

Maï 2004

bimota news 2/2004

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



Inhaltsverzeichnis

Nächste Termine.....	1
Sonntag, 27. Juni, 12:00 Uhr: Blutspenden auf dem Glaubenberg.....	1
Sonntag, 18. Juli, 11.00 Uhr: Treffen auf dem Passwang.....	1
Samstag/Sonntag, 14./15. August: Zäziwil (ganzes Wochenende).....	1
Sonntag, 12. September: Treffen mit dem MV-Agusta-Club in Leibstadt.....	1
Sonntag, 26. September, 11:00 Uhr: Verkehrshaus Luzern.....	1
Salü.....	2
Hi.....	2
Was gibt's neues?	3
What's new?	3
Teilemarkt in Novegro.....	5
Jumble market in Novegro.....	5
GV vom 6. März.....	6
Annual Meeting, March 6 th	6
Registro Storico.....	8
Neue Bimota-Modelle.....	8
Verschiedenes.....	11

Nächste Termine

Sonntag, 27. Juni, 12:00 Uhr: Blutspenden auf dem Glaubenberg

Sonntag, 18. Juli, 11.00 Uhr: Treffen auf dem Passwang

Samstag/Sonntag, 14./15. August: Zäziwil (ganzes Wochenende)

Der Italo-Moto-Club-Schweiz organisiert wie jedes Jahr ein Wochenende in Zäziwil für alle Freunde italienischer Motorräder.

Siehe dazu auch weitere Informationen unter „Verschiedenes“

Sonntag, 12. September: Treffen mit dem MV-Agusta-Club in Leibstadt

Weiter Informationen dazu auf Anfrage oder im Internet: www.bimota.ch

Sonntag, 26. September, 11:00 Uhr: Verkehrshaus Luzern

Auf der Sonderausstellung MotoMotion des Verkehrshauses Luzern wird ein kleiner Einblick in die Motorrad-Geschichte gegeben. Motorräder können im Museums-Gelände geparkt werden.

Wichtig: Damit wir eine gute Falle machen solltet Ihr Euch diesen Termin alle vormerken und natürlich mit Eurer Bimota dort auftauchen. Eventuell können wir uns vorher noch zu einem Kaffee treffen um möglichst gemeinsam dort aufzutauchen. Weitere Informationen dazu später im Internet.

Salü

Zuallererst möchte ich Dich zum Motorrad-Sommer 2004 willkommen heißen! Ich hoffe, dass wir auch in diesem Jahr eine Auswahl an Aktivitäten zusammenstellen können mit der wir Dich zum einen oder anderen Treffen locken können. Das letzte Jahr war einerseits geprägt vom Jahrhundert-Sommer, der mit seinen tropischen Temperaturen dem Motorradfahren eher abkömmlich war. Auf der anderen Seite war die von Behörden angedrohte Temporeduktion, die aus allen Motorradfahrern früher oder später Fussgänger gemacht hätte, sicher eines der Themen, die an keinem Stammtisch fehlen durfte. Wenn ich jetzt auf meine kleine Tochter schaue, dann stellt sich mir nicht die Frage, ob sie in nicht allzu ferner Zukunft Motorradfahren will, sondern wohl eher, ob sie in ein paar Jahren noch Motorradfahren darf...

Um diesen Fragen trotzdem etwas aus dem Weg zu gehen haben wir dieses Jahr den Schwerpunkt auf eher gemütliche Treffen mit Grill-Möglichkeit, bzw. gemütlichen Gartenparties, gelegt - aber ohne den Bezug zum Motorradfahren im Allgemeinen und Bimota im Speziellen zu vernachlässigen. Dies bedeutet einerseits, dass wir uns weiterhin im gewohnten Rahmen treffen können, andererseits sind alle eingeladen wo immer möglich auch die Familienangehörigen, Freunde und Kollegen mitzunehmen um mit ihnen dieses einmalige Hobby teilen zu können.



