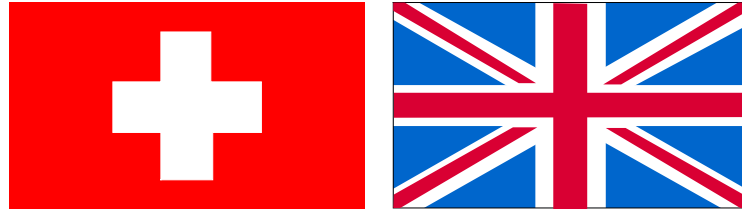


bimota news 4/2000



Inhalt

Nächste Veranstaltungen	Next events.....	1
Verschiedenes je nach Wunsch und Eigeninitiative.....		1
GV am 10. März		1
Wie geht's weiter?	What's next?.....	2
Rückschau	Flashback.....	3
Magione, 3. July 2000		12
Brünn 31. July - 2. August		13
Intermot München, 17.9.2000		14
Zuschriften		15
Kainzinger's SB6R		15
www.razzing.de		15
Hallo aus Korea		15
Wenn eine eine Reise tut...		16
Zu Verkaufen / Zu kaufen		16
DB4 Full Fairing		17
Vdue and SB8R		17
Moto Mader		17

Nächste Veranstaltungen

Next events

Verschiedenes je nach Wunsch und Eigeninitiative

Falls Du eine Idee hast, wie wir den langen Winter gemeinsam überstehen können (z.B. Fonduessen, Schlitteln, Skifahren, Thermalbad, etc...) dann melde Dich bitte bei mir und wir organisieren ein gemeinsames Event.

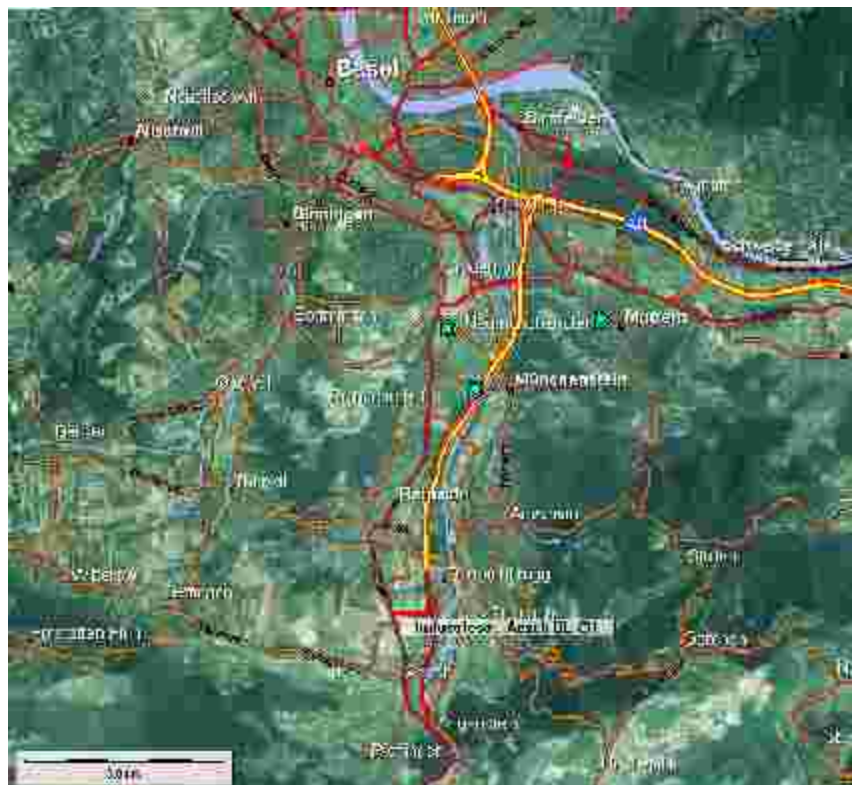
GV am 10. März

Jörg Hättenschwiler ist es gelungen an der Industriestrasse in Aesch (BL) gleich beim Bahnhof ein Bistro zu reservieren. Wir werden dort den ganzen Samstag, 10. März 2001 (ab 14:00 Uhr) in den Genuss seiner Motorrad-sammlung kommen und ab 19:00 Uhr werden wir dort unsere GV abhalten und anschliessend im Kreise der Bimotas ein gemeinsames Fondue Chinoise geniessen.

Anmeldungen sind ab sofort bis ca. 31. Jan. 2001 an die Clubadresse zu richten.

Begleitung ist herzlich willkommen!

Die Kosten werden sich um ca. 50 sFr für Nichtmitglieder und 20sFr. Für Clubmitglieder bewegen (ohne Getränke)



Wie geht's weiter?

Dies ist die in den letzten Monaten am meisten gestellte Frage. Hier muss aber klar eine Trennung zwischen dem Fortbestehen der Firma Bimota und dem des Bimotaclubs gezogen werden. Um das Fortbestehen der Firma Bimota gibt es immer noch unzählige Fragezeichen. Zwar ist immer wieder von möglichen Käufern die Rede und die staatliche Verwaltung verspricht von Woche zu Woche, dass eine Entscheidung kurz bevorsteht, aber es ist bisher kein Ende dieses Spiels absehbar.



Von Seiten des Bimotaclubs hingegen gibt es keinerlei Anzeichen von irgendwelchen Ermüdungserscheinungen. Sicherlich müsste die Internetseite wieder mal auf den neuesten Stand gebracht werden (1999 war ein tolles Jahr, aber scheinbar interessiert das heute niemanden mehr) und die BimotaneWS könnte auch ein bisschen öfter erscheinen - aber sonst gehts uns blendend. Dies ist umso wichtiger, als in den turbulenten Zeiten, die von der Firma durchgemacht werden, immer mehr Anfragen über Bimota an den Club kommen und vor allem das Problem der Ersatzteilversorgung wird uns je länger je mehr beschäftigen.

Ein Highlight ist schon jetzt für die nächste GV am **10. März 2001** geplant. Jörg Hättenschwiler hat es geschafft ein grösseres Bistro für den gesamten Samstag zu mieten und wir werden neben einem phantastischen Fondue Chinoise die einmalige Gelegenheit haben, im Bistro einen Teil seiner unvergleichlichen Bimota-Sammlung zu sehen. Diese Ausstellung wird am Samstag ab 14:00 Uhr für alle Bimota-Interessierten öffentlich zugänglich sein (Inserate in den Zeitschriften werden folgen) und ab 19:00 werden wir umrahmt von den Bimotas unsere GV abhalten!

What's next?

This is the most heard question during the last months. But we need to clearly make a difference between the future of the Bimota

corp. and the one of the Bimotaclub. Concerning the Bimota corp. there are still too many questions unsolved. There are still rumours about possible buyers and the public

administration promises from one week to another that they will soon decide, but till now it seems to be a never ending story.

On the other side the Bimotaclub shows no symptoms of fatigue. Of course, the internet page should be updated (1999 was a great year, but it looks as if no one is interested in those old stories anymore) and the BimotaneWS could be published a little bit more often - but besides that, we're up and running. This is specially important in this troubled times for the company. More and more there come questions concerning Bimota towards the club and very soon the problems regarding the supply of spare parts will take a lot of our time.

A very special highlight is planned for our next general meeting, that will be hold on **March, 10. 2001**. Jörg Hättenschwiler has managed to rent a whole restaurant for the entire Saturday. There we will not only have a fantastic "Fondue Chinoise", but we will also have the unique opportunity to admire his incredible collection of Bimota-Bikes. This exhibition will take place from 2 p.m. for all Bimota enthusiasts and will be open for public (adds in the newspapers will follow). At 7 p.m. we will hold our general meeting surrounded by the masterpieces of Bimota!

