



## IL MASSIMO

Nomen ist manchmal doch Omen: „Il Massimo“ heißt das Maximum – und dem nähert sich Massimo Tamburini an.

Von Eva Breutel; Fotos: Giuseppe Gori, Drehsen, Hartmann, Herzog, Jahn, Sdun, Archiv



## Porträt Massimo Tamburini

**D**as Maximum für mich? Wenn ich mich nie um das Design hätte kümmern müssen.“ Das sagt ausgerechnet der Mann, dem die Motorradwelt so betörend schöne Maschinen wie die Ducati 916 oder die MV Agusta F4 verdankt. Massimo Tamburini entwickelte im Laufe von gut 30 Jahren eine ganze Reihe von Zweirädern, die als Meilensteine gelten – auch und gerade in Sachen Styling. „Was mir wirklich Spaß macht, ist eigentlich die Technik“, sagt der 60-Jährige mit dem heiseren Timbre in der Stimme. Zahlreiche Patente und Innovationen wie der Perimetrie-Rahmen oder die Boomerang-Schwinge gehen auf sein Konto, dazu 42 komplette Motorräder sowie vier weitere, denen er – ausgerechnet – nur die Optik verpasste. Wie zum Beispiel der Cagiva GP 500. „Dass ich auch Design mache, hat sich damals nur nebenher ergeben.“

Damals, das war 1973, als der gelernte Heizungsfachmann Tamburini die Firma Bimota, die er mit zwei Teilhabern in seiner Heimatstadt Rimini betrieb, ins Motorradgeschäft brachte. Und das kam so: Er war mit seiner Honda CB 750 bei ein paar Proberunden in Monza gestürzt, schrieb die Schuld dem Fahrwerk zu und beschloss, dem Problem professionell zu Leibe zu rücken. Schon als Knirps war Tamburini vernarrt in Zweiräder. „Meine Mutter hat immer erzählt, dass ich als Fünfjähriger gebannt vor dem Radio hockte und hingerissen den Übertragungen von den Motorradrennen lauschte.“ Mit 14 musste sich der Bauernsohn noch mit einer 125er-Vespa bescheiden, doch später legte er sich erst eine Guzzi, dann eine MV und schließlich die Honda zu, mit denen er die kurvigen Hänge des nahen Apennin unsicher machte.

Nun wurde das Hobby zum Beruf, Tamburini belegte spezielle Schweißkurse und machte sich an den Umbau seiner Honda, aber das veränderte Fahrwerk schrie geradezu nach einem neuen Aussehen. Weil die kleine Firma Bimota sich keinen Designer leisten konnte, blieb Tamburini nichts anderes übrig, als das Styling selbst zu übernehmen. Mit durchschlagendem Erfolg.

Wie viele Preise Motorräder von seiner Hand über die Jahre einheimsten, lässt sich nicht mehr zählen. Das Guggenheim-Museum erkor die MV Agusta F4 1998 sogar zum Glanzstück seiner Ausstellung „The Art of Motorcycle“ in New York und Bilbao. Doch der bescheidene Entwickler mag keinen Kult um



**1971 baute Tamburini eine schwerfällige MV 600 Four zum Renner um. MV Agusta wollte vom „verrückten Installateur“ jedoch nichts wissen**



**Frühwerke: Bimota HB2 mit dem Motor der Honda CB 900 (1981) und die rasante Cagiva Aletta Oro (1984), sein erstes Projekt mit Castiglioni**



