

Report: Wo ist Bimota?

Bimota schien plötzlich von der Bildfläche verschwunden: keine Motorräder, keine Preislisten, keine News auf der Website. MOTORRAD machte sich schließlich auf die Suche nach dem italienischen Hersteller – und wurde doch noch fündig.

Von Eva Breutel; Fotos: Eva Breutel, Andreas Bildl, Jacek Bilski, Achim Hartmann, Frank Herzog, Bimota, Archiv, fact, Schwab, Roberto Turci

SPUREN-SUCHE



Zwischen den Steinplatten im Vorgarten wuchert das Unkraut, das rote Firmenlogo wirkt verblasst. Keine Frage, der historische Werkssitz von Bimota in Rimini ist verwaist. Jahrzehntlang hatte der unscheinbare hellbraune Bau in der Via Lea Giaccaglia 38 Scharen von Motorradfahrern angezogen, die mit eigenen Augen die Entstehung der rasanten italienischen Renner bewundern wollten. 60 Angestellte werkten hier in den wirtschaftlichen Glanzzeiten des Herstellers. Jetzt steht alles leer. Ein trauriger Anblick.

Doch das Schild an den Streben des weißen Metallzauns verweist auf neue Räumlichkeiten: Bimota ist umgezogen, rund 300 Meter und nur eine Querstraße weiter, in die Via Emilia Mariani 8. In einem lang gestreckten Gewerbegebäude hat der Hersteller offenbar eine neue Heimat gefunden, am Gitter vor dem Werkshof hängt immerhin eine kleine Bimota-Fahne. Vorbei geht es an einem Fahrradvertrieb, einem Lieferanten von Würfel- und Industrieeis und einer chinesischen Näherei, ganz hinten befinden sich die Räume von Bimota. Was mal Werkstatt und Produktion werden soll, steht voller Regale, Kisten und Werkzeug, drei Angestellte sind eifrig beim Einräumen. „Präsentabel ist das noch nicht, wir sind erst heute Morgen mit dem Umzug fertig geworden“, erklärt Marco Chianciani. Der Schweizer Immobilienunternehmer hatte Bimota im September 2013 gemeinsam mit seinem Neffen Daniele Longoni gekauft. Große Pläne hatten

die beiden, stiegen gleich mal in die Superbike-WM ein und schwärmten im MOTORRAD-Interview von der geplanten Produktion von 600 Motorrädern im Jahr, von einem Werkmuseum, von einem perfekten Service für Importeure, Händler und Käufer. „Ein Ersatzteil“, so Longoni damals, „muss für unsere Kunden in zwei Tagen verfügbar sein.“

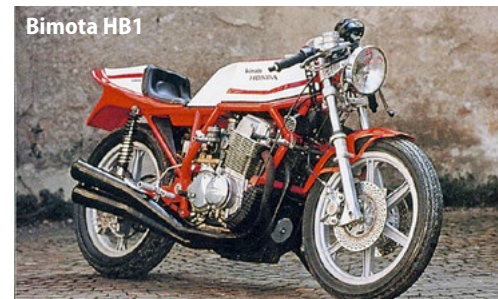
Halten konnten die beiden von ihren Ankündigungen nichts. Aus der Superbike-WM flog Bimota wegen Regelverstößen bald wieder raus, dem verheißungsvoll angekündigten neuen Deutschland-Importeur Wilberts kündigte man nach nicht einmal einem Jahr und das Mega-Projekt BB3 mit dem Motor der BMW S 1000 RR wurde zwar noch zu Ende entwickelt und vorgestellt, doch aus Geldmangel versiegte bald die Motorenlieferung. Die Produktion kam nicht wirklich ans Laufen, immer mehr Mitarbeiter suchten das Weite. 2015 gab es noch einmal ein Aufbäumen, die beiden Eigentümer holten Pierluigi Marconi zurück, den früheren Chefentwickler des Hauses. Der entwarf flugs eine neue Tesi mit 800er-Ducati-Motor sowie den Streetfighter Impeto mit dem mächtigen Antrieb der Ducati Diavel, sogar ein leistungssteigernder Kompressor wurde angekündigt. Bei der Vorstellung dieser Neuheiten auf der EICMA 2015 tanzte eine Ballerina zu klassischer Musik – ein Händchen für ungewöhnliche und unterhaltensame Inszenierungen hatten die beiden Schweizer von Anfang an bewiesen.