Rückschau

Dieser Text ist eine Zusammenfassung von www.bimota-central.com

25.4.00 Phillip Island: Gobert siegt im 1. Rennen!

„Ich bin so glücklich für Bimota. Sie haben an mich geglaubt und es zahlt sich langsam aus. Ich weiss, dass ich fähig bin Rennen zu gewinnen und ich bin sicher, dass Bimota besser wird. Diese Leute haben in kurzer Zeit unglaubliches zustande gebracht. Ich entschloss mich mit Regenreifen ins erste Rennen zu gehen. Ich musste mich gegen die Techniker durchsetzen, die es anders wollten. Ich bin sehr oft in Phillip Island gefahren und ich fühlte, dass Regenreifen richtig waren - zum Glück war's richtig. Ich konnte es selber nicht glauben, dass ich nach wenigen Runden so weit führte und ich wollte es nicht einfach so fortwerfen, weshalb ich am Schluss etwas verhaltener fuhr. Es ist eine grosse Leistung von Bimota und es ist vor allem grossartig, dass wir Ducati so früh in dieser Saison geschlagen haben.

Im zweiten Rennen entschloss ich mich für Slicks, vorne und hinten und es lief ganz gut, aber als ich Fogarty stürzen sah entschloss ich mich es ruhiger anzugehen, oben zu bleiben und so viele Punkte wie möglich zu holen. Das Resultat im ersten Rennen war so gut, dass ich glücklich bleiben wollte. Ich glaube wir haben heute einige Leute überrascht.“



2.5.00: Gobert hat eine gebrochene Schulter

Vorher haben wir berichtet, dass Gobert seinen Arm gebrochen habe. Zum Glück lagen wir falsch. Gobert hat „nur“ eine gebrochene Schulter und hat Quetschungen am ganzen Körper nachdem der Motor seiner SB8K blockiert hatte. Das Schlimmste aber ist, dass er 20 Minuten Bewusstlos war und dass das Pistenpersonal in dieser Zeit seinen Helm abgenommen hat - Dies hätte schlimmste Folgen haben können.



21.5.00: Rückzug Goberts in Monza im 2. Rennen

In der 2. Runde im 2. Rennen zog sich Gobert zurück als sich die SB8K entschloss den Geist aufzugeben. Zum Glück flog er diesmal nicht wie in Sugo durch die Luft.

2.6.00: Malik aus dem MV-R-Team ausgeschieden

Die Führung im Bimota-Werksteam wurde neu ausgerichtet. Das Team heisst jetzt Virginio Ferrari Racing und Anthony Goberts Maschine wird von "VFR-Bimota Experience" eingetragen werden. Gemäss dem Team wurde das Verhältnis mit Prinz Malik Ado Ibrahim aufgelöst „... weil Prinz Malik vertraglich festgesetzte Vereinbarungen nicht eingehalten hat.“

Flashback

This text is a summary of www.bimota-central.com

4/25/00, Phillip Island: Gobert wins race 1!

"I'm so pleased for Bimota. They had faith in me and I think I'm beginning to repay them. I know that I have the ability to win races and I'm being patient as the Bimota progresses. The guys have done tremendously well in such a short time. I decided to go with full wets for the first race. I had to fight the technicians about it, because they wanted something different. But, I've raced at Phillip Island heaps and I just felt that full wets would be the go - and luckily I was right. I couldn't

believe the lead I had after just a few laps and I thought that I couldn't throw it away so I rode really steadily in the latter stages. It is a great achievement for Bimota and it's great to beat Ducati so soon in the season.

In the second race, I chose full slicks - front and rear - and it nearly worked. But after I saw Fogarty crashing I decided to take it steady, keep upright and get as many points as possible. The result in the first race was so good that I wanted to stay

happy. I think we've surprised a few people here today."

5/2/00, Gobert's got a fractured shoulder

Earlier, we reported that Gobert had broken his arm. Fortunately our source was wrong. Gobert "only" has a

fractured left shoulder and is otherwise bruised all over the body after the fall because of the Suzuki engine in his SB8K failed. Worst thing after the crash was that he was unconscious for 20 minutes and during that time the

personell took off his helmet which is a no-no after such a crash.

5/21/00, Gobert retired 2nd heat at Monza

At the 2nd lap in heat 2, Gobert retired when the SB8K decided to drop its guts again. Fortunately, it didn't want to let Gobert fly trough the air like at Sugo.

6/2/00, Malik out from MV-R

The factory Bimota team has been realigned in an ownership change. The team is now known as Virginio Ferrari Racing and Anthony Gobert's machine will be entered by "VFR-Bimota Experience." According to the team, it has ended its association with Prince Malik Ado Ibrahim "...due to Prince Malik's noncompliance of contractual agreements."

2.6.00: Baut Bimota das schnellste Motorrad?

Es wurde einiges über den Nachfolger der SB6R gesprochen, aber jetzt scheint man ein fertiges Produkt zu haben. MCN teilt mit, dass im Herbst an der Bikeshow in München Bimota die SB9R präsentieren wird. Dieses wird ein getuntes Hayabusa-Triebwerk mit Einspritzung, grösseren Drosselklappen und mindestens 185 Kupplungs-PS haben (ein Prototyp soll sogar 200 bhp geleistet haben!) (MCN) Das neue Motorrad soll mit 180 kg bedeutend weniger als die 215 kg der Hayabusa wiegen.

430 PS - aber nicht für lange

Von MCN Reporter

Nur eine neue SB6R?

Diese furchteinflössende Bimota hat einen neu aufgebauten SB6R-Motor der Suzuki GSX-R1100 mit Turbo und Nitro-Einspritzung. Zusammen heben sie die Leistung von beachtlichen 145 Werks-PS auf lächerliche 430 PS am Hinterrad. Man könnte glauben, dass er Aktien bei einer Reifenfirma besitzt, aber Henson machte seine Millionen im Transport-Business. Und er glaubt, dass sein Werk noch nicht vollendet sei. Er erwartet, dass das Motorrad bis nächstes Jahr 500 PS bringen soll.

Der Turbo reduziert das Geräusch genug um es unter den US-Normen strassentauglich zu machen. Die Nitro-Flasche ist unter dem Heckbürzel versteckt um die Illusion zu erwecken, dass es sich

um ein Standard-Motorrad handelt. Henson sagt: „Jetzt da wir wissen, dass der Motor läuft will ich mich auf die Gewichtsreduktion konzentrieren - Ich beabsichtige es weit unter 180kg zu bringen.“



3.6.00: Bimota Enthusiasts Circle

Die weltweite „Gruppe der Bimota-Begeisterten“ hat gerade sein 150stes Mitglied aufgenommen. Die Gründung fand anfang Jahr in England statt und das Netz breitet sich weltweit, von Australien über Skandinavien, von den USA in das UK, aus. Es wurde gegründet um alle Bimota-Clubs der Welt zusammenzuführen und die Bedürfnisse der Fans auf zwanglose Weise zu befriedigen. Es hat die Rückendeckung von Rimini und ist an vielen Zusammenkünften beteiligt. Falls Du Interesse an der Gruppe hast, kontaktiere Glen auf wilson.glen@talk21.com

4. 6.00: Trauriger Tag für Bimota und Gobert

Gobert musste sich im ersten wie auch im zweiten Rennen in Hockenheim zurückziehen. Wir werden später darüber berichten, wenn wir mehr wissen.

11.6.00: Fährt Bimota in UK nächstes Jahr?

Bimota hat verlauten lassen, dass sie Kundenversionen von Anthony Goberts WSB-Maschine zur Verfügung stellen wollen. Bimotas Zentrale in Rimini sagt: „Unsere Importeure haben uns unter Druck gesetzt, damit wir Ihnen Motorräder für nationale Rennserien zur Verfügung stellen. Es ist unser Ziel, dass Bimota auf der ganzen Welt Rennen fährt.“

6/2/00, Bimota to make the worlds fastest bike?

