

## bimota news 1/2003

### Infobox



#### **Gegründet: Bimota Club Switzerland**

- Am 28. Februar wurde in der Schweiz wieder ein Bimota-Club gegründet. Hauptziel des Bimota Club Schweiz ist es, zusammen mit den Clubs aus dem benachbarten Ausland Treffen und Ausflüge zu organisieren und den Kontakt zum Stammhaus in Rimini/I zu intensivieren. Höhepunkt der laufenden Saison sind sicher das Treffen zum 25. Geburtstag der

Marke Mitte Juli und das Bimota-Ferrari-Treffen, welche beide in Rimini stattfinden. Weitere Infos zum Club und zu den beiden Treffen gibt es bei: (pr)

**Bimota Club Switzerland**  
c/o Manuel Nuñez  
Tobelhofstrasse 6  
8044 Zürich  
Fax 01 260 65 73



**Do you remember this?**

# Inhaltsverzeichnis

Nächste Termine .....	1
GV des Bimotaclub Switzerland am Samstag, 1. März 2003 .....	1
Bimota vorläufig in Rimini .....	1
Bimota vorläufig in Rimini .....	1
Bimota provisionally in Rimini .....	1
Markentreue .....	1
Hallo Leute! .....	1
Hi all you out there .....	1
Verschiedenes .....	1
Virus 984 C <sup>3</sup> V2 .....	1
Bimota for sale .....	1
Different stuff .....	1
Virus 984 C <sup>3</sup> V2 .....	1

## Nächste Termine

### GV des Bimotaclub Switzerland am Samstag, 1. März 2003

Der Bimotaclub Schweiz ist tatsächlich schon 5 Jahre alt!

Das ist doch ein ganz besonderer Anlass um wieder mal richtig zu feiern!

Am Samstag, 1. März werden wir unseren 5. Geburtstag deshalb in einem etwas gediegenerem Rahmen feiern und zwar im Restaurant Sonne, Dorfstrasse 45, Matzendorf (siehe Karte). Und weil man ausserdem besser feiern kann, wenn man abends nicht nach Hause fahren muss, haben wir auch noch das passende Hotel organisiert.

**Bitte meldet Euch (alleine oder in Begleitung, mit oder ohne Hotelzimmer) bis spätestens 21. Februar 2003 an, damit der Abend richtig organisiert werden kann!**

See you





## Bimota vorläufig in Rimini

Von Reinhold Kraft

Die Firma Alternativa Moto SRL, welche am 19. November 2002 die Firma Bimota kaufte, logiert vorläufig in den bisherigen Firmenräumlichkeiten, in der Via Giaccaglia 38 in Rimini. Vorangegangen war, dass Alternativa Moto SRL im Oktober 02 das Mindestangebot von 1.450.000 € per Bankbürgschaft hinterlegte. Danach trat ein weiterer Bieter auf. Aufgrund der Erhöhung des

Kaufpreisangebots von Alternativa Moto SRL auf die Kaufsumme von 2.350.000 € verzichtete der zweite Bieter aber darauf, dieses Angebot nochmals zu überbieten. Die Differenz zwischen Bankbürgschaft und Kaufpreis in Höhe von 900.000 € wurde von Alternativa Moto SRL bezahlt und somit wurde der Verkauf von Bimota endgültig.

Wer steckt hinter Alternativa Moto SRL und dem Vertretungsberechtigten Herrn De la Pietra? Gemunkelt wurde, daß ein Sohn oder Neffe eines der Ducati Gründer hier die Hand im Spiel habe.

Man vermutete auch, dass Kapitalgeber aus der Schweiz beteiligt seien. Neueste Gerüchte aus Italien besagen, dass die neuen Bimota Eigner schon in absehbarer Zeit mit der Herstellung eines neuen Bimota Motorrads starten wollen. Die Verbindung zu Ducati soll es ermöglichen, dass Ducati Motoren verwendet werden können, ja die Verbindung soll sogar so weit gehen, dass die Endmontage vorerst bei Ducati vorstatten gehen kann. Später soll ein Areal bei Florenz als neuer Bimota Firmensitz dienen. Diese Informationen sind zwar noch unbestätigt, stammen aber aus recht verlässlicher Quelle.

Heute, am 09.01.2003, erreichte mich ein interessanter Telefonanruf aus Italien. Eine ehemalige Mitarbeiterin von Bimota (Anmerkung der Redaktion: Mariolina Boccamazzo) teilte mir mit, dass sie wieder in die Dienste der neuen Firma Bimota eingetreten sei und dass die Firmenräumlichkeiten der Käuferfirma Alternativa Motor SRL vorläufig in die früheren Bimota Fabrik in Rimini gelegt wurden..

Das was mir an weiteren Interna mitgeteilt wurde darf ich zwar an dieser Stelle noch nicht bekanntgeben, aber die Zeichen stehen gut für einen Bimota Neuanfang, stehen gut für die Präsentation eines neuen Bimota Modells schon in Kürze.

**Anmerkung der Redaktion:** Gemäss einem Telefonat mit Josef Buffler findet im Februar ein Treffen mit den Bimota-Eignern und Reinhold Kraft statt. Es wäre zu wünschen, dass Bimota in Deutschland wieder in diejenigen Hände kommt, die wissen, wie damit umzugehen ist...



Giuseppe della Pietra

## Bimota provisionally in Rimini

From Reinhold Kraft

The company Alternativa Moto SRL, who bought Bimota the November 19. 2002, is residing provisionally in the previous company accommodations at the Via Giaccaglia 38 in Rimini.

Beforehand there has been a lowest bid by Alternativa Moto SRL of 1.450.000 € that has been deposited on October 2002. After that another bidder appeared. Because of the raising of the purchase price offer by Alternativa Moto SRL to the

purchase price of 2.350.000 € the second bidder resigned to make a new offer. The difference between the bank deposit and the purchase price of 900.000 € has been paid by Alternativa Moto SRL and so the sale of Bimota was concluded.

Who is behind Alternativa Moto SRL and its representative Mr. De la Pietra? Rumours say that a nephew of one of the Ducati founders has something to do with it. Some also guess that some of the capital providers come from Switzerland. The latest rumours tell that the new Owners will start in measurable time with the construction of a new bike. The relations to Ducati should allow to use Ducati engines and even the final assembly could be done at Ducati in a first step. Later on an Area near Firenze will be used as the new Bimota principal office. Thought these

informations are not confirmed yet they come from a very reliable source. Today, on January 9<sup>th</sup> 2003, I have received a very interesting phone call from Italy. A former Bimota employee (Note from the editorial staff: Mariolina Boccamazzo) told me, that she is working for Bimota again and that the company offices of Alternativa Motor SRL are located for the present in the former Bimota factory in Rimini.

