

Mei 2003

bimota news 4/2003

8963 Kindhausen AG Kindhauserstrasse 45a
Tel: 079 238 58 58 bimotadub@bluewin.ch



Inhaltsverzeichnis

Nächste Termine	1
Treffen auf dem Passwang, Sonntag, 15. Juni 2003 um 11:00 Uhr	1
Superbike-WM-Lauf in Misano Adriatico, 21./22. Juni 2003	1
Weekend in Spiez, 9./10. August 2003	1
Was gibt's neues?	2
What's new	2
Erfolgreiches Debüt: Liverani.....	3
siegt im ersten Rennen.....	3
Umzug des Bimota-Museums	3
Successful first appearance: Liverani wins the first race.....	3
Move of the Bimota-Museum	3
Sternfahrt nach Bern.....	4
Rally to Bern.....	4
Verschiedenes.....	5
Viele Grüsse aus Spanien.....	5
Bimota-Teile gesucht.....	5
Bimota SB6 zu verkaufen.....	5
Different Stuff	5
Nice regards from Spain.....	5
Looking for Bimota parts.....	5
Bimota SB6 for sale.....	5
Bimota wiedergeboren.....	6
Bimota reborn	6
Mitgliederliste.....	14
Member list	14

Nächste Termine

Treffen auf dem Passwang, Sonntag, 15. Juni 2003 um 11:00 Uhr

Dieses Treffen hat bei uns schon fast Tradition und hat uns immer wieder von neuem zusammen geführt. Deshalb wäre es absolut unverständlich, wenn es dieses Jahr ausfallen sollte und wie immer werden wir natürlich schönsten Sommerwetter und unvergessliche Momente für euch bereithalten...

Superbike-WM-Lauf in Misano Adriatico, 21./22. Juni 2003

Alternativa Moto Srl, die neue Besitzerin von Bimota, lädt zu einem Treffen anlässlich des Superbike-WM-Laufes in Misano Adriatico. Bei diesem Anlass (siehe auch "Was gibt's neues" und "Bimota wiedergeboren") werden wir nicht nur die konkreten Zukunftspläne von Bimota kennenlernen, sondern auch die italienische Küche geniessen und alte Freunde wiedersehen.

Achtung: Um genug Hotelplätze reservieren zu können und eventuell auch vergünstigte Eintritte zu den Rennen zu erhalten, bitte ich euch, mir Eure Teilnahme bis 6. Juni mitzuteilen!

Weekend in Spiez, 9./10. August 2003

Wie an unserer GV vereinbart ist Jörg Hättenschwiler daran, unser Bimota-Weekend in der Gegend von Spiez zu organisieren. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Ihr Euch beim Bimotaclub (bimotaclub@bluewin.ch, Tel: 079 238 58 58) anmeldet um das für uns beste Hotel und die Fahrroute festzulegen. Dieses Treffen wird unabhängig vom Wetter sein - wenn's regnet, was natürlich absolut undenkbar ist(!), fahren wir halt mit dem Auto.

Was gibt's neues?

Es ist immer die gleiche Geschichte: Ein guter Freund kommt und sagt: Ich habe eine gute und eine schlechte Nachricht - Welche willst Du zuerst hören?

Nun diesmal zuerst die schlechte Nachricht: Das Treffen mit dem Bimotaclub Italia am 31. Mai findet definitiv nicht statt! Leider konnten in der kurzen Zeit nicht genug Fahrer dazu ermutigt werden, den Weg nach Misano unter die Räder zu nehmen.

Aber jetzt die gute Nachricht: Alternativa Moto Srl., die neue Besitzerin von Bimota (oder kann man jetzt endlich wieder einfach "Bimota" sagen???) lädt alle Bimotafahrer zum Superbike-WM-Lauf in Misano Adriatico vom 21./22. Juni 2003 ein(!) - Nun, zumindest soll es für alle Interessierten, dank der Flammini Group, einen vergünstigten Eintritt geben und bei dieser Gelegenheit kann man neben dem guten Essen und aufregenden Rennen auch interessante Gespräche bis tief in die Nacht hinein mit der neuen Leitung von Bimota führen. Ausserdem darf man dann auch noch viel Geld ausgeben: Von der schon seit zwei Jahren angekündigten SB8K soll es endlich eine auf 50 Einheiten limitierte Auflage als "Anthony-Gobert-Replica" geben und die neue Bimota Millona (Nein, nicht der alte spanische Film von 1937 "La Millona" ist damit gemeint - Millona bedeutet im italienischen Slang einfach eine geile 1000er!) soll dann auch schon zur Ansicht bereit stehen und kann selbstverständlich auch schon bestellt werden. Was es genau mit der "Millona" auf sich hat könnt Ihr auch aus dem Interview in dieser Ausgabe "Bimota wiedergeboren" entnehmen. Bimota hat auch endlich ihre eigene Internetseite überarbeitet und zeigt sich in einem wirklich beeindruckenden neuen Gewand und vor allem mit einem absolut geilen Sound - also unbedingt wieder mal reinschauen unter www.bimota.it und bis bald in Misano!



What's new

It's always the same old story: A good old fellow drops in and tells ya: I have good and bad news - which one would you like to listen first?

Well let's start with the bad news this time: The meeting with the Bimotaclub Italia that was scheduled for the 31st of May will not take place! Unfortunately it was not possible to encourage enough people in such a short time to take the road to Misano. But now the good news: Alternativa Moto Srl, the new owner of Bimota (or can we finally just say "Bimota"???) invites all Bimota drivers to

the Superbike World Championship Race at Misano Adriatico, the 21st/22nd of June 2003(!) - At least all interested people shall have a reduced entry, thanks to the Flammini Group, and at this opportunity you will not only enjoy the excellent Italian food and the thrilling races but you'll also be able to talk until late at night with the new leaders of Bimota. And last but not least you'll be allowed to spend a lot of money: The SB8K that has been announced for almost two years will finally be presented in a limited version of only 50 bikes as a "Anthony-Gobert-Replica" and at this occasion the new Millona (No, not the old Spanish movie made in 1937 "La Millona" is addressed here - Millona means in Italian slang a very hot and cool 1000cc bike) will be presented and can, of course, be already ordered. What they exactly mean with the "Millona" can be read in part out of the interview "Bimota reborn" in this issue. Last but not least Bimota has updated it's web page and it is showing up in an impressive new robe but first of all with an absolutely cool sound - so don't miss to look into www.bimota.it and we'll see each other soon at Misano!

Erfolgreiches Debüt: Liverani siegt im ersten Rennen

Während der Saisonöffnung der italienischen Supertwinmeisterschaft 2003 in Vallenga (Rom/Italien) verzeichnete der Fahrer Gian Maria Liverani mit der Bimota DB4 seinen ersten Sieg vor Luca Bizarri (Ducati) und Ermanno Bastianini (Suzuki SV699), nachdem er in der letzten Saison die Meisterschaft auf einer Ducati gewonnen hatte.

Successful first appearance: Liverani wins the first race

On the season opening of the Italian Supertwin championship 2003 in Vallenga (Rome/Italy) Gian Maria Liverani scores his first victory on a Bimota DB4. He wins with his bike in front of Luca Bizarri (Ducati) and Ermanno Bastianini (Suzuki SV699) after having won the championship last season on a Ducati.

Fahrer / Driver	Zeit / Time	Motorrad / Bike
1 Gian Maria Liverani	14.06.981	Bimota DB4
3 Ermanno Bastinini	14.20.931	Suzuki SV699/Rosmota
12 Marco Tamantini	14.21.914	Ducati Moretti RT
23 Franco Cristiano	14.22.164	Ducati BRK promotion
30 Mario Concordia	14.25.361	Ducati
60 Francesco Contiglizzi	14.25.613	Ducati

Umzug des Bimota-Museums

Das erste Schweizer Bimota-Museum ist umgezogen und wird bald in Leibstadt seine Wiedereröffnung feiern können. Nähere News dazu wird es in Kürze hier zu lesen geben...

Move of the Bimota-Museum

The first Swiss Bimota-Museum has moved and will celebrate his reopening soon in Leibstadt. More news about this will be published here in a very short time...



Sternfahrt nach Bern

Offiziell ca. 35'000 Motorradfahrer haben sich am Samstag, 17. Mai 2003 in Bern zusammengefunden um den Behörden zu demonstrieren, dass wir uns nicht mehr alles gefallen lassen und dass bei zukünftigen Entscheiden, die den Verkehr im Generellen und das Motorrad im Speziellen betreffen, immer mit dem wachsamen Auge der Motorrad-Lobby zu rechnen ist! Wenn wir davon ausgehen, dass die Polizei und die Medien mit ihren Zahlen wie immer eher konservativ sind und bedenken, dass die Autobahnen rund um Bern noch Stunden nach der Demonstration absolut voll waren, dann lässt sich ohne weiteres behaupten, dass an diesem Event, trotz schlechtem Wetter und zeitweise grobem Wind, mehr als 50'000 Biker Richtung Bern unterwegs waren! Vielen Dank an alle, die sich beteiligt haben, auch von unserer Seite.