There has been some talk before about the SB6R replacement, but maybe it's close to a finished product this time? MCN reports that already at the bikeshow in Munich this fall, Bimota will present the SB9R, with most likely a Hayabusa engine tuned with fuelinjection and bigger throttle bodies to deliver at least 185 crank horsepower (though a prototype is said to deliver 200 bhp!) (MCN). The new bike should weigh significantly less than the Hayabusa's 473lb at around 396lb.

430bhp - but not for long

By MCN Reporter

Just another SB6R?

This awesome Bimota has a re-worked version of the SB6R's Suzuki GSX-R1100 engine with a turbo and a nitrous-oxide injection system. Together they raise power from an impressive stock of 145bhp to a ludicrous 430bhp at the rear wheel. You'd expect him to have

shares in a tyre company. But Henson actually made his millions from a trucking business. And he considers his project unfinished. He expects the bike to make 500bhp for next year.

The turbo itself muffles the bike's noise enough to make it road-legal under relaxed U.S. noise regulations. The nitrous-

oxide bottle is hidden under the rear huggie to maintain the illusion that the bike is standard. Henson said: "Now we know the engine works I want to concentrate on losing weight - I'm aiming to get it well under 180kg (400lb)."

6/3/00, Bimota Enthusiasts Circle

The World Wide Bimota Enthusiasts Circle has just accepted it's 150th member . The circle was started at the beginning of this year in England but now spreads it's web far and wide. From the Australasia's to Scandinavia, from the USA and in the UK. It was formed to link all Bimota clubs of the world together and satisfy the needs of the enthusiasts whilst keeping on an informal level. It has the full backing of Rimini and is involved in many joint ventures. If you wish to apply to become part of the circle, please contact Glen on wilson.glen0@talk21.com

6/4/00, Sad day for Bimota and Gobert

Gobert had to retire both in race one and race two today at Hockenheim. We don't know the reasons for it yet, but will get back when we know.

6/11/00, Bimota to race in UK next year?

Bimota has revealed they will start making versions of Anthony Gobert's WSB machine for general sale. Bimota's Rimini HQ said: "Our importers have been pressuring us to provide bikes for domestic race series. It is our goal to have Bimotas running around the world."

7.6.00: Marc Granie und seine BB1 an der TT
Zwei BMW-Singles-Bimotas kamen auf den 5. resp. 7. Rang in der TT Isle of Man Singles-Klasse. Mit 96, bzw. 94 mph war aber die Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber 103 mph einiges tiefer als die der ersten 4.

6/7/00, Marc Granie at Isle of Man and his BB1
Two BMW-powered Bimota-singles came 5th and 7th at the Isle of Man Singles TT class. Average speed was down quite a lot to the top 4, with only 96 and 94 mph compared to 103mph for 4th position. (IoMTT)



CLASS 2 SINGLES TT					
PSN	NO	DRIVER	MACHINE	TIME	SPEED
1ST	56	JOHN McGUINNESS	CHRYSALIS AMDM 720	1 22 35.7	109.63 SILVER
2ND	52	JASON GRIFFITHS	CHRYSALIS AMDM 720	1 23 23.2	108.59 SILVER
3RD	51	JOHN BARTON	DUCATI 572	1 24 09.4	107.59 SILVER
4TH	68	ROBERT A PRICE	YAMAHA 660	1 27 54.1	103.01 BRONZE
5TH	65	EDWARD POOLE	HARTGATE BIMOTA	1 33 45.5	96.58
6TH	86	PHILIP SHAW	SUZUKI 800	1 35 10.9	95.13
7TH	87	MARC GRANIE	BMW-BIMOTA 650	1 35 54.8	94.41
8TH	85	KEITH DIXON	SEELEY 652	1 36 21.6	93.97
9TH	83	ROBERT J PRICE	YAMAHA 660	1 39 13.7	91.25
10TH	76	KARL WILKIE	SEELEY 650	1 40 55.3	89.72

7.6.00: Bimota verliert den Levi-Vertrag

Das Bimota WSB-Team sieht einer unsicheren Zukunft entgegen, nachdem es den Jeans-Giganten Levi als möglichen Hauptsponsor verloren hat. Dieser Deal fiel vor allem ins Wasser, weil Teamboss Virginio Ferrari sich mit Ibrahim Malik, der den Levi-Deal eingefädelt hatte, nicht einigen konnte. Das Team fuhr mit der Nummer 501 für Gobert wegen der möglichen Verknüpfung. Ferrari sagt: „Wir sind jetzt ganz auf uns alleine gestellt und suchen nach einem neuen Sponsor - Es macht das Leben nicht einfacher.“ (MCN)



6/7/00, Bimota loses Levi deal

Bimota WSB team faces an uncertain future after it lost jeans giant Levi as a possible title sponsor. This thought the deal fell through because team boss Virginio Ferrari couldn't agree a contract with the man brokering the deal for Levi, Ibrahim Malik. The team requested the number 501 for Gobert because of the possible link-up. Ferrari said: "We're on our own now and looking for a new sponsor - it does not make life any easier." (MCN)

6.6.00: Bimota Monster

Wir alle lieben oder hassen das Styling der DB3 Mantra. Einige behaupten es handle sich um ein Monster wie das Monster von Frankenstein. Aber wie steht es mit diesem hier? Dies ist eine Möglichkeit eine DB3 wie ein richtiges Monster aussehen zu lassen - Ein Ducati-Monster...



6/6/00, Bimota Monster

We all either hate or love the styling of the DB3 Mantra. Some believe it's a monster, as in Frankenstein's monster. But what about this one, now this is a way to make a DB3 truly look like a Monster. A Ducati Monster...

14.6.00: Bimota-Team am Ende

Italienische Quellen sagen, dass Virginio Ferrari, der das Bimota World Superbike Team geleitet hat, dieses Wochenende nicht in Misano starten wird und dass das Team nächste Woche aufgelöst wird. Ferraris nobler Effort, Bimota in voller Kampfstärke zurück in die WSC-Rennen zu schicken war von Anfang an mit riesigen finanziellen Problemen verbunden und diese haben das Team ausgetrocknet. Bimota-Fans werden das Team in der Superbike-Serie bestimmt vermissen. Das sind schlechte Neuigkeiten Leute... (AMA)

6/14/00, Bimota team bust

Italian sources say that Virginio Ferrari who led Bimota World Superbike team will not race at Misano this weekend and the team will disband next week. Ferrari's noble effort to get Bimota back to fighting strength this season in WSC racing has been met with huge funding problems from the start and now those problems have left the team dry. The Bimota fans will surely miss the team in the WSB series. This is sad news folks... (AMA)

16.6.00 Offizielle VFR-Bimota Verlautbarung

Virginio Ferrari Racing, in Übereinkunft mit Bimota Motor SpA, verkündet, dass das Superbike-Team vorläufig seine

6/16/00, Official VFR Bimota release

Virginio Ferrari Racing, in agreement with Bimota Motor SpA, wishes to announce the Superbike team will

Teilnahme an der Superbike-Weltmeisterschaft einstellt um die Weiterentwicklung des SB8K-Modells in Ruhe weiterzuführen. Das Team plant in der Endphase der Weltmeisterschaftssaison wieder eingreifen zu können. (AMA)

18.6.00: Gobert und Rossi sorgen für Aufruhr

Valentino Rossi und Anthony Gobert, die diesen Nachmittag in Misano auftauchten machten die Fans verrückt.



6/18/00, Gobert and Rossi cause scene

Valentino Rossi and Anthony Gobert put in appearances this afternoon at Misano causing fans to run wild.

21.6.00: Bimota vor Verkauf?

