

bimota news 2/2006



Passwang: **Sonntag, 18. Juni**
2006 um 11:00 Uhr

Inhaltsverzeichnis

Nächste Veranstaltungen.....	2
Passwang: Sonntag, 18. Juni 2006 um 11:00 Uhr	2
St. Moritz: 22./23. Juli 2006 im Hotel Bellaval.....	2
Bimota-Ferrari-Meeting, Sonntag 1. Oktober 2006.....	2
Viva la diva	3
Viva la diva	3
Artikel im SonntagsBlick.....	4
Neue DB5 erfolgreich unterwegs.....	5

Nächste Veranstaltungen

Passwang: **Sonntag, 18. Juni 2006 um 11:00 Uhr**

Aus unerfindlichen Gründen habe ich bis vor kurzem den falschen Kalendertag für unser traditionelles Passwang-Meeting publiziert...

In der Hoffnung, dass deswegen nicht allzu viele ihre Ferien verschieben müssen, korrigiere ich jetzt diesen Fehler und setze das Meeting auf dem Passwang offiziell auf den **Sonntag, 18. Juni 2006** fest.

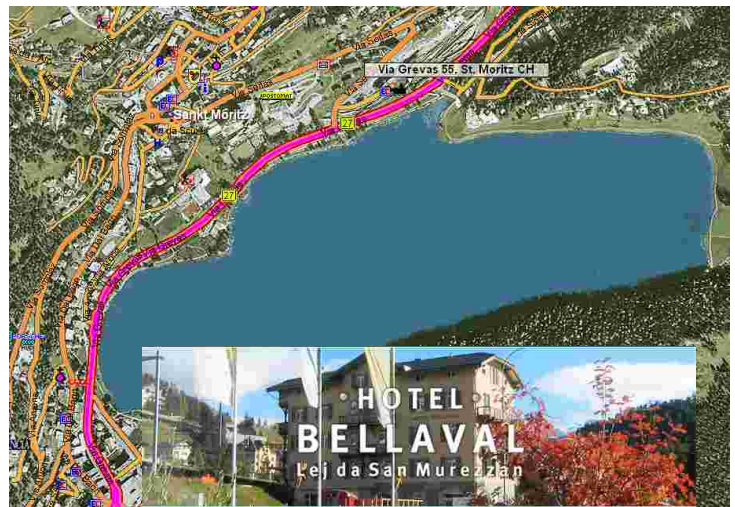
St. Moritz: 22./23. Juli 2006 im Hotel Bellaval

Das Treffen vom Wochenende, 22./23. Juli 2006 in St. Moritz findet im Hotel Bellaval statt. Ich werde mit meiner Familie schon am Freitagabend anreisen, aber je nach individuellem Programm werden wir uns erst am Samstagabend im Hotel treffen.

Bitte meldet euch frühzeitig an, damit wir eventuell für den Samstag schon etwas organisieren können.

Das Sonntagsprogramm wird an Ort und Stelle bekannt gegeben.

Leider habe ich bisher von der Firma Bimota keine weiteren Details erhalten, wie und wann sie uns eine Bimota zur Verfügung stellen werden, weshalb ich hier keine weiteren diesbezüglichen Versprechen machen will. Falls ich mehr darüber erfahre werde ich es selbstverständlich umgehend bekannt geben.



Zimmerreservationen:

Hotel Bellaval

Via Grevas 55

7500 St. Moritz

Tel. +41 81 833 32 45

Fax +41 81 836 60 60

info@bellaval-stmoritz.ch

www.bellaval-stmoritz.ch

Preis pro Doppelzimmer/Nacht: 140 sFr

Bimota-Ferrari-Meeting, Sonntag 1. Oktober 2006

Dieses Meeting kann zurzeit leider noch nicht bestätigt werden.

Bimota selber hat uns am 20. April wegen eines Termins für ein gesamteuropäisches Meeting angefragt, aber seither habe ich nichts mehr gehört...

Viva la diva

Wenn sogar die grösste Schweizer Zeitung einen Artikel über Bimota schreibt, dann muss ja etwas dahinter stecken. Ok, Jörg Wiessmann, der den Artikel geschrieben hat, ist als ehemaliger SB7-Besitzer auch nicht hundertprozentig objektiv, andererseits kann Niemand, der das wirklich Aussergewöhnliche sucht, wirklich objektiv sein. Individualität setzt ein gesundes Mass an Subjektivität voraus, denn nur wer mit sich und der Welt zufrieden ist kann sich dem Streben nach Perfektion hingeben - und Perfektion ist immer subjektiv.