Rally to Bern

Officially there were about 35'000 Bikes in Bern on that Saturday, 17th of May 2003, to demonstrate our strength to the authorities. In

the future, concerning the traffic in general and motorbikes in special, the authorities will have to accept that the bike lobby is keeping a sharp eye on any decision. Regarding the fact, that the police and media always make their estimations very conservatively and keeping in

mind, that the motorways around Bern were still crowded hours after our demonstration, we can maintain, that on this event, despite the poor weather and tough wind, there were more than 50'000 bikers

driving towards Bern!

Thanks a lot to all of you who have joined this very special meeting.



Verschiedenes

Viele Grüsse aus Spanien



Manuel Hospido Mena
[millatrece@wanadoo.es]

Hallo

Meine Frau besitzt eine Bimota DB4 und wir haben Problem mit der Ersatzteil-Beschaffung hier in Spanien. Wir haben bereits den Importeur in Chile kontaktiert, aber die Distanz stellt ein gewisses Problem dar. Vor allem suchen wir die Verkleidungsschalen der Halbverkleideten DB4 mit Einspritzung. Die unsrigen sind zwar noch in Ordnung, aber wir befürchten, dass wir keine Originalteile (vor allem mit der "Tricolore") finden, wenn wir diese beschädigen sollten. Auf jeden Fall herzliche Grüsse mit der Hoffnung, dass das Abenteuer Bimota mit Alternativa Moto uns das Leben auf diesen 2-rädrigen Schmuckstücken wieder erleichtert.
Aus dem spanischen übersetzt.

Bimota-Teile gesucht

Christiane Weissbach Berger [christiane.weissbach@fresenius-kabi.com]

Complete exhaust system YB6 (offered by Alternativa Moto but VERY pricey!)
Chain adjuster tool YB6 part No. 500397010 (same as for the Tesi, the one for the DB does fit, already thinking of having it made by a blacksmith...)
Maybe you know of somebody to offer a complete bodywork in original paint (the one Jean-Yves has for sale is just the monocoque and is for the YB4, Alternativa Moto has the bodywork, but... eek... very expensive)
Rear sprocket part No. 500781343

Bimota SB6 zu verkaufen

Von Erich Jung [e.jung@bluewin.ch]

Hallo

Ich möchte meine Bimota SB6 verkaufen und vielleicht kennst Du jemand. Meine Tel.Nr. ist 079/407 68 38 tagsüber von 7 - 18 Uhr.
Besten Dank für Deine Bemühungen

Different Stuff

Nice regards from Spain



Hello

My wife owns a Bimota DB4 and we have problems to get spare parts here in Spain. We already contacted the distributor in Chile, but the distance is a real problem for us. First of all we're looking for the fairings of the semi-covered DB4 with injection. Ours are still ok but we're afraid we could damage them and then we will not be able to find any original parts (specially the ones with the "Tricolore"). Anyway many thanks with the hope that the adventure Bimota with Alternativa Moto makes our lives a little bit easier to ride this two-wheeled jewels.
Traduced from Spanish

Looking for Bimota parts

Bimota SB6 for sale

By Erich Jung [e.jung@bluewin.ch]

Hallo

I want to sell my Bimota SB6 and you might know somebody who's looking for one. My Phone Nr. Is +41 79 407 68 38, daily from 7 to 18.
Many thanks for your help

Bimota wiedergeboren

Ein Interview von Alan Cathcart mit Lorenzi Ducati und Giuseppe Della Pietra

<http://www.bimota-central.com> (erschienen: 5/3/2003)

Das Original wurde zuerst in Cycle News publiziert.

Nach einer Achterbahnfahrt, die sogar für italienische Verhältnisse ausserordentlich bewegt war, ist Bimota wieder im Geschäft. Nachdem die Türen im Juni 2000 geschlossen werden mussten – als Opfer einer verworrenen Geschäfts-Politik rund um Steuerprobleme, Dollarschulden, interner Betrügereien und Querelen – lag das traurige Geschick der Rimini-basierten Spezial-Manufaktur in den Händen der Konkursverwalter, die sich durch die Hinterlassenschaft wühlen und versuchen mussten die Bilanzen zu bereinigen. Nach einer Reihe von Fehlstarts ist es nun geglückt eine von fünf interessierten Investorengruppen aus Italien, den USA, Grossbritannien und Frankreich auszuwählen und als neuen Bimotabesitzer zu bestätigen, nachdem eine Übereinkunft zur Übernahme der verbliebenen Aktiven mit dem Liquidator gefunden werden konnte.

Vor allem beinhaltet dies das Recht, zur Benützung einer historischen Marke, die bis ins Jahr 1973 zurück reicht und deren Name Bimota aus den Namen der drei Gründer gebildet wurde: BIanchi, MOrrri und Tamburini. Massimo, der grösste italienische Design-Guru der letzten beiden Dekaden, verfeinerte seine Handwerkskunst als Michelangelo des Motorrades in den ersten Jahren von Bimota bevor er solche 2-Rädrigen Design-Ikonen wie die Ducati 916 und MV Agusta F4 schuf. Bimota florierte nach Tamburini's frühen Abgang in den 80ern weiter unter der technischen Führung seiner Nachfolger Federico Martini und Pierluigi Marconi. Beide zementierten sie die herausragende Reputation der Firma für technisches Design gepaart mit rennerprobter Performance und bahnbrechendem Styling mit Produkten wie die DB1 (Bimota's erstes Modell mit Ducati-Motor, 1984) und der Yamaha FZ750-befeuerten YB4i, dem weltweit ersten Strassen-Motorrad mit einem GP-Mässigen Aluminium-Rahmen, die 1987 die Welt-TT Formel 1-Meisterschaft gewann, im folgenden Jahr das erste Rennen in der Welt-Superbike und schliesslich den ersten Superbike-Weltmeister-Titel am Saisonende holte. Aber Bimota's Jahresproduktion wurde immer in Hunderten statt Tausenden von Einheiten gemessen und die Ziele der Firma bezüglich technischer Innovation ging zu Lasten der Profitabilität und vernichtete die finanziellen Ressourcen. Die Achsschenkel Tesi, befeuert von Ducatis Desmoquattro-Superbike-Motor, war kein überragender Erfolg, aber sie war nicht der Nagel, der Bimota's Sarg schloss. Diese zweifelhafteste Ehre war der Vdue 500 beschieden, dem ersten und letzten Versuch der Firma ihren eigenen Motor zu bauen, anstatt einen eingekauften der japanischen vier oder von BMW oder Ducati in die hauseigenen Rahmen einzubauen. Das lästige Keuchen von Vdue's Doppel-nocken-V-Zwei-2-Takt-Motor, von der bahnbrechenden Direkteinspritzung rührend, führte zu einem Rückruf aller ausgelieferten Kunden-Motorräder und wahrscheinlich auch zu Bimota's Konkurs. Vor diesem Hintergrund ist die Identität der Hauptverantwortlichen der Firma, bekannt als Alternativa Moto, die Bimota erworben hat und im Laufe dieses Jahres einen Neustart plant, eine Überraschung. Präsident ist der 50-Jährige Lorenzo Ducati – Ja richtig, desmodromisch: Er ist der Sohn eines der drei Brüder, die Ducati 1926 in Bologna gründeten

Bimota reborn

An interview by Alan Cathcart with Lorenzo Ducati and Giuseppe Della Pietra

<http://www.bimota-central.com> (added: 5/3/2003)

The original article was first published in Cycle News.

After a roller-coaster ride, which even by the standards of the Italian motorcycle industry has been an extremely shaky one, Bimota is back in business. Since closing its doors in June 2000, victim of a tangled web of tax losses, \$ trading debts, corporate shenanigans and company in-fighting, the fate of the Rimini-based specialist manufacturer has been in the hands of the bankruptcy courts, who have had to sift through the remains of the troubled company and try to refloat it under new ownership, with a clean balance sheet. After a couple of false starts, that's what has now happened, with one of the five groups of investors from Italy, the USA, Great Britain and France which had been targeting a takeover of the company now confirmed as Bimota's new owners, after reaching an agreement with the court-appointed liquidator last November to buy the remaining assets.

Above all, these include the rights to a historic trademark created back in 1973 by conjoining the names of Bimota's three founders - BIanchi, MOrrri and TAMBurini, as in Massimo, the quintessential Italian design guru of the past two decades, who honed his craft as the Michelangelo of motorcycling during Bimota's early years, before going on to create such two-wheeled design icons as the Ducati 916 and MV Agusta F4.

