

# Volle Kraft voraus

**Gilera und Bimota bauen einen neuen Superrenner für SoS-Rennen: Die Bimota GB 1**

Die Zusammenarbeit von Bimota und Gilera zeigt erste Früchte. Die neue Bimota GB 1 erreichte beim Debütrennen zur italienischen SoS-Meisterschaft am 14. März in Misano unter Bimota-Testfahrer Gianluca Galasso Platz vier, Rückstand auf den Erstplatzierten Mauro Lucchiari auf Ducati Supermono knapp 18 Sekunden.

Die Duc wurde allerdings seit letzten Juni ausgiebig getestet, während die Bimota GB 1 nur drei Tage vor dem Rennen fertig wurde und erstmals im Training fuhr. Dafür gelang ein vielversprechender Einstand.

Gilera ist kein SoS-Neuling. Die erste SoS-Werksmaschine entstand 1989 unter der Leitung von Federico Martini,

und gewann gleich das erste Rennen. 50 Piuma-Renner mit 556 cm<sup>3</sup>-dohc-Motor wurden verkauft, doch Gilera entschied sich für die forcierte Entwicklung eines 750 cm<sup>3</sup>-Singles für Wüstenrallyes in Afrika.

1992 wurden die Yamaha-Twins bei der Tunesien-Rallye besiegt. Dann wurde Martini mit der Grand Prix-250er Gilera beauftragt (siehe SPORT MOTORRAD '93) und der Bau eines großvolumigen Rennsingles erneut verschoben. Aus einer Wüstenrenner-Replika wurde nichts, das Rallye-Team löste sich auf und die insgesamt neun 750 cm<sup>3</sup>-Motoren verstaubten.

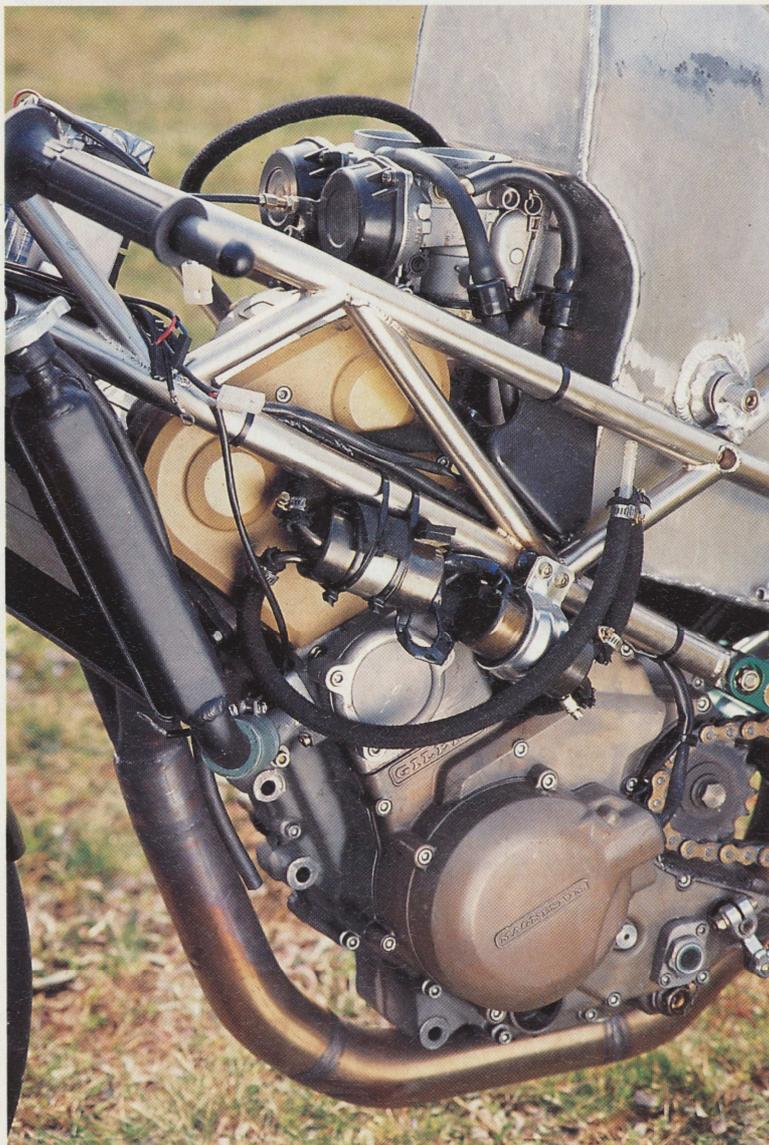
Doch nun glaubt man in Varese, daß der Markt für einen High-Tech-Single bereit ist. Drei dieser Wüstenmotoren gingen an Bimota, dort entstehen drei SoS-Renner. Zwei werden in der italienischen SoS-Meisterschaft eingesetzt, einer dient Gilera für Testzwecke.

