

Januar 2002

bimota news 1/2002

8963 Kindhausen, AG Kindhausenstrasse 45a
Tel: 079 238 58 58 bimotaclub@bluewin.ch



Am 9. März 2002: Bimotaclub-GV in Reinach (AG)

Inhaltsverzeichnis

Nächste Termine	1
Bimotaclub-GV am 9. März 2002	1
Bimotaclub-GV am 9. März 2002 in Reinach (AG)	2
Was gibts neues?	3
What's new?	3
Italo-Krimi	4
Italian thriller	4
Hallo Leute,	6
Hi all,	6
Events	11
Termine des Bimotaclub Deutschland	11
World Wide Bimota Enthusiasts circle	11
Circuit Carole, Paris, France, Track training days, 22nd & 23rd May	11
International "Dyno Day" Event - Sunday 9 th June 2002	12
2-Rad Zürich	12
Verschiedenes	13

Nächste Termine

Bimotaclub-GV am 9. März 2002

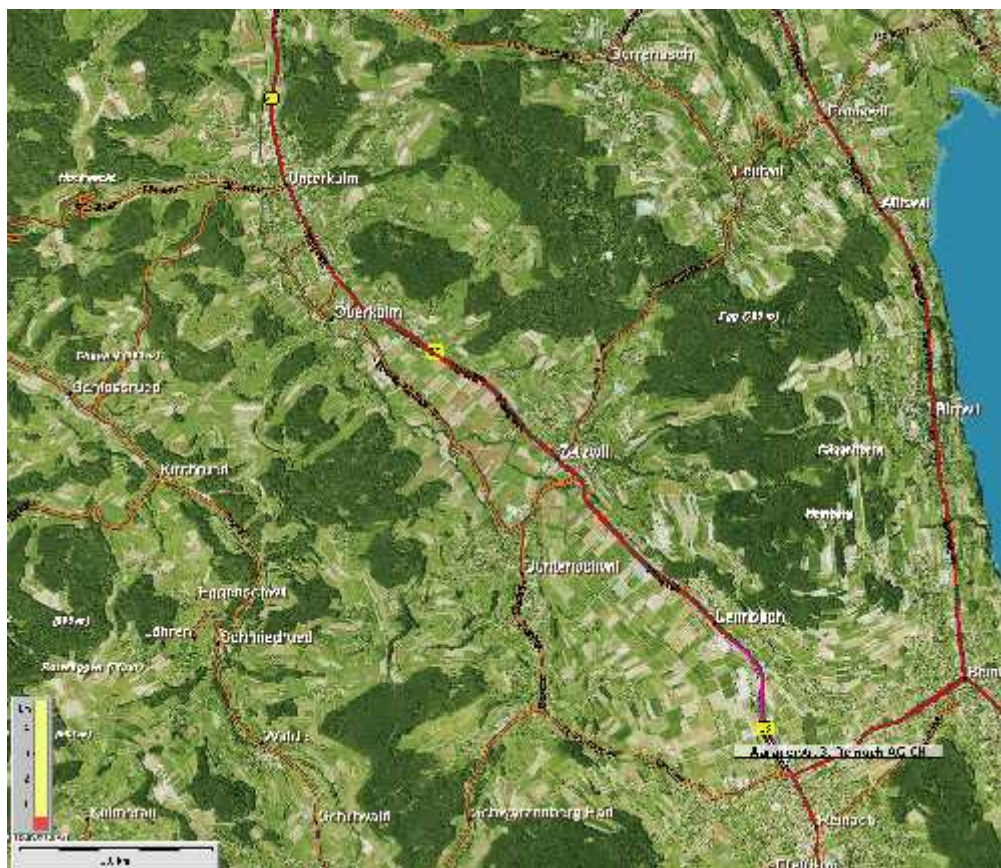
Dank Beat Ruch (klar, das ist ja unser Vize) haben wir wieder mal termingerecht ein Lokal gefunden, das unseren hohen Ansprüchen genügt :-)

Diesmal treffen wir uns am 9. März 2002 ab 19:00 Uhr im Walliser-Stübli, im Keller der „Crazy Eie“ in Reinach (AG), an der Aarauerstrasse 4 (siehe Plan).

Anfahrt über Suhr - Gränichen - Unterkulm - Reinach (AG)

Achtung:

Anmeldungen bitte bis **Samstag, 2. März 2002** an die Clubadresse schicken - Falls eine **Hotelunterkunft** gewünscht wird (Jörg, Beat und ich werden sicher dort übernachten!), dann meldet das bitte ebenfalls, damit wir die Reservation für Euch vornehmen können.



Bimotaclub-GV am 9. März 2002 in Reinach (AG)

Es ist kaum zu glauben, aber es ist tatsächlich wieder ein Jahr vergangen und die nächste GV steht wieder vor der Tür! Nachdem im letzten Jahr bei den wenigen Clubtreffen keine rechte Stimmung aufkommen wollte und uns gegen Ende Jahr auch das Wetter immer öfter einen Streich spielte, war die Freude an der Marke Bimota allgemein auf einem Tiefpunkt angekommen. Dies nicht nur, wegen des schleichenden Konkurses der Firma und den widersprüchlichen Meldungen, die uns aus Italien



SB8K - Nicht mal ausgeliefert und schon ein Oldtimer?

erreichten. Es war den meisten ganz einfach zu kalt und zu nass um sich aufs Motorrad zu schwingen. Dazu kamen noch verschiedene Faktoren wie die wirtschaftliche Unsicherheit auf der einen Seite und auf der anderen Seite die unsichere Lage bei der Ersatzteilbeschaffung. Urplötzlich waren wir alle zu Oldtimer-Fahrern degradiert - nicht, dass dies schlecht sein sollte, aber es wirft doch eine Menge von Fragen auf, die erst nach und nach, wenn überhaupt, beantwortet werden können.