Bimota continued to flourish after Tamburini's early '80s departure, under the technical guidance of his successor Federico Martini and, later, Pierluigi Marconi, who jointly cemented the firm's stellar reputation for technical design excellence allied with race-winning performance and groundbreaking styling, with products like the DB1 (Bimota's first Ducati-engined model, dating from 1984) and the Yamaha FZ750-powered YB4ei, the world's first streetbike with a GP-style twin-spar aluminium chassis which won the 1987 World TT Formula 1 Championship, scored victory in the first-ever World Superbike race the following year, and came within an ace of taking the debut World Superbike title at season's end. But Bimota's annual production was measured in hundreds rather than thousands of units, and the company's focus on technical innovation at the expense of profitability eventually outstripped its financial resources. The hub-centre Tesi powered by Ducatis desmoquattro Superbike engine wasn't a huge success, but it wasn't the nail, which finally closed Bimota's corporate coffin tight shut. That doubtful honour went to the Vdue 500, the firm's first - and last - attempt to build its own engine, rather than installing bought-in motors from the four Japanese manufacturers, BMW or Ducati, in their own frames, to create a high-class hybrid. The troublesome tantrums of the Vdue's twin-crank V-twin two-stroke engine, matched to its groundbreaking direct fuel injection system, led to a recall of all the customer bikes delivered, and eventually to Bimota's bankruptcy.

Against this background, the identity of the main players in the company known as Alternativa Moto, which has acquired Bimota and plans to relaunch it later this year, come as a surprise. President of the company is 50-year old Lorenzo Ducati – yes, that's right, as in desmodromics: he's the son of

um Radio-Komponenten herzustellen und dann, unmittelbar nach dem Krieg auf Motorräder umstellten. Managing Director von Alternativa Moto ist Ducati's Partner Giuseppe Della Pietra, der 47-Jährige ehemalige DG/MD/CEO (Redaktor: Du hast die Wahl!) von Bimota während deren letzter Tage. Sein Glaube an das Zukunftspotential der Firma ist so gross, dass er eigenes Geld auf den Tisch gelegt hat um mit neuem Management und bereinigten Bilanzen auf die Zukunft zu setzen. Die Chance zu den beiden Männern zu sprechen, die sich vorgenommen haben den charismatischsten aber auch bewegtesten Namen im modernen Motorrad-Geschäft wiederzubeleben und die Möglichkeit ihre Pläne für Bimota kennenlernen, hat eine Reihe von - bisher verborgenen - Überraschungen zu Tage gebracht.

Alan Cathcart (AC): Mr. Ducati, Ihr Name ist in der Motorradwelt sehr berühmt. Sind Sie selber ebenfalls ein Motorrad-Enthusiast?

Lorenzo Ducati (LD): Oh ja, sehr. Mein Vater Marcello war der Jüngste der drei Brüder, die Ducati vor dem Krieg gründeten und später, als die Firma begann Motorräder herzustellen, war er derjenige, der sich am stärksten um die Produktion kümmerte - einer der anderen Brüder übernahm die technische Abteilung und der Dritte die Administration. Mein heutiges Geschäft, Ducati Automazione, ausserhalb von Milano, stellt zwar elektrische Türöffner her, aber ich bin immer Motorrad gefahren und meine Ducati Monster hat mehrere tausend Kilometer unter ihren Rädern! Wie auch immer, die Idee mit Giuseppe Della Pietra, hier neben mir, Motorräder herzustellen kam absolut zufällig - Ich hatte nicht vor in die Fusstapfen meines Vaters zu treten!

AC: Wie geschah es denn wirklich?

Giuseppe Della Pietra (GDP): Ich betrat Bimota als Direttore Generale (MD, oder CEO - AC) im Juli 1999 und bemerkte sofort, dass die Firma ernsthafte Probleme hatte. Diese waren vor allem auf mangelhaftes Management in früheren Jahren zurückzuführen, das zu kommerziellen Fehlentscheidungen führte - speziell in bezug auf die Produkte - und einem grossen Schuldenberg, den die aktuellen Besitzer nicht wahrnehmen wollten. Wir versuchten die Probleme zu lösen, aber es war schon zu spät und, ungeachtet der für mich sehr attraktiven Modelllinie mit der Suzuki-befeuerten SB8R VTwin und der Ducati desmodue DB4, reichte die Firma den Bankrott im Juni 2000 ein. Seither lag ihr Geschick in den Händen des vom Gericht gestellten Liquidators - bis letzten Dezember. Aber nach dem Kollaps von Bimota war ich überzeugt, dass die Firma mit einer neuen Modellstrategie und ohne den alten Schuldenberg wieder lebensfähig war. Sogar in den letzten Tagen waren wir nahe daran profitabel zu operieren, wären da nicht die Schulden gewesen. Ich glaube auch nicht, dass der Name Bimota einen grossen Schaden davongetragen hat vor der Öffentlichkeit, die immer noch eine grosse Bewunderung hegt für die wahren Werte, die technologische Führerschaft, gepaart mit innovativem Design und einem distinguiertem Stil. Jedenfalls wurden wir zufällig von einem gemeinsamen Freund zusammengeführt und Lorenzo und ich begannen über gemeinsame Geschäfte unter dem Namen Bimota zu sprechen. Das war vor zwei Jahren und jetzt beginnt die Arbeit, der Marke neues Leben einzuhauchen, Früchte zu tragen.

one of the three brothers who founded Ducati in Bologna back in 1926 for the manufacture of radio components, then in the immediate postwar era switched to making motorcycles. Managing Director of Alternativa Moto is Ducati's partner Giuseppe Della Pietra, the 47-year old former DG/MD/CEO (Editor: choose which you prefer!) of Bimota during its final days, whose belief in the company's future potential is such that he's put his own money on the table to bet on its future under new management, with a clean balance sheet. The chance to speak to the two men who've assumed the task of reviving one of the most charismatic but troubled names in modern-day motorcycling, and learn their future plans for the Bimota marque, uncovered a series of surprises which they've kept well hidden from public knowledge - until now.

Alan Cathcart (AC): Mr. Ducati, your name is a very famous one in the world of bikes. Are you a motorcycle enthusiast yourself?

Lorenzo Ducati (LD): Very much so. My father Marcello was the youngest of the three brothers who founded Ducati before the war, and afterwards when the company began making motorcycles, he was the one most closely concerned with production - one of the other two brothers took care of the technical department, the third one of administration. Today, my business Ducati Automazione just outside Milan manufactures electro-mechanical gate openers, but I've always ridden bikes, and my Ducati Monster has several thousand kilometers under its wheels! However, the idea of becoming involved with Giuseppe Della Pietra here beside me in actually manufacturing motorcycles, came about entirely by chance - I wasn't looking to follow in my father's footsteps!

AC: So how did this actually happen?

Giuseppe Della Pietra (GDP): I joined Bimota as 'Direttore Generale' (MD, or CEO - AC) in July 1999, and immediately became aware that the company faced serious problems. This was due mainly to poor management earlier in the decade, leading to flawed commercial decisions - especially product-related ones - and a resultant weight of debt that the existing ownership declined to address. We tried to resolve the situation, but by then matters had gone too far, and in spite of what I believe was a genuinely attractive model lineup with the Suzuki-engined SB8R V-twin and the Ducati desmodue-engined DB4, the company filed for bankruptcy in June 2000, since when its fate has been in the hands of the court-appointed liquidator, until last December. But, after the collapse of Bimota, I was convinced that the company could be made viable, with a new model strategy and without the historical debt hanging over it. Even in the final days, it came very close to trading profitably, if not for the cost of servicing that debt, and I did not believe that the Bimota name had suffered such great damage in the eyes of the public, who retain an appreciation for its core values of leading edge technology, coupled with innovative design and distinctive styling. However, it was only when a mutual friend introduced us completely by chance, that Lorenzo and I started talking about going into business together under the Bimota name. That was two years ago, and now all our work to give new life to the marque is finally coming to fruition.



G. Della Pietra

LD: Wie auch immer, wir stehen immer noch am Anfang des Projektes - aber wir sind sehr stolz darauf, wie sich die Dinge bisher entwickelt haben und wir haben sehr klar definierte und realistische Ziele. Wir haben alles vorsichtig abgewägt und haben eine klare Idee, wohin wir wollen. Darin wurden wir auch von Hunderten von Telefonaten, Emails und Briefen bestärkt. Wir sind überzeugt, dass auf dem Markt ein Platz ist für das Produkt, welches Bimota repräsentiert - speziell mit den spezifischen Plänen, die bereits existieren und die wir hier Deinen Lesern zum ersten Mal offenbaren.

AC: Wann haben Sie begonnen mit dem Liquidator über die Übernahme der Restmasse zu verhandeln?