All other in-house information that has been told to me cannot be published yet at this place but it looks very good for a new Bimota restart and the presentation of a new Bimota model in very short time.

**Note from the editorial staff:** Josef Buffler told me on the phone that in February there will be a meeting between the new Bimota owners and Reinhold Kraft. It would be desirable for Bimota Germany to fall back in those hands that really know how to deal with them...

## Markentreue

Sollen wir uns als Club mehr um die Mitglieder oder um die Marke kümmern? Diese Frage wird wohl nicht nur dem Vorstand des Bimotaclubs Deutschland in letzter Zeit immer öfter gestellt werden.

Wohin der Weg eines Clubs führen kann, der sich auf Rennstreckenevents konzentriert beweist der Bimotaclub Deutschland. Angesichts der Tatsache, dass an diesen Events kaum noch Bimotas anzutreffen sind und dass sich einige Clubmitglieder auch offen gegen die Marke aussprechen, muss die Frage gestellt werden, wie lange es wohl dauert, bis der Bimotaclub Deutschland über eine Namensänderung nachdenkt. Besonders

peinlich war am letzten Clubtreffen die Abwahl von Reinhold Kraft vom Posten des Clubsekretärs - von dem Posten wohlgerneht, der eigentlich speziell für ihn geschaffen worden war um ihm für seine unermüdlichen Bemühungen um die Marke Bimota im Allgemeinen und dem Bimotaclub im Speziellen zu danken (siehe dazu auch die Kolumne "Bimota vorläufig in Rimini" in dieser Ausgabe). Ich möchte dem Vorstand des Bimotaclub Deutschland keine (allzu grossen) Vorwürfe machen, denn sie organisieren sehr professionelle Rundstrecken-Veranstaltungen aber mit der Marke Bimota hat das ganze kaum noch etwas zu tun. Und dass sich der Deutsche Club je länger umso mehr von Italien fernhält beweist in meinen Augen nur noch mehr, dass innerhalb des Clubs kaum noch Interesse an der Marke Bimota vorhanden ist. Sicher, ich bin mir im Klaren, dass die Rennstrecken in Italien besonders teuer sind und dass es für viele Clubmitglieder eine sehr lange Reise in den Süden ist, aber andererseits war es bisher auch immer ein wunderschöner Saisonabschluss und die Stimmung in Rimini war immer etwas besonderes.

Ist es überhaupt möglich, den Spagat zwischen Markentreue und Mitgliederbetreuung im heutigen Umfeld überhaupt zu schaffen? Wir vom Bimotaclub Schweiz meinen ganz klar: Ja!

Wir verzichten zwar dadurch, wenigstens vorläufig, ganz klar auf gewisse publikumswirksame Aktivitäten und nehmen in Kauf, dass wir kaum neue Clubmitglieder hinzugewinnen und unsere Kasse gähnend leer bleibt - aber viel wichtiger ist doch, dass wir uns immer wieder und immer öfter mit offenen Armen und ohne Rivalitäten begegnen können!

Ich hoffe, dass sich auch der Bimotaclub Deutschland wieder vermehrt jener Mitglieder erinnert, die abseits der Rennstrecke Freude an ihren Motorrädern hat.



## Brand loyalty

Shall we, as a club, pay more attention to the brand loyalty or to our members? This will surely be questioned more and more, and not only, to the executive board of the

Bimotaclub Germany. Where it can lead for a club who concentrates on racetrack events is shown clearly by the Bimotaclub Germany. Facing the fact that on these events there can scarcely be seen any Bimota and that some of the club members

pronounce themselves openly against the brand it must be questioned how long it will last until the Bimotaclub Germany will think about changing his name. Especially embarrassing was the voting out of Reinhold Kraft from his position as a club secretary - from a position that was notabene created especially for him as a reward for his tireless efforts for the brand Bimota in Germany at large and for the Bimotaclub in detail (compare the page "Bimota provisionally in Rimini" in this issue).

I do not want to reproach (to much) the executive board of the Bimotaclub Germany because they are really doing a very professional job organizing racetrack events, but this has barely to do anything with the brand Bimota. And that the club the longer the more distanciates itself from Italy shows, from my point of view, that the interest for the brand Bimota is hardly noticeable within the club. Of course I know that the racetracks in Italy are extremely expensive and for most of the club members it's a long way south, but on the other hand it was always a perfect end of the season and the atmosphere in Rimini was always something very special.

Is the split between brand loyalty and member support possible at all in our actual environment? We, from the Bimotaclub Switzerland, think explicitly: Yes!

Of course we renounce, at least for the moment, to certain publicity based activities and we accept that we will hardly gain new members and that our cash box remains as empty as ever - but the most important is that we will meet each other more and more with open arms and without any rivalry!

I hope, that the Bimotaclub Germany remembers again a little bit more those club members that enjoy their bikes outside the racetracks.



## Hallo Leute!

Von Christiane Weissbach-Berger

Ich schon wieder!

Normalerweise beteilige ich mich weniger an technischen Diskussionen, da meine diesbezüglichen Kenntnisse in den Kinderschuhen stecken. Aber sie wachsen, dank der Bimota Mailingliste und guter Freunde.

Was ich weiß ist, wie gerne ich meine rote Schönheit fahre - meine Mantra. Nach meinem Bericht letztes Jahr habe ich Manuel versprochen auch heuer wieder einen Beitrag zu leisten. Also los geht's.

29.04.02

Zeit zum Aufwachen Dornröschen! Der Winterschlaf ist vorbei und es ist Zeit für die erste große Fahrt in dieser Saison - eine Tour zum Nürburgring für ein dreitägiges Training. Die Gabel wurde mit Hilfe von Jon Oftedahl für die Ersatzteile und Wolfgang Huber für den Service modifiziert.

Wir starten in Linz, Oberösterreich, mein Freund ist wieder dabei auf meiner V65SP, wir alle wissen, Bimotas sind Sport-Motorrader, Guzzis was zum Touren - also übernimmt sie das Gepäck für zwei und meine Mantra bleibt unvershandelt. Es ist ein klarer, sonniger Tag, herrliche Straßen führen hinunter an den Traunsee, wo wir, wie Millionen Touristen jährlich für einen Kaffee halten. Aber

die Straße ruft, da gibt es eine schöne kurvige Strecke zwischen Traunsee und Attersee, auf der sich am Wochenende die Motorräder tummeln, aber heute ist Montag und die Straße ist nahezu frei. Ich merke wie gut sich die Gabel jetzt anfühlt, nachdem die Kits eingebaut sind. Trotzdem sind wir vorsichtig. Nach so vielen Monaten Winter muß man schon aufpassen.

Das Panorama am Attersee ist großartig, die Berge noch schneebedeckt.