Zwar werden noch hier und da neuwertige Bimotas angeboten, aber je länger je mehr müssen sich die Verkäufer die Frage stellen lassen, von wo denn die Ersatzteile herkommen sollen...

Diese Unsicherheiten sind auch beim Bimotaclub nicht spurlos vorbeigegangen. Viele Mitglieder haben sich schon im letzten Jahr gefragt, wofür sie eigentlich die 100 Franken Beitrag einzahlen sollten. Im



25-Jahre Bimota: Der Wind hat gewaltig gedreht...

Gründungsjahr 1998 standen vor allem zwei Ziele im Vordergrund: Erstens wollten wir eine schlagkräftige Truppe nach Rimini an den 25. Bimota-Geburtstag schicken und zweitens sollte die Freude an der Marke dadurch gehoben werden, dass wir mit gleichgesinnten zusammensitzen konnten und unsere Erfahrungen, Freude und Frustrationen loswerden konnten.

Beide Ziele wurden im selben Jahr bei weitem übertroffen!

In den Folgejahren standen die gemeinsamen Aktivitäten im

Vordergrund, mit der Hoffnung, dass von Seiten der Firma weiterhin gute Nachrichten kommen würden. Aber die Verunsicherungen (um nicht zu sagen Lügengeschichten) von Seiten der Firma wollten kein Ende nehmen und da wir als Club je länger je weniger grosse Events anzubieten hatten, nahm auch der Mitgliederbestand laufend ab. Da half es auch nichts, dass von der Clubführung immer wieder verschiedene Gadgets (Bimotamütze, Sticker, Halstuch, etc.) angeboten wurden - erstens entsprachen diese meistens nicht dem Geschmack aller Mitglieder und zweitens rechtfertigt auch die schönste Mütze keine langjährige Clubmitgliedschaft.

Kurz gesagt: An der nächsten Club-GV werden wir zur Abwechslung mehrere, nicht immer angenehme Fragen zu beantworten haben und darum ist es wichtig, dass so viele wie möglich den Weg nach Reinach im Aargau unter die Räder nehmen - See you there!

Was gibts neues?

Ein neues Jahr ist angebrochen und einige unter uns haben sich gefragt, was denn eigentlich in unserem Club so läuft - ja, ob überhaupt noch etwas läuft...

Nun, ich muss zugeben, die Freude an der Marke hat im letzten Jahr etwas gelitten - Einerseits wurde von seiten der Firma jede Negativmeldung mit einer schlechteren abgelöst, andererseits spielte das Wetter das ganze Jahr verrückt und die meisten Treffen fielen buchstäblich ins Wasser, so diese überhaupt durchgeführt

wurden (das ist der Punkt an dem ich mich bei allen entschuldige, die meintwegen im Regen stehengelassen wurden...)

Auf der anderen Seite gibt es aber trotz allem auch einige gute Dinge zu berichten: Der Bimotaclub Deutschland floriert wie noch nie, vor allem dank der Rennstrecken-Events, die immer mehr Anhänger finden. Das Ersatzteilproblem ist (noch) nicht kritisch, dies vor allem dank Lukas Studer, der es immer wieder versteht neue Ersatzteile aus dem Aermel zu schütteln und - last but not least - auch von Seiten der Firma gibt es wieder mal einen Hoffnungsschimmer: Es konnte in allerletzter Minute ein Käufer gefunden werden (siehe dazu auch den beiliegenden Bericht).

Dank dem Bimotaclub Deutschland ist auch wieder mal ein grösseres Meeting in Misano, Anfang April geplant (siehe dazu die Racing-Daten im Anhang) - ob allerdings unser "traditionelles" Bimota-Ferrari-Meeting wieder stattfinden wird steht weiterhin in den Sternen, da ich von italienischer Seite bisher noch keine Daten erhalten habe - auf jeden Fall wird es sicher ein Wiedersehen mit einigen unserer italienischen Kollegen geben und das Essen alleine macht schon die Reise nach Rimini lohnenswert...



What's new?

The new year has already started and some of us remember scarcely that there was a Bimotaclub and if there is something going on... Well I have to agree that our joy about the

Bimota brand has suffered a little bit - On one hand every bad news about the factory has been replaced by a worse one, on the other one the weather was turning

us nuts and most of the meetings fell literally into the water - whereas they took place at all (this is they point where I apologise to all of you who have been left standing in the rain because of my fault...)

But on the other side despite of everything there are some good news I'm able to talk about: The Bimotaclub Germany runs as good as ever thanks to the racetrack events they organize and that are known all over Germany. The problems with spare parts are not (yet) critical, this is owing to Lukas Studer who has always been able to do miracles reproducing new parts out of the hat and - last but not least - even from the factory there is a glimpse of new hope: In the very last minute a new man came out of the gloom and bought the remainings (look at the article in this news).

Thanks to the Bimotaclub Germany there will again be a bigger meeting in Misano in the first week of April (compare with the Racing dates in the appendix) - if it can be combined with our "traditional" Bimota-Ferrari-Meeting is still blowed in the wind because I have no news from the italian side so far - in any case I'm sure we'll meet with some of our italian friends and the italian food itself will be worth the travel to Rimini...

Italo-Krimi

Der Titel in der Zeitschrift "Motorrad" 2/2002 hätte nicht besser gewählt werden können! Doch nicht der Verkauf der Firma Bimota war der eigentliche Krimi, sondern die gesamte Geschichte von Bimota ist eine einzige Kriminalkomödie mit immer noch offenem Ende.