GDP: Wir haben unsere Gespräche mit dem Gericht in Rimini im Sommer 2001 begonnen und wir wurden von Anfang an unter grossen Druck gesetzt weil sie sich von Anfang an eine beträchtliche Summe für die Kreditoren versprochen, wenn sie die Motorräder verkauften, die auf Lager standen. Diese betrachteten sie wie modische Gebrauchsgegenstände, wie es z.B. Kleider oder Musik darstellen, und darum eine kurze Lebenserwartung haben! Wir machten im Dezember 2001 ein erstes Angebot, über das was von Bimota noch übrig war, von 4 Milliarden Lire (damals ca. 1.3 Millionen £/2 Mill. \$/2.1 Mill. € - AC), das im März 2002 auslief. Aus verschiedenen Gründen, die hier nicht mehr wichtig sind, verfiel dieses Angebot und Lorenzo und ich überprüften unsere gemeinsame Situation und entschlossen uns, es erneut zu probieren. Wir hatten verschiedene Diskussionen mit dem Liquidator und machten ein zweites Angebot im November 2002 über die Summe von 1.45 Millionen € - aber unglücklicherweise hatten wir nun einen Mitbewerber aus Italien, der unsere Absichten gefährdete. Eine Auktion wurde unvermeidlich aber wir schafften mit einer Offerte von 2.35 Mill. € siegreich aus dem Gerichtssaal herausgehen zu können, mit dem Resultat, dass wir jetzt über die gesamten Rechte über die Bimota-Marke sowie über alle verbleibenden Aktiva der bankrotten Firma verfügen. Wir erhielten die Schlüssel der Firma Bimota am 4. Dezember 2002.

AD: Was genau haben Sie mit dieser Summe erhalten?

GDP: Erstens den Markenschutz für Bimota und die weltweiten Rechte an diesem Namen sowie verschiedene Patente, die der Firma gehören und weltweit registriert sind. Zweitens alles, was noch in der Firma enthalten ist, aber ohne die Gebäude, welche nur geleast sind. Inbegriffen sind alle Maschinen und Werkzeuge, Vorlagen, Formen und elektronische Werkzeuge und Datenerfassungs-Geräte. Wir haben ebenso eine Reihe von Prototypen und historischen Beispielen von Produktions-Modellen aller Jahre erhalten, sowie ein Vorrat von ca. 70 neuen, unverkauften Motorrädern, unter anderem SB8R, DB4 und YB11. Dazu kommt noch eine bedeutende Anzahl von Vdue 500cc Zweitakttern - 110 insgesamt plus einer Menge Ersatzteile für den VTwin-Motor. Zusätzlich kommen noch 160 Suzuki TL1000R-Motoren für die SB8R so wie sie aus Japan geliefert wurden und 53 teilweise fertig gestellte SB8K Motorräder.

AC: Was planen Sie nun damit? Wohin geht Bimota von hier aus?

LD: Diese Aktiva gehören nun der neuen Firma Alternativa Moto, von welcher ich der Präsident bin und Hr. Della Pietra der CEO ("Amministratore Delegato" in Italien - AC). Wir haben bereits einen klar vorgezeichneten Weg für Bimota's Rückkehr als Hersteller von Motorrädern beschrritten und ich werde ihn bitten diesen hier im Detail zu erklären.

LD: Nevertheless, we're right at the beginning of the project - but we're very satisfied with the way things have gone so far, and we have very precise objectives which are well defined, as well as realistic. We've costed things out carefully, and have a clear idea of where we're going, which has been reinforced by the hundreds of supportive phone calls, emails and letters we've received. We're convinced there is a place in the market for the distinctive, high quality product, which Bimota represents - especially with the specific plans already in place, which we're here to reveal to your readers for the first time.

AC: When did you begin negotiations with the liquidator to take over the remains of the company?

GDP: We began discussions with the tribunal in Rimini in the summer of 2001, and to begin with we were placed under some pressure to conclude matters, because they were hurrying to raise what could be a significant sum for creditors by selling off the stock of bikes remaining in the factory, which they perceived as being subject to changing fashion, rather like clothes or music, and so having a short shelf life! We made a first offer for what remained of Bimota in December 2001, in the amount of Lire 4 billion (then about £1.3 million/\$2 million/Euro 2.1 million - AC), with a March 2002 deadline for acceptance. For reasons, which are today immaterial, this offer lapsed, so Lorenzo and I reconsidered our joint position, and decided to try again. We had ongoing discussions with the liquidator, and made a second offer in November 2002, for the sum of Euro 1.45 million (now about £0.95 million/\$1.55 million - AC) - but unfortunately we now had another competitor based in Italy, who presented a threat to our intentions. Inevitably, we had to undergo what amounted to a auction, but we eventually emerged as the winners by agreeing a bid of Euro 2.35 million (about £1.5 million/\$2.5 million) with the tribunal, as a result of which we now own the complete rights to the Bimota marque, as well as the remaining assets of the bankrupt company. We received the keys to the Rimini factory on December 4, 2002.

AC: What exactly did this sum buy you?

GDP: First of all, the Bimota trademark and the worldwide rights to the name, as well as the several patents, which the company owns, and are registered worldwide. Secondly, the actual contents of the factory, but not the building itself which is only leased. This includes all the machine tools, patterns, moulds, and electronic manufacturing and data-gathering equipment, as well as the spare parts inventory. We also acquired a collection of prototypes and historical examples of production models down the years, and an unsold stock of new bikes totaling around 70 motorcycles, comprising SB8R, DB4 and YB11 models. As well, there were a significant number of Vdue 500cc two-strokes - 110 of those in all, plus many spare parts for the V-twin motor. In addition to that, there came 160 Suzuki TL1000R engines for the SB8R, as delivered from Japan, plus another 53 installed in already partially assembled SB8K machines.

AC: So what do you plan to do with all this? Where does Bimota go from here?

LD: These assets now belong to a new company called Alternativa Moto, of which I am the President, and Mr. Della Pietra is the CEO ('amministratore delegato' in Italian - AC). We have a clearly defined road map for Bimota's return to manufacturing motorcycles, along which we have already begun traveling, and which I will ask him to explain in detail.

GDP: Die erste und wichtigste Entscheidung, die wir getroffen haben ist, dass alle zukünftigen Bimota Modelle ausschliesslich mit Ducati-Motoren bestückt werden sollen. Das nicht nur in Anerkennung, dass mein Kollege Lorenzo hier, der Kopf der Firma, solch einen berühmten Namen trägt - wobei ich anmerken will, dass es logisch erscheint - aber weil wir die strategische Entscheidung getroffen haben, dass Bimota in Zukunft zu 100% ein italienisches Produkt sein soll und keine unvollkommene Mischung aus europäischer und japanischer Technologie und Kultur.

AC: Haben Sie bereits eine Vereinbarung mit Ducati um Sie mit Motoren zu beliefern?

LD: Wir haben ein Grundsatzabkommen mit Federico Minoli, dem Präsidenten und CEO von Ducati Motor und sind daran, die Details vertraglich festzuhalten. Auf jeden Fall haben wir die Versicherungen, die wir brauchen um die nächste Stufe in unserem Plan zu erklimmen: Den Neustart der Marke Bimota exklusiv mit Ducati Motoren.

AC: Beinhaltet dies, dass Ducati Motor oder vielleicht auch deren grösster Teilhaber, TPG, einen Teil von Alternativa Motor übernimmt? Falls nicht, hat einer der beiden Geld in die neue Bimota gesteckt damit diese den Gebrauch von Ducati Motoren exklusiv erhält?

LD: Nein, ich kann hier kategorisch festhalten, dass nichts dergleichen geschehen ist. Weder Ducati noch TPG haben ein Interesse an unserer Firma. Wir sind vollkommen unabhängig und nur ein zukünftiger Kunde für deren Motoren.

AC: Aber bevor Sie wieder Bimotas bauen können, müssen Sie zuerst wieder einen neuen Standort haben, sowie die Techniker und Mechaniker um die Motorräder zusammen zu stellen - auch um über das erworbene Lager zu verfügen, das Sie vom Liquidator erworben haben. Wie sind die Pläne für all dies und wie lange wird es dauern?

GDP: Erstens ist der Kern unseres neuen technischen Teams zusammen, geführt von unserem neuen technischen Direktor Alberto Strada. Er war bereits bei Bimota in den letzten Tagen der alten Firma und, nachdem er mehrere Jahre bei Aprilia verbracht hat, versteht er die Position und Bedürfnisse der Marke bestens. Er hat die Art von innovativen Ideen, die von Sound-Engineering-Prinzipien herrühren und welche die Basis für Bimotas zukünftige Produktentwicklung bilden wird. Wie auch immer, wir werden einen Schlussstrich unter Bimotas Vergangenheit ziehen, indem wir diejenigen Teile, die in der Zukunft keine Bedeutung mehr spielen werden, veräussern. Das gesamte Vdue-2Takt-Projekt, inklusive des Lagers in der Nähe von Forli, wo die Motorräder und Teile gegenwärtig gelagert sind, haben wir an eine externe Firma namens Win-Win veräussert, mit sämtlichen Rechten am Design sowie den Vorlagen, Schalenformen, etc. - alles was in Verbindung mit dem Vdue-Projekt stand, inklusive der bekannten Probleme, die sie beheben werden. Sie werden selbstverständlich die 110 verbleibenden Rimini-gebauten Motorräder als Bimotas verkaufen, aber alle, die sie nachher bauen, werden den Namen Bimota nicht mehr tragen dürfen - das Abkommen, das wir abgeschlossen haben, verbietet dies ausdrücklich. Dies bedeutet das Ende dieses unglücklichen Kapitels in Bimotas Geschichte.