Die Bimota-Story

Groß war Bimota nie, aber trotzdem wichtig – vor allem in der Frühzeit: Die Fahrwerke aus Rimini setzten Maßstäbe in der Branche



Massimo Tamburini



Bimota HB1

1973: Massimo Tamburini gründet zusammen mit Giuseppe Morri in Rimini die Umbauschmiede Bimota Meccanica. Erster Streich ist die supersportliche HB1 auf Basis der Honda CB 750.



Bimota KB1

1978: Nach Honda- und Suzuki-Motorrädern verfeinert Bimota die Kawasaki 900 Z1 zur KB1 und landet einen Verkaufsschlager: 827 Stück werden bis 1982 produziert.

1983: Tamburini verlässt Bimota, sein Nachfolger wird Federico Martini. Gleichzeitig lässt die Nachfrage nach Sportmotorrädern nach, Bimota gerät in die Krise und wird kurzzeitig unter staatliche Verwaltung gestellt.



Bimota DB1

1985: Die erste rein italienische Bimota geht in Produktion: Die DB1 mit dem Motor der Ducati Pantah 750 und den Sonderserien S und SR wird ein beachtlicher Erfolg.



Bilder eines Umzugs: Ganz links der historische Werkssitz von Bimota, der nun leer steht, oben der Eingang zu den neuen, deutlich kleineren Räumen. Links: Bimota-Besitzer Chianciani mit den drei Mitarbeitern Massimo, Mimmo und Gianni vor dem Rahmen der Grand Prix-Bimota, die 2010/11 in der Moto2 startete

Bimota YB4 E. I.



1987: Virginio Ferrari gewinnt auf der YB4 die Weltmeisterschaft TT-F1, Vorläuferin der Superbike-WM. Bimota baut für die Kundschaft die YB4 E. I. mit dem Vierzylinder der Yamaha FZ 750, die erste Straßen-Bimota mit Alu-Brückenrahmen und Einspritzung.

Bimota YB6



Ab 1988: Goldene Zeiten für Bimota. Besonders gefragt sind die YB6 mit FZR-1000-Motor (720 Stück) und die YB9 mit FZR-600-Motor (1021 Stück). Noch mehr, nämlich 1744 Exemplare, verkauft Bimota von der SB6/R mit dem Antrieb der Suzuki GSX-R 1100.

Bimota Tesi 1D



1991: Unter dem Entwicklungschef Pierluigi Marconi geht die Tesi in Produktion, ein revolutionäres Motorrad mit Achsschenkelenkung, angetrieben von Ducatis supersportlichen Vierventilmotoren. Doch das Motorrad ist nicht ausgereift und wird 1994 eingestellt.

Bimota BB1 Supermono



1995: Erstmals arbeitet Bimota mit BMW: Der Einzylinder-Rotax-Motor der Bayern wird in ein voll verkleidetes Bimota-Fahrwerk verpflanzt und nennt sich fortan Supermono.

Report: Wo ist Bimota?

Marconi hingegen tanzte wenige Monate später schon wieder ab, und von Bimota hörte man fortan nur noch dröhnende Stille. Die Website wurde nicht mehr aktualisiert, es gab keine neuen Preislisten, die wenigen verbliebenen Händler standen ohne Motorräder da. Selbst als die Stadt Rimini im letzten September eine Ausstellung über die örtliche Motorradgeschichte organisierte und dabei sogar den angehenden deutschen Bimota-Club würdigte, ließ sich niemand von der Geschäftsführung blicken. Der geplante Werksbesuch der deutschen Gäste, unter ihnen der frühere Bimota-Importeur Reinhold Kraft, scheiterte schließlich, weil es nicht gelang, sich in der Via Giaccaglia anzumelden: E-Mails wurden im Vorfeld ebenso wenig beantwortet wie Telefonanrufe.

Ähnlich erging es MOTORRAD bei der Spurensuche, die bald an ein Detektivspiel erinnerte. Anrufe im Werk liefen ins Leere, die Telefonzentrale war nie besetzt, die vorhandenen Durchwahlen funktionierten nicht mehr. Der privat kontaktierte Pres-

