



BIMOTA BIKE CONCEPT

Cette Honda 1 000 CBR de 1989 que vous aurez reconnue du premier coup d'œil (!) n'est ni une dream bike ni même un show bike, encore moins la moto avec laquelle Batman entend cruiser l'été du côté de chez Wonderwoman. Elle roule tous les jours en Suisse où elle a été homologuée. Elle est même à vendre : 20 000 francs suisses* mais comme c'est une monoplace, ça limite les intentions d'achat* avoue avec malice son propriétaire de 43 ans. Aussi incroyable mais vrai que cela paraisse, la réalisation de Manfred Biedermann démontre son talent hors-norme et une fertile imagination. La Honda de ce sertisseur de diamants le jour, designer et mécanicien la nuit, hérite d'un habillage on ne peut plus original. Il est réalisé dans sa partie supérieure en araldite aviation, plus solide que du polyester, très résistant à la chaleur, habituellement employé dans l'élaboration d'ailes d'avion. La partie inférieure fait appel à de la fibre de verre recouvrant le cadre, la partie arrière et la protection de l'échappement 4 en 1 façonné par Marty Design. Notez au passage que son niveau sonore est inférieur de 2 décibels à l'original du fait d'une puissance en légère baisse. Le garde-boue avant provient, quant à lui, d'une 1 100 ZZR Kawasaki, marque fétiche de Manfred. Il est modifié, bien sûr, tout comme la tête de fourche. La fibre de carbone est, elle aussi,

employée en diverses parties : enjoliveurs de roue avant et des disques de frein d'origine, carters, structure du feu, entrées et déviateur d'air. Il s'agit d'un appendice d'une hauteur de dix centimètres, invisible à l'arrêt et actif entre 120 et 160 km/h. Il fallait y penser ! Il aura fallu plus de 650 heures de labeur à Manfred pour transfigurer sa treizième moto parmi lesquelles on détaille des Kawasaki 52, KH 400, 750 GPX, 1300, 1 000 Tomcat, Yamaha 1 000 FZR, Honda VFF... Poursuivons l'exploration de cet engin peu ordinaire. Les rétroviseurs proviennent d'une Cagiva 125 Mito, les demi-guidons d'une Suzuki 750 GSX-R, les repose-pieds reculés de 3 centimètres et rehaussés de 2 d'une Yamaha 1 000 FZR, la pédale de frein d'une Kawasaki 1 000 Tomcat, le sélecteur et le feu étant de conception et fabrication "maison". Sachez encore que le boîtier de filtre à air (de cabine de peinture !) est repensé et que, de part son nouvel aménagement, il accueille la batterie afin d'éviter une surchauffe. Initialement, Manfred souhaitait réaliser un prototype utilisant une suspension avant façon Bimota Tesi. Faute d'argent, le projet avorta. "Il aurait fallu des études d'ingénieur pour valider mes idées et présenter à l'homologation un dossier irréprochable" avoue-t-il. On n'ose même pas imaginer à quelle incroyable mécanique nous avons échappé !

Il a fallu 650 heures de dur labeur à Manfred Biedermann pour transfigurer la Honda 1 000 CBR.



FOCUS PRO



Araldite aviation, fibre de verre et carbone ont été mis à contribution pour habiller la Biman. Le dernier chic !



Honda 1000 CBR Biman