Weiter geht's zum nächsten See, Mondsee. Diese tour scheint sich zu einer 100-Seen-Fahrt zu entwickeln, je weiter wir fahren. Danach ein kurzer Besuch im Salzburgring-Cafe, das aber leider gescholssen hat. Das einzige was wir tun können ist zu versuchen etwas von dem Geist zu fühlen der gewöhnlich bei einem Rennen herrscht.

Nächster Halt in Hallein. Die Motorräder sind durstig. An der Tankstelle kommt ein Trucker auf mich zu, ein breites Grinsen im Gesicht, und versucht mir in gebrochenem Deutsch was zu sagen. Wir wechseln auf Italienisch und er erzählt mir, daß er für Bimota die KB1 gefahren hat! Dann erwartet uns der erste Pass. Hennenköpfl 1540 m hoch. Eine Mautstraße die immer noch etwas rutschig ist von all dem Salz das im Winter Verwendet wird um sie eisfrei zu halten. Aber die Aussicht von der Paßhöhe ist großartig. Wir sind umgeben von schneebedeckten Bergen, links und rechts der Straße noch viel Schnee auf dem Boden - vielleicht etwas früh um in den Alpen zu fahren?? Unsere Betrachtungen werden gestört von einer Busladung



Traunsee

## Hi all you out there.

By Christiane Weissbach-Berger

It's me again!

I'm usually not involved in technical discussions, my knowledge in that department is in it's infancy but growing thanks to the Bimota mailing list and people I know.

What I do know is how much I love to ride my red beauty-the Mantra. After my report last year I promised Manuel to also contribute to the news this year.

So, here we go

29.04.02,

It's time to wake up Sleeping Beauty! Hibernation is over and it's time for the first big ride of the season- a trip to the Nürburgring for a 3-day rider-training course. The forks have been modified with the help of Jon Oftedahl for the parts and Wolfgang Huber for the work.

We start in Linz, Upper Austria, again with me is my friend on my V65SP, we all know Bimotas are sports bikes and Guzzis for touring - so it carries luggage for two leaving my Mantra uncluttered. It's a bright sunny day, nice roads leading down to the Traunsee, where we, like millions of tourists every year, stop for a coffee. But the road is calling, there is a beautiful twisty connecting road between Traunsee and Attersee, which on the weekends is crowded with bikes, but today is Monday and the road is almost

empty. I realise how good the forks feel, now that they have those kits built in. Still we are

careful. After so many months of winter you should take care.

The panorama on the Attersee is awesome, the mountains still covered with snow. From there we head towards the next lake, Mondsee. This trip seems to turn into a 100 - lakes-ride the further we go. Thereafter a short visit to the Salzburgring-Cafe which unfortunately is closed, so the only thing we can do is try to sense a bit of the spirit that should be present during a race. Next stop Hallein. Bikes are thirsty. At the petrol station a guy from an Italian truck comes near with a broad grin on his face trying to tell me something in broken German. We switch to Italian and he tells me he used to ride the KB1 for Bimota!

Then the first pass is waiting for us. Hennenköpfl 1540m a.s.l.. A toll road which is still a bit slippery due to the

Deutscher Touristen, die sich mit Bier und Würstchen laben. Also flüchten wir bergab - ernsthaft! 24% Gefälle! Wieder zeigt sich um wieviel besser die Gabel jetzt ist.

Um 5 Uhr Nachmittag zeigt uns Petrus daß es für heute genug ist, indem er alle Schleusen öffnet. Wir finden ein nettes Hotel und beenden den Tag nach 242 km bei meherern erfrischenden Gläsern Weißbier.

30.04.02

Nachdem es am Vortag in Strömen geregnet hat, beginnt der Tag mit Nebel der in den Tälern hängt.. Aber schon bald, gegen 9 Uhr bricht die Sonne durch und wir sind wieder unterwegs. Wir kommen nicht allzu weit, es ist extrem kalt, daher gibt's die erste Pause in Reit im Winkl. Große Kannen heißen Tees wärmen uns etwas auf und wir können weiterfahren. Ein See am anderen auf dem Weg zu Tatzelwurm und Sudelfeld. Diese Straße ist berühmt und besonders - Biker's Paradise. Seit ich meinen Führerschein vor vielen Jahren gemacht habe habe ich von dieser Strecke geträumt, es aber bisher noch nie geschafft. Unglücklicherweise haben es ein paar unserer 'Kollegen' in der Vergangenheit übertrieben, so daß die Strecke am Wochenende für Motorräder gesperrt ist. Macht nichts, heute ist Dienstag.

Die nächsten Seen in Sicht, Pause in Bad Wiessee. Dann über den Achenpass (941m) zum Sylvensteinsee und auf einer weiteren Mautstraße nach Vorderriss, dann nach Norden über den Kesselberg (858m). Diese Strecke, obwohl eine ganz normale öffentliche Straße, sieht wie die örtliche Rennstrecke aus, erneut am Wochenende für Motorräder gesperrt. Verrückte Typen die in den Kurven mit den Knien über die Straße ziehen, wir mußten zusehen wie einer mit seinem Kopf weniger als 15cm davon entfernt war in den entgegenkommenden Bus zu donnern! Bei der nächsten Rast erfahren wir daß es dort fast jede Woche tödliche Motorradunfälle gibt.

Vorbei an zwei weiteren Seen zum nächste Aufstieg, Ammersattel (1118m). An der Tankstelle wissen wir nicht was tun, weil alle Pässe die wir eigentlich nehmen wollten noch Saisonsperre haben. Also ändern wir unsere Pläne. Eigentlich wollen wir nach Nordwesten, weil wir unterwegs zum Nürburgring sind. Jetzt kaufen wir eine Straßenkarte für die Schweiz und fahren nach Süden. Via Engpass (946m) und Fernpass (1209m) erreichen wir Nauders an der österreichisch/italienisch/schweizerischen Grenze auf einer Höhe von 1394m um unseren Tag nach 386 km zu beenden.

01.05.02

Der Abend wurde etwas spät mit einer Gruppe britischer Biker an der Bar, daher sind wir etwas müde. Wir fahren über die Norberthöhe (1406m) und kommen an die Schweizer Grenze.



salt they used in winter to get it ice-free. But the view on top is gorgeous. Snowy mountains, left and right of the road still lots of snow on the ground - a bit early for riding the Alps perhaps?? Our contemplation is disturbed by a busload full of German tourists having beer and wurstel. So we quickly leave, heading downhill- seriously! 24% gradient! Again the forks show they are better now.

Around 05:00 p.m. St.Peter shows us it has been enough for the day, opening all floodgates. We find a nice hotel and finish the day after 242km with several refreshing glasses of white-beer.