**Trendsetter: die vollverkleidete Ducati Paso 750 (1985) und sein Meisterstück – die 916 (1993)**



**Ehre, wem Ehre gebührt: Das Sondermodell der MV Agusta F 1000 heißt Tamburini. Von Meisterhand: der kleine, aber effektive Scheinwerfer**

seine Person: „Von wegen Tamburini hier, Tamburini da. Motorräder entstehen immer im Team. Wichtig bin nicht ich als Person, wichtig ist das Resultat unserer Arbeit.“ Die Gruppe besteht heute aus 37 Leuten und sitzt in San Marino, nur ein paar Kilometer von den Adria-Stränden Riminis entfernt. Unterhalb der Burg, dem Wahrzeichen der ältesten Republik der Welt, steht in Borgo Maggiore das unauffällige Cagiva Research Center (CRC). Dessen Präsident und Haupteigner ist MV-, Cagiva- und Husqvarna-Boss Claudio Castiglioni. Eine gut 20 Jahre währende Freundschaft verbindet die beiden höchst unterschiedlichen Männer.

Der extrovertierte Castiglioni holte den zurückhaltenden Entwickler 1985, als er gerade den maroden Bologneser Hersteller Ducati übernommen hatte, an seine Seite. Tamburini war 1983 bei Bimota ausgestiegen, hatte dann für das Grand-Prix-Team Gallina die Suzuki 500 GTA entworfen. Die ersten gemeinsamen Ideen setzte Tamburini 1984 in der rasanten 125er-Cagiva Aletta Oro um. Castiglioni war hin und weg, machte ihn zum technischen Direktor einer eigens gegründeten Ducati-Niederlassung in Rimini. Der Konstrukteur dankte es mit der Paso 750, deren Vollverkleidung ungeheures Aufsehen erregte – halb Japan machte sich stehenden Fußes ans Kopieren. Aus heutiger Sicht wirkt die Paso eher wie ein Plastikbomber, der allzu viel von der Ducati-Mechanik verbirgt. „Das war eben damals der Zeitgeist“, meint Tamburini lachend. „Aber ehrlich gesagt: Was ich gestern gemacht habe, interessiert mich heute nicht mehr.“

Und so steht im CRC nur ein einziges seiner früheren Werke, nämlich eine Cagiva GP 500. Noch nicht mal eine Ducati 916, Tamburinis berühmteste und erfolgreichste Schöpfung, fand ein Plätzchen. Deren Grundkonzept entwi-



„Was ich gestern gemacht habe, interessiert mich heute nicht. Einzige Ausnahme: **Cagiva GP 500**“

## Porträt Massimo Tamburini

ckelte er zusammen mit Castiglioni – und folgte dabei strikt seinem Credo von der Funktionalität. „Ein Motorrad muss grundsätzlich einfach aufgebaut sein. Und natürlich vor allem seinem Zweck dienen.“ Der bei einem Supersportler wie der 916 darin besteht, pfeilschnell ums Eck zu biegen.

Doch worin liegt nun das Geheimnis des Herrn Tamburini? Wohl darin, dass er und sein Team Design und Technik parallel entwickeln und das ganze Projekt in einer Hand liegt. Wobei der Konstrukteur sogar als sein eigener Tester fungiert. Zwar arbeiten im CRC Testfahrer. „Aber die tendieren dazu, nur auf Schnelligkeit zu achten. Gut und schön, aber bei einem Naked Bike wie der Brutale kommt es

auch auf Komfort und Fahrbarkeit an.“ Und so treibt es Tamburini mehrmals wöchentlich auf den nahen Apennin-Pass Viamaggio, seine bevorzugte Teststrecke. Allein im nasskalten norditalienischen Dezember hat er dort für eine Weiterentwicklung der Feder- und Dämpfelemente der Brutale 3800 Kilometer abgerissen. Wahrlich kein schlechter Schnitt für einen Wintermonat.