Hi

First of all I would like to welcome you to this bike-summer of 2004!

I hope that we'll manage to arrange a choice of activities that allows you to join us on one or another occasion. Last year one of the main themes was of course the centennial summer that obstructed the motorbike driving more than helping it. On the other hand the most important theme in any meeting was the incredible menace from our authorities to reduce the speed limits in such a manner that sooner or later all motorbike drivers were reduced to pedestrians. Looking at my little daughter I don't ask myself if she ever loves to ride a motorbike in a near future but first of all if she will ever be allowed to drive a motorbike at all in a couple of years... To avoid this questions a little bit we have focussed this years activities first of all to

comfortable meetings with the possibility to hang around together at tasty barbecues respectively garden parties - but without losing the reference to motorbikes in general and Bimota in specific. This means on one hand that we will carry on meeting as we used to - on the other hand you are all invited to bring your family members, friends and colleagues with you to share this unique hobby with them.

Was gibt's neues?

Stell Dir vor es ist Krieg - und keiner geht hin... Dieser Spruch ist mir kürzlich durch den Kopf gelaufen, als ich sehnsüchtig die deutschsprachigen Zeitschriften um News aus der Bimota-Küche durchforstet habe: Stell Dir vor Bimota erfindet das Rad neu - und keiner interessiert sich dafür...

Letzten März hat Bimota auf der Strecke von Misano Adriatico seine neuen Modelle der Fachpresse vorgestellt aber, ausser einem sehr sachlichen Bericht in der Zeitschrift „PS“, war nirgends etwas davon zu lesen!

Das Timing ist wieder mal perfekt! Die nächste Wirtschaftskrise zeichnet sich langsam aber unaufhaltbar am Horizont ab, das Benzin steigt in bisher ungeahnte Höhen, der Jahrhundert-sommer ist Schnee von Gestern und Bimota präsentiert wieder zwei (oder sind's doch drei!?) neue Motorräder...

Wirklich, die Leute um Bimota sind absolut nicht zu beneiden! Schliesslich sind die Vorgaben zu einer Zeit, in der die Japaner renntaugliche Joghurtbecher mit fast 200 PS produzieren und der Gesetzgeber mit geladener (Laser-) Kanone auf Motorradfahrer losgeht, schon alles andere als einfach zu erfüllen. Dass eine erfolgreiche Geschäftstätigkeit mehr als nur aus Spielereien mit Leistungsdaten oder schöner Verpackung besteht hat Bimota in der Vergangenheit mehr als einmal feststellen müssen - umso erstaunlicher ist es zu verfolgen, mit welcher Regelmässigkeit diese Firma sich aus der Versenkung wieder hochrappelt. Und ehrlich gesagt: Darum ist uns diese Firma ja auch so sympathisch! Die Chancen stehen nicht schlecht, dass wir noch in den nächsten Jahren eine neue Bimota auf der Strasse erleben werden. Es wird aber nicht mehr darum gehen, aus einem japanischen Joghurtbecher ein fahrbares Motorrad zu konstruieren, denn dazu sind diese Schlitzaugen einfach zu gut geworden - hingegen muss sich Bimota, genauso wie auch MV-Agusta oder Benelli, vermehrt um die Emotionen seiner Kunden kümmern und zweigleisig Produkte auf die Räder stellen: Einerseits eine sündhaft teure Version eines Traumbikes, das alle wollen, sich aber niemand leisten kann (und auch nicht darf, da es eh nicht fahrbar wäre) und auf der anderen Seite eine „zivile“ Version, das zu einem bezahlbaren

What's new?

Imagine it was war - and nobody goes there...

This saying ran through my head not so long ago when I was searching anxiously through the german bike-papers for any news out of the Bimota-kitchen: Imagine that Bimota reinvents the wheel and nobody is interested about it...