30.04.02

With pouring rain the evening before, the day starts with mist hanging in the valleys. But pretty soon around 09:00 a.m. the sun breaks through and we're on the road again. We can't ride too far, it is extremely cold, so we have the first stop in Reit im Winkl, and huge pots of tea warm us up a little so we can go on. Lake after lake on the road leading to "Tatzelwurm and Sudelfeld". This road is famous and special - a biker's paradise, I've been dreaming of that road since I made my license many years ago but never did it. Unfortunately some of our colleagues overdid it in the past, leading to the fact that this road is closed for bikes on weekends. Never mind, it's Tuesday!

Next lakes in sight, break in Bad Wiessee. Then over the Achenpass (941m) to the Sylvensteinsee and on another toll road to Vorderriss, then north taking the Kesselberg (858m). This, though being a normal public road, looks like the local racetrack, again closed for bikes on the weekends. Crazy guys cornering with knees dragging the road, had to watch one who's head was not more than 5 inches away from crashing into an approaching bus! At the following stop we were informed that there were fatal bike-crashes almost every week.

Passing two more lakes we head for the next climb, Ammersattel (1118 m). At the gas station we are at a complete loss what to do, as all the passes we had in mind are still closed for the season. So we change our plans. Basically we were heading northwest as we were on the way to the Nürburgring, now we buy a road map of Switzerland and go south. Via Engpass (946m) and Fernpass (1209m) we go to Nauders, which is at the Austrian/Italian/Swiss border at an altitude of 1394m to end our day of 386km.

01.05.02

The evening had been a bit late with a bunch of British bikers at the bar, so we are kind of tired. We pass the Norberthöhe (1406 m) and reach the Swiss border.





Die Schweiz ist berühmt für guten Straßenbelag, aber offensichtlich sind die Leute die davon schwärmen nie im Engadin gewesen. Geflickt, rau und gräßlich! Die Mantra fühlt sich nicht besonders gut an und ich denke ich sollte die Luftdruck kontrollieren. Also halten wir in Zernez. An der Tankstelle, während ich neben dem Vorderrad knie, bitte ich meinen Freund die Mantra ein wenig vorwärts zu schieben, weil ich nicht an das Ventil rankomme. Luftdruck geprüft, gehe ich das Gerät wieder aufhängen... da höre ich ein grauenhaftes Geräusch. Ich zucke zusammen. Drehe mich um und sehe meine Schöne daliegen! Mein Freund hat gerade gelernt, was wir alle wissen - wie unberechenbar der Seitenständer einer Bimota sein kann. Zunächst denke ich: Sch..., schon wieder der Blinker! Aber wie ich näher komme sehe ich das Ausmaß des Schadens. Natürlich der Blinker, steht auch am weitesten raus. Aber außerdem der Kupplungshebel, und, was das schlimmste ist, die Fußraste!

Ich bin so geschockt, ich kann noch nicht einmal zornig sein! Mitten im Nirgendwo, 1000 km von unserem gebuchten und bezahlten Training auf dem 'Ring'. Ein paar Telefonate später verbindet mich der Schweizer Automobilclub mit einer Werkstätte in dem kleinen Ort. Ich schiebe mein Motorrad dorthin, aber das einzige was der Mechaniker für mich tun kann, ist, den Blinker mit etwas Isolierband festzukleben, den scharfen Stummel des Kupplungshebels abzudecken und mir zu sagen wo der nächste Motorradschrauber zu finden ist. Ich fahre die etwas mehr als 40 km aber das ist so ziemlich die unbequemste Fahrt die ich je hatte, verkrampte Beine, einen Finger für die Kupplung und Gangwahl ein Glücksspiel.

Der empfohlene Mechaniker kann das Aluminium schweißen, erklärt mir aber dezidiert, daß das nur ein Provisorium ist und ich die Fußraste möglichst nicht belasten soll.

Der nächste Bimota-Händler (Moto Mader) ist etwa 300 km weit weg, dazwischen liegt der Julier-Pass mit 2284 m und um das Maß voll zu machen beschließt auch noch das Wetter uns einen Strich durch die Rechnung zu machen indem es schlecht wird! Was hilft's, es ist halb vier uhr Nachmittags, ich habe keine Wahl und beschließe, sehr widerwillig einen Teil der Strecke Autobahn zu fahren. Die Vignette läßt sich auf der Innenseite des Tankfaches ankleben - eine praktische Bimota? Kein Wunder, wenn die Puristen die Nase rümpfen!

Switzerland is famous for good tarmac, but obviously the people telling this have never been to the Engadin. Mended and rough and awful. The Mantra is not at her best so I think I should check tyre pressure. Therefore we stop in Zernez. At the gas station, kneeling in front of the wheel, I ask my friend to push the Mantra some inches forward as the valve is hidden. Pressure checked I go to put the gear back... then I hear a horrible sound! I wince! I turn round and see my beauty lying on the ground! My friend has just been taught what we all know- how fickle the Bimota side stand can be. First I think: Shit, indicator again! But when I come close I see the extent of damage. Of course indicator, that's the most prominent piece on the bike. But then also clutch lever, and, worst of all, foot-peg!

I'm so shocked I can't even be angry! Right in the middle of nowhere, 1000 km away from our booked and paid training session on the 'ring'. Several phone calls later the Swiss Automobile Club connects me to a garage in that little village. I push the bike there, but the only thing the mechanic can do is to use some duck-tape to fix the indicator, cover the sharp stump of the clutch lever and give me directions to the nearest town with a bike dealer. I ride the 40-odd km but it's almost certainly my most uncomfortable ride ever, legs cramping, just one finger able to pull the clutch and gear selection a lucky dip.

The recommended mechanic is able to weld the aluminum of the foot peg, but definitely tells me this is only provisional and that I have to be very careful, not putting too much weight on it.

The nearest Bimota-Dealer is about 300 km away, in between lies the Julier-Pass of 2284m and just to add insult to injury - the weather decides to turn bad! Anyhow it's 3:30pm, I have no choice and reluctantly take the highway, and the vignette for the toll road is simply attached inside the luggage bay in the 'tank' of the Mantra - a practical Bimota? No wonder the purists turn up their noses!



Attersee

Vorbei an St. Moritz, der See ist noch fast völlig zugefroren, dabei sind wir erst am Fuße des Passes.... Bei der Auffahrt beginnt Schnee 'sanft' zu fallen. Den Paß zu fahren gleicht einem Alptraum, ich bin müde, mir ist kalt, ich bin sauer und ich habe Angst - Haarnadelkurven, ziemliche Steigungen, jagender Regen und heulender Wind, und all das mit einem halben Kupplungshebel und dabei sollte ich möglichst auch noch nicht zu fest auf der geschweißten Fußraste stehen. Auf halber Strecke dann noch ein Motorradunfall, am Straßenrand liegt ein Mädchen, umringt von einer Gruppe, das macht es nur noch schlimmer.