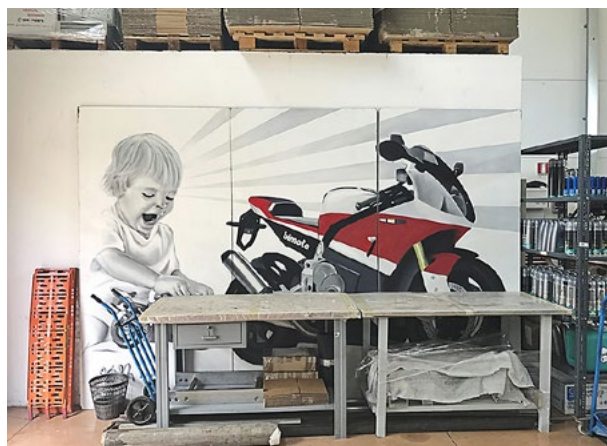
„Es ist traurig, was gerade mit Bimota passiert, oder vielmehr: nicht passiert“

Ex-Bimota-Importeur Reinhold Kraft zur aktuellen Lage

sesprecher erklärte, er habe gemeinsam mit Marconi die Firma verlassen, und die Handynummern von Bimota-Vizepräsident Daniele Longoni und seiner Frau, die ebenfalls für die Firma gearbeitet hatte, entpuppten sich als abgemeldet. Die Handelskammer in Rimini wurde befragt, ebenso Kollegen italienischer Zeitschriften, außerdem deutsche Händler sowie reihenweise ehemalige Bimota-Mitarbeiter – ohne Ergebnis. Niemand wusste, ob in der Via Giaccaglia in Rimini überhaupt noch Motorräder gebaut wurden oder ob die Schotten dicht waren.

Nur einer hatte offenbar noch Kontakt zu den Eignern, wenn auch keinen direkten: Der Mailänder Pharma- und Lebensmittelunternehmer Roberto Comini, der Bimota nach dem Konkurs Anfang der Nullerjahre als Investitionsobjekt erworben hatte. Weil sich nach zehn Jahren noch kein Erfolg eingestellt hatte, verkaufte er an Chiancinetti und Longoni. Doch auch mit denen hatte er offenbar wenig Glück. „Miete für das Gebäude in der Via Giaccaglia, das wir behalten hatten, haben wir kein einziges Mal bekommen“, erzählt er indigniert. Und auch der damals vereinbarte Kaufpreis für Bimota sei nicht komplett bezahlt: „Da ist noch ein Verfahren anhängig.“ Comini jedenfalls hat von der Motorradbranche genug; zurückhaben will er Bimota nicht.

Für die Spurensuche ergab das Gespräch wieder kein positives Indiz. Was also tun? Bimota abhaken? Doch dann, als der Abgesang, der auf diesen Seiten stehen



In den neuen Bimota-Räumen gibt es Kunst und Kisten, Werkzeuge und Bearbeitungsmaschinen – aber keine Motorräder. Die noch vorhandene Produktion, darunter mehrere BB3, steht derzeit in einer Lagerhalle in der Schweiz



1997: Bimota baut zum ersten Mal selbst einen Motor, und zwar einen Zweitakt-Zweizylinder, der in der 500 Vdue steckt. Doch das ehrgeizige Projekt hat gravierende technische Mängel und kostet die Firma am Ende die Existenz.

2001: Bimota geht in Insolvenz und wird versteigert. Nach einigen Umwegen erwirbt der Mailänder Unternehmer Roberto Comini die kleine Firma und versucht, an alte Erfolge anzuknüpfen.



2005–2014: Ein schwieriges Jahrzehnt für Bimota. Die Ducati-Veredelungen DB5, DB6 und DB7 verkaufen sich leidlich, der große Wurf bleibt aus. Auch eine neue Tesi 3D mit luftgeköhltem Ducati-Motor bringt Bimota nicht in die Erfolgsspur.



2013/14: Für den dringend nötigen Auftrieb soll die BB3 sorgen, ein Supersportler mit dem Motor der BMW S 1000 RR. Der Deal mit BMW wird noch unter Besitzer Comini eingefädelt, doch ehe es zur Produktion kommt, verkauft er die Firma an zwei Immobilienunternehmer aus der Schweiz.



2015–?: Auf der EICMA zeigt Bimota die Tesi 3D RaceCafe und den Streetfighter Impeto mit dem Motor der Ducati Diavel. Danach herrscht erst mal Funkstille. Nach den neuesten Bimota-Plänen sollen die beiden Motorräder doch noch gebaut werden – allerdings frühestens in einem Jahr.