Italienische Quellen aus der Motorradindustrie sagen, dass Bimota in Italien oder sonstwo auf der Welt nach einem Käufer für die Firma Ausschau hält um die finanzielle Not zu lindern. Mit all den kürzlich erfolgten Konsolidierungen in der italienischen Motorradindustrie dürfte es so für Bimota sehr schwierig werden. Und jetzt, da Moto Guzzi und Laverda nach dem kürzlichen Verkauf genügend Geld haben ist es für Bimota eventuell Zeit sich nach einem starken und reichen Partner umzuschauen. (AMA)

6/21/00, Bimota for sale?

Italian motorcycle industry sources say that Bimota is attempting to find a buyer for the company in Italy or elsewhere in the world to presumably help ease financial woes. With all the consolidation in the Italian motorcycle industry of late it may be more difficult than ever for Bimota to compete. And with both Moto-Guzzi and Laverda bringing fairly big money when recently sold, the time may be right for Bimota to look for a strong and rich partner. (AMA)

13.7.00: Bimota in Schwierigkeiten

Bimota sucht verzweifelt nach einem neuen Käufer, und hat zugegeben, dass sie sich in grossen finanziellen Problemen befinden. Die berühmte Firma steht vor der Schliessung, wenn nicht bald jemand auftaucht, der sie rausreisst. Nachdem Millionen in ambitionöse aber schliesslich erfolglose Projekte wie die Vdue und das aufgelöste WSB-Team gesteckt wurden haben die Investoren den Geldhahn zugedreht. (MCN)

7/13/00, Bimota in trouble!

Bimota is desperate to find a new buyer after admitting it is in dire financial straights. The famous factory faces closure unless someone steps in soon to bail them out. After ploughing millions into ambitious but ultimately unsuccessful projects like the V-due two-stroke and this year's aborted WSB team, the investors who have kept the firm afloat have decided to pull the plug. (MCN)

16.7.00: Bimota gibt zu: Wir haben Probleme

Pier Paolo Catani, Pressesprecher von Bimota, gibt zu, dass Bimota in Schwierigkeiten steckt: "Wir haben ein paar finanzielle Probleme und die Firma wurde unter Konkursverwaltung gestellt." Dies sind keine guten News für uns, die Bimota-Eigner. Aber Bimota ist zu gut um als Firma aus dem Weltgeschehen zu verschwinden und es gibt schon Spekulationen wer Bimota kaufen soll. Triumph? Roberts Gruppe? Wir werden sehen (MCN)



7/16/00, We're in trouble, Bimota admits

PR responsible, Pier Paolo Catani, admits that Bimota are in trouble: "We do have some financial problems and the firm is being put into liquidation". This is not good news for us, the Bimota owners. But Bimota is too good of a company to fall out of this world, so there's already speculations about who's going to buy Bimota. Triumph? Roberts Group? We will see (MCN)

19.7.00: Will Niemand Bimota retten?

APRILIA hat seine Offerte zurückgezogen, nachdem die Buchhalter das wahre Ausmass der Schulden entdeckten. Aprilia-Boss Ivano Beggio zeigte Anfang Monat Interesse an der Firma nachdem diese in Liquidation ging. Dies aber war bevor seine Experten die Bücher gesehen hatten. Obwohl keine Zahlen bekanntgegeben wurden sickerte durch, dass die Schulden siebenstellig sind - Und es

7/19/00, Noone to save Bimota?

APRILIA has backed out of a takeover bid for Bimota after accountants discovered the true scale of its debts. Aprilia boss Ivano Beggio was keen to acquire Bimota after it went into liquidation earlier this month. But that was before his experts had seen the books. Though no figures have been released, we've been told Bimota is seven figures in the red - and lacking a plan to recoup

mangelt an einem Plan um einige der Schulden zu kappen. Die einzige Hoffnung für die Firma ist, dass ein potentieller britischer Käufer - der noch genannt werden wird - nicht von Aprilias Rückzug eingeschüchtert wurde. Gerüchten zufolge ist Triumph interessiert, auch wenn ein Sprecher alles abgestritten hat. Falls nicht bald jemand mit einem Rettungspaket auftaucht wird Bimota wahrscheinlich aufgeteilt und verkauft. Es gibt keine Pläne für eine weitere Produktion und es scheint unwahrscheinlich, dass die Spekulation einer Produktionsaufnahme der 2-Takt 500 Vdue - welche einen Grossteil des finanziellen Desasters verursachte - zutrifft. Bimota verkauft bereits Teile des Lagers, inklusive Kisten voller Ducati 900SS Triebwerke. Sie waren für die hauseigenen DB4-Sportbikes gedacht, werden jetzt aber an einen italienischen Go-Kart-Hersteller gehen. MCN ist es nicht gelungen trotz unzähliger Anrufe mit jemandem in der Firma zu sprechen und Bimotas UK-Agent Steve Hawthorne hat grössere Probleme. Er sagt: „Ich weiss, dass Aprilia nicht mehr interessiert ist und es ist schwierig herauszufinden, was dort geschieht. Ich glaube nicht mal Bimota selber weiss was dort läuft.“ Trotz des Kollapses der Firma nach einem Vierteljahrhundert sollte es möglich sein für diesen berühmten und geschichtsträchtigen Namen einen Käufer zu finden.

28.7.00: Bimota nicht Bankrott

Die Firma hat kürzlich wegen ihrer Schulden eine schwierige finanzielle Phase durchgemacht. Um etwas Luft vor ihren Verpflichtungen zu holen und um den Konkurs abzuwenden hat Bimota Schutz unter der italienischen Liquidations-verwaltung gesucht. In Italien hat dieses staatliche Programm eine lange Tradition. Unternehmen wie Moto Guzzi, Ducati und Laverda hatten alle das Vergnügen das bis zu zwei Jahre dauern kann. In dieser Zeit ist ein staatlicher Verwalter für das Wohl der Firma zuständig.

Im Falle von Bimota arbeiten der Verwalter und die Aktionäre zusammen um einen neuen Besitzer für das Unternehmen zu finden. In dieser Zeit wird es keine Produktion und keine Investitionen geben. Der Grossteil der Belegschaft ist aufgelöst aber es sind noch ein paar Leute in den Ersatzteil- und Buchhaltungs-Abteilungen. ...ausserdem werden keine Teile ausverkauft. Bimota operierte wie eine Just-in-time-Gesellschaft, das bedeutet, dass ein ständiger Strom von Teilen von den Zulieferern bestand um den Bedarf zu decken. Sie hatten kein grosses Lager. Sogar das Lager für gewöhnliche Teile wurde auf einem Minimum gehalten. Es gibt keine Anzeichen, dass Bimota irgendwelche Teile durch die Hintertüre verkauft hat, zumindest nicht billig. Bimota war zwar ein kleiner Motorradhersteller aber es ist keine Hinterhofgarage. Der Markenname ist trotz der in der Vergangenheit begangenen Fehler immer noch stark und das Unternehmen geniesst sowohl lokal wie auch weltweit hohes Ansehen. Wir von bimota-central.com denken, dass sich in naher Zukunft ein neuer Besitzer finden wird und Du wirst als erster davon hören.

some of the losses.

The only hope for the firm now is that a potential British buyer - which has yet to be named - hasn't been scared off by Aprilia's move. There has been talk in Italy that Triumph is interested, though a spokesman denied any knowledge of this. If no-one steps in with a rescue package soon, Bimota is likely to be broken up and sold. There are no plans for further production and it seems unlikely that the much vaunted re-launch of the two-stroke V-due 500 - which caused much of the financial hardship in the first place - will go ahead. Bimota is already selling off its stock of parts, including crates of Ducati 900SS engines. They were originally destined for the firm's DB4 sports bikes, but will now go to an Italian go-kart maker.

MCN has been unable to speak to anyone at the factory, despite numerous calls, and Bimota's UK agent Steve Hawthorne has had the same problem. He said: "I know Aprilia is no longer interested, but most of the management seems to have left the firm, so it's been difficult to find out what's happening. I don't think even Bimota knows quite what's going on.