Zweitens planen wir den Verkauf der anderen Hälfte des Lagers - nicht nur die japanisch motorisierten Modelle, sondern auch die Ducati-motorisierten DB4-Modelle, welche noch verblieben sind. Dies tun wir in Zusammenarbeit mit einer Firma Namens Styl Italiano, mit welcher wir an verschiedenen Fronten, vor allem der Erstellung eines Bimota-

GDP: The first and most important decision we have taken is that future Bimota models developed and manufactured by the new company, will all be equipped with Ducati engines. That isn't solely in recognition of the fact that my colleague Lorenzo here, the head of the company, bears such a famous name - though I must admit it does seem logical! - but because we have taken the strategic decision that Bimota motorcycles must in future be 100% Italian-made products, not a potentially uneasy blend of Japanese and European technologies, and cultures.

AC: Have you made a deal with the Ducati factory to furnish you with engines?

LD: We have reached an agreement in principle with Federico Minoli, the President and now once again the CEO of Ducati Motor, and are in the process of finalising the details, subject to contract. But we have the assurances we need to proceed to the next stage of planning the relaunch of the Bimota marque, exclusively with Ducati engines.

AC: Does this entail Ducati Motor, or perhaps its principal shareholder TPG, owning part of Alternativa Moto's equity? Failing this, has either party put money into the new Bimota operation, in return for exclusive use of Ducati engines?

LD: No, I can state quite categorically that none of this has happened. Neither Ducati nor TPG has any direct interest in our company. We are completely independent of them, only a future customer for their engines.

AC: But before you can restart manufacture of new Bimotas, you'll need to find a new factory, as well as the technicians to staff it, and assembly workers to build the bikes - and also of course to dispose of the outstanding stock you acquired from the liquidator. What are your plans for all this, and how long will it all take?

GDP: Firstly, we already have the nucleus of our technical staff in place, headed by our new Direttore Tecnico, Alberto Strada. He already worked with Bimota in the dying days of the old company, after spending several years with Aprilia, so understands very well the position and needs of the marque. He has the kind of innovative ideas backed up by sound engineering principles, which must be the basis of Bimota's future product development.

However, what we first needed to do was to draw a line under Bimota's past by dealing with those products, which will not play a part in its future. Thus we have sold off the entire Vdue two-stroke project en bloc, including the warehouse near Forli where the remaining bikes and parts are presently stored, and its contents, to an outside company named Win-Win. They have purchased the rights to the design, as well as all the patterns, bodywork moulds, etc. - everything we have relating to the Vdue project, including all its well-publicised faults, which they are resolved to cure. They will of course be allowed to sell the 110 complete Rimini-built bikes they currently hold in stock as Bimotas, but those which they build after that will not be entitled to use the Bimota name - the deal we've made with them specifically forbids this. This therefore marks the end of this unhappy chapter in Bimota's history.

Then, secondly, we are taking steps to sell the other half of the completed stock we acquired as part of the takeover - not only the Japanese-engined machines, but also some Ducati-engined DB4 models which are still left over. This we are doing in conjunction with a company known as Styl Italiano, with whom we are collaborating on several fronts, notably the

Zentrums in Abano Terme, in der Nähe von Padua, zusammen arbeiten. Neben der Vermarktung einer ganzen Produkte- und Zubehör-Reihe, inklusive Bekleidung wie auch den Ersatzteil-Service, ist auch eine permanente Ausstellung historischer Bimota-Modelle geplant, wodurch dies zu einem Mekka für Bimotafahrer aus der ganzen Welt werden wird. Wir werden weitere Details dazu in den nächsten Wochen verraten. Es soll vor allem die Bedeutung von Bimota-Innovationen der letzten Jahre hervorgehoben werden, wodurch oftmals neue Wege bezüglich Design und Stil beschritten wurden, die andere Herstellern später kopiert haben. Wir hoffen auch, dass die Bimotisti später die Möglichkeit haben, dort ihr Motorrad in den Service zu bringen - egal um welches Modell es sich handelt - oder aber es auch komplett restaurieren zu lassen.

AC: Wird dort auch die neue Bimota-Fabrik zu finden sein?

GDP: Nein - wir sind daran eine Übereinkunft zu erzielen um das Bimota Hauptquartier im Spätsommer von Rimini nach Tuscany, zwischen Florenz und Siena, zu transferieren. Mehrere unserer erfahrensten Mitarbeiter aus der Riviera Adriatica haben bereits zugesagt uns dorthin zu folgen - sie fühlen sich mit der Marke Bimota verbunden und wollen auch weiter darin teilhaben. Das ist sehr erfreulich und zeigt die Tiefe ihrer Verbundenheit mit der Firma und deren Produkte.

AC: Aber trotzdem, was bringt es, auf die andere Seite der Appeninen zu ziehen? Gibt es finanzielle Gründe dafür, eventuell in Form von Zuwendungen von Seite der EU?

GDP: Nein - aber es gibt organisatorische Gründe. Carbon Dream ist schon seit Jahren unser Verschalungs-Lieferant und wir wurden nicht nur gute Freunde, sondern wir haben unsere Arbeit gegenseitig schätzen gelernt. Wir werden uns ihnen deshalb nähern, nicht nur geographisch, sondern auch unternehmerisch - wir werden uns effektiv mit ihnen vereinigen. Bimota wird weiter als eine physikalische Einheit innerhalb der Carbon Dream Fabrik agieren, aber an allen anderen Projekten werden wir gemeinsam arbeiten - Carbon Dream ist z.B. ein Lieferant für Lamborghini und Ferrari wie auch für Firmen wie Aerospaziale und selbstverständlich Ducati. Wir werden sicher Wege finden um derart anspruchsvolle Kunden zufrieden zu stellen, vor allem bezüglich High-Tech-Produkten die innovatives Design und/oder Materialien benötigen. Es ist eine Hochzeit, die für alle von Vorteil ist.

AC: Welche neuen Modelle werden Sie bei Bimota anbieten und wann werden diese verfügbar sein?

GDP: Sie sind das erste Modell bereits gefahren! Es ist die Drako, das DB4-basierte desmodue Naked Bike, welches gerade die letzten Tests absolvierte als die Firma im Sommer schliessen musste und in diesem Stadium noch vom Ducati 900SS Motor angetrieben wurde. Wir werden die Entwicklung an diesem Modell vervollständigen, sodass die Produktion im Juni oder Juli dieses Jahres starten kann, wobei es fast sicher mit dem neuesten 1000DS Dual Spark desmodue Motor ausgerüstet sein wird aber trotzdem den bisherigen Aluminium-Ovalrohr-Rahmen benützen soll, damit sie sich in Vergleichen mit Ducatis Monster abheben kann.



establishment of a Bimota Center at Abano Terme, near Padova. In Addition to marketing a complete range of products and accessories, including clothing, as well as a spare parts service, this will also encompass a permanent display of historic Bimota models, and so will act as a Mecca for Bimotisti from all over the world. We will reveal more details of this in a few weeks, but this will help to emphasise the importance of Bimota's innovation down the years in forging new directions in both design and styling, which other manufacturers have later copied. We also expect to be able to offer Bimotisti the chance to have their bike serviced there, no matter what model, or even if they wish to have it fully restored there, to an agreed level up to and including as-new condition.

AC: Is this also where Bimota's new factory will be located?

GDP: No - we are in the process of completing an agreement to transfer Bimota's headquarters later this summer from Rimini to Tuscany, to a location between Florence and Siena. Several of our most experienced employees from the Riviera Adriatica have already agreed to follow us there - they feel attached to the Bimota marque, and want to continue playing a part in its history, which is very gratifying and shows the depth of their commitment to the company, and its products.

AC: Even so, why go to the other side of the Apennines? Are there financial attractions in terms of moving there, perhaps in the form of EU subsidies?

GDP: No - but there are organisational ones. Carbon Dream has been our bodywork supplier for many years, and not only have we become good friends, we've also got to know each other's business very well. We will therefore be moving very close to them, not only geographically, but corporately as well - effectively, our two businesses will be merged. Bimota will still function as a separate physical entity within the Carbon Dream factory structure, but we will work together on each other's projects - Carbon Dream is a supplier to Lamborghini and Ferrari, for example, as well as to firms like Aerospaziale and of course Ducati, so there's sure to be ways in which we will be able to strengthen their capability to serve such demanding clients, specifically in terms of high technology products involving innovative design and/or materials. It's a marriage which will bring benefits to both sides.

AC: What new models will you relaunch Bimota with, and when will they be available?

GDP: You've already ridden the prototype of the first one! It's the Drako, the DB4-based desmodue Naked Bike that was undergoing final road tests when the company shut down in the summer of 2000, and at that stage was powered by a Ducati 900SS engine. We will complete development of this model in time to begin production in June or July this year, though it will now almost certainly be fitted with the latest 1000DS dual spark desmodue engine, but using the same oval-section aluminum space frame chassis as before, which will make it stand out in comparison to Ducatis equivalent Monster.