Report: Wo ist Bimota?

sollte, schon fast fertig war, kam unverhofft noch eine Rückmeldung aus Rimini. Man sei, so hieß es in einer Mail ohne Unterschrift, derzeit im Umzug begriffen und würde MOTORRAD gern begrüßen, sobald die Geschäfte wieder aufgenommen seien. Nach einigem Hin und Her meldete sich schließlich Bimota-Präsident Marco Chianciani per Telefon: Natürlich gebe es die Firma noch, er sei heute selber in Rimini. Beim eilig anberaumten Ortstermin drei Stunden später bestätigte er Schwierig-

keiten im letzten Jahr (siehe Interview), versicherte aber, dass er Bimota auf jeden Fall fortführen wolle. Die Leidenschaft für Motorräder – „ich bin italienischer Meister der Ü-50-Klasse“, sagt er sichtlich stolz – nimmt man dem 58-jährigen Chianciani durchaus ab. Doch wie genau sein Konzept aussieht, wird in diesem Gespräch nicht eindeutig klar.

Immerhin: Die Spurensuche war letztlich von Erfolg gekrönt, der Abgang auf Bimota ist erst mal verschoben. Hoffentlich auf unbestimmte Zeit.



Interview

„Ich bin ein Abenteurer“

Marco Chianciani. Dem Immobilienunternehmer aus Lugano gehört der kleine Hersteller Bimota seit knapp vier Jahren. Künftig soll die Marke noch teurere, noch exklusivere Luxusmotorräder bauen als bisher – zumindest wahrscheinlich.

Wo waren Sie denn abgeblieben? Wir konnten Bimota seit etwa einem Jahr nicht mehr erreichen.

Es gab uns schon, wir haben letztes Jahr immerhin 80 Motorräder verkauft, zugegebenermaßen nicht so viele, wie es hätten sein sollen. Aber Daniele Longoni und ich mussten uns in den letzten eineinhalb Jahren vorrangig um unser Unternehmen in der Schweiz kümmern. Der Immobilienmarkt ist dort stark eingebrochen, jedenfalls im Luxussegment, in dem wir arbeiten. Klar, dass die Motorräder da zu kurz kamen. Aber Bimota machen wir ja nicht, um Geld zu verdienen.

Sondern?

Um Spaß zu haben, um unsere Leidenschaft für Motorräder auszuleben, um ganz nah an der faszinierenden Technik zu sein.

Was hat Sie der Spaß denn gekostet?

4,2 Millionen Euro haben wir für Bimota bezahlt, und dann haben wir noch 1,5 Millionen investiert. Dafür ist Bimota jetzt schuldenfrei, das gab's in der Geschichte der Firma auch noch nicht so oft.

Warum sind Sie umgezogen?

Für das, was wir vorhaben, war das Gebäude in der Via Giaccaglia mit seinen 2200 Quadratmetern viel zu groß. Jetzt haben wir nicht mal ein Zehntel davon, aber das reicht.

Was haben Sie denn mit Bimota vor?

Wie wollen natürlich weiter veredelte Motorräder bauen, die Motoren bekommen wir

nach wie vor von Ducati. Aber wir wollen sie künftig auch customizen und den Kunden echte Unikate und wirklich luxuriöse Motorräder bieten. Aktuell haben wir noch 58 Tesi 3D und 35 Rahmen für die BB3, davon sieben mit Motor. Vielleicht bauen wir daraus sogar ein echtes Superbike mit richtiger Renntechnologie. Aber das ist noch nicht sicher.

Und die Impeto, die Sie Ende 2015 vorgestellt haben?

Die bauen wir auch. Die ehemaligen Bimota-Entwickler Pierluigi Marconi und Andrea Acquaviva haben in Rimini ein Projektbüro eröffnet, mit ihnen arbeiten wir zusammen.

Werden Sie Bimota behalten?

Ja, ich will nicht verkaufen. Wenn ein geeigneter Investor kommt, könnte ich mir aber eine Zusammenarbeit vorstellen. Es waren in letzter Zeit mehrere Interessenten da, der Name Bimota hat eine starke Ausstrahlung. Aber das waren Abenteurer, und solche Leute brauche ich nicht. Ein Abenteurer bin ich ja schon selber – aber ich bringe wenigstens echte Leidenschaft für Motorräder mit.

Wenn Sie zurückschauen: Würden Sie manche Entscheidungen anders treffen?

Ja, eine ganze Menge. Ich hätte nicht gedacht, dass die Motorradbranche so anders ist als der Immobilienbereich, aus dem ich komme. Der ist auch nicht einfach, aber längst nicht so schwierig wie Motorräder! Wir haben viele Fehler gemacht, aber wir haben auch viel gelernt. Hoffe ich jedenfalls.