Despite the collapse of the factory after a quarter of a century, a buyer is likely to be found for the famous trade-mark, which is loaded with history.

7/28/00, Bimota not bankrupt

The company has lately been facing a difficult economical situation due to high debts. To get a relief from their liabilities and to avoid going bankrupt Bimota has been seeking protection under the Italian "Act of Liquidation". In Italy this government aided programme has a long tradition. Companies like Moto-Guzzi, Ducati and lately Laverda have all enjoyed this programme which may last for two years. During this period of time a public appointed councillor is in charge of company.

In the case of Bimota the councillor and the shareholders are working together to find a new owner for the company. For the time being there will be no production of bikes and no investments made. Most of the workforce is disbanded, but there are still some people in the spares and book-keeping departments. ...neither are they selling out parts

Bimota has been operating like a "just in time" company, meaning that there was a steady trickle of parts coming from their suppliers to meet short time demands. They have never had much stock themselves. Even the stock of regular spareparts has been kept at a minimum. There is no indication whatsoever that Bimota has been selling any parts out of the backdoor, at least not cheap.

Bimota may be a small manufacturer of motorcycles, but is is not the local garage parting out. The brand name is ever strong despite the many incidents lately and the company enjoys admiration locally as well as in the global market. We here at bimota-central.com think a new owner will materialize in the very near future and you will read about it here first.

8.9.00: Drako - Ersatz für die Mantra

Die Drako war als Erbe der Mantra gedacht, wenn die Mittel bei Bimota nicht gefehlt hätten. Für uns hier bei Bimota Central sieht es aus wie wenn Bimota etwas in Eile war als die Maschine „designed“ wurde. YB11-Gabel, DB4-Heck/Auspuff/Rahmen/Räder/Motor mit einem seltsamen Tankdesign. Die Drako zielt auf das Naked-Bike-Segment (oder sollten wir es das Monster-Bike-Segment nennen, wegen der Popularität der Ducati Monster?) und ist als Einstiegsmodell in den exklusiven Bimota-Kreis gedacht. Den Leute auf der Bimota-Briefliste gefiehl es nicht und uns auch nicht. Sogar die Mantra sieht verglichen damit gut aus (sagt unser Editor). Bimota-Motorräder sind nicht dazu gedacht billig zu sein, sie gelten als exklusiv und unerreichbar (tm)! Bimota, bitte baue kein dermassen hässliches Motorrad!



9.8.00, drako - replacement for the mantra

The Drako is supposed to be the heir of the Mantra if it wasn't for the lack of funds at Bimota. To us here at Bimota Central it looks like Bimota has had a bit of a rush when "designing" this machine. YB11 forks, DB4 rear/pipe/frame/wheels/engine with a weird tankshape. The Drako is an aim at the naked-bike segment (or should we call it the Monster-bike segment, due to the popularity of the Ducati Monster?) and is also supposed to be an entry model to the exclusive Bimota brand. The guys at the Bimota mailinglist certainly didn't like it and neither do we. Even the Mantra looks good compared to this (says our ed.). Bimota motorcycles aren't supposed to be cheap, they're supposed to be exclusive and unobtainium(tm)! Bimota, please don't make such an ugly bike!

21. August 2000: Erste SB8K herausgeschmuggelt

Von MCN-Reporter
Die erste britische Bimota SB8K ist angekommen - aus der italienischen Firma herausgeschmuggelt um wütenden und streikenden Arbeitern auszuweichen. Sie schmuggelten sie im Schutz der Dunkelheit heraus. Mach Motorcycles aus Harrow hörte über einen Kontakt aus dem Umkreis der Firma in Rimini, dass eine von einer Handvoll gebauten zum Greifen bereit war. Sie überredeten ihren Mann zu einem Spiessrutenlaufen um die militanten Arbeiter, die gegen die schlimme finanzielle Lage der technisch insolventen Unternehmung protestierten, und das phänomenale Superbike zu entwenden. Er verliess das Werk um Mitternacht, fuhr zur italienischen Grenze und händigte das Motorrad der Mach-Truppe aus. Der Deal, in Lire beglichen, beläuft sich auf £19'000. Mach's Ian Podmore sagt: „Wir hielten unseren Atem an, als wir die Kiste öffneten, falls eine alte YB9 oder eine Vdue zum Vorschein kommen sollte. Aber es sollte eine perfekt glänzende SB8K sein. Sie war vor vier Monaten bestellt worden und ist bereits bezahlt.“



21 August 2000: First SB8K sneaked out

By MCN Reporter
BRITAIN'S first Bimota SB8K has arrived - smuggled out of the Italian factory to dodge angry picketing workers. They smuggled it out under cover of darkness. Mach Motorcycles of Harrow got the nod through a contact near the Rimini factory that one of just a handful built was up for grabs. So they persuaded their man to run the gauntlet of militant employees - protesting at the dire financial predicament of the technically insolvent company - and collect the stunning superbike. He left the factory gates at midnight, drove to the Italian border and handed the bike over to Mach staff. The deal, done in lire, works out at £19,000. Mach's Ian Podmore said: "We held our breath when we opened the crate, in case there was an old YB9 or V-Due in there. But it turned out to be a gleaming, perfect SB8K. It had been on order for four months and is already sold."

18.8.00: Grosser Marktanteil in Norwegen

Der Norwegische Importeur MC-Meglerne hat kürzlich seine 50ste Bimota seit 1997 verkauft. Obwohl die Anzahl relativ klein scheint ist der Marktanteil von 0.25% der beste weltweit.

8/18/00, Big market share in Norway

The Norwegian importer MC-Meglerne recently sold their 50th Bimota since 1997. However the modest number of total sales, the market share of 0.25% is believed to be the best worldwide.

22.8.00: SIEBZEHN SB8K ausgeliefert

MCN lag falsch. Wieder einmal! Offensichtlich wurden mehr SB8Ks ausgeliefert. Mindestens 17 SB8K wurden vom Bimota-Werk ausgeliefert... 10 nach Japan,

8/22/00, SEVENTEEN SB8Ks Delivered

MCN's got it wrong. Again! Apparently there are more SB8K's that have been delivered. At last count 17 SB8Ks have been delivered by the Bimota factory... 10 to Japan,

1 nach England, 1 in die Schweiz, 1 nach Deutschland und vier an einen unbekanntes Ort, evtl. Italien. Es verbleiben noch 53 unfertige SB8K im Werk, plus die 2 Rennbikes und 3 Testbikes ergeben das Total von 75 Bikes für die eine Hälfte der SBK-Anforderung von 150.

26.8.00: Bimotas WSB-Team gesichert?

Die Zukunft von Bimotas WSB-Team scheint für nächste Woche gesichert zu sein - aber das scheint keine Angelegenheit von Anthony Gobert zu sein. Trotz Spekulationen, dass die italienische Firma evtl. von Aprilia gekauft wird ist die Go-Show zu einer No-Show verkommen.

Seit dem Rennen auf dem Modenas 500 GP-Bike in Donington im July, wo er einsamer 15. wurde, ist Gobert nur einmal in der Öffentlichkeit aufgetaucht: An einem US-Superbike-Rennen. Er war nicht in Kontakt mit Bimotas Team-Boss Virginio Ferrari oder einem anderen Mitglied der Truppe und er war nicht erreichbar.

7.9.00 Tardozi: Bimotas Niedergang macht mich traurig

Wie schon seit Monaten hier berichtet ist der konstant kämpfende italienische Motorradhersteller Bimota in grossen finanziellen Schwierigkeiten und sucht einen Bill Gates-Typ um sie aus der jüngsten Krise herauszuhauen. Die Situation ist in den Augen von Davide Tardozi, Teammanager bei Ducati Corse, höchst beunruhigend. Tardozi lebt in der Nähe der Firma Bimota und, was noch wichtiger ist, fuhr für Bimota in der World Superbike 1988, wo er den Titel im ersten Jahr der Serie gewann.