LD: Der grosse Vorteil dieses neuen Ducati-Motors ist das zusätzliche Drehmoment welches ideal zu Leichtgewicht der Drako passt - ca. 20 kg leichter. Es wird ein unterhaltsames aber trotzdem alltagstaugliches Motorrad sein. Sehr distinguiert und exklusiv aber praktisch und unterhaltsam.

AC: Was ist mit den letzten japanisch motorisierten Bimotas, das heisst mit den unvollendeten SB8K's, die sie ebenfalls erworben haben?

GDP: Wir werden den Homologations-Prozess beenden und die SB8K auf Euro 2 Emissions-Niveau bringen, was unseres Wissens mit diesen Modell relativ einfach ist, da Suzuki dies bereits mit deren neuer SV1000 Naked getan hat. Dann vermarkten wir diese 53 Motorräder vom Juli an als strassen-legale Replikas von Anthony Gobert's Werks-SB8K-Renner mit welchem er das Superbike-Rennen in Phillip Island im April 2000 gewonnen hat - mit den gleichen unverkennbaren Farben und den Sponsoren-Klebern, etc. Mit den anderen 160 Suzuki-TL1000R Motoren, die wir haben, werden wir ein neues Modell am Salon von Milano im September präsentieren, mit einem neuen Rahmen und Verschalung - Ich will hier nicht mehr verraten, aber es wird sehr exklusiv sein. Das wird das Ende für Bimota's japanisch-motorisierte Modelle bedeuten, denn am Salon wird nicht nur die

Drako, sondern auch ein anderes Ducati-motorisiertes Modell stehen, das für grosses Aufsehen sorgen wird. Es wird sich um eine Cafe Racer Version des Millone Supertwin desmodue Racing-Prototyps handeln, den Poggipolini in Zusammenarbeit mit NCR gebaut und das bereits grosse Anerkennung seit seinem Debüt im letzten Sommer erhalten hat. Auf Wunsch wird es auch eine kleine Anzahl Rennversionen geben, für diejenigen, die damit an Supertwins-Rennen teilnehmen wollen. Bimota hat die Rechte erworben um die Millone zusammen mit Carbon Dream und einer Partnerschaft mit Poggipolini und NCR zu bauen - Vier sehr gut bekannte Namen im italienischen Motorradgeschäft, welche als einzelne und auch gemeinsam für höchste Performance, handgemachte Exzellenz und einzigartiges Design stehen. Zusammen mit Ducati im Zentrum dieser Familie werden wir eine extrem begehrte Produktserie offerieren, welche Liebhaber italienischer Bikes aus aller Welt begeistern wird.

AC: Sie können gleich anfangen von der Millone Bestellungen aufzunehmen! Aber bis jetzt haben Sie nur zukünftige Bimota-Modelle erwähnt, die von älteren, leistungs-schwächeren Motoren angetrieben werden. Wird der Testastretta-Superbike-Motor der 999 ebenfalls auftauchen?

GDP: Ja, er wird - aber wir brauchen Zeit, um ein Bimota-Superbike von Grund auf zu entwickeln. Ich kann bestätigen, dass Giugiaro Design in Turin schon hart daran arbeitet. Es wird diesen Motor tragen aber einen komplett anderen Ansatz bezüglich Design und Styl als Ducati's eigenes Produkt haben - wobei es natürlich in viel kleiner Stückzahl hergestellt werden wird. An der Intermot 2004 in München wird es vorgestellt und kurz darauf soll es erhältlich sein. Es ist das erste Mal, dass Giugiaro Design an einer "Maxi-Moto" arbeitet, obwohl

LD: The great advantage of this new Ducati engine is the extra torque it delivers, which will be ideally suited to the Drako's light weight, as much as 20 kg. or so less - it'll be an enjoyable real-world performance bike that can be used every day. Distinctive and exclusive, but practical and enjoyable.

AC: What about the last of the Japanese-engined Bimotas, though, the uncompleted SB8K's that you've also acquired?

GDP: We will complete the homologation process and bring the SB8K up to Euro2 emissions levels, which we know can be achieved relatively quickly with this engine, as Suzuki has now done with their new SV1000 Naked model. We will then market these 53 bikes from July onwards as street legal replicas of Anthony Gobert's factory SB8K-R racer with which he won the World Superbike race at Phillip Island in April 2000, all painted up in the same distinctive colour scheme, with sponsorship decals, etc. Regarding the other 160 Suzuki TL1000R engines we have, we will display a new model employing this motor at the Salone di Milano in September, but with a different chassis and bodywork - I don't want to reveal more at this stage, but it will be very distinctive. This will be the end of the road for Bimota's Japanese-

engined models, though, and alongside it at the Salone will be not only the Drako, but also another new Ducati-engined model, which I believe will receive great acclaim. This is a cafe racer version of the Millone SuperTwins desmodue racing prototype built by Poggipolini in conjunction with NCR, which has already achieved great recognition since its debut last summer, and we will also construct a small number of race versions to special order for those who wish to go SuperTwins racing with them. Bimota has acquired



the rights to manufacture the Millone in conjunction with Carbon Dream by forming a partnership with Poggipolini and NCR - four very well-known names in Italian motorcycling which both individually and collectively stand for high performance, hand-made excellence, and unique design. Together with Ducati at the centre of this family, I believe we will offer an extremely desirable series of exclusive products, which will appeal to Italian bike enthusiasts all over the world.

AC: You better get ready to start taking orders now for the Millone! But so far you've only mentioned future Bimota models powered by the older, less powerful desmodue Ducati engines. Doesn't the Testastretta Superbike engine from the 999 figure in your future plans?

GDP: Yes, it does - but we need time to develop a Bimota Superbike from scratch. I can confirm that Giugiaro Design in Turin is already hard at work on such a motorcycle, which will share the same engine as the 999 but will represent a completely different approach in terms of design, and styling, to Ducati's own product - while of course being made in much smaller numbers. This will be launched at Intermot 2004 in Munich, and will be available to customers very shortly afterwards. It's the first time that Giugiaro Design, which has

sie eine riesige Erfahrung bei kleinen Bikes für asiatische wie auch europäische Hersteller haben. Ich bin mir sicher, dass der Ansatz, den sie zu dieser Herausforderung mitbringen, in Verbindung mit dem persönlichen Engagement einer so legendären Figur wie Giorgetto Giugiaro, der selber ein aktiver Motorrad-Fahrer ist, neuen Wind in die Welt der Motorräder bringen wird und speziell für die supersportlichen performance Bikes. Es wird ein Diamant in Bimota's Palette sein und es wird sicher auch einem Vergleich mit Ducati standhalten.

AC: Wenn wir schon darüber sprechen, sind sie nicht darüber beunruhigt, dass sie in zwei oder drei Jahren den Ducati-Produkten so nahe stehen, da sie exklusiv deren Motoren benutzen, dass es kontraproduktiv sein könnte wenn Bimota's höherpreisige Produkte unvermeidbar mit den günstigeren Ducati-Modellen verglichen werden? Und wird dadurch die Bimota-Palette nicht nur mit VTwin-Modellen bestückt sein, während die Bimota-Kunden traditionell auf grosse Vierzylinder-Bikes fokussiert sind?

GDP: Wie hätten wir uns auch anders entscheiden können, mit Hr. Ducati als unseren Präsidenten?! Im Ernst, ich bin mir sicher, dass unsere unverkennbaren, handgemachten Produkte sich so stark von Ducatis Grossproduktion unterscheiden werden, dass dies kein Problem sein sollte - für keinen von uns. Eher im Gegenteil. Aber Sie haben recht, was die Vierzylinder betrifft - aber vergessen sie nicht, dass Ducati bald eine Reihe von V4-Strassenbikes mit dem desmosedici Motor des neuen GP-Renners lancieren wird. Ich bin sicher, dass sie nicht viel später danach wieder eine Vierzylinder-Bimota sehen werden.....

AC: Was für eine Art Motorräder wird Bimota in Zukunft bauen - und in welcher Stückzahl?