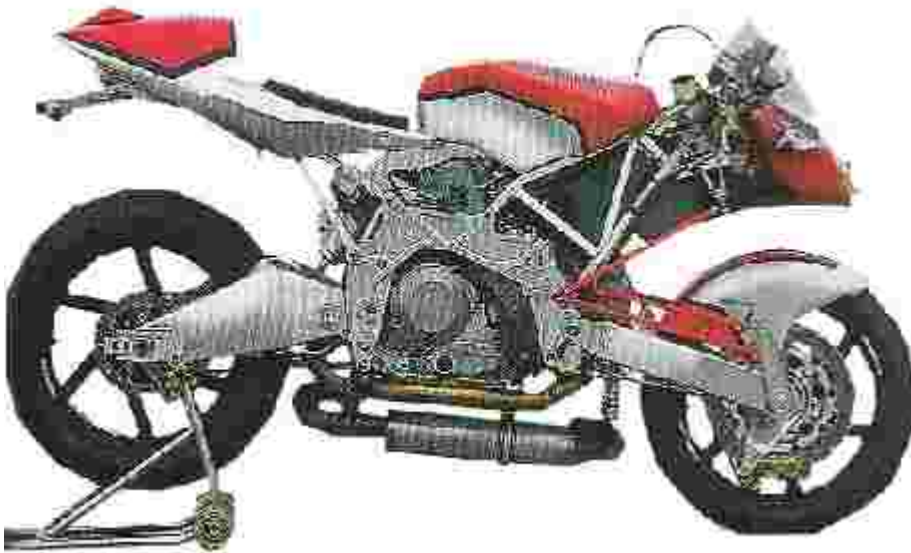
Last March Bimota presented on the racetrack of Misano Adriatico their new models to the specialised press but, except a very objective article in the magazine "PS", you couldn't read anything about it in any magazine!

The timing is perfect again! The next economical crisis will be on the horizon very soon, the fuel price is crawling irresistibly uphill, the centennial summer is all water under the bridge now and Bimota presents two (or maybe three) new bikes... Really, the people around Bimota are not at all enviable! After all in a time when the Japanese build race-proofed yoghurt-cups with almost 200 HP and the government is shooting with loaded (laser-) guns towards all motorbikes, the defaults are very hard to fulfil. Bimota has experienced more than once in the past that a successful business consists of more than power

Preis für die grosse Masse der Lifestyle-Motorradfahrer geschneidert ist und den oben erwähnten „Traumbikes“ bis auf winzige Details gleicht.

Die heutigen Standards bezüglich Sicherheit, Zuverlässigkeit und Servicefreundlichkeit sind nur entweder mit einem Massenprodukt oder mit einer Ein-Mann-Garage zu erfüllen. Alles was dazwischen liegt muss schon rein aus ökonomischen Überlegungen scheitern. Wenn hinter dem Projekt „Bimota“ Leute stehen, die damit Geld verdienen wollen, dann führt an der Masse kein Weg vorbei und dass damit vielleicht auch ein ganz anderer Kundenstamm angesprochen wird als bisher, werden wir wohl oder übel in Kauf nehmen müssen...

Mir persönlich würde es sicher schmerzen, wenn Bimota zu einem Massenprodukt degenerieren würde - aber die Möglichkeit, einen stabilen und sicheren Ansprechpartner zu erhalten und dadurch auch die notwendige Unterstützung für meine aktuellen Motorräder zu erhalten, das würde mich doch für alles andere mehr als entschädigen.



Der Mittelweg ist, wie die Vergangenheit gezeigt hat, mehr als schwierig - nicht nur weil die Firma dann weiterhin auf wackligen Füßen stehen würde und der Weiterbestand nicht gesichert wäre - die Produkte müssten für die Sicherung der weiteren Produktion derart überteuert werden, dass sie den Vergleich mit aktuellen japanischen Motorrädern kaum standhalten könnten.

figures and beautiful covers - therefore it is the more astonishing to follow with which regularity this company arises again and again.