"Es ist traurig," sagt Tardozi, "Es schmerzt mir zutiefst. Ich kenne Leute, die immer noch dort arbeiten und was dort passiert und es ist nichts gutes. Sie haben so viele Fehler gemacht, dass es nicht schwer ist zu verstehen, wie sie in diese Situation geraten konnten. Mit der Suzuki TL konnten weder Suzuki noch Yoshimura etwas anfangen. Das Motorrad, das von allen gewünscht wurde, die Vdue, war schlecht. Die Zeiten als die Leute die Motorräder einfach kauften, weil Bimota auf dem Tank stand, sind vorbei. Italienische Motorräder sind heute allgemein gut und man muss nicht zu einem kleinen Hersteller gehen um ein hübsches Motorrad zu bekommen."

Bimota Vdue, ein 2-Takter mit Benzin-Direkteinspritzung wurde von Verehrern auf der ganzen Welt herbeigesehnt, aber die Probleme mit der Einspritzung ruinierten das Image des Motorrades. Eine Vergaserversion wurde später vorgestellt, aber diese wurde grösstenteils von der Weltpresse ignoriert. Gegenwärtig gibt es vier italienische Motorradhersteller, die Motorräder in Massenproduktion herstellen.

18.9.00: Bimota-Käufer diese Woche

Diese Woche wird der Konkursverwalter entscheiden, wer Bimota kauft. Gemäss gut informierten Quellen ist nicht Lotus sondern Aston Martin einer der potentiellen Käufer. Der Zweite ist eine amerikanische Gruppe. Wahrscheinlich wird Bimota in Rimini bleiben, da die Firma hier ein gutes Kontaktnetz zu den Zulieferern besitzt. Die Modelle 2000/2001 (DB4, SB8 und die neue Drako) werden wie vor dem Konkurs vorgesehen gebaut.

1 to England, 1 to Switzerland, 1 to Germany and four to parts unknown, Probably Italy. There are 53 SB8Ks remaining to be finished in the factory. plus the 2 race bikes and 3 test bikes which totals 75 bikes for one half of the SBK requirements of 150.

8/26/00, Bimota WSB team secured next week?

The future of Bimota's WSB team may be secured next week - but it doesn't seem to be a concern of rider Anthony Gobert. Despite speculation that the Italian firm is being bought out, possibly by Aprilia, the Go Show has become a No Show.

Since a one-off ride on the Modenas 500 GP bike at Donington in July, where he finished a lowly 15th, Gobert has been spotted once in public, at an American superbike race. He has not been in contact with Bimota team boss Virginio Ferrari or any members of the squad, and they haven't been able to get hold of him.

9/7/00 Tardozi: Bimota Deathwatch Makes Me Sad

As reported here months ago, perpetually struggling Italian motorcycle manufacturer Bimota is in deep financial trouble and are seeking a Bill Gates type to bail them out of their most recent misfortune.

The situation is most troubling to Ducati Corse team manager Davide Tardozi. Tardozi lives near the Bimota factory, and more importantly, rode for Bimota in the World Superbike championship in 1988, almost winning the title in the first year of the series.



"It's sad," said Tardozi, "it gives me great pain in my heart. I know people who still work there and know what is happening and it is troubling. They have made so many mistakes though, it's not hard to understand how they got in this situation. The TL Suzuki,

neither Suzuki nor Yoshimura could do anything with it. The bike everyone wanted them to build, the Vdue, was a bad bike. The time is past when they could just build bikes and put Bimota on the tank and people would buy them. Italian bikes are good now and you don't need to go to a small manufacturer to get a nice bike."

Bimota's Vdue, a two-stroke Twin with fuel injection, was salivated after by enthusiasts the world over, but injection mapping problems ruined the bike's appeal. A carbureted version debuted later but has been largely ignored by the world's press.

Presently, there are four Italian motorcycle manufacturers building motorcycles in mass production.

9/18/00, Bimota buyer this week

This week the bankruptcy trustee will decide which will buy Bimota. According to well informed sources it is not Lotus, but Aston Martin who is one of the potential buyers of Bimota. The other one is a group from USA. Most likely the Bimota company will remain in Rimini since the factory has a well established supplier contact net there. The year 2000/2001 models (DB4, SB8 and the new Drako) will be produced as before the bankruptcy.

25.9.00: Zerkratze eine YB8

Beigelegt ist ein Foto von Jeff Schwartz (aus Crystal Lake, IL, USA) auf einer YB8e von Joe Lamirault am Rennstreckenevent des Bimota Club North America in Savannah, Georgia. Es ist ein sehr guter Schnappschuss der von Fotografen George Roberts vom Cycle World Magazin geschossen wurde.



1.10.00: Bimota immer noch in Verhandlungen

Gemäss einem Informanten, der letzte Woche die Firma besucht hat, sind die offiziellen Stellen immer noch in Verhandlungen mit einem amerikanischen Käufer. Wir sind uns nicht sicher, was das zu bedeuten hat, aber Gerüchten zufolge ist eine der Personen, die dahinter stehen, der amerikanische Importeur Bob Smith. Zurzeit arbeiten nur gerade 6 Personen in Rimini...

3. 10. 00 Bimota kurz vor der Rettung (MCN)

Die krisengeschüttelte Bimota erwartet, Einzelheiten zur Übernahme in den nächsten Wochen bekanntgeben zu können. Quellen sprechen von zwei potentiellen Käufern - Einer davon ist Brite. Ex-Aston Martin Boss Victor Gauntlett, Besitzer von Proteus Petroleum wird Gerüchten zufolge damit in Verbindung gebracht, er selber aber verneint jegliche Verwicklung. Bimotas US-Importeur MotoPoint aus Pennsylvania ist der andere potentielle Käufer. Bimota ist seit Juni in Liquidation und der Grossteil des Managements hat das sinkende Schiff schon verlassen. Ein Bimota-Insider sagt: "Wir sind nahe daran ein prinzipielles Abkommen zu erreichen."

10.10.00: Bimota zurück zu Tamburini?

Im Uk-Magazin "Motorcycle Sport and Leisure" steht das neueste über Bimota-Käufer. Offensichtlich ist die Übernahme durch Aston gescheitert aber Cagiva versucht einzuspringen womit Bimota wieder zu Tamburini kommen würde und sich der Kreis schliessen würde.

16.10.00: Virginio Ferrari verlässt Bimota

Ein Rettungsangebot für Bimota könnte vorhanden sein, aber Virginio Ferrari wird darin nicht mehr involviert sein, nachdem er seine Verbindungen mit der untergehenden Firma abgebrochen hat.

19.10.00 Schliesst Bimota bald den Kreis?

MV Agusta ist der letzte Name, der mit einer Übernahme der geschüttelten Bimota in Verbindung steht. Eine Mitteilung zu einem Rettungspaket wurde für letzte Woche erwartet, aber es war nichts zu hören. Seither grassieren in Italien Gerüchte, wonach MV an der Spitze der Übernahmelisten steht. Der Mann hinter MV Agusta, Claudio Castiglioni, besitzt bereits Cagiva und Husqvarna und er will weitere Namen an sein Imperium binden - Er sprach letztes Jahr mit Guzzi, bevor Aprilia es kaufte. Falls MV Bimota kauft würde sich der Kreis schliessen (MCN)

9/25/00, Scratch a YB8

Attached is a photo of Jeff Schwartz (of Crystal Lake, IL, USA) riding Joe Lamirault's YB8e at the Bimota Club North America track day at Savannah, Georgia. It's a very good shot taken by the Cycle World magazine photographer George Roberts.