LD: Wir werden die Markentradition mit high performance Sportbikes hochhalten aber daneben auch Motorräder bieten, die humaner, weniger fokussiert und einfacher zu fahren sind. Die Drako ist das erste davon, mit einem sportlichen Flair aber alltagstauglicher, bei der sie sich nicht wie Loris Capirossi fühlen, wenn sie darauf sitzen und den Schlüssel drehen! Beide unterschiedlichen Produktlinien sollen in kleiner Stückzahl, nicht mehr als 400-500 Bikes pro Jahr im Total beider Linien, hergestellt werden. Während die Eine ultrasportliche Fahrer zu befriedigen versucht, wird die Andere auf eher freizeitorientierte Kunden zielen, vielleicht auch auf jene älteren Fahrer, welche ihre Zeit auf Sportbikes verbracht haben aber jetzt etwas Ruhigeres suchen, dass trotzdem mit einem hohen exklusiven Standard gebaut ist, das sie bewundern und sich freuen können es zu besitzen und zu fahren. Unsere Bikes werden teuer sein und auf eine kleine Zahl von ausserordentlich kritischen Kunden ausgerichtet sein - aber sie werden mit Recht wünschenswert sein. Dies spiegelt meine eigene persönliche Passion, Produkte zu kreieren, welche die Sahne italienischer Motorrad-Manufakturen repräsentiert, angetrieben von Ducati-Motoren, welche nur eine kleine Firma erreichen kann die mit einer menschlichen Struktur und mit Kunsthandwerkern beseelt ist, die auf einem extrem hohen Qualitätsstandard arbeiten. Das ist die Stärke von Bimota, welche in der Vergangenheit geschwächt wurde, weil sie versuchte in die Grossserie einzusteigen ohne die Grösse oder die Ressourcen, die eine Ducati brauchte um dies zu erreichen.

an extensive portfolio of smaller capacity models for both European and Asian manufacturers, has ever worked on creating a 'maximoto', and I'm certain that the fresh approach they will bring to this challenge, coupled with the personal involvement of such a legendary design figure as Giorgetto Giugiaro, who is himself an active motorcyclist, will bring a new look to the world of motorcycles, and especially 'supersportivi' performance bikes. It will be the diamond in Bimota's range, and I'm sure will also sit well with comparable Ducati models.

AC: Speaking of which, are you not concerned that being so closely identified with Ducati in terms of product, since within two or three years you will be using their engines exclusively, may perhaps be counter-productive, in that Bimota's higher-priced motorcycles will inevitably be compared with the less costly equivalent Ducati model? And won't doing so also restrict your range exclusively to V-twin models, whereas Bimota customers have traditionally focused on the marque's four-cylinder bikes?

GDP: How could we choose otherwise, with Mr. Ducati as President of the company?! Seriously, I believe our distinctive, hand-made products will differ so greatly from Ducatis volume production equivalent, that this won't present any problems - for either of us. Quite the opposite, in fact. Secondly, you're right to consider the four-cylinder issue - but don't forget that in a very short time, Ducati will be launching a range of V4 street bikes powered by the desmosedici engine from its new MotoGP racer. I'm sure you can expect to see a four-cylinder Bimota once again not too long after that.....

AC: What kind of bikes does Bimota intend to make in the future - and in what numbers?

LD: We will maintain the marque's traditional focus on high performance sportbikes, but also offer alongside that a series of bikes, which are more human, less focused, and easier to ride. The Drako will be the first of these, still with a sporting flair, but more an everyday ride, where you don't have to think you're Loris Capirossi when you sit aboard it and turn the key in the ignition! We want to maintain these two distinct product lines, always built in small numbers of not more than 400-500 bikes a year in total, of the two ranges combined. But while one will be targeted at satisfying ultrasport riders, the other will be directed at more leisure orientated customers, perhaps also including those older riders who've served their time on sportbikes, and now want something less hard-edged, but nevertheless still built to a high standard of excellence, which they can admire and

enjoy owning, and using. Our bikes will be expensive, appealing strictly to a limited number of extremely demanding customers - but they will be deservedly desirable. This reflects my own personal passion to create a series of products which represent the cream of Italian motorcycle manufacture, powered by Ducati engines, which only a small company with a human structure staffed by craftsmen working to an extremely high standard of quality, can hope to achieve. This is Bimota's strength, which in the past became a weakness because it tried to become a volume manufacturer,



Alan Cathcart

Wir werden diesen Fehler nicht wieder machen, sondern zu unseren Wurzeln zurückkehren, als kleiner Hersteller von ausserordentlichen Produkten, welche von nicht mehr als 18-20 fähigen Künstlern hergestellt werden.

GDP: Das ist richtig - und das wird es uns auch erlauben bei jedem hergestellten Motorrad ein gewisses Mass persönlichkeithineinzubringen, was bisher nicht möglich war. Wir planen, dass, wenn einer unserer Kunden ein Motorrad bestellt, er oder sie uns die persönlichen Daten liefert - Höhe, Gewicht, Arm- und Beinlänge und sogar die Schuhgrösse - und wir werden das Motorrad seiner Statur anpassen, sowie auch sonstige Wünsche, die uns im Voraus mitgeteilt werden. Es ist dasselbe wie wenn ein Lederkombi bestellt wird oder wenn ein GP-Fahrer ein Motorrad nach seinen Bedürfnissen erhält.

AC: Aber wie soll das gemacht werden? Werden die Kunden direkt bei der Bimota-Fabrik bestellen oder werden wie bisher Händler in allen Ländern bereit stehen?

GDP: Dieses Problem ist eng verknüpft mit der Frage nach unserem Kundendienst und hängt von den detaillierten Verhandlungen mit Ducati zusammen. Falls unsere Modelle durchwegs mit Ducati-Motoren bestückt werden, macht es Sinn, dass diese auch von Ducati-Händlern betreut werden. Sollen wir in diesem Fall mit einem von Bimota anerkannten Händler verhandeln, der auch von Ducatis Vertriebs-Netzwerk Mitglied ist oder brauchen wir eigene Vertriebskette, wie früher - was eventuell mit einer kleinen Produktion von 500 Motorrädern pro Jahr nicht durchführbar ist? Oder, was wir in Betracht ziehen, falls die Verhandlungen mit Ducati in diesem Punkt scheitern sollten, sollen wir ein Kundendienst-Netz weltweit aufziehen, in dem die Kunden, die ihre Bikes direkt beim Werk bestellen, diese in den Service bringen? Unsere italienischen Kunden können diese immer direkt ins Werk in Tuscany oder ins Bimota-Center in Abano Terme bringen, aber für alle anderen ist das ein wichtiger Punkt. Ich kann diese Frage im Moment noch nicht definitiv beantworten aber wir wissen, dass es ein entscheidendes Element für die Restrukturierung der Firma ist und wir werden es bald lösen.

AC: Wie steht es mit Rennen? Bimota hat sich auf der Weltbühne dank dem Gewinn von Rennen und Weltmeister-Titeln etabliert, aber ausser Gobert's unerwarteten Erfolg in Australien vor drei Jahren hat man nicht mehr viel gehört. Wird die neue Bimota Rennen bestreiten?

GDP: Ja, wir müssen - genauso wie Sie es sagen, Bimota's gesamte Geschichte ist eng mit den Wettkämpfen verbunden. Carbon Dream's eigenes Rennteam wird Bimota-Produkte in diesem Jahr auf höchstem Niveau einsetzen aber ich muss hier sagen, dass unser Ziel nicht die Teilnahme in der Welt-Superbike ist, sondern eher in der Welt-Endurance ist, was viel eher unseren Fähigkeiten entspricht. Die SB8K ist ja schon für die Superbike homologiert und damit auch für die Endurance. Mittelfristig wird das unser Fahrzeug sein um Bimota wieder in den Wettkampf zu bringen. Sobald die Millone in Produktion geht, bin ich mir sicher, dass sie sehr erfolgreich bei den SuperTwins und BoTT-Rennen sein wird und wir werden unsere Kunden unterstützen, die bei grösseren Events wie Daytona, Assen oder in Japan teilnehmen wollen. Langfristig planen wir aber auch ein Testastretta-Modell, das ein klares Potential für Superbike-Rennen aufweist, sofern der Zweizylinder dann noch konkurrenzfähig ist.

Kurzfristig werden wir in der Welt-Endurance starten - und der erste Lauf der diesjährigen Weltmeisterschaft ist Imola 200 am 4. Mai. Da 2003 auch Bimota's 30. Geburtstag ist planen wir die Wiedergeburt der Marke an diesem historischen

without the scale or the resources of a Ducati to achieve that. We won't make that mistake again, but will return to our roots as a small constructor of exceptional products hand built by a workforce of not more than 18-20 skilled artisans.

GDP: That's right - and this will also allow us to deliver a degree of personalization of each new motorcycle we construct that until now has never been feasible. We envisage that when one of our customers orders a bike from us, he or she supplies us with their personal measurements - height, weight, length of arms and legs, and even the boot size - and we will tailor the motorcycle to suit their stature, as well as any personal preferences they tell us about in advance. It's the same as ordering a suit of leathers, or when a Grand Prix rider has a bike built to his requirements: made to measure.

AC: But how will this be executed? Will customers order directly from the Bimota factory, or will you be appointing dealers in each country, as before?

GDP: This is an issue linked to the question of after-sales service, which will depend on the precise outcome of our detailed negotiations with Ducati. If our models will essentially all be powered by Ducati engines, then it's evident that they are capable of being maintained by Ducati dealers. In that case, do we appoint a Bimota-recognised dealer who is also a member of Ducatis distribution network, or do we establish our own separate chain of distributors, as before - which would perhaps not be viable with a small, hand built production of just 500 bikes a year? Or, as we are considering if we fail to reach agreement with Ducati on this point, do we create a network of Bimota after-sales centres around the world, where our customers who have bought bikes directly from the factory can go to have them serviced? Our Italian customers can always bring them to the factory in Tuscany, or to the Bimota Centre in Abano Terme, but for those further afield, this is an important consideration. I can't answer this point definitively yet, but we understand this is a crucial element in the restructuring of the company, and will resolve it very shortly.