Die Liebe zu Bimota wird nicht immer mit Gegenliebe belohnt. Bimota ist eine launische Diva (und dabei spreche ich nicht nur von den Motorrädern) aber sie ist in den Augen des wirklichen Liebhabers so erhaben, dass man ihr beim ersten Wort sofort alles wieder verzeiht (oder fast alles, meine 700€ „Vorschuss“ sind noch nicht vergessen...). Deshalb kann ich hier auch nicht mehr von vergangenen dunklen Zeiten sprechen sondern bin dank der Schlagzeilen und den Erfolgen der neuen DB5 auf den italienischen Rennstrecken stolz darauf zum exklusiven Kreis der Bimota-Besitzer zu gehören. Was kümmert mich ein Tankdeckel, der an einer Tesi 2D nicht geöffnet werden kann oder die blauen Flecken am linken Knie wegen des voluminösen Front-Dämpfers - die Tesi ist schlichtweg DAS perfekte Motorrad und mir käme es nicht in den Sinn damit ein paar Runden zu drehen - zu gross ist die Angst diese Diva mit Strassenschmutz oder gewöhnlichen Fliegen zu verunstalten - zu gross die Angst davor, jemand anderes könnte in einer unbeobachteten Sekunde sein Auge darauf werfen - aber vor allem ist die Angst zu gross, dass ich an ihr die geringste Spur von Gewöhnlichkeit entdecken könnte...



Viva la diva

When the biggest Newsletter in Switzerland writes an article about Bimota, then there must be some truth in it. Ok, Jörg Wiessmann, the writer of this article, is not a hundred percent

objective, as he called an SB7 his own in earlier years, on the other hand nobody who is looking for the extraordinary can really be objective.

Individualism needs a healthy portion of subjectivity because only somebody who is satisfied with himself and the world can strive for perfection - and perfection is always subjective.

The love given to Bimota is not always rewarded. Bimota is a capricious diva (and I'm not only talking about the bikes) but she is in the eyes of a real lover

so sublime, that you forget everything that happened in the past (or almost everything, I didn't forget my 700€ "anticipation" ...).

This is why I don't want to talk here about past obscure times - I'm so pleased after hearing the recent news and the success of the DB5 on Italian racetracks that I'm happy to belong to the exclusive circle of Bimota owners.

Who cares about a fuel tank cap that cannot be opened on a Tesi 2D or a left knee, that brakes out in spots because of a huge front damper - the Tesi is by far the most perfect bike and I would never even think about riding it on the road - the fear to pollute the diva with ordinary mud or vulgar flies is far to big - the fear that anybody else could throw a glimpse on it in an unobserved second is even bigger - but most of all the fear, that I could find even the most marginal sign of normality would by far destroy my picture of it...

Artikel im SonntagsBlick

Auto & Motorrad

Passion, Pleite, Perfektion

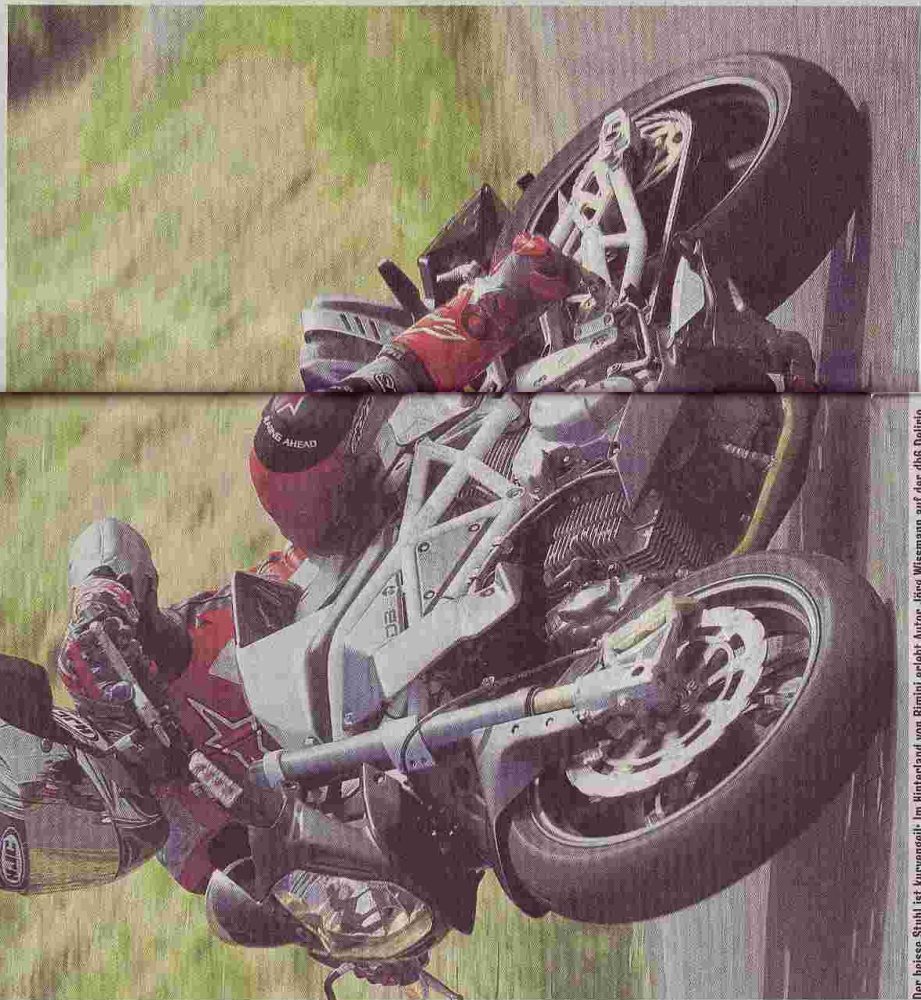
TRAUMTÖFF Handarbeit in Vollendung, legendäre Remslege und ein Konkurs: Die Geschichte der italienischen Topmarke Bimota ist kurz, aber bewegt. Seit 2003 schreiben auch Schweizer daran mit.