Angefangen hatte die ganze Geschichte 1973 mit dem Enthusiasmus eines Massimo Tamburini und dem Durchhaltewillen eines Giuseppe Morri, doch irgendwann übernahmen Finanzstrategen die Oberhand in der Firma und das Geld wurde wichtiger als die Kundenbetreuung, der Gewinn wichtiger als die Exklusivität und billige Serienfertigung wichtiger als Innovation. Tamburini erkannte die Probleme noch frühzeitig und verließ die Firma schon 1983, bevor Bimota das erste Mal unter staatliche Verwaltung gestellt wurde. Zwar gelingt es 1985 Martini wieder die Firma etwas aus der Versenkung zu holen und 1987 gewinnt ein bis dahin fast unbekannter Virginio Ferrari mit der YB4 die Weltmeisterschaft in der TT-Formel eins, aber erst 1991 kann Bimota mit Pierluigi Marconi und seiner „Tesi“ wieder ein bisschen an den Geist von Massimo Tamburini anknüpfen. Doch bald übernehmen wieder die Finanzaie das Ruder! Mit ihnen nehmen zwar die Produktionszahlen zu, aber die Vermarktung der Erfolge von Bimota mit der YB6 und später der YB8 werden wiederum auf Kosten



Bimota Tesi von Pierluigi Marconi 1991

Italian thriller

The title in the bike magazine „Motorrad“ No. 2/2002 couldn't have been chosen better! But it wasn't the last deal of the Bimota factory that made the thriller, but the whole story of Bimota itself is a real criminal comedy with an open end.

It all started 1973 with the enthusiasm of a Massimo Tamburini and the endurance of

Giuseppe Morri, but on one of those days way back in the dark the financial strategists began their work and gained the lead over the factory. And so the money was soon more important than the customer relationship, the profit more important than exclusivity and cheap serial manufacturing more important than innovation.

Tamburini recognized the problems and left the company in 1983 bevor it became the first time insolvent and had to be administered by the states department.

In 1985 it was a certain Martini who lead the company back a little bit out of the trapdoor and in 1987 a young and mostly unknown Virginio Ferrari wins the TT-Formula one championship with the YB4. But it was only in 1991 that Bimota regains a little bit of the spirit of Massimo Tamburini with Pierluigi

Marconi and his "Tesi". But soon the financial



Massimo Tamburini: Er war nicht nur der Gründer von Bimota sondern seine Seele!

Massimo Tamburini: He was not only the founder of Bimota but its soul!

der Exklusivität und der Kundentreue geführt. Erste Warnungen werden in den Wind geschlagen und die Finanztransaktionen im Hintergrund sind selbst für die grössten Insider kaum mehr zu bewältigen. So waren es nicht die Kosten des Tesi-Projektes und auch nicht das misslungene Projekt mit der 500-Vdue-Tesi in der GP-Szene, das Bimota das Genick gebrochen hat, sondern die Gier, aus einem Mythos in möglichst kurzer Zeit einen Goldesel zu machen! Die Entwicklung der SB8R 1998 und mit ihr der Sieg im WM-Lauf von Phillip Island 2000 mit einem übergewichtigen und untrainierten Anthony Gobert zeigte noch einmal in einer letzten Verzweiflungstat, welche Potenziale in dieser Firma gesteckt hätten - aber der Pleitegeier war schon lange gelandet und so gelang es nicht mal einem Francesco Tognon, der vorher schon Laverda in den Abgrund getrieben hatte, aus diesen Erfolgen Kapital zu schlagen.

Jetzt hat mit Giuseppe della Pietra und seiner „Moto Alternativa srl“ ein neuer Mann die 200'000 Euro aufgetrieben, die zur Anzahlung an der Bimota-Auktion notwendig waren. Woher er den Rest der 4 Millionen Euro herholen will ist genauso unsicher wie die Zukunft von Bimota selber - oder vielleicht ist gerade durch diesen Verkauf, an einen engen Freund von Francesco Tognon, die Zukunft von Bimota erst endgültig und definitiv besiegelt worden? Die Visionäre, die genialen Erfinder und die begabtesten Techniker haben Bimota schon längst den Rücken zugekehrt und bis wieder eine neue Garde von jungen Enthusiasten ausgebildet sind dauert es Jahre - abgesehen davon, dass es noch viel länger dauert, das Vertrauen des Marktes, sprich der Kunden, zurück zu gewinnen... Addio Bimota!

Giuseppe della Pietra: Ein neuer Start oder das definitive Ende?



Giuseppe della Pietra: A new beginning or the real end?

sharks came back into power! With them the production number raises but the

commercialization of the success with the YB6 and later the YB8 were carried out at the cost of exclusivity and the customer relationship. First warnings are blown into the wind and the financial transactions in the back grow soon to complicated even for insiders.

So in the end it wasn't the cost of the Tesi-project and not even the failure of the project with the 500-Vdue-Tesi in the GP-szene that broke the neck of Bimota, but the greediness to make as much money as possible out of a myth! The development of the SB8R in 1998 and the winning of the race in Phillip Island in 2000 by an overweighted and untrained Anthony Gobert showed a last time in an incredible and desperate effort what potentials the company had - but the wolves were already at their work and even Francesco Tognon, who

already had lead Laverda to the ruin, couldn't take a win out of this situation.

Now Giuseppe della Pietra and his "Moto Alternativa srl" have raised the 200'000 Euro that were necessary as a deposit for the Bimota shares. It is still as unknown where he will find the rest of the 4 Million Euro as it is unknown where the future will take Bimota itself - but maybe the future has been painted as clear as ever with the sale to a close friend of Francesco Tognon?

The visionaires, the genius inventors and the most ables technicians have already turned their back to Bimota and it will take a very long time to form a new guard of young enthusiasts - despite that it will take even longer to regain the trust of the market and with it all those customers that had believed in Bimota all this years... Addio Bimota!

Hallo Leute,

von Christiane Weissbach-Berger

Für alle die es interessiert, hier ein paar Eindrücke meiner letzten Urlaubsreise auf meiner "Schönen".