Hennenköpfl

Um halb neun sind wir endlich in Muhen, einem Ort nahe Oberentfelden und wir machen Quartier. Lausige, schaurige, alpine und schlußendlich Autobahn-dominierte 365 km für diesen Tag.

02.05.02

Um etwa halb elf sind wir bei Moto Mader und ich 'stelle meine Schöne vor'. Zum ersten Mal sieht er eine rote! Er merkt, daß wir echte Probleme haben, weil wir noch ein lange Strecke vor uns haben und kümmert sich daher sofort um uns.

Sehr vorsichtig erklärt er mir, daß die original Fußrasten zwar gut aussehen, aber nichts taugen und sich schnell abnutzen. Er empfiehlt ein Paar Renn-Fußrasten mit Nadelrollenlager, ziemlich teuer, aber immer noch billiger als das original Ersatzteil.

Blinker und Kupplungshebel werden getauscht und die 'beleidigten' Lenkerabdeckungen werden durch Edelstahl Lenkergewichte ersetzt. Sieht echt gut aus!

Nach etwa eineinhalb Stunden bekomme ich mein Motorrad zurück, repariert und geputzt! Sie sieht wieder großartig aus (Gut, ich weiß, wir hatten die Diskussion schon, persönlicher Geschmack und so, aber ich liebe sie) Endlich sind wir wieder unterwegs, jetzt in die richtige Richtung d.h. nach Norden. Hier halten die Schweizer Straßen was sie versprechen. Perfekter Straßenbelag und das Fahren könnte sogar Spaß machen, wären da nicht Wolken am Himmel. Wir kommen nicht weit, gerade über die Grenze nach Bad Säckingen, bevor es wieder anfängt zu regnen. Eine sehr lange Pause, während der wir warten, daß sich das Wetter ein wenig beruhigt. Sobald es aufklart springen wir auf die Motorräder und probieren es wieder. Die Straßen sind herrlich kurvig und die Gegend wäre herrlich, aber nach nur 5 km regnet es in Strömen, wir versuchen unser Bestes, aber nach nur 50 km geben wir schlicht und einfach auf. Hände und Füße sind durchweicht und Bremsen oder Kuppeln ist eine Aufgabe mit Fingern die vor Kälte steif sind. 86 km am tag sind kein guter Schnitt.

We pass St. Moritz. the lake next to the road is still almost completely frozen and we are just at the foot of the pass.... Beginning the climb snow 'gently' starts to fall.

Riding the pass is a nightmare, I'm tired, cold, pissed-off and scared - hairpin corners, steep gradient, driving rain and howling wind, all taken with half clutch

lever and trying not to stand on the welded peg. Passing a bike accident half way, female rider on the ground receiving attention, makes it all the worse.

Around 08:30 p.m. we are in Muhen, a village close to where the Bimota-Dealer is and stop for the night. Lousy, scary, alpine and finally highway-dominated 365 km for the day.

02.05.02

Around 10:30 we are at the Bimota-dealer and I present my beauty, it's the first time he has seen a red one! He realises we're in trouble, having to go many more miles to our planned destination and sees to us immediately. Very carefully he explains to me that the original Mantra-foot-pegs, though looking good, are lousy and wear quickly. He suggests a pair of steel racing foot-pegs with needle-bearings, the pair is very expensive but still much less than the original spare.

The indicators and clutch-lever are replaced and the damaged bar-end covers are exchanged for steel handlebar weights. Looks good! After about one and a half hours I get my bike back, repaired and clean! She looks gorgeous again! (Well, I know, we've had that discussion already, personal taste and so on, but I love her)

Finally we're on the road again, heading in the 'correct' direction i.e. north. Here the Swiss roads keep what they promise. Perfect tarmac, and riding could be fun weren't there clouds hanging in the sky. We don't get far, just across the border to Bad Säckingen before it's starting to rain. A very long break, waiting for the weather to calm down a bit. When it clears up we jump on our bikes and give it another try. The roads are wonderfully twisty and the scenery would be gorgeous but after only 5 km it's raining cats and dogs again, we try to do our best but after only 50 km we simply give up, hands and feet are soaking wet and pulling brake or clutch is an issue with fingers stiff from the cold. 86 km in one day is not a good average!



03.05.02

In der Früh schauen wir aus dem Fenster. Tiefhängende Wolken. Also ziehen wir nach dem Frühstück gleich das Regenzeug an und dann geht es los. Wir schaffen gerade die 30 km über dem Feldberg bevor wir die erste Pause brauchen. Die Leute im Kaffee schauen uns mitleidig an. Nicht nur daß es regnet, es hat auch nur etwa 5°C. Also wieder heißen Tee.

Nun, das ist nicht gerade die richtige Art um weiterzukommen, Kilometer zu machen, also Regen hin oder her, nach einer Stunde fahren wir weiter. Glücklicherweise sind die Straßen breit, in gutem Zustand und ziemlich gerade, etwas was ich normalerweise auf dem Motorrad gar nicht mag, also können wir einiges an Grund gutmachen. An der Tankstelle komme ich kaum mit der Kreditkarte klar und meine Unterschrift ist nahezu unleserlich weil ich so zittere. Also beschließen wir für heute Schluß zu machen und halten in Höfen nach nur 180 km. Das Hotel stellt sich als 4-Sterne-Betrieb heraus und ich zögere einzutreten, schmutzig, naß und müde wie ich bin, erwarte ich fast abgewiesen zu werden. Aber der Wirt empfängt mich mit einem freundlichen Lächeln, sagt er habe uns schon gesehen, geht ins Hinterzimmer und bringt mir ein großes Handtuch um mich erst mal abzutrocknen. Er bietet uns eine Garage für die Motorräder an (ohne Aufpreis) und kümmert sich darum, daß wir unsere nassen Sachen zum Trocknen in den Heizungskeller bringen können. Heitzt uns die Sauna ein und wir können wirklich entspannen. Natürlich ist es etwas teurer als gewöhnlich, aber es ist jeden Cent wert. Und da dass Wetter am nächsten Tag immer noch aussieht als würde es sich auf eine weitere Ausgabe der Sintflut vorbereiten, beschließen wir eine weitere Nacht zu bleiben.

05.05.02

Von Höfen nach Wiesloch sind es nur 84 km auf langweiligen Straßen zum vereinbarten Treffpunkt mit Freunden. Nichts besonderes. Nur daß es immer noch regnet.

06.05.02

Ich kann kaum glauben was ich beim Aufwachen sehe. Die Sonne scheint! Ist das ein Versprechen für den Tag? Wir kommen früh los, nachdem wir ein paar Startprobleme bei der Guzzi gelöst haben. Wie viele andere Italienische Motorräder gibt sie deutlich zu verstehen, daß sie es garnicht mag, im Regen gefahren zu werden ;-)



Silvenstein

03.05.02

In the morning we look out of the windows. Clouds hanging deep in the sky. So after breakfast we immediately put on our wet-weather gear and then we are off. We just do the 30 km crossing the Feldberg pass before we need the first break. People in the cafe are smiling at us. Not only is it raining, but also temperatures are about 5°C. Hot tea again.