And, to say the truth: This is why we love it!

The chances are intact that we will see a new Bimota on the road in the next years. But it will no more be a question of making a drivable motorbike out of a Japanese yoghurt-cup, because this slitt-eyes have become incredibly smart - but Bimota has to deal more and more with the emotions of it's customers, like MV-Agusta and Benelli, and needs to build a double track: On one hand a sinfully expensive version of a dreambike that everybody wants but nobody can afford and nobody will ever drive (because it might not be drivable) and on the other hand a "civil" version, offered at a reasonable price to the great mass of lifestyle-motorbike-drivers, resembling the above mentioned "dreambike" to almost every nut, bolt and screw.

Today's standards regarding safety, reliability and service are only achievable either with a mass product or by a one-man-garage. Everything in-between will fail sooner or later because of

economical reasons. If the people that stand behind the project "Bimota" want to make money out of it then the only way they can go will be a mass product. This will mean that the customer base will be absolutely different to the existing customers, but this will be half as bad as seeing no Bimota at all on the road in the future...

It would be very painful also for me personally if Bimota would degenerate to a mass-product - but the possibility to have a stable and secured partner whom I can address and therefore to receive the needed back-up for all of my

actual bikes, that would more than compensate me for all other losses.

The way in-between is, as the past has shown very clearly, more than difficult - not only because the company would remain on insecure ground and the continued existence would not be certain at all - the products would be overpriced in such a manner that they would hardly stand a comparison to actual Japanese motorbikes.

Teilemarkt in Novogro

Von Jörg Hättenschwiler

Am Samstag, 8. Mai besuchte ein Delegatiönchen des Bimotaclubs Schweiz (Beat Ruch und Heidi, Jürg Kaiser und Sandra mit Max an der Leine sowie ich und Lisa) den Teilemarkt im italienischen Novogro nahe Mailand. Das Ausstellungsgelände befindet sich direkt am Ende der Startbahn des Flughafens von Mailand- Linate. Unüberhörbar donnern die Flugzeuge über die Marktstände und zähe Preiskämpfe oder angeregte Gespräche müssen kurzzeitig unterbrochen werden. Der Markt ist für Schweizer Verhältnisse ziemlich gross, jedoch nur ein Bruchteil dessen was in Imola oder Mannheim zu sehen ist. Die Teile, besonders im Vergleich zu Mannheim, werden von den Ausstellern sehr ordentlich und übersichtlich präsentiert. Schrottberge sieht man keine. Die Erwartungen bezüglich Bimota waren unsererseits gewohnt zurückhaltend. Ausser einiger V-Due am Stand des Vertreibers dieser Modelle konnten wir nichts Fahrbares entdecken. Beat ergatterte eine alte Leuchtreklame, welche aus einer Werkstatt stammen soll (und nicht in den Z3 passte).

Da wir gemütlich zum Teilemarkt anreisen wollten fuhren wir bereits am Freitag gen Italien. In Bellagio am Comersee quartierten wir uns für zwei Tage im Hotel Silvio ein. Pavarotti war da auch mal zu Gast wie ein Bild in der Empfangshalle beweisen soll. Das Wetter war ziemlich kühl, der Gotthard- Pass war wegen Schnee gesperrt und wir mussten durch die Röhre. Am Markt selbst hatten wir Glück und verbrachten einen herrlichen Tag an der Sonne. Rund um Bellagio gibt es auch herrliche Töfffstrecken mit gutem Grip und vielen Möglichkeiten für eine kurze Rast. Der nächste Markt findet am 13./14. November statt. Ubrigens: Der Eintritt ist für Ausländer gratis.



