer nach dem anderen ab und Virginio Ferrari, der das ganze Unternehmen bisher sowieso aus eigener Tasche bezahlt hatte, stand alleine im Regen.

Die folgenden Versuche, das Rennteam am Leben zu erhalten gingen kläglich unter. Das Geld für eine weitere Entwicklung des Motorrades fehlte und Gobert war demotiviert und unsicher. Verzweifelt versuchte Virginio noch das Werk um Unterstützung anzugehen, aber auch dort konnte man ihm nicht weiterhelfen.

Epilog, irgendwann im Juni 2000

Francesco Tognon hat genug von der ständigen Kritik an seinem Führungsstil und er wirft das Handtuch. Die Verkäufe von Bimota waren in den letzten Jahren so schlecht ausgefallen, dass nicht einmal die eigenen Kosten gedeckt werden konnten. An Weiterentwicklungen war unter diesen Umständen sowieso nicht zu denken. Zwar waren noch im Frühling junge motivierte Leute eingestellt worden, die etwas frischen Wind ins Unternehmen bringen sollten, aber der Niedergang war nicht mehr aufzuhalten. Der Sturz von Gobert in Sugo hatte zudem das erwachende Interesse an Bimota wieder gedämpft und die Investoren begannen auch gegenüber dem Werk ihre Ansprüche geltend zu machen.

Seit 30. Juni steht Bimota in Liquidation!

Verschiedenes

Siegreiches Début für Bimota im Twins European Cup 2000

Neuer grosser internationaler Erfolg für Bimota. Das Echo auf den historischen Sieg in der Superbike ist noch nicht verklungen, da erreicht uns die Nachricht des Sieges in Varelung im Twins European Cup 2000.

Alessandro Tomassoni, mit seiner Bimota DB4 Iniezione Elettronica, aufgestellt vom rimineser Team Bimota GRB des Besitzers Giuseppe De Gruttola, hat das erste Rennen des Championships auf dem römischen Circuit dominiert.

Pole position und Sieg mit 8 Sekunden Vorsprung auf den Zweitplatzierten: Ein überzeugender Sieg, herausgefahren gegen 34 Konkurrenten aus allen Nationalitäten und mit allen möglichen 2-Zylindern, darunter einer Werks-Buell.

Die Rennformel erlaubt alle Arten von Modifikationen und somit sind die besten und kreativsten Tuner am Werk. Dies gibt dem Team GRB alle Ehre, das in wenigen Monaten eine extrem starke DB4 I.E. auf die Beine gestellt hat um die Gegner in Grund und Boden zu fahren Dies ist unter anderem auch ein Verdienst von Fast by Ferracci.

Das zweite Rennen findet am 9. Juli 2000 auf dem Kurs von Rijeka statt.

Bimota Motor S.p.A.

Ufficio Stampa



gianni gandino elianto_74@yahoo.it: Modelli Bimota

Ciao, e grazie dell'interessamento le moto sono tutte perfette sia di ciclistica che come documenti. Io le vendo per conto di mio zio: GANDINO LUCIANO (iscritto all'albo Bimota) Ti mando anche le foto sperando che ti arrivino. Le moto sono: KB1 1000, KB1 1200 elaborazione Terminioni e in fine SB2 750 motore SUZUKI 1976, 12 ESEMPLARI AL MONDO !!!!! REGISTRATA ALBO MOTO STORICHE BIMOTA! . I Prezzi sono : KB1 15 mil, KB1 Terminioni 10 mil., SB2 20 mil. Ti ringrazio ancora e fammi sapere , i prezzi sono trattabili e ti assicuro che sono perfette tutte tre, con la SB2 ci ho fatto un piccolo giro domenica .



LUCIA MAZZARELLO baeenm@tin.it: YB8

yb8 ex-up 1000 1990 242 esemplari costruiti come nuova bianca rossa e verde km.26000 gommata e tagliandata frs.11.000 invio foto a richiesta stupenda!

numero di fax: 0039 10 9640573 mario (p.s.: un saluto a tutti i bimotisti e non!)

O'Brien, Ingrid IOBrien@filenet.com: YB11

Hope you do not mind me contacting you, I am a proud owner of a YB11 Bimota, in outstanding condition, no accident, minimal miles: 3500, only ridden in the dry, registered in 1998.

I am thinking of selling it.

Would you advise to sell on the web or do you know of a club magazine which might be of interest to advertise in.?

Regards

John (john.o@btinternet.com)

zob-zob zob-zob@infonie.fr: SB3 à vendre

BIMOTA SB 3

MOTEUR : SUZUKI 1000 GS

CHASSIS : Tubes acier, cadre périmétrique

Années : 1980 / 83

Production : 402 ex.

Kilométrage: 10 600 Km

Prix : 45 000 F



Doriano lemans1@tin.it: Bimota Tesi

Ho a disposizione una Bimota tesi 1D sr del 1991 con un solo proprietario e 1500 Km é come nuova se vi interessa accetto offerte.

Un cordiale saluto e W Bimota.

Bimota-Zubehör (Infos bei Lukas Studer, Moto Mader)

Spiegel-Verbreiterungen für alle Bimotas



Diese wunderschönen Spiegelverbreiterungen sind aus superleichtem Aluminium aus dem vollen gefräst! Sie verbreitern die Spiegel um ca. 3cm pro Seite.



Batterie-Umbau Bimota Mantra DB3

Ab sofort kann die Batterie der Yamaha R1 an der Bimota Mantra unter dem Sitz befestigt werden. Der Preis bewegt sich in der Größenordnung eines normalen Batterie-Umbaus bei durchgebrannten Batterien und ist somit sehr interessant, vor allem da nachher die Batterie innert 5 Sekunden selber ein- und ausgebaut werden kann!

Eprom für SB7

Für die Bimota SB7 ist ein neues Eprom verfügbar, das im unteren Drehzahlbereich mehr Drehmoment und ein feineres Ansprechen des Motors bringt ohne dass im oberen Drehzahlbereich Leistung verloren geht. Das Eprom eignet sich sowohl für die Rennstrecke wie auch den Strassenbetrieb.

Racing-Auspuffanlagen für YB-Modelle

Für alle Bimotas der Typen YB6, Furano, YB9, YB10, YB11 sind ab sofort spezielle Racing-Auspuffanlagen verfügbar, mit der man ihr Euch bei Euren Nachbarn bestimmt beliebt machen werdet!