Anyhow, this is not a way to get along, to make miles, so, raining or not, we leave after about one hour. Luckily the roads are wide, well maintained and quite straight, something I usually hate on the bike, so we can make up some ground. At the gas station I nearly can't handle the credit card and my signature is almost illegible because I'm shivering so hard. Therefore we decide to stop for the day in a little village called Höfen after only 180 km on this lousy day.

The hotel there turns out to be a four star, and I'm reluctant to enter, dirty and wet and tired as I am. I carefully ask whether they had a room for us, almost expecting to be thrown out. But the landlord gives me an open smile, says he has already seen us, goes to the back of the room and returns with a huge towel for me to dry my face and hands.

He offers us a garage for the bikes (free of charge!!) and arranges for all the wet things to be dried in the boiler room. He turns on the sauna and we can really relax. Of course it is a bit more expensive than what we usually take, but it is worth every cent. And the next day the weather still looks like it is preparing for flood of biblical proportions so we decide to stay for another night.

05.05.02

From Höfen to Wiesloch is just a short trip of 84 km on boring roads to meet up with friends. Nothing special. Just that it is still raining.

06.05.02

I nearly can't believe what I see when waking up. The sun is shining! Is that a promise for a dry day? We get away early, after solving some starting problems on the Guzzi. Like many other Italian bikes she clearly shows you she doesn't like to be ridden in the rain ;-)  
Now we are on four bikes. Sven on his Triumph Sprint RS, his girlfriend on her Suzuki 650, the Guzzi and the Mantra. From Wiesloch we go past the Hockenheimring, scene of some of the greatest Grans Prix and Superbike racing ever,

Jetzt sind wir zu viert. Sven mit seiner Triumph Speed RS, seine Freundin auf einer Suzuki 650, die Guzzi und die Mantra. Von Wiesloch aus geht es am Hockenheimring vorbei, Schauplatz einiger der besten Grand Prix und Superbike Rennen in der Geschichte, nach Hochspeyer wo ich die erste Pause brauche. Es regnet zwar nicht, aber es ist höllisch kalt. Sven's Freundin verläßt uns, fährt nach Hause, sie hat die Nase voll von der Kälte und wäre früher oder später ohnedies umgekehrt. Es scheint immer kälter zu werden, eine falsche Abzweigung bringt uns auch noch auf schlechte Straßen. Und bald darauf regnet es wieder! Also beschließen wir zum zweiten Mal auf dieser Tour die Geschichte abzukürzen und nehmen die Autobahn von Kaisersesch nach Ulmen. An der Autobahnausfahrt sehen wir die beruhigenden Hinweisschilder zu unserem Etappenziel - Nürburgring. 286 km an diesem Tag. Wir erreichen das Dorint, an der letzten Kurve des langweiligen neuen Rings, gerade rechtzeitig für eine Dusche, bevor der Vortrag von Prof. Eberspächer über perfektes Motorradfahren beginnt, und wir gehen relativ bald schlafen, da der nächste Tag etwas wirklich besonderes sein wird.

07./08.05.02

Training auf dem Nürburgring  
132 Teilnehmen, davon 9 weiblich. Haufenweise Reiskocher, viele Ducatis, einige BMW, ein paar Triumph, eine Buell, zwei Moto Guzzi und, nicht zuletzt, zwei Bimota - Uli auf seiner SB6R und ich auf meiner Mantra. Es ist kaum zu glauben, aber die Sonne scheint!! Habe das so viele Tage nicht mehr gesehen.  
Aufgeteilt in Gruppen zu maximal 7 beginnen wir das Training. Ich bin etwas verlegen als einzige Frau und auf dem einigen 'exotischen' Motorrad in der Gruppe schaut mir natürlich jeder genau zu.

Erste Übung: So langsam wie möglich. Geradeaus oder Slalom, dann umkehren und das Ganze in der Gegenrichtung. Nicht sehr viel Platz auf der Strecke zum Wenden und dazu noch Gefälle und so finde ich mich plötzlich am Rücken liegend, meine Schöne auf der Seite. Wieder die linke Seite, wieder ist der Blinker kaputt, glücklicherweise sonst nichts.  
Ich schäme mich in Grund und Boden, aber wie ich aufstehe und mich umdrehe sehe ich wie drei andere Jungs versuchen ihre Motorräder aufzustellen, die das selbe Schicksal beim Wenden erlitten haben... Trotzdem hilft das nicht viel, neue Flecken auf meinem Stolz!



to Hochspeyer where I need the first break. It is not raining but it is cold like hell. Sven's girl leaves, going

home, she has had enough of the cold and would have turned round anyway sooner or later. It seems to just get colder and colder, not helped by a wrong turn that sees us on gravel roads for a while.

Soon after it starts to rain again! So, for the second time on this trip we decide to make a long story short and take the highway from Kaisersesch to Ulmen. At the highway exit we see the comforting signs to our final destination - the Nürburgring. 286 km for the day.

We arrive at the Dorint hotel overlooking the final corner of the wimpy new circuit, just in time to have a shower and go down to the first speech of Prof. Eberspächer about how to perfectly ride a bike, we have a comparatively early night as the next day will be something very special.

07./08.05.02

Training on the Nürburgring.  
132 participants, 9 of them female. Heaps of Jap-bikes, many Ducatis, several BMW, a few Triumph, one Buell, and two Moto Guzzi and, last but not least, two Bimota - Uli on his SB6R and me on the Mantra. It's almost incredible, but the sun is shining!! Had not seen that for so many days.  
Divided into groups of maximum 7 we start our training. I feel a bit self-conscious being the only female and the only 'exotic' bike in our group, everyone is watching me.

First lesson: Ride as slowly as possible. Straight or slalom, then turn round and do the same in the opposite direction. Not too much space to turn on the track, plus a bit of a gradient and so it happens! I find myself lying on my back and my beauty on



Meine Gruppe - Mv around



Ein Freund schickt mir ein SMS mit der Empfehlung einen 'Six-Pack' Blinker zu kaufen :-)

Endlich ist es zeit für richtige Runden auf der Nordschleife. Das heißt, daß wir wie die Entlein in kurzem Abstand hinter dem Instruktor herfahren. Verlangt sind 2 bis höchstens 5 Meter und das ist wirklich gruselig! Man sagt uns wir sollen immer im größtmöglichen Gang fahren und unter keinen Umständen bremsen, um den Nachfolgenden nicht zu irritieren! An einem bestimmten Punkt will ich nur noch aufgeben, diese Typen sind mir einfach zu schnell. Also wechsele ich die Gruppe und fühle mich sofort wohler. Trotzdem hat diesr Tag nicht gereicht um mir den Kurs einzuprägen, mit lediglich acht Runden. Völlig erschöpft beenden wir den Tag mit einem weiteren Vortrag und einem sehr netten Abendessen.