Die Taschen sind gepackt (Oxford Sports Panniers in der passenden Farbe aber nicht so ganz einfach zu befestigen) verunstalten den Anblicke ein wenig, aber schließlich

braucht man mehr als eine Zahnbürste und zwei Unterhosen wenn man drei Wochen weg will. Mein Freund begleitet mich auf meiner Moto Guzzi V65SP. Es regnet heftig! Scheint mein Schicksal zu sein, daß ich den Urlaub beginne, wenn es gießt. Kalte Reifen, rutschiger Untergrund und zusätzliches Gewicht erfordern eine gewisse Eingewöhnungszeit. Ich fahre nach Osten, um mit einem

Trainingswochenende (Geschicklichkeit und

Fahrsicherheit, nicht Geschwindigkeit) zu beginnen. Schon nach zwei Stunden bin ich naß bis auf die Haut. Muß wohl meine Regenkombi tauschen. Samstag und Sonntag wird das Wetter besser und das Leder trocknet im Verlauf des Kurses.

Das Training gibt ein gutes Gefühl für das Motorrad und am Montag starte ich Richtung Südwesten mit blauem Himmel und hohen Temperaturen. Ich versuche, alle Autobahnen, Schnellstraßen und mautpflichtigen Strecken zu vermeiden und fahre auf ein paar netten österreichischen Bergstraßen. Nach 400 km reicht es für heute.

Am nächsten Morgen erwarten uns die Dolomiten: Passo

Tre Croci, Passo Falzarego, Passo Pordoi, Passo Carezza, Ritten. Nur halb so weit wie am Vortag, dafür viele Meter rauf und runter. Bei jedem Halt versammelt sich sofort eine Gruppe um mein Motorrad. Aah, ooh, was ist das!?! Respekt! "DU" fährst dieses Motorrad??? Was ist das? Noch nie gesehen! Was kostet die? Du mußt eine Kapitalistin sein!!!

Dann ein Tag Pause.

Meine Finger und Handgelenke tun mir weh (die Kupplung ist ein wenig hart aber typisch italienisch) und brauchen eine Pause.



Hi all,

By Christiane Weissbach-Berger

For those who are interested, please let me give you some impressions of my past holidays on my beauty.

Bags are packed (Oxford Sports Panniers, matching color though not too easy to fix on the Mantra) and spoiling the view a little, but you need more than a toothbrush and two panties if you go for three weeks. My friend comes along riding my Moto Guzzi V65SP. It is raining heavily! Seems to be my destiny to start holidays in pouring rain! Cold tyres, slippery ground and additional weight take some time to get used to.

I ride east to start with a training-weekend (skill

and safety, not speed). After two hours I'm soaked wet.

Will have to replace my rain-overall.

Saturday and Sunday the weather improves and the leather dries up during the lessons.

Training gives a good feeling for the bike and on Monday I finally head south-west with blue sky and high temperatures.

I try to skip all highways and toll roads and make some nice Austrian mountain roads. After 400 km/250 miles I decide to have enough for the day.

Next morning the dolomites are waiting: Passo Tre Croci, Passo Falzarego, Passo Pordoi, Passo Carezza, Renon. Half

of the mileage of the previous day but a lot of meters up and down.

On every stop immediately a crowd gathers round my bike. Aah, ooh, what is this!?! Compliments! "YOU" are riding this big bike??? What is it? Never seen it? How much is it? You must be a capitalist!!!

Then one day break. My fingers and wrists are aching

(the clutch is somewhat hard but typically Italian) and need a pause.



Passo del Bracco

Wieder unterwegs! 1000 Höhenmeter runter nach Bozen, dann den Mendelpaß hinauf, Passo Tonale, Passo dell' Aprica, Sondrio und Mandello del Lario (die Guzzi möchte einen Besuch "zu Hause" machen und braucht ein paar Streicheleinheiten). Das verschafft uns zwei weitere Tage Zwangspause. Endlich ist die Kleine repariert (zu einem sehr vernünftigen Preis) und wir fahren



On the road again! 1000 meters down to Bolzano, then up Passo Mendola, Passo Tonale, Passo dell' Aprica, Sondrio and Mandello del Lario (the Guzzi wants to visit "home" and needs some tender loving care). This gives us another two days of break.

Finally the little one is fixed (at a very reasonable price!) and we leave.

To get past Milan is a mess and you almost can't avoid the highway. Besides that, the

weiter. Um an Mailand vorbeizukommen kann man die Autobahn fast nicht vermeiden. Außerdem sind die Straßen dort wirklich uninteressant. Nur wegkommen. Aber von Piacenza Richtung Riviera von Genua gibt es eine landschaftlich wunderschöne Strecke (ist auf den Karten grün vermerkt, was "schön" bedeuten soll) mit nicht allzuviel Verkehr, die sich entlang eines Flusses den Berg hinauf und dann längs eines weiteren Flusses den Berg wieder hinunter schlängelt. Die Bezeichnung in der Karte war durchaus berechtigt, die Landschaft ist großartig, die Straße in gutem

roads are nothing of interest. Just to get away. But from Piacenza towards the Riviera of Genova there is a very scenic road (marked green in the maps which means beautiful) with not too heavy traffic, winding up the mountains along a river and then down again along the next creek/river. The map was right, the country is gorgeous the road is in a good condition with many bends giving a lot of fun. After that I follow the Via Aurelia until I stop for the night at the Passo del Bracco. (Don't do that if you ever get there, the hotel is a mess!!)