Im Juni diskutieren beide Firmen über die nächsten Schritte, laut Bimota-Boss Guiseppe Morri gibt es drei Möglichkeiten. Erstens: Das Projekt wird gestoppt, weil die Mittel fehlen (unwahrscheinlich). Zweitens: Eine hochpreisige Replika kommt in limitierter Auflage mitsamt dem in Handarbeit gebauten 750er-Motor (möglich). Drittens: Bimota entwickelt einen 600er-Straßensingle mit dem getunten Motor der Gilera Saturno/Nordwest (sehr wahrscheinlich).

Der Motor der Misano-Bimota GB 1 war nach der letztjährigen Pharaonen-Rallye nicht einmal überholt worden. „Wir mußten erst den Sand aus den Vergasern und der Zündung pusten“, sagt Bimota-Techniker Pierluigi Martini. „Der Rallye-Motor ist niedrig verdichtet, die Steuerzeiten sind mild, die Zuverlässigkeit enorm. Da schlummern noch viele Pferde. Demnächst probieren wir eine Einspritzanlage.“

Der Motor im Datenspiegel: 105,5 Millimeter Bohrung und 86 Millimeter Hub ergeben 743 cm<sup>3</sup> Hubraum, Motorengewicht mit 47 Kilogramm nur sieben Pfund über dem prinzipiell gleich aufgebauten 558 cm<sup>3</sup>-Single der Piuma/Nordwest. Die verstärkten Motorengehäuse sind extra angefertigt im Sand-

TEXT: ALAN CATHCART - FOTOS: NAKAMURA (3), WERK - ÜBERSETZUNG: GÜNTER WIMME



## DIE MASCHINE

Ein von Gilera für Wüstenrallyes entwickelter 750 cm<sup>3</sup>-Einzylinder mit vier Ventilen, zwei obenliegenden, per Zahnriemen getriebenen Nockenwellen und einer Ausgleichswelle. Weitere Kennzeichen: Niedrige 8,2-Verdichtung, milde Steuerzeiten, enorme Zuverlässigkeit. „Da schlummern noch viele Pferde“, sagt Bimota-Mann Martini

guß-Verfahren. Zwei obenliegende, per Zahnriemen getriebene Nockenwellen, eine Ausgleichswelle, Verdichtung 8,2 und ein weitgestuftes Fünfganggetriebe.

Der Mahle Zweiring-Kolben ist ein extremer Slipper- und halber Heron-Kolben, leichtgewichtig für hohe Drehzahlen. Als ob Motorenentwickler Lucio Masut beim Bau dieses RC 750 R-Motors bereits an einen Renn-Single gedacht hätte.

Gilera nennt offiziell 72 PS Spitzenleistung bei 7000/min mit 38er Mikuni-Flachschiebervergassern, durch geänderte Steuerzeiten und Zündkurven werden jetzt 78 PS bei 8500/min erreicht. „Mit 40er Flachschiebervergassern sprengen wir die 80 PS-Marke,“ sagt ein optimistischer Martini, „und mit Einspritzung werden es über 85 PS. Das Drehzahllimit liegt bei 9300/min, die Kolbengeschwindigkeit geht okay.“

Pierluigi Marconi, Martinis Nachfolger bei Bimota, stößt ins gleiche Horn: „Mit der voll programmierbaren TDD/Weber-Einspritzanlage haben wir bald mehr Power bei mildereren Steuerzeiten. Galasso beklagte in Misano, daß der Motor ab 6500/min zäh hochdreht. Dafür setzt die Leistung schon bei 3000/min ein! Natürlich entwickeln wir mit Volldampf, damit wir unseren Hauptrivalen Ducati Supermono schla-