Der nächste Tag beginnt wieder mit Sektionstraining. Auf dem Programm steht Bremsen im Grenzbereich. Das bedeutet die Bremsen so zu benutzen daß das Rad blockiert und die Reifen schwarze Striche auf dem Asphalt hintelassen! Erst Hinterrad. Schaurig wenn man fühlt wie es anfängt wegzurutschen. Dann Vorderrad. Die Übung sollte 'Bremse Lösen' heißen. Schließlich beide Räder aus steigender Geschwindigkeit. Bedauerlicherweise zertrümmert jemand in einer anderen Gruppe das Motorrad bei dieser Übung. Aber abgesehen davon und von jemandem der beim zu schnellen Einfahren in eine Kurve absteigt, passiert nichts während des ganzen Trainings.

Nach den Sektionen ist es wieder Zeit für Runden. Eine neue Gruppe wurde gebildet, in der ich mich relativ wohl fühle. Trotzdem beschließe ich am frühen Nachmittag die Männer zwei Runden ohne mich fahren zu lassen und Pause zu machen. Nach der ersten Runde müssen aber auch sie kurz halten weil Rainer, unser Instruktor einen Hund auf der Strecke melden muß. Das kann echt gefährlich werden! Also frage ich ihn kurzentschlossen, ob ich eine Runde bei ihm als Sozia mitfahren kann!

Und auf dieser Runde konnte ich den Ring wirklich erleben. Herausfinden, daß es Abschnitte gibt, wo ich nahezu perfekt auf der Ideallinie gefahren bin und andere wo grr....nicht.

Vor dieser Runde hatten wir über den letzten Abschnitt der Nordschleife, Galgenkopf, gesprochen, der wirklich etwas Besonderes ist. Eine lange Rechtskurve, die mit einiger Übung und einer gehörigen portion Mut im höchsten Gang in einer weichen sehr schnellen Linie genommen werden kann.

the side. Again on the left side, again the indicator is damaged, luckily nothing else. I feel terribly ashamed, but

when I get up and turn round I see three more guys trying to pick up their bikes, which had been suffering the same fate of being dropped while turning... Still it does not help too much, stains on my pride again!

A friend sends me an SMS suggesting I'd go

for a six-pack of indicators! :-)

Finally we start going for whole laps on the Ring. This means that like ducklings we follow the instructor at very short distance. Requested are about 2 to maximum 5 meters and that is really scary! You are told to always use the highest possible gear and by no means brake as not to irritate the one who follows! At a certain point I just want to give up, these guys are much too fast for me. So I change group and immediately feel better. Still this day didn't work out to memorise the Ring with a total of only eight laps.

Completely exhausted we finish the day with a presentation followed by a very nice dinner.

Next day starts again with section training. On the programme is learning to brake to the limits. This means using your brakes so hard the wheel starts to lock and you leave black marks on the tarmac! First back-wheel. Scary when you feel it starting to slide.

Then front-wheel! The lesson in this case should be called 'loosen brakes'. Finally both wheels with increasing speed. Unfortunately there's one in another group who completely smashes the bike at that! But apart from this event and one coming off because entering a corner too fast, nothing happened throughout the whole training.

After the sections it's time for full laps again.

A new group has been formed in which I feel quite comfortable. Still, in the early afternoon I decide to let the guys go for two laps without me and have a break. After their first lap they have to stop as Rainer, our instructor, has to report he had seen a dog on the circuit! That can be really dangerous! So I take a quick decision and ask him whether I could go for the next lap on the back of his bike! And on this lap I was able to really experience the Ring. To find out that there were passages where I was almost perfectly on the ideal-line, and others where I was.... errr... not

Nachdem wir etwa 17 km vor der Gruppe hergefahren waren, selten schneller als 130, was schon ganz schön aufregend sein kann, abhängig vom Streckenprofil, immer die nachfolgenden im Rückspiegel beobachtend, merke ich, daß Rainer plötzlich den Kopf dreht, nicht mehr auf die Gruppe achtet. Wir fahren in die Kurve ein und dann gibt er Vollgas. Schei... was zum Teufel macht der?? Beschleunigen, das Motorrad legen, bis ich nur noch darauf warte daß der Slide beginnt. Und ich hinten drauf! Im Scheitelpunkt der Kurve bei verrückter Schräglage erhasche ich einen Blick auf den Tacho, der 160 km/h anzeigt. Den Schrei, der sich schnell und machtvoll seinen Weg durch meine Kehle bahnt kann ich nicht völlig unterdrücken.



Before this lap we had been talking about the very last section of the Ring called Galgenkopf, which is very special. A long right hand corner that with some practice and a good portion of courage can be taken in top gear in a smooth and fast line. Leading the pack for about 17 km, very seldom faster than 130 km/h which can be quite scary, depending on the profile, always carefully watching the

following in the mirror, about 400 m before we reach this very last section I realize that Rainer turns his head, no longer caring for the group.

We enter the corner and then he gives full throttle. Shit, what the hell is he doing? Accelerating, inclining the bike to an extent that I think it will soon start to slide. And me on the back! In the vertex of the corner at a crazy angle of inclination I catch a glimpse of the speedometer reading 160 km/h. I'm not able to completely suppress the scream forcefully and quickly working its way through my throat.

Die letzte Runde die sich daran anschließt, die letzte dieses Trainings überhaupt ist meine beste, es fühlt sich richtig an auf dem eigenen Motorrad zu sitzen. Es ist so beruhigend zu wissen, daß man die eine oder andere Sektion zwar vielleicht langsamer als die Anderen, dafür aber auf der ideallinie fährt. Es fühlt sich gewaltig an in den letzten Abschnitt im fünften Gang einzufahren und dann durch Galgenkopf durchzuziehen als würde man an einem Seil hängen, den letzten Gang einzulegen und dann aus dieser traumhaften Kurve zu schießen mit der Gewißheit: "Das ist es!"

Während der ganzend Zeit hatte ich den Tacho der Mantra aus psychologischen Gründen zugeklebt. Ich wollte garnicht wissen, wie schnell ich war, außerdem hat man ohnedies nicht viel Zeit auf den Tacho zu schauen. Es muß sich gut anfühlen, Instrumente irritieren nur. Fragt mich nicht, wie schnell ich war, aber schneller und mit einem besseren Gefühl, sicherer als vor meiner Ankunft. Und ist es nicht letztendlich genau das, worum es geht?