Heidi, Beat, Lisa und Jürg in Novogro

Jumble market in Novogro

By Jörg Hättenschwiler

Saturday, 8th of May a small delegation of the Bimotaclub Switzerland (Beat Ruch and Heidi, Jürg Kaiser and Sandra with Max on the leash and me with Lisa) visited the jumble market in Novogro, a small Italian village near Milano. The showground is situated directly at the end of the runway of the airport Milano-Linate. The starting plains where not at all ignorable and so you had to interrupt from time to time hard selling combats and lively discussions. The market is pretty big for Swiss proportions but only a fraction of what you can find in Imola or Mannheim. The products, specially when comparing with Mannheim, are prepared and presented neatly and clearly arranged by its exhibitors. You won't find any scrap heap. Our expectations regarding Bimota were as usual very discrete. Except a couple of V-Due at the place of

the agent of this model we couldn't find anything drivable.

Beat got hold of an old illuminated advertisement that was supposed to be from an old garage (and didn't fit into the Z3).

As we planed to travel relaxed to the market we drove towards Italy on Friday already. In Bellagio on the lake of Como we took quarter in the Hotel Silvio where Pavarotti was a guest too, as a picture in the entry hall tried to prove. The weather was pretty chilly and the Pass over the Gotthard was closed because of snow so we had to take the tube. At the market we were lucky and spend a perfect day at the sun. Around Bellagio there are lovely bike tracks with good grip and a lot of alternatives for a short break. The next market will be the 13th/14th of November. By the way: The entry is free for foreigners.

GV vom 6. März

Wieder mal haben wir die Clubkasse geplündert und sind im Restaurant Mühle in Oberentfelden von Barbara und Hansruedi Zuber (beides begeisterte SB7-Fahrer) perfekt gepflegt worden - für die daheimgebliebenen habe ich den Menüplan beigelegt...

Bezüglich des Clubs kann ich alle beruhigen - wir haben nichts weltbewegendes entschieden und es bleibt soweit alles beim Alten.

Auch dieses Jahr werden wir ein paar lockere Treffen organisieren und werden versuchen das eine oder andere Clubmitglied dazu zu bewegen die BMW zu Hause zu lassen.

Es gibt immer wieder Anfragen zum Befinden

unserer Clubkasse und darum möchte ich hiermit alle beruhigen: Die Kasse ist wie immer ziemlich leer aber wir haben keine Schulden und auch der dringend

notwendige neue Drucker wird dieses Jahr noch einigermaßen drin liegen - was will man mehr?

Nächstes mal (wahrscheinlich auch wieder im März) werden wir über ein neues Clublogo und die dazu notwendigen Ausgaben entscheiden. Auf diesem Weg nochmals vielen Dank an Barbara und Hansruedi und hoffentlich können wir Euch bald bei einer unserer Ausfahrten in unserer Mitte begrüßen!



Annual Meeting, March 6th

We have plundered again our cash box and have been perfectly catered by Barbara and Hansruedi Zuber (both enthusiastic SB7-drivers) in their restaurant "The Mill" in Oberentfelden - for those that have preferred to stay at home here you have the plan of what you missed...

Regarding the club I can reassure all of you - we haven't decided anything really touching and everything remains the same. This year we'll also have a couple of casual meetings and we'll try to

persuade one or the other members to leave their BMW's at home.

Some of you are really alarmed concerning our cash box and so I want to calm all of you: The box is almost empty but we have no debts and the desperately needed new printer will also be covered - what do you want more?

Next time (probably next March) we will have to decide about a new clublogo and how we want to pay it. I would like to take this opportunity to thank Barbara and Hansruedi for the organisation of this excellent evening and hope that we can welcome you on one of our next motorbike trips



among us.



Registro Storico

Unter http://www.bimota.ch/register/register_de.html hat unsere gute Internet-Seele Christoph



Gurtner eine Seite eingerichtet auf der Ihr Eure Bimotas eintragen könnt. Einerseits wollen wir damit die vom italienischen Bimotoclub angefangene Tradition weiterführen, andererseits ist es je länger umso wichtiger zu wissen, wo die guten Dinge geblieben sind. Falls Ihr ein Bike schon auf einer anderen Internetseite (Italien, England) verewigt hat, dann macht das gar nichts - Hauptsache die Bimota ist noch in Eurem Besitz. Vergesst nicht ein Foto beizulegen wo eins vorhanden ist!