Zustand mit vielen Kurven die riesig Spaß machen. Nach dieser Strecke folgen wir der Via Aurelia bis wir am Passo del Bracco unser Quartier aufschlagen. (Macht das nicht, wenn Ihr jemals in die Gegend kommt, das Hotel ist eine Katastrophe!!) Am nächsten Tag stehen die "Cinque Terre" auf dem Programm. Kulturerbe und so schön, daß ich keine Worte finde, um sie treffend zu beschreiben. Aber:



Cinqueterre

Wenn man nicht schwindelfrei ist,

Next day the "Cinque Terre" are on the programme. Cultural heritage and so beautiful that I don't have words to describe it. But: If you can't stand heights, be careful!! The roads are

Vorsicht!! Die Straßen sind schmal, ohne Leitplanken, und wenn man, so wie ich, von Norden nach Süden fährt, ist man immer am Rande des Abgrunds (mit Italienern, die in ihren kleinen Autos ziemlich flott unterwegs sind). Ich muß zugeben, daß ich ziemlich erleichtert war, als die Straßen wieder breiter wurden. Trotzdem, ich komme wieder, aber dann von Süden nach Norden!!

narrow, with no crash-barriers, and if you go, as I did from North to South, you are always at the edge of the abyss (with the Italians driving quite fast in their small cars). I have to admit I felt a lot of relief when the roads got wider again. Still, I'll be back some day, but then from South to North!!

Wir beschließen spontan, nach Elba zu fahren, daher müssen wir noch ein paar Kilometer fressen um nach Piombino zu kommen. Wir nehmen die Via Aurelia die an Pisa vorbeiführt (wir bleiben nicht stehen, wir haben den Turm schon mal gesehen) und an Livorno, und am Abend erreichen wir Piombino.

Spontaneously we decide to go to Elba, so we have to make some miles to get to Piombino. We take the Via Aurelia which passes Pisa (we don't stop, we've seen the tower already) and Livorno and in the evening we reach Piombino. It is too late for a ferry, not that there aren't, but there won't be accommodation on Elba if you arrive late. So we stay for the night. Uh, even here difficult to find a bed.

Für die Fähre ist es zu spät, nicht daß keine mehr ginge, aber wir bekommen kein Zimmer mehr, wenn wir so spät auf Elba ankommen. Also bleiben wir hier über Nacht. Uh, auch hier ist es nicht gerade leicht ein Bett zu finden. Überall sieht man das Schild "COMPLETO", aber schließlich führt ein freundlicher Herr in einem der vollbesetzten Hotels ein paar Telefongespräche und wir bekommen ein



Elba

Zimmer. Es ist Hochsaison für die Italiener um auf Urlaub zu gehen! Das Hotel ist teuer (vielleicht ist das der Grund, daß wir überhaupt ein Zimmer bekommen haben) aber sein Geld wert. Am nächsten Morgen wollen wir die Fähre nehmen, aber die erste, für die wir gebucht hatten, weigert sich Motorräder mitzunehmen. Hmm...italienischer Staatsbetrieb...Die nächste nimmt uns dann mit, und wir erreichen nach 30 Minuten Rio Marina. Vom Boot runter zu kommen ist viel schwieriger als rauf, weil der Untergrund glitschig ist und wir eine steile Rampe hinunter fahren müssen. Elba ist ein Biker-Paradies! In nur vier Stunden (plus Mittagspause) umrunden wir die gesamte Insel. Ich wundere mich, daß nicht mehr Motorräder unterwegs sind. Die Fähre von Portoferraio zurück nach Piombino braucht etwas länger als die bei der Hinfahrt. Aufgrund der Erfahrungen des Vorabends beschließen wir für die Übernachtung noch so weit wie möglich in den Apennin zu kommen. Wir haben Glück in einem Motel in Castelnuovo Val di Cecina.

Die Gegend, die am nächsten Morgen auf unserer Strecke liegt, ist seit 1777 für ihre Schwefelhaltigen Geysire, die für geothermische Kraftwerke verwendet werden, berühmt. Je mehr wir uns Volterra nähern, desto mehr müssen wir feststellen, daß es auch andere Leute gibt, die wissen, wie schön es hier ist. Caravans, Autos, Wohnmobile, Touristen....Die Straße ist voll und es scheint, als hätten die Fahrer/Touristen entweder Ihren Führerschein im Lotto gewonnen, oder sie sind so begeistert von dem was sie sehen, daß Sie lieber in die Gegend schauen als fahren...Die Situation wird bedeutend besser, nachdem wir an Volterra vorbei sind und Richtung Colle di Val d'Elsa fahren. Plötzlich, mitten auf der Straße, ein weißer Hund der herumtorkelt. Er wirkt benommen, vielleicht wurde er angefahren. Oh, ja, die Mantra hat sehr gute Bremsen!



Volterra

Everywhere you see the sign "COMPLETO", but then a friendly guy in one of the full hotels makes some telephone calls and we finally get a room. It's high season for the Italians to go on holidays! The hotel is expensive (maybe that's the reason why we get something) but worth the price.

Next morning we want to take the boat, but the first one on which we are booked then refuses to take motorbikes.

Hmm...Italian state owned line.... The second one accepts us and we make the 30 minutes hop to Rio Marina. Disembarkation is much more difficult than embarking, as the ground is slippery and we have to go down a steep ramp. Elba is a paradise for bikers! Within four hours (plus lunch-



break) we go round the whole island. I find it strange not to see more bikes over there. The ferry from Portoferraio back to Piombino takes somewhat longer than the one on which we came. Due to the experience of the previous day we decide to go as far as possible into the Apennine for the night. We are lucky with a motel in Castelnuovo Val di Cecina.

The region which lies on our way the next morning is famous since 1777 for its Sulphur containing geysers which are used for geothermal power stations. The closer we come to Volterra the more we have to realize that there are a lot of other people aware of the beauty of the region. Caravans, cars, campers,

tourists...

Der Tag ist noch jung und wir fahren weiter Richtung "Chiantiggiana", eine berühmte Straße in einer noch berühmteren Gegend mit einem der berühmtesten Weine. Aber, kein Alkohol auf dem Motorrad! Auch wenn der Kellner im Lokal schwer enttäuscht ist, daß wir zum Mittagessen nur Mineralwasser trinken. (Zugegeben, das paßt ja nicht wirklich, aber die Straßen brauchen einen klaren Kopf und ich trinke nie, wenn ich fahre. Nicht bevor ich nicht einen Platz gefunden habe, wo ich mein Haupt hinlegen kann.)