10/1/00, Bimota still in negotiations

From a source that previous week visited the factory, the officials are still in negotiations with an American buyer. We're not completely sure who that might be, but rumours state one of the persons behind is the american importer Bob Smith. In the meantime there are only 6 persons working in Rimini...

10/03/00, Bimota rescue imminent (MCN)

Troubled Bimota is expecting to announce details of a takeover within the next few weeks. Sources say there are two potential buyers - one of which is British. Ex-Aston Martin boss Victor Gauntlett, who owns fuel firm Proteus Petroleum, has been rumoured to be in the running, though he denies any involvement. Bimota's American importer, Pennsylvania-based MotoPoint, is another potential buyer. Bimota has been in liquidation since June, and most of the firm's senior management is now thought to have jumped ship. One Bimota insider said: "We seem to be close to reaching an agreement in principle."

10/10/00, Bimota back to Tamburini?

Read the Uk magazine Motorcycle Sport and Leisure and see the latest on Bimota buyers. Apparently the Aston takeover has failed but now Cagiva want to take it over bringing the story back full circle to Tamburini!

10/16/00, Virginio Ferrari leaves Bimota

A rescue bid may be on the cards for Bimota - but boss Virginio Ferrari won't be involved after severing his ties with the struggling firm.

10/19/00, TA in Bimota soon to end the circle?

MV Agusta is the latest name to be linked with a buy-out of troubled Bimota. An announcement on a rescue package was expected last week, but nothing was said. Since then rumours in Italy have been rife and MV is at the top of the takeover list. The man behind MV, Claudio Castiglioni, already owns the Cagiva and Husqvarna brands and he wants to add more names to his empire - he talked to Moto Guzzi last year before it was finally bought by Aprilia. If MV bought Bimota it would have come full circle (MCN)

31.10.00 Bimota gewinnt Europäische Supertwins

Obwohl die Firma gerade eine extreme Durststrecke durchläuft, so war das Jahr 2000 auf sportlicher Ebene nicht sehr geizig mit Bimota. Nach dem Sieg in Australien von Anthony Gobert hat sich Bimota auch im Supertwins Europa durchgesetzt. Dies Dank dem 31 jährigen Fahrer Alessandro Tomassoni aus Rimini im Sattel einer DB4 des GRD-Teams von Giuseppe De Gruttola. Der junge und ver-sierte Techniker, der schon in der Truppe des Ducati-Teams Gio.Ca.Moto zur Zeit von Paolo Casolis Supersport-Titel mitfuhr, und gleich darauf im Team NCR, bevor er sich mit Bimota ins europäische Abenteuer stürzte. Trotz der wenigen Erfahrung hat Tomassoni die Saison grossartig mit einer Pole und dem Sieg mit 9" Vorsprung in Vallelunga begonnen. Darauf folgte ein Ehrenplatz in Rijeka und ein wiederum ein Volltreffer in Le Mans, wo er wieder die Pole holte und den zweiten mit fast 18" Vorsprung hinter sich liess.

Die Rennen in Oschersleben und Assen waren die Tiefpunkte für das Team aus Rimini: In Deutschland konnte Tomassoni wegen technischer Probleme, die kurz vor dem Start auftraten, nicht starten. Dies, nachdem er im Training die Pole-Position erkämpft hatte. Und in Holland, wo er auf der dritten Position in der ersten Reihe startete zwang ihn ein Sturz im Warm-Up zum Rückzug aus dem Rennen.



Aber Tomassoni und das gesamte Team haben in den beiden verbleibenden Rennen entschlossen reagiert: In Francorchamps eroberte die Bimota die vierte Pole der Saison und Tomassoni beendete das Rennen an zweiter Stelle, wie auch auf dem Lausitzring, wo er auf dem zweiten Startplatz losgefahren war. Die Bimota DB4 des GRD-Teams hat somit bewiesen, dass sie das bei weitem beste Motorrad des sehr umkämpften Supertwins-Cups in dieser Saison war. Dessen Motor wurde von der Rennabteilung ARP von Renninstruktor Ascanio Roderigo in die Kur genommen worden war, indem er unter anderem Teile von Fast by Ferracci Italia verwendete.

10/31/00, Bimota wins European Supertwin

Sia pure in un momento decisamente travagliato della propria vita aziendale in campo sportivo l'anno 2000 non è stato avaro con la Bimota. Dopo la vittoria in Australia di



Anthony Gobert, la Bimota si è anche imposta nella Supertwins European Cup grazie al 31enne pilota riminese Alessandro Tomassoni in sella alla DB4 gestita dal Team GRD

di Giuseppe De Gruttola, un giovane e preparato tecnico che era già stato nello staff del Team Gio.Ca.Moto Ducati all'epoca del titolo Supersport di Paolo Casoli e successivamente nel Team NCR prima di affrontare l'avventura europea con la Bimota.

Malgrado la limitata esperienza Tomassoni ha iniziato alla grande la stagione, conquistando la pole position ed una netta vittoria con 9" di margine nella gara iniziale di Vallelunga, proseguendo quindi con la piazza d'onore a

Rjeka ed un nuovo successo pieno a Le Mans, con una nuova pole ed infliggendo ben 18" al secondo arrivato.

Le gare di Oschersleben ed Assen hanno rappresentato il momento buio della stagione per la squadra riminese: in Germania, dopo aver ottenuto ancora una volta la pole position, Tomassoni non ha potuto prendere il via per problemi tecnici emersi all'ultimo momento, mentre in Olanda, dove si schierava in prima fila con il terzo tempo, una caduta nel warm up lo costringeva nuovamente a disertare la gara.

Ma Tomassoni e tutta la squadra reagivano con decisione nelle due gare conclusive: a Francorchamps la Bimota

conquistava la quarta pole della stagione e Tomassoni terminava la gara in seconda posizione, classifica ripetuta nella gara conclusiva del Lausitzring dove era partito con il secondo tempo in prova.

La Bimota DB4 del Team GRD, il cui motore era stato affidato alle cure del Reparto Corse ARP del preparatore-pilota Ascanio Roderigo utilizzando parti fornite dalla Fast by Ferracci Italia, ha dimostrato così di essere di gran lunga la migliore moto del nutrito lotto di Supertwins che si sono schierate in questa edizione del campionato.

Magione, 3. July 2000

Es ist eigentlich müssig in Italien übers Wetter sprechen zu wollen. Es ist selbstverständlich immer schön und bei angenehmen Temperaturen von fast 40°C fährt kein normaler Mensch auf der Rundstrecke herum - aber wir sind eben keine normalen Menschen... Sonntag-abend hatte



sehr gut angefangen, die Leute des Bimotaclub Italia waren aufgestellt und fröhlich. Das Essen wurde zwar ungewöhnlich früh und schnell aufgetischt, aber es war wie immer unvergleichlich köstlich, was ja auch ein Grund ist, weshalb wir da runter fahren. Leider hat Italien an diesem Abend im Fussball-Europacup in letzter Minute gegen Frankreich verloren und so konnten wir erleben, wie in ganz Italien innerhalb von höchstens 5 Minuten sämtliche Bars und Restaurants geschlossen werden - nicht auszudenken, was geschehen wäre, wenn sie gewonnen hätten! Am Montag konnten wir dann in aller Ruhe auf der Rundstrecke die Sau rauslassen und bei ca. 30 Fahrern musste man sich fast anstrengen um mal nicht alleine unterwegs zu sein.

Arrivederci Italia!



then 5 minutes - not to imagine, what would have happened if they had won!



hard not to drive alone all the time. Arrivederci Italia!