Immer wieder versuchte die Konkurrenz, mit lockenden Angeboten das Erfolgsduo Castiglioni/Tamburini auseinanderzureißen. Doch Loyalität gehört zu den dominanten Charakterzügen des Autodidakten, privat wie beruflich: Er ist seit 43 Jahren, 17 war er damals, glücklich mit der gleichen Frau verheiratet, und er blieb seinem Freund Castiglioni treu. Selbst als der 1996 Ducati verkaufen musste und ihm nur Cagiva und Husqvarna blieben. Im CRC machte man sich ungebrochenen Mutes an die Entwicklung eines sportlichen Vierzylinders für Cagiva – bis Castiglioni überraschend den glorreichen Markennamen MV Agusta an Land zog. „Das änderte alles. Eine MV braucht eine andere Linie als eine Cagiva“, erklärt Tamburini. In lediglich neun Monaten schuf er sein neues Meisterstück. „Heute kann ich es ja zugeben: Funktionsfähig war die F4, die dann im September 1997 auf der Messe in Mailand stand, nicht. Um nur ein Detail zu verraten: Der Auspuff war zwar schön lackiert – aber aus Holz.“

Für Tamburini schloss sich damit ein Kreis, denn das allererste Motorrad, das er 1971, noch vor den Bimota-Zeiten, komplett neu aufbaut hatte, war ebenfalls eine MV. Aus einem schwerfälligen 600er-Vierzylinder-Tourer mit Kardan und gerade mal 50 PS schmiedete er ein Renneisen mit 750 cm<sup>3</sup>, Kette, sportlichem Fahrwerk, handgeschmiedetem Heck und Tank aus Aluminium. Sogar der Hersteller selbst war beeindruckt, wie ein Testfahrer des Hauses Tamburini später erzählte, ignorierte den „verrückten Installateur aus Rimini“ jedoch. Wenige Jahre später war es mit MV dann erst einmal vorbei.

Kennzeichnend für Tamburinis Arbeit ist seine Präzision, Schlampereien, sind dem bekennenden Perfektionisten zuwider. Als 1994 die ersten Rahmen für die Serienproduktion der Ducati 916 eintrafen, war er ob deren schlechter Qualität entsetzt – und griff kurzerhand zur Säge. Um zu verhindern, dass der Zulieferer die Rahmen einfach „nachbesserte“ und dann erneut ins Werk schickte, sägte er eigenhändig aus jedem ein Stück heraus.



**Teamwork: Tamburini betrachtet MV Agusta-Motorräder als Erfolg aller Mitarbeiter. Manchmal greift er zu drastischen Maßnahmen. Und zum Hammer, mit dem er Modelle, die seinen Ansprüchen nicht genügen, zerstört**



„Tamburini hin, Tamburini her. Wichtig bin nicht ich, sondern **das Resultat**“

## Porträt Massimo Tamburini

Auch seine Mitarbeiter bekommen gelegentlich drastische Maßnahmen zu spüren. Es soll schon vorgekommen sein, dass sie ihre gehätschelten Ton- oder Gipsmodelle eines schönen Morgens in kleinen Stücken vorfinden, zerhackt vom Boss persönlich. Tamburinis Art, ihnen zu sagen: noch mal von vorn. „Möglich, dass ich da manchmal ganz schön harsch wirke“, gibt Tamburini zu. „Aber ich verlange viel von mir selbst und lege diese Maßstäbe oft auch an andere an.“

Derzeit arbeitet der Meister an einer Supermoto. Leicht und komfortabel soll sie sein und, nach seinen Plänen, möglichst günstig. „Supermoto-Maschinen, die vom Cross kommen, sind meist zu unhandlich und zu schwer. Meine konstruiere ich vom Fahrverhalten her eher wie eine Art kleine Brutale. Vielleicht kriegen wir dann endlich auch die italienischen Frauen aufs Motorrad.“ Dem Maximum des Machbaren wird sein neues Werk bestimmt wieder nahe komme. ■



„Was mir wirklich Spaß macht, ist die **Technik**. Designer wurde ich, weil Bimota sich keinen leisten konnte“



## MASSIMO TAMBURINI ÜBER...

### ... Motorrad-Rennsport:

Das ist und bleibt meine große Leidenschaft. Wenn italienische Motorräder vorn dabei sind, umso mehr. Ich habe mich furchtbar gefreut, als Loris Capirossi im Juni den MotoGP-Lauf in Barcelona gewonnen hat. Zumal die Ducati Desmosedici ein wirklich schönes Motorrad ist.