Nach dem Mittagessen fahren wir weiter und finden eine schmale Straße, nicht besonders in den Karten gekennzeichnet, die in Wahrheit ein wunderschöner Paß in den Bergen ohne Verkehr ist. Verglichen damit erscheint die folgende Straße durch das Tal des Arno richtig langweilig (ist sie nicht, sie ist schön, aber...)

Unser Ziel ist Diacceto an der Straße zum Passo della Consuma.

Und wo diese Straße beginnt, leg ich mein Motorrad hin!! Hätte ich vielleicht doch etwas Wein zu Mittag trinken sollen?? Glücklicherweise verhindern Packtaschen, Lenker und Blinker, daß meine Schöne verkratzt wird. Aber nachdem ich sie damit schon zum zweiten Mal auf diese Seite gelegt habe, reicht diesmal Locktite nicht mehr aus, um den Blinker zu reparieren. Sch...!!! Außerdem schreit sie, reagiert nicht richtig auf den Gasgriff. Es klingt, als wäre der Choke geöffnet. Viele Kilometer später findet in Rimini ein (ehemaliger Bimota) Mechaniker heraus, daß das Choke-Kabel zwischen Tank und Rahmen eingeklemmt war. Aber an diesem Tag bin ich hilflos und den Tränen nahe. Trotzdem fahren wir am nächsten Tag Richtung Westen weiter, machen einen kurzen Stop in San Marino und fahren dann nach Rimini. Ich bin so unglücklich! Ich habe keine Ahnung warum sie nicht so recht laufen mag. Immer wieder drücke ich am Choke-Hebel, und sie tut mir leid, und ich habe die unfreundlichsten Bezeichnungen für mich selbst weil ich so dämlich und grausam bin.

Aber in Rimini bekommt sie dann ein paar Streicheleinheiten und einen neuen Blinker und ich kann



The road is packed and it seems that the drivers/tourists either have won their license in the lottery or are so amazed by the view that they rather look around than drive.... The situation dramatically improves after having left Volterra behind heading for Colle di Val d'Elsa. Suddenly, in the middle of the road, a white dog staggering around. He seems dizzy, maybe has been hit by a car.

Oh, yes, the Mantra has very good brakes!

The day is still young and we head for the "Chiantiggiana", a famous road through an even more famous region with a most famous wine. But, no alcohol on the bike! Even if the waiter in the restaurant of Castellina in Chianti is extremely disappointed that we only take mineral water with our lunch. (Frankly speaking it does not really fit, but the roads need a clear brain and I never drink when I ride. Not before I have found a place where to lay my head.) After lunch we drive on and find a small road, not specially marked on the map which turns out to be a beautiful pass in the mountains with no traffic at all. Compared to it, the road through the Arno-valley which follows, seems boring (it is not, it's beautiful, but...).

Our destination is Diacceto on the road to the Passo della Consuma. And where this road starts I drop my bike!! Should I have taken some wine for lunch?? Fortunately the bags, the handlebar and the indicator prevent my beauty from being scratched. But as it is the second time in her life that she is dropped on this side, this time Locktite won't be enough to fix the indicator again. Sh...!!!

And she screams, the accelerator does not react properly. It sounds as if the

choke was open. Many miles later in Rimini a (former Bimota) mechanic finds out that the choke cable is blocked

wieder lächeln. (Kosten: Etwa 20.000,-- Lire für einen neuen Blinker, den ich eigentlich selber montieren wollte! Nachdem der Mechaniker nichts dafür nehmen wollte daß er herausgefunden und behoben hat was ihr weh tut, überrede ich ihn, mir den neuen Blinker zu montieren und wenigstens dafür noch mal 20.000,-- Lire zu nehmen.) Ich bin müde, daher fahren wir nur noch bis Ravenna, wo wir den nächsten Morgen mit einer historischen sight-seeing-tour zu Fuß verbringen (im kompletten Leder bei 35°C!) und dann die schrecklich langweilige Strecke nach Caorle nehmen, wo wir drei Tage lang schwimmen und sonnenbaden.

Aber nach den drei Tagen sind wir mehr als gierig wieder auf die Räder zu kommen. Und langsam wird die Zeit knapp. Also nehmen wir die Straße Richtung Heimat. Aber nicht direkt. Kommt nicht in Frage. Vier Tage lang fahren wir im Zickzack durch die Gegend. Nach Slovenien, nach Kärnten, in die Steiermark, zurück nach Slovenien, in die Steiermark, nach Kärnten, zurück in die Steiermark, nach Niederösterreich, in die Steiermark, nach Niederösterreich und schließlich am letzten Tag müssen wir nach Oberösterreich und nach Linz. Der Kreis schließt sich. In jeder Hinsicht, schließlich regnet es in Strömen.

Wenn Ihr bis hierher gelesen habt, ohne Euch zu langweilen oder einzuschlafen kommt jetzt noch ein (wirklich) kurzes Statement zu meiner gänzlich unmodifizierten Mantra nach diesen 3500 Kilometern im Urlaub und insgesamt gefahrenen 12.000 Kilometern.