It's an absolute waste of time trying to talk about the weather in Italy. Of course it's splendid weather and at temperatures of quiet agreeable 40°C no normal person tries to drive on a racetrack - but who says we're normal anyway... Sunday-evening started quiet well. The guys from the Bimotaclub Italy were really happy and cheerful. The dinner was served unusually early and fast, but it was excellent, as always and this is one of the many reasons why we drive there every year. Unfortunately Italy lost that evening in the soccer european cup against France in the very last

minute and so we could experience what it meant when all over in Italy the restaurants and bars close in less

The next Monday we could race on the track the whole day till we nearly fell from the bike and with less than 30 drivers it was sometimes

Brünn 31. July - 2. August

Von Kurt Salzmann



Fröhliche Leute, schönes Wetter, gutes Essen und viel Freizeit - was will man mehr? Nun man könnte das alles miteinander verbinden, mit einem Motorrad nach Brünn in der Tschechi fahren um sich dort auf der Rennstrecke zu vergnügen...



Happy people, good weather, excellent food and a lot of spare time - What do you want more? Well you could just put it all together, travel with your bike to Brno in Tchekia and have a lot of fun on the racetrack...



Intermot München, 17.9.2000

Auf der Suche nach Bimota...

Searching for Bimota...



Zuschriften

Kainzinger's SB6R



Infos:

KAINZINGER -the tuning Company
Forsthausstr. 22 A
D-68642 Buerstadt/Germany
Tel: 0049-6206-963298 963299
Fax: 0049-6206-963297
E-Mail: kainzinger@t-online.de
<http://www.kainzinger.com>
<http://www.kainzinger-shop.de>

www.razzing.de

look at our new web site for Bimota SB6 R Tuning parts

Hallo aus Korea

From: "Robi Suter" <robisuter@hotmail.com>

Hallo Bimotisti

Ich bin in Korea stationiert, meine DB2 steht in der Schweiz und wird ab und zu in den Service geschoben. Hier in Seoul ist Motorradfahren das beste. Es hat so viel Verkehr. Ich habe mir eine DR-400 Z von Suzuki gekauft für die Stadt. Habe noch nie soviele Bimotas, Agustas, Ducati SP gesehen wie in den Geschäften hier in Seoul. Auf der Strasse sieht man sie aber nie. Auf Autobahnen ist Motorradfahren verboten.

Freue mich, wenn ich mal was vom Bimota-Club höre

Robi Suter
Country Manager ABB Korea

Wenn eine eine Reise tut...

Ich habe mir Oxford Sports Panniers und Tail-Pack in Rot/Schwarz zugelegt, und die lassen sich halbwegs vernünftig befestigen. Schließlich fahre ich mit meinem Motorrad auf Urlaub, und da braucht man für drei Wochen schon etwas mehr, als eine Zahnbürste und zwei Unterhosen zum wechseln. Die Kombination von Packtaschen und Tail-Pack erfordert zwar beim Festzurren schon etwas Fantasie, aber wie Du siehst, es geht.

Liebe Grüße: Christiane



Zu Verkaufen / Zu kaufen



I have a Bimota SB2 for sale
I want to address first your club before I offer it to christies' or Sotheby's who are very much after me. I would prefer to be sure a real enthusiast buy the bike.

It is quite a special one. It was sold in England through Dixon Racing and was before delivery tuned up to a 100HP full Yoshimura spec. Only 10 bikes exist in the specification.

Needless to say I have all the paper work. Being an art dealer I search the bike as a painting looking for perfection and finally found it in England. with 3500 miles on the clock. I have a lot of pictures of the bike.

Given there where only 140 bikes done, and having seen no one perfect aif not often damaged, I must say in no publication there exists a bike like the one I own. Even the SB2

pictured in the Bimota Book 25years which looks exceptionnal is not as desirable as mine would it be only from an engine point of view. I bought it with the original tires, which I changed for first time after 22 Year for safety reasons. I kept them though for museum or exhibition purposes. The bike has been tuned recently by a racing specialist fan of bimota who is also the lucky owner of a YB2.

The bike rides as a rocket and I have taken it to 240 KM/H on the clock very impressive. The engine sounds as a swiss watch, the frame and fairing is full original and never restored.

Alain Noirhomme

tel 32 75 49 77 56

fax 32 2 512 11 15

e-mail : lotus@skynet.be

DB4 Full Fairing

From: "Francesco Maragno" <fmaragno@nicolettisalotti.it>

Dear Sirs,

my name is Francesco, and I am selling a wonderful DB4 full fairing, never registered and with 0 kilometres, at a low price, because of big working problems. My mobile phone number is: 0039.328.8474323 (from Italy 0328/8474323). Pls. contact me.

Best regards.

Francesco.

Vdue and SB8R

From: vasarva@suzuki.gr

Dear Sirs,

We would like to inform you that our company, SFAKIANAKIS SA representative of Bimota Motorbike in the Greek Market, is selling the following second hand Bimota bikes:

VDUE , 5.500.000 drs

SB8R '99, 5.500.000 drs

For further information please contact to Mr. Giannis BANIAS, tel. +30 1 3499000, or e-mail us.

Regards

Vassilis Arvanitopoulos

Marketing of M/C Division

Sfakianakis SA

Athens, Greece

Moto Mader

MOTO MADER
Weihnachts-Ausstellung
 im größten Motorrads-Zentrum der Schweiz
GLECKSRAD
 für alle ab 18 Jahren
 bis 50% Rabatt
 • Ducati (inkl. ca. 300 Motorräder)
 • Bekleidungsbranche von Dainese, D&S, BMY, Bullhorn
 • Großer Dainese Kunststoffverkauf
 • Motorzubehörgüter-Discount
 Freitag, 15.12.1999, 10.00-19.00 Uhr
 Samstag, 16.12.1999, 10.00-19.00 Uhr
 Sonntag, 17.12.1999, 10.00-18.00 Uhr
Grosser FESTWIRTSCHAFT
 Organisiert durch das SUPERMOTOR-TEAM
 5026 Oberentfelden Industrie-Aussenbild
 Telefon 062/737 85 55 Fax 062/737 85 90
 www.fmo.ch/mtdm

Moto Mader AG

Modell	Jg.	KM	Zubehör	Preis Fr.
BB1-650 Biposto New 800, 4500 2500cc 3-Flam	1999	5200	1100/1000 1200/1000 1400/1000	12'900.-
DB2-804 SR New 800/1000 27 14 1000cc 4-Flam	1999	15000		12'900.-
DB2-904 SR New 900/1000 27 16 1100cc 4-Flam	2000	11500		12'900.-
SB7-750 E1 New 750/1000 27 16 1000cc 4-Flam	99	5800		12'900.-
SB7-750 E1 New 750/1000 27 16 1000cc 4-Flam	1999	3300	1000/1000	12'900.-
SB8-1100 New 1100/1000 27 18 1100cc 4-Flam	1999	17700		14'200.-
SB8-1100 New 1100/1000 27 18 1100cc 4-Flam	1999	800	990/1000	17'900.-
SB8-R-1000 New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	1000		20'980.-

Moto Mader AG

Bimota - Occasionen				
Modell	Jg.	KM	Zubehör	Preis Fr.
YB6-1000 New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	11000		19'900.-
YB6-1000 New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	17300		21'900.-
YB6-Exup New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	18300	1000/1000	19'900.-
YB6-Exup New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	4800	1000/1000	12'900.-
YB6-Exup New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	1390		14'980.-
YB6-804 SR New 800/1000 27 16 1000cc 4-Flam	1999	9300	1000/1000	15'980.-
YB10-Diva New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	10200		12'900.-
YB11-1000 New 1000/1000 27 18 1000cc 4-Flam	1999	2500	1000/1000	20'500.-

MOTO MADER
SPEZIALANGEBOT
 50% Rabatt
 10.00-19.00 Uhr
FESTWIRTSCHAFT
 Organisiert durch das SUPERMOTOR-TEAM
 5026 Oberentfelden Industrie-Aussenbild
 Telefon 062/737 85 55 Fax 062/737 85 90
 www.fmo.ch/mtdm