### ... die Italiener:

Wir Italiener sind schon ein herrlich verrücktes Volk. Wir sind kreativ, aber leider unfähig, im Team zu arbeiten. Das Beste wäre ein Mix aus Deutschen und Italienern.

### ... die Deutschen:

Mir gefällt Präzision, deswegen mag ich die Deutschen. Allerdings sind sie manchmal arg stur und wenig flexibel, wenn es um Kompromisse geht.

### ... Motorradfahrer:

Die Italiener sind eigentlich keine echten Motorradfahrer, sondern mehr auf die Show bedacht. Wirkliche Motorradfahrer sind für mich die Deutschen und die Engländer, von denen viele bei Wind und Wetter fahren und die bereit sind, für ihre Leidenschaft auch mal ein wenig zu leiden.

### ... MV-Boss Claudio Castiglioni:

Er hat ein Gespür für Motorräder und für den Trend wie sonst niemand, er ist einfach der Beste in der Branche. Und weil ich nicht gern in der zweiten Reihe stehe, will ich natürlich mit dem Besten arbeiten. Neben unserer Freundschaft ist das der Grund für unsere Zusammenarbeit, die jetzt schon fast 20 Jahre dauert.

### ... die Japaner:

Vor 40 Jahren kamen die ganz bescheiden zum Lernen nach Europa. Jetzt haben sie uns weit überholt und beliefern die ganze Welt mit ihren Motorrädern. Aber ich denke, sie haben sich verändert und in gewisser Weise europäisiert. Und nun kommen allmählich die Chinesen. Möglich, dass den Japanern das Gleiche passiert wie uns Europäern vor 30 Jahren.



### ... japanische Motorräder:

Das sind Qualitätsprodukte und gute Angebote in Bezug auf Preis und Leistung. Manche Ideen gefallen mir sehr gut, zum Beispiel der überaus kompakte Motor der Yamaha R1. Aber es fehlt den japanischen Motorrädern doch ein wenig an Persönlichkeit.

### ... die neue BMW GS:

Eigentlich muss man ein Motorrad immer live erleben, und ich habe die BMW bislang nur auf Bildern gesehen. Insgesamt finde ich das Design gelungen, es passt zur BMW-Philosophie. Und der Erfolg gibt den Bayern Recht. Von uns würde so etwas keiner haben wollen.

### ... die italienische Motorradindustrie:

Was ich nicht verstehe, ist die Feindseligkeit der italienischen Hersteller untereinander. Selbstverständlich braucht jede Marke ihr eigenes Profil. Gewisse Entwicklungen und große Investitionen jedoch könnte man auch gemeinsam machen, zumal es in Italien zu wenig gute Techniker gibt. Nur wird das wohl nichts werden, weil jeder Hersteller dem anderen misstraut.

### ... sein Alter:

Ehrlich gesagt, fällt es mir immer nur ein, wenn ich mich rasiere: Dabei muss ich ja in den Spiegel schauen, und dann sehe ich ein doch schon etwas altes Gesicht. Aber im Grunde fühle ich mich mit 60 auch nicht anders als mit 30.

### ... den Trend:

Echte Sportmotorräder werden stets ihren Platz haben, da bin ich sicher. Und ich sehe gute Perspektiven für etwas einfachere Motorräder, wie etwa die MV Agusta Brutale. Einfacher nicht in technischer Hinsicht, sondern einfacher und entspannter zu fahren. Was nicht heißt, dass man mit solchen Motorrädern langsamer ist: Ich bin mit der Brutale auf Passstraßen schneller als mit der F4.

### ... sein Motto:

Das perfektionieren, was schon perfekt erscheint.