VON JÖRG WISSMANN

Eine riesige Staubwolke sei angewirbelt worden. Das Knacken der Knochen die Boxergasse hören können, untermauert von lautstarken Flächen.... Beim Erzählen von Legendem wird gerne übertrieben, besonders in Italien. Tatsache ist: Als Massimo Tamburini auf der Teststrecke in Misano (I) von seiner Honda 750 Four stürzte, war das die Geburtsstunde einer der berühmtesten Motorradmarken Italiens: Bimota. Man schrieb den September 1972.

Tamburini, begnadeter Ingenieur und Topfilot, wollte sich keine Blöße geben. Er habe keinen Führerschein gemacht, der Rahmen der Honda sei einfach zu schwach gewesen für den starken 750er-Motor und damit Ursache des Crashes. Dann machte sich der Italiener mit drei gebrochenen Rippen an die Arbeit, um das Problem zu lösen. In der Werkstatt der Heizungsbau-Firma Bimota, die er 1966 zusammen mit Valerio Bianchi und Giuseppe Morri eröffnet hatte, machte er sich daran, die zerstörte Honda neu aufzubauen. Tamburini ersetzte den Originalrahmen durch ein von ihm selbst ausgefertigtes leichtes Dreiecksverbund-Chassis aus hochfestem Stahlrohr und taufte die neue Maschine HB1 – Honda Bimota, Modell 1. Es funktionierte. Von da

an entwickelte Tamburini Rennfahrwerke für Motoren wie Giacomo Agostini und Randy Mamola. 1978 begann Tamburini mit der Fertigung von Strassenmaschinen. Premiere ab Mitte der 70er-Jahre bot er auch komplette Maschinen an. Zu Werbezwecken befeuerte Bimota ein Werksteam mit Starpiloten wie Giacomo Agostini und Randy Mamola. 1978 begann Tamburini mit der Fertigung von Strassenmaschinen. Premiere ab Mitte der 70er-Jahre bot er auch komplette Maschinen an. Zu Werbezwecken befeuerte Bimota ein



Der heisse Stuhl ist kurvengeil: Im Hinterland von Rimini erlebt Autor Jörg Wissmann auf der db4 Delirio

Das war fatal: Die einstige Nobelmanufaktur entwickelte sich zum Serienhersteller. Qualitätsprobleme belasteten den Ruf. Philipplungen das Budget. 1997 beschloss Firmenchef Walter Martini, die Vöde zu bauen: ein Renntröf mit direkt ein-

6100-296



Bimota-CEO Roberto Comini mit dem Prototyp der Firma, der 53 000 Franken teuren Tesi 2D. (Foto: J. Wissmann)

Bimota in der Schweiz
Rund 1000 Bimota-Töff sind hierzulande registriert. Noch in diesem Jahr will Bimota-CEO Roberto Comini einen Schweizer Importeur mit dem Vertrieb beauftragen. Informationen zur Marke beim Bimota-Club Schweiz: www.bimota.ch. Am 22./23. Juli lädt dieser zum grossen Treffen von Freunden Fans of Painem der Mäntel nach St. Moritz.