#### DER FAHRER

Gianluca Galasso lobt das Bimota-Fahrwerk über den grünen Klee, auch den Durchzug. Er wünscht sich noch mehr Punch oben raus



gen. Vom Leistungsgewicht her sind wir nämlich im Vorteil.“

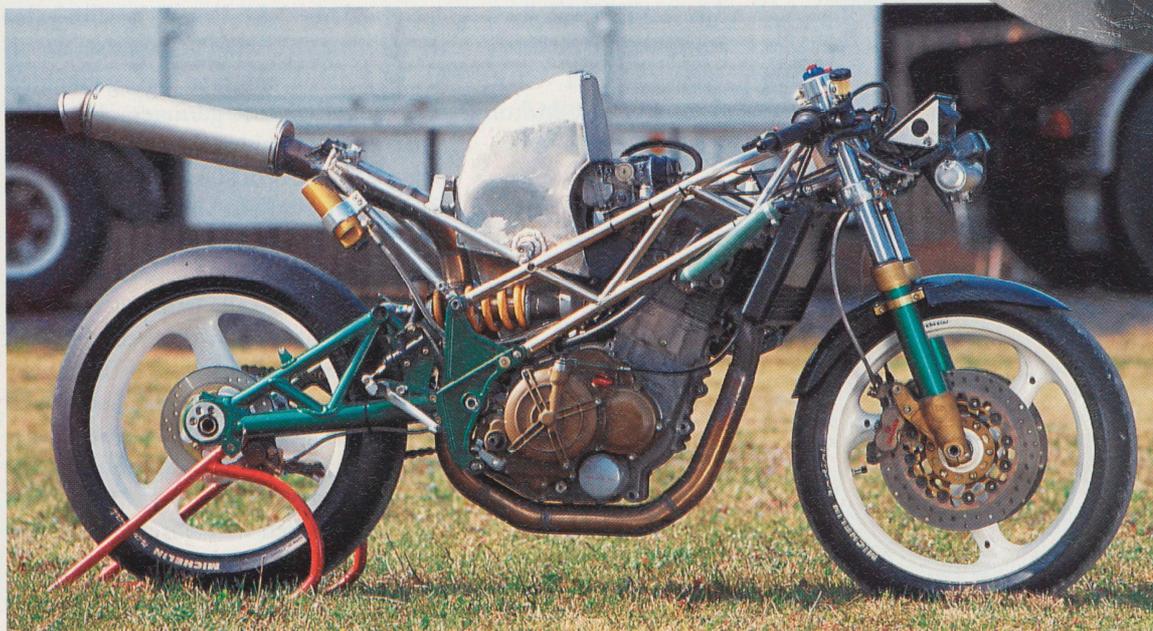
Das GB1-Fahrwerk ist weitgehend identisch mit der Bimota db2 und besteht aus drei Teilen: Gitterrohrrahmen aus Chrom-Molybdänstahl, Schwinge aus ovalen Leichtmetallrohren, zwei Halteplatten aus 7300 Aluminium. Rahmen und Schwinge wiegen komplett nur sechseinhalb Kilogramm. Die Federelemente stammen aus der db2. 41er Paioli-Gabel vorne, die Galasso in höchsten Tönen lobt, und hinten ein per Cantilever betätigtes Öhlins-Federbein.

Als Energieumwandler dient vorne eine 280er Brembo-Doppelscheibe mit Vierkolbenzangen und hinten eine 210er Brembo-Einfachscheibe, die Galasso wegen der starken Bremswirkung des Motors nie benutzt. Weitere Daten: Radstand kompakte 1330 Millimeter, Gewichtsverteilung statisch 52 zu 48 Prozent.

Das Gewicht der Bimota GB 1?

Offiziell 119 Kilogramm mit Öl und Kühlflüssigkeit, ohne Sprit. Und das mit schwerer Plastikverkleidung, ohne große Maßnahmen zum Gewicht sparen. Die Ducati Supermono mit 550 cm<sup>3</sup>-Single wiegt mit jeder Menge leichter Karbonenteile nur ein paar Kilogramm weniger. Entweder ist die Bimota-Waage falsch geeicht oder die GB1 ist tatsächlich ein durchtrainierter Kraftlackel.

Fazit: Die Tage, als man unter Einzylinder-Renner Norton Manx verstand, sind längst gezählt. Ob Nürburgring oder Altstadtring, die Supermonos sind auf dem Vormarsch.



#### DER RAHMEN

Ein Gitterrohrrahmen wie bei der Bimota db2. Einziger Unterschied: Der Rennsingle besitzt eine Schwinge aus Leichtmetall statt aus Stahl. Leichtgewichtiger Mahle-Zweiring-Kolben (oben) für hohe Drehzahlen, mit kurzem Slipper-Kolbenhemd und abgesenkter Wanne im Kolbenboden