1. Die Mantra ist ein gutes und zuverlässiges Reisemotorrad, außer zum Schnelfahren, da merkt man, daß die Gabel nicht optimal ist.
2. Während der gesamten Reise (abgesehen vom "Hinlegen" und dem was daraus resultierte) mußte ich lediglich einmal die Kette spannen und schmieren, und ich hätte eigentlich die Rücklichtbirne wechseln sollen, habe aber nach einer halben Stunde aufgegeben. (Hat jemand eine Idee, wie man das Drama verbessern kann?)
3. Der Metzeler ME Z4 ist wirklich eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglich montierten Michelin Macadam.
4. Die Vorderbremse ist beeindruckend.
5. Leider ist die Sitzbank so mickrig befestigt, daß sie die Farbe an der hinteren Verkleidung abscheuert.
6. Der Verbrauch ist mit 4,5 bis 6,8 Liter auf 100 km durchaus moderat.
7. Enge Kurven (Kehren) bergab sind nicht ihre (meine) Stärke.
8. Es hat Zeiten gegeben, wo ich sie geliebt, und Zeiten wo ich sie gehaßt habe, aber sie ist schön und man muß einfach damit leben, daß sie eine Diva ist, mit einem Dickkopf, und wenn man irgendwo auftaucht...

Liebe Grüße an alle die meine Sucht auf Motorräder im Allgemeinen und BIMOTA im Besonderen teilen

Christiane

between tank and frame. But that day I'm helpless and close to tears. Still next day we ride on west, have a short stop in San Marino and then go for Rimini. I'm so unhappy! Have no idea why she does not like to run. Every now and then I push the choke back into place and feel sorry for my bike and call myself most unfriendly names for being so stupid and rude.

But then in Rimini now she gets some tender loving care and a new indicator and I can smile again. (Charge: approximately US\$10 for the indicator which I wanted to replace myself! The mechanic didn't want to accept anything for finding out and removing the reasons for her pain, so I forced him to replace the indicator and accept a tip of another US\$10)

I'm tired, so we only go up to Ravenna, where we spend the following morning with a historical sight-seeing tour by foot (in full leather suit at 35°C!) and then take the extremely boring road to Caorle to have three days of swimming and sunbathing.

But after those three days we are more than keen on getting on our bikes again. And time is running short already. So we take the road towards home. But not directly. No way. For four days we are zigzagging around. We go to Slovenia, then Carinthia, Styria, back to Slovenia, to Styria, to Carinthia, back to Styria, to Lower Austria, to Styria, to Lower Austria and finally on the last day we have to go for Upper Austria and to Linz.

So we've come to full circle. In every respect, as it is raining cats and dogs.

If you have managed to read up to this point without getting bored or falling asleep here's a (really) short statement about my completely unmodified bike after these 3500 km of holidays and 12000 km in total:

1. The Mantra is a good and reliable travel-bike, except for fast riding, when you feel that the fork is not at its best.
2. During the whole trip (except for the "dropping" and what came out of it) I only had to adjust and lube the chain, and I would have had to change the taillight bulb but gave up after half an hour. (Has anybody an idea how to improve that drama?)
3. The Metzeler ME Z4 is really an improvement compared to the originally mounted Michelin Macadam.
4. The front-brakes are amazing.
5. Unfortunately the saddle is fixed so poorly that it wears off the paint of the rear fairing.
6. Consumption is moderate between 4.5 and 6.8 liters per 100 km.
7. Downhill narrow bends are not her (my) favourite.
8. There were times when I loved and times when I hated her, but she is a beauty and you have to live with the fact that she's a diva with a very strong head, and if you show up....

Greetings to all who share my addiction to motorbikes in general and BIMOTA in particular

Christiane

Events

Termine des Bimotaclub Deutschland

Datum / Date	Ort / Place	Was /What	Anmeldeschluss
2.4. bis 4.4. 2002	Misano	Fahrtraining / Racetrack	15.2.2002
5.4. 2002	Misano	Ausflug / Trip	15.2.2002
9.5.2002	Italien-Tour	Trip	15.2.2002
27.5. bis 29.5.2002	Pannonia	Fahrtraining / Racetrack	13.5.2002
4.7. bis 7.7.2002	Hamburg	Clubausfahrt / Trip	15.2.2002
5.8. bis 7.8.2002	Brünn	Fahrtraining / Racetrack	15.7.2002
Ende August 2002	Hockenheim	Fahrtraining / Racetrack	
5.9. bis 8.9.2002	Kaunertal	Ausflug / Trip	19.8.2002
In Planung / planned	Oschersleben	Fahrtraining / Racetrack	
In Planung / planned	Hungaroring / Rijeka	Fahrtraining / Racetrack	
7.12.2002	Isny	Jahresfest / Event	25.11.2002

Anmeldungen an: Bernhard Sattler
 Markt 21
 25821 Bredstedt
 Tel. 04671-2065
 Fax 04671-2637
 Email bs@bimotaclub.net

World Wide Bimota Enthusiasts circle

Circuit Carole, Paris, France, Track training days, 22nd & 23rd May

You thought that you would not hear anymore about this trip, especially after last years fiasco. However the Circuit has done the wise thing and removed the old Circuit Director and replaced him with a much easier person to work with and understand. I am willing to "try again" to make this happen as I believe in both the Circuit and the rider. As you know a lot of work went into this last year, as it has this and we hope that many of you will take up this offer to train with a World Class rider. Christophe Guyot, you will remember, who last year won the Le Mans 24-hour race, teaches in France. We have secured all 12 (twelve) places on the two-day training session. You will be trained each morning from 0800 to 1400 and the afternoon is free time on the track until 1800. Their 600's cannot be used for the afternoon period. Much of this training will be on a one to one basis, with some technical work to help us. Suspension setup etc. You can see Christophe riding at Silverstone the week before he teaches us, as he is riding in the Endurance World Series with his team GMT.

Final Details:

Dates = Wednesday / Thursday, 22nd / 23rd may 2002.

Place = Paris, France.

Cost = basic price is £180.

Cost = use of their Yamaha 600's is £100 (not compulsory).

Cost = Ferry £80-85 (to be organised via Pat Sherritt at TTT International))

Cost = Accommodation £30 PPPN (to be organised, a small hotel near the circuit)

Remember fuel and food plus that present you will have to buy to take home.

The idea is to travel out on the Tuesday night, returning home Thursday evening.