Das Gefühl mehrere Runden auf der Nordschleife gefahren zu sein und viel über das Handling Deines Motorrades gelernt zu haben.

09/10.05.02

Über den Heimweg ist nicht viel zu sagen, da 85% der Strecke auf langweiligen Autobahnen zurückgelegt wurden. Wir kommen zu Hause an, nach 2800 km voller unterschiedlicher Erfahrungen, aber im Rückblick gibt es nicht eine einzige die mir nicht zumindest irgendwas gegeben hätte. Zum Nachdenken, zum Berücksichtigen, zum Überdenken, zum Erinnern....

The final lap that follows on this day, the very last for this training is my absolute best; it feels perfect to be on my own bike again. It's so reassuring to know that you ride this or that section of course maybe slower than the others, but on the ideal line. It feels gorgeous to enter the very last section in fifth gear, pulling through Galgenkopf like hanging on a cord, shifting to top gear and then shooting out of this wonderful corner knowing: "You've got it!"

During all the time for psychological reasons I had the speedometer of the Mantra covered with duck-tape. I didn't want to know how fast I was going and besides you don't have too much time to check your speed. It has to feel good, instruments are just irritating. Don't ask me how fast I was, but much quicker and feeling better, safer, than before I arrived. And that after all is the point is it not?

It's the feeling to have done several laps on the Nordschleife and to have learned a lot about handling your bike.

09./10.05.

There is not much to say about riding home from the Ring, as 85% of it was on boring highways.

We get back to my place after 2800 km that have been full of various experiences, but looking back there is not a single one that hasn't given me at least something. To think over, to consider, to reflect, to remember.....



## Verschiedenes

### Virus 984 C<sup>3</sup> V2

Da ist mir doch in der letzten Bimotanews an der dümmsten Stelle ein Schreibfehler hineingerutscht. Die richtige Internet-Adresse für das Virus-Bike ist: [www.grbracing.com](http://www.grbracing.com)

### Bimota for sale

THANK YOU FOR YOUR E-MAIL. MY NAME IS GIANLUCA TIEPOLO AND SRL- SPECIALIZED SINCE 6 YEARS IN EUROPE, UK BUT ALSO FINLAND AND WE ARE ALSO SPECIALIZED IN CLASSIC ITALIAN AND BRITISH.

OBVIOUSLY WE ARE ENTHUSIAST AND IN THESE DAYS WE ARE OPENING IN ITALY THE LAVERDA MUSEUM AND A SHOW PLACE FULL OF VERY INTERESTING ITALIAN BIKES: TESI, EX-WORKS YB4, EX-WORKS 888-748-916, MV ORO, COMPLETE SERIE OF '70'S V-TWIN DUCATI'S, DUCATI SUPERMONO, EX-WORKS EGLI-DUCATI, ETC. AT THE MOMENT WE HAVE THIS IMPORTANT STOCK OF BRAND NEW BIMOTAS FOR SALE AND THE OFFER IS AS FOLLOW:

STOCK 1 : SB8R+DB4ie+DB4ie+DB4ie+MANTRA(UK SPEC)= €39900 EXCL.VAT (VALUE €60564 EXCL.VAT)

STOCK 2 : SB8R+DB4ie+DB4ie+DB4ie+MANTRA(UK SPEC)= €39900 EXCL.VAT (VALUE €60564 EXCL.VAT)

STOCK 3 : SB8R+DB4ie+DB4ie+DB4ie+MANTRA(UK SPEC)= €39900 EXCL.VAT (VALUE €60564 EXCL.VAT)

STOCK 4 : SB8R+DB4ie+DB4ie+DB4ie+MANTRA(UK SPEC)= €39900 EXCL.VAT (VALUE €60564 EXCL.VAT)

STOCK 5 : SB8R+DB4ie+DB4ie+YB11(25°ANN.)+MANTRA=€39900 EXCL.VAT (VALUE €61047 EXCL.VAT)

STOCK 6 : SB8R+DB4ie+DB4ie+DB4carb+YB11=€39900 EXCL.VAT (VALUE €60977 EXCL.VAT)

STOCK 7 : SB8RS+DB4ie+DB4ie+DB4carb+YB11= €40400 EXCL.VAT (VALUE €61045 EXCL.VAT)

STOCK 8 : DB4ie+DB4ie+DB4ie+DB4carb+YB11(25°ANN.)+SB7= €43900 EXCL.VAT (VALUE €70791 EXCL.VAT)

STOCK 9 : DB4ie+DB4ie+DB4ie+DB4ie+DB4carb+YB11(25°ANN.)= €42900 EXCL.VAT (VALUE €66848 EXCL.VAT)

EX-ITALIAN OFFICIAL RETAIL PRICES FOR EACH MODEL (TO MAKE A COMPARISON)

SB7 €15150 EXCL.VAT

SB8R €17043 EXCL.VAT

SB8RS €18489 EXCL.VAT

YB9 €9812 EXCL.VAT

YB11 €11190 EXCL.VAT

YB11 25°ANNIVERSARY €11690 EXCL.VAT

DB4carb €10330 EXCL.VAT

DB4ie €11207 EXCL.VAT

THE BIKES ARE BRAND NEW AND COME WITH ORIGINAL "CERTIFICATE OF CONFORMITY" AND REGULAR INVOICE. PRICES ARE FOR ORDERS WITHIN 13TH JANUARY, AFTER THAT DATE THEY WILL BE +10%. EXTRA 5% DISCOUNT FOR THE PURCHASE OF THE COMPLETE LOT OF 47 BIKES.

ALSO AVAILABLE THE FOLLOWING EX-DEMONSTRATIVE BIKES:

-SB8R FRAME N.000000003 AROUND 8000KM, PERFECT, ITALIAN REGISTERED €12900

-DB4ie FF FRAME N.000000005 1500KM, LIKE NEW, ITALIAN REGISTERED €7750

-DB4carb, DETAILS TO FOLLOW €7500 (3 UNITS AVAILABLE)

-BB1 monoposto, DETAILS TO FOLLOW €4500

-BB1 biposto, DETAILS TO FOLLOW €4500

-YB9 DETAILS TO FOLLOW €5700-6500 (3 UNITS AVAILABLE)

IF YOU NEED ANY MORE DETAILS, PLEASE CONTACT ME.

BEST REGARDS

GIANLUCA TIEPOLO

STILE ITALIANO SRL

ITALIA

MOBILE PHONE 0039 347 2656235

FAX 0039 0434 581582

## Different stuff

### Virus 984 C<sup>3</sup> V2

Sometimes an error drops in at the silliest places. The correct internet address for the Virus-Bike is: [www.grbracing.com](http://www.grbracing.com)



OWN A COMPANY -STILE ITALIANO EXPORTING USED BIKES TO NORTH SWEDEN. AND PRESTIGIOUS BIKES, MOST