Tesi 2D und der von einem 142 PS starken Suzuki-Motor angetriebenen SBK8. Santamonica werden inzwischen zwei neue Modelle angeboten: die db5, 2005 vorgestellt, und die seit gut einer Woche erhältliche db6. Delirio. Die db5 ist eine kompakte Sportmaschine, gemäss auf Rennmaschinen. 190 kg leicht, 225 km/h schnell und 31 000 Franken teuer. Die Delirio ist ein alltagsuntaugliches Spassgerät zum Preis von 25 800 Franken. Beiden gemeinsam sind ein 92 PS starker, luftgekühlter Ducati-Motor, die Dreigeschwindigkeit Bimota Ende 2002 - seither setzt das Unternehmen auf schrittweise Expansion. Neben den 53 000 Franken teuren, mit Achsenlenkerkennung und futuristischem Design glänzenden



Jedes Modell wird von nur einem Mitarbeiter gefertigt.

edlen Komponenten für Federung und Bremsen, die tadellose Verarbeitung und das alternierende Design. Dieses hat Sergio Kobayashi entworfen, der die hohe Kunst des Toffbaus bei Massimo Tamburini selbst erlernt hat. Er arbeitet bereits an den nächsten Neuhöten. Im Juni kommt die sb5 auf den Markt, ein mit grosseren Bremsen, Rennkupplung und Karbonverstellung aufgewertetes Sondermodell der sb5. Im Herbst, am Mailänder Toffsalon, soll dann die dritte Neuhöte seit der Renaissance der Marke vorgestellt werden. Insider munkeln, dabei komme erstmals ein wassergekühlter Ducati-Motor zum Einsatz kommen. Zudem wird die extravagante Tesi 2D überarbeitet. Es geht also wieder voran mit Bimota - und das ist auch gut so.



Die Monster mit Superbike-Genen. Details unter: www.ducati.ch

SonntagsBlick 4. Juni 2006 | 45

Neue DB5 erfolgreich unterwegs

7th May 2006

Ducati Desmo Challenge May 7th, 2006 due valvole



Magione Circuit- Right from the first turn of the qualifications the Bimota DB5 evidenced an overwhelming superiority which, during the first turn of the free tests, where Paolo Bentivogli and Ivano Pigiaccielli reached the first and the third place. In between there was Bosi's 2nd placement on a Ducati prepared by the famous tuner, who had also been part of Bimota, Bursi.



Further two Bimotas, model DB4, reached the 22nd and the 35th rank. The race was immediately dominated by the trio Pigiaccielli, Bentivogli, Bosi who literally left a big gap behind them and the other riders. Right from the beginning Bentivogli distinguished himself with an efficient way of driving, followed by Pigiaccielli who did not abandon the track and by Bosi, in a delay right from the start. During the competition Bosi overtook Pigiaccielli who had clear problems with the suspensions and started following Bentivogli who, despite defending strenuously, was overtaken after half of the race and though he kept a slight distance, he did not succeed in recover thanks to a major number of cylinders of the winner's engine. The race concluded with Bosi who at the 13th lap marked the new record of the category with a timing of 1.15.861, well worth of the second row during a Superbike competition. Bentivogli ended the race with an advantage of 2.9 seconds. Pigiaccielli, after having reached an advantage of 23 seconds the fourth placed (Giuseppe Bentivoglio), concluded at with the third placement a race where he had been always attacking. The other two DB4 models concluded with an excellent 11th and 17th place with Greggio and Pierazzi. The party on the podium was the conclusion of a wonderful weekend which has seen our brand present with a nourished and battle-trained presence.

30th Apr 2006

Mugello Supertwins Race - 3° place for Bentivogli and DB5



The second race valid for the Supertwins Championship took place at the Mugello circuit under a constantly changeable sky. The performances on the track of the Bimotas which took part in the competition were everything except being uncertain having made a valuable race and giving way only to the Guzzi MGS, technically in advantage on a fast circuit and with such a long straight as the one of the Tuscan circuit. 4 DB5 motorbikes were qualified for the competition, the actual champion Paolo Bentivogli resulted to be the fastest during the qualifications by reaching the third position on the grid, followed by Pigiaccielli. Together they would close the first line signed Guzzi-Bimota. Moreno Antonioli of the Red Rabbit Team, at the debut with a DB5 practically standard, started from the 18th position whereas unlucky Serra from the team Motoatelier had a bad accident during the free tests by breaking himself the wrist and causing such heavy damages to the bike that he could not set forth the competition during the week-end. Weather had been mild with the pilots competing in the Supertwins race and at 13:30, when the traffic-lights were put off, the track was dry. Paolo Bentivogli succeeded in keeping the rhythm of the MGS for only a few laps, but by driving in a very impeccable way and obtaining the third position of the podium he had not reached in Misano Adriatico at the end of the first race. Pigiaccielli rode constantly fighting firstly with Martini from the NCR team, then with Pertile on the very fast Ducati of the GPM team and just this latter he had to give him way on the final straight. However his placement of the 5th position is very good. Remarkable also Moreno Antonioli's performance of the Red Rabbit Team for being its first race with the DB5 reached the 14th position and letting get through that in the next race he will be among the protagonists.

Next race will take place in Magione (Perugia) on July 9th where our motorbikes will have the conditions to excel again...