You may however like to "stay over" for the "Coupe Moto Legendes" at Montlhery in Paris on the Saturday & Sunday? I am. If you want to attend (with your friends?) I must receive a £100 deposit by 1/3/02. This is to secure / finalise places and dates.

PS: four places have already been sold, so please contact me ASAP

International "Dyno Day" Event - Sunday 9th June 2002

We are pleased to announce the second bimota dyno day. The above event is now regarded as our National "Day" in Britain. However our members from abroad have also been asked to attend.

Location: Road and Track in Aylesbury, Buckinghamshire, England.

From Aylesbury to London is 40 miles, from Oxford it is 40 miles & from Birmingham it is 80 miles. Please see the local map printed overleaf.

Time: Start time is 10am and closes late.

The event is primarily to ensure Bimota owners and Enthusiasts are able to meet and be with like-minded people. Secondly it is to promote the marque in the eyes of the wider motorcycling public. On offer on the day will be various things to do, see below the current list as others may well be added.

- **Dyno runs**
Bargain price Dyno runs at £10 @ (usually £25) complete with printout, Gas analysis and free technical advice. Pre booking of these limited spaces is essential to guarantee not being disappointed. Priority will be given to circle members and bimota owners. There will also be a prize for the largest bimota BHP registered per litre, this will be held for one year.
- **Bimota Specialist Traders**
We have invited a few specialist traders such as Altamura Motorsports, GTS Race wear & EC parts to this event.
- **Circle**
Bimota spares, Circle regalia, T-shirts, Polo's, Jackets, mugs, parts books, workshop manuals, bike covers etc.
- **Publicity**
We are again grateful for the support of Performance Bike, who also covered the event last year. Together with a leading broadsheet. We are expecting between 50 to 100 bimota's to be at this event, however it is meant as "coming together" of people, therefore please bring your family. Again spectators are welcome and if you wish to bring your bikes on a trailer, please do so.
- **Food**
Hot food will be available throughout the day.

If you have any questions please call Glen Wilson (00 44 (0) 1268 510698) wilson.glen0@talk21.com

2-Rad Zürich

Wieder ist es soweit: Die 2-Rad-Zürich öffnet vom 20. bis 25. Februar ihre Tore in den Züspa-Hallen in Zürich. Moto Mader betreibt dieses Jahr leider keinen eigenen Stand, aber sie sind bei BMW vertreten und alle Bimota-Fahrer sind dort herzlich willkommen.

Für alle, die sich kurzfristig entscheiden können, werde ich am Sonntag, 24. Februar ca. Um 11 Uhr beim BMW-Stand anzutreffen sein (da die meisten Bimotafahrer im Keller eine BMW versteckt haben, dürfte es leicht fallen sich an den BMW-Stand zu „verirren“...)

Verschiedenes

Jazzer.Nill@t-online.de

Hallo Freunde

Ich habe eine YB 8 baujahr 1990 suche Prospekte meine YB 8 ist nicht mehr Original Lackiert ich möchte sie wieder Original Lackieren oder wann habt ihr wieder ein Treffen nächstes Jahr und wo ? gruss Michael Nill

siags@t-online.de

Hallo SB6 R Freunde

Verkaufe eine Carbon Racing Auspuffanlage für SB6 R, Bilder auf Anfrage

Gruss Peter von

www.razzing.de

shatfield@dcscorp.com

Can anyone please help me locate a machined alloy petrol cap for my '94 DB2. Mine was stolen at Daytona.

Thanks

Steve Hatfield

Florida

vantorre@pandora.be

Dear sir

Could please help me i'm searching for a revcounter for a yb9 it is the same revcounter as a sb6 so please send me back on vantorre@pandora.com

grteez

sam

Sali Manuel

Besten Dank für Deine News.

In Korea ist Töffle echt stark. Geschwindigkeitslimiten werden selten respektiert und ausserhalb von Seoul gibts Kurven bis zum Abwinken mit Superbelag. Teilweise sogar zweispurig in eine Richtung und kein Verkehr. Im Stil so etwa wie das Albtal im Schwarzwald aber einfach doppelt so breite Strasse und übersichtlicher (inklusive Spiegeln in den Kurven!). Daneben gibts auch Offroad Strecken: Kein Bein unterwegs und fast ein Bachbett. In Seoul das weitere Gegenteil: Vierzehnmillionen, die alle gleichzeitig zur Arbeit wollen und eine Strasse, wo des öftern mal ein Dolendeckel fehlt.

Deshalb begleitet mich hier eine Suzuki 400 (siehe Beilage). Seit ich angefangen hier Motorrad zu fahren nimmt die Zahl der Ausländer, die Motorrad fahren schnell zu. Bisher war es nämlich so, dass nur der Pizzakurier und sonstige Lieferservice aus Kostengründen Motorrad fahren. Diese dafür ohne Helm, hinten eine Gasflasche zum Ausliefern festgebunden und in einer Hand den Pizzakasten. So wird in der Stadt einhändig über Fussgängerstreifen, entgegengesetzte Fahrtrichtung bei achtsprungigen Hochleistungsstrassen (Verkehr so mit 110 km/h unterwegs), bei Rot über die Kreuzung, bei Stau übers Trottoir etc. gebräust. Ein normalverdienender Koreaner würde nie so ein "niedriges Gefährt" wie ein Motorrad fahren.

Auf jeden Fall habe ich viel Spass und auch Ana (meine Frau) war letzte Woche hier. Sie fährt in der Schweiz sonst eine 800er VFR aber hier konnte ich von einem Kollegen eine 650er Funduro organisieren. So sind wir einige Tage frei von Geschwindigkeitslimits den Seen und Bächen entlang geflitzt, so wie wir in der Schweiz keine 30 Sekunden unterwegs sein dürften.

Mach's gut

Und ich freu mich natürlich auch auf meine DB2 wenn ich wieder in die Schweiz zurückkomme (Datum noch offen)

Robi