AC: How about racing? Bimota established itself on the world stage through its success in winning races and world titles, but apart from Gobert's unexpected victory in Australia three years ago, there hasn't been much success of late. Will the new Bimota go racing?

GDP: Yes, we must - because as you say, Bimota's entire history is closely linked to competition. Carbon Dream's own race team will race Bimota products this year at the highest level, although I must declare that our target is not to take part in World Superbike, but rather in World Endurance which we believe will better reflect our capabilities for success. The SB8K is obviously already homologated for Superbike racing, and therefore for Endurance, so in the medium term this will be our vehicle for bringing Bimota back into competition. However, when the Millone reaches production, I'm certain this will be very competitive in SuperTwins and BoTT racing, and we will support our customers who want to take part in major events like Daytona and Assen, or in Japan. However, further down the line we will be producing a Testastretta-engined model, which will have evident potential for Superbike racing, provided the twin-cylinder bikes will still be competitive in this.

But in the short term, we will begin with World Endurance - and the first round of this year's championship will be the Imola 200 on May 4. Since 2003 is Bimota's 30th birthday, we're planning to relaunch the marque at this historic event,

Event, welches den ersten Auftritt der Bimota HB1 1973 erlebte. Gemeinsam mit dem Bimotoclub werden wir Bimotisti aus der ganzen Welt einladen - wir erwarten insgesamt zwischen 300-400 Motorräder - an unserer Doppelfeier teilzunehmen. Einerseits ist Bimota 30 Jahre alt, andererseits wurde sie wiedergeboren - diesmal hoffentlich für immer!

Vielen Dank an Stefan Käser und Christoph Gurtner für das Finden des Artikels und die Publikation auf unserer Internet-Seite!

which saw the public debut of the very first Bimota HB1 back in 1973. Together with the Bimota Club we'll be inviting Bimotisti from all over the world - we're expecting 300-400 bikes in all - to attend and take part in our double celebrations. One, that Bimota is 30 years old, and two, that it's been born again, hopefully this time for good!

Thanks a lot to Stefan Käser and Christoph Gurtner for finding this article and publishing it on our web page!

Mitgliederliste

Horst Angele Fichtenweg 10, 4552 Derendingen; CH
Hans-Jürg Bänziger bae@gmx.ch Im Spannrain 1, 8105 Watt; CH
Hermann Baumann Seetalstrasse 31, 5102 Rapperswil; CH
Mariolina Boccamazzo mariolina@alternativamoto.it c/o Alternativa Moto Srl. Via Giacaglia 38, 47900 Rimini; Italien
Godi Bösch gomon@smile.ch Mullstrasse 2, 9200 Gossau; CH
Bruno Chitvanni Grindelstrasse 2, 4246 Wahlen; CH
Markus Christen, Hostettler AG Haldenmatte 3, 6210 Sursee; CH
Stephen Claassen 833 N.E. 2nd Avenue, 33304 Fort Lauderdale; USA
David Coulson 63 Wainuiomata Road Wainuiomata, NZ - Wellington; New Zealand
Fred Cuijpers Info.Masters@inter.NL.net Straatweg 189, 3621 BM Breukelen; Netherlands
Gabriela Ehrismann g.ehrismann@bluewin.ch Im Gwad 13, 8804 Au; CH
Fernando Felli bcifelli@libero.it Via Camillo Sbarbaro, 5, 00143 Roma; Italien
Andrés Frey Au Chevrey 203, 1649 Pont-la-Ville; CH
Anita Frey Küfergasse 3, 5742 Kolliken; CH
Pascal Fries Birsweg 5, 4203 Grellingen; CH
Roland Funke Bimotaboy@aol.com / RoliFunke@aol.com 127 Timberlake Circle, 29349 Inman S.C.; USA
Ulrich Gall cornelia.steiner@bluewin.ch Fliederweg 299, 4814 Bottenwil; CH
Oliver Graf Oliver.Graf@chrysler-jeep.ch Chröpflistrasse 48, 8180 Bülach; CH
Christoph Gurtner christoph@scorpion.ch Mittelstrasse 30A, 3613 Steffisburg; CH
Ruedi Hässig Breitstrasse 12, 5610 Wohlen; CH
Jörg Hättenschwiler joerg.haettenschwiler@syngenta.com Breitensteinstrasse 434, 5325 Leibstadt; CH
Richard Heuburger Alte Apotheke, 8570 Weinfelden; CH
Ernst Hugentobler St. Gallerstrasse 7, Postfach 202, 9101 Herisau; CH
Erwin Isenschmid Ruderbaum 10, 8595 Altnau; CH
Urs Jenny-Spycher Händschenmattweg 20, 4466 Ormalingen; CH
Jürg Jerjen Schönbrunnhof, 6313 Edlibach; CH
Jürg Kaiser-Hesse Allmendweg 41, 4242 Laufen; CH
Stefan Käser Stefan.Kaeser@SBB.CH Hofmättli 6, 3661 Utendorf; CH
Reinhold Kraft GmbH Friedrich List Str. 2, 88353 Kisslegg-Zaisenhofen; Deutschland
Rocco Labriola Gjuchstrasse 29, 8953 Dietikon; CH
Fritz Langmeier fritz.langmeier@esec.com Höfläckerstrasse 9, 5632 Butwil; CH
Rudolf Langmeier-Grob Badenerstrasse 18, 8107 Buchs; CH

Member list

Karl-Albert Leber Furano@belponline.ch Steinbachstrasse 49 E, 3123 Belp (BE); CH
Silvia Leutwyler Pelzacker 245, 5053 Staffelbach; CH
Emil Lutz Grüneck, 8554 Müllheim-Wigoltingen; CH
Moto Mader AG, Jörg Bucher, Kurt Mader Ausserfeldstrasse 20, 5036 Oberentfelden; CH
Daniel Maier dmaier@snip.ch Breitstrasse 7 B, 5506 Mägenwil; CH
Aldo Mathiuet Wasgenring 56, 4055 Basel; CH
Hallweg AG MOTO SPORT SCHWEIZ mss.red@bznet.ch z.Hd. Vreni Rufenacht Nordring 4, 3001 Bern; CH
Angelo Nastasi Schulstrasse 4, 4313 Möhlin; CH
Madeleine Niederberger www.furano@gmx.ch Tannstrasse 4, 8820 Wädenswil; CH
Nicola Parisi parisi@internet.ch Binzstrasse 13, 8712 Stäfa; CH
Kurt Pfenninger EPPAG@swissonline.ch Hauptstrasse 110 b, 4312 Möhlin; CH
Rolf Raemy Oberstegstrasse 5, 5727 Oberkulm; CH
Roberto Romagnoli rromagnoli@omniway.sm Via C. Treves, 14, 47000 Rimini; Italien
Christian Rothen Am Stausee 21/8, 4127 Birsfelden; CH
Beat Ruch Aarburgerstr. 147, 4600 Olten; CH
Giorgio Sarti giorgio.sarti@libero.it Via Pantano 2, 20122 Milano; Italien
Bernhard Sattler RA.Sattler@t-online.de Markt 21, 25821 Bredstedt; Deutschland
Regina Schärer Oberstegstrasse 5, 5727 Oberkulm; CH
Günter Schawalder g.schawalder@pop.agri.ch Breitenstrasse 24, 8153 Rümlang; CH
Reinhard Schneider Eichholzweid 1, 8374 Oberwangen; CH
Maurizio Sibilia Piazza Stazione, 6967 Dino; CH
Bob Smith 401 Jones Mills Road, 15687 Stahlstown, PA; USA
Hansueli Stadler Kleebodenweg 2, 4222 Zwingen; CH
Lukas Studer, c/o Moto Mader AG Ausserfeldstrasse 20, 5036 Oberentfelden; CH
René Studer r_studer@bluewin.ch Dammstrasse 39, 8152 Glattbrugg; CH
Robert Nicolas Suter RobiSuter@hotmail.com Wiesenweg 6, 8303 Bassersdorf; CH
Beat Toffol Rütmatstrasse 4, Postfach, 5004 Aarau; CH
Joseph Tortora 815 Middle Country Road, 11780 Saint James, NY; USA
Daniel Weber Weber@Asetra.ch Rotacherweg 18, 4457 Diegten; CH
Christiane Weissbach-Berger christiane.weissbach@fresenius-kabi.com Eignerstrasse 2, 4020 Linz; Oestereich
Glen Wilson gwilson@bimota-enthusiasts.com 30 Central Wall road, Canvey Island, S58 9PQ Essex; England
Felix Wittwer Frutigenstrasse 28, 3600 Thun; CH