Neue Bimota-Modelle



TECHNICAL DATA GOBERT REPLICIA

Engine	
Engine	4 stroke, 2 cylinders V 90°, 4 valves per cylinder
Cooling	Liquid
Bore x Stroke	98 x 66 mm
Displacement	996 cc
Compression Ratio	11.3 :1
Fuel injection	Electronic fuel injection, 55 mm throttle body
Lubrication	With Wet Sump
Starting	Electric
Emissions	Emissions are in compliance with Euro2 regulations
Transmission	
Primary Gearing Down	Tooth-gear, Ratio 31/57 (teeth number)
Clutch	Multiple Plate in Oil Bath
Gearbox	6 speed
Ratios	From First Gear: 12/32, 15/29, 18/27, 22/27, 23/25, 24/24
Final Drive	With Chain, Ratio 17/42 (teeth number)
Chassis	
Frame	Modular Composed of Two aluminium Alloy Beams and Carbon Fibre Plates
Wheelbase	1390 mm
Steering Angle	Adjustable: 22.9° or 23.9°
Trail	Adjustable: 87 or 93 mm
Front Suspension	Tele-hydraulic Upside-Down fork with 46 mm Stanchions with Preload, Rebound, Compression Adjustments
Rear Suspension	Fully Adjustable Ohlins Shock Absorber
Wheel Travel	120 mm Front, 130 mm Rear
Front Brake	Double Disc, Ø 320 mm
Rear Brake	Single Disc, Ø 230 mm

Rims	Front: 3.50x17, Rear: 5.50x17
Tyres	Front: 120/70 ZR17, Rear: 180/55 ZR17
Instruments	Electronic panel: digital speedometer, LED rev counter, high beam indicator, turn signals, oil pressure warning light, neutral light, low fuel warning light, LCD for oil temperature, odometer and 3 trip meter
Fuel Tank	Carbon Fibre 20 lt. Capacity
Weight	176 kg (dry)

<i>Options</i>	
Racing kit - step 1	Sensors and Software to download 1 hour data record directly from the electronic panel, racing exhaust system and racing map for ECU





Verschiedenes

Auf der Seite zeigt Mario Villa (tel. 02/4562560) einen neuen Tank für eine Gilera Saturno für 500 Euro. Oben eine seltene und meistgesuchte Bimota HB1 von 1974 mit Honda CB750-Four Motor, der Stammvater der Bimota-Produktion:

Der Rahmen wurde von Tamburini in nur 10 Einheiten gebaut. Dieses Exemplar, von Andrea Fazi nach Piacenza gebracht, wurde mit einer gewissen Interpretationsfreiheit bezüglich dem Überbau, restauriert: Eine Schande (wörtlich Blutsünde) angesichts der Schönheit und Seltenheit des Motorrades.

From: Mark Scoles [mailto:markscoles@hotmail.com]
Sent: 25 May 2004 13:32
To: gwilson@bimota-enthusiasts.com
Subject: RE: Bimota Sale

Hi Glen

Here's the advert with a coupla pictures hopefully!

For sale, Bimota SB6

This is the GSXR1100W-T engined model with a "Straight Line Technology" alloy beam frame. It features fully adjustable rear Ohlins shock and front Paioli forks. Front brakes are Brembo Gold series 4 piston calipers on 320mm fully floating discs. Rear is also Brembo, with a twin piston caliper. Carbon fibre is everywhere. Front mudguard, front forks, fairing, instrument mounting, seat unit, rear hugger and number plate holder. Colours are the red/white/carbon combination, with silver Antera wheels. Manufactured in 1997 on a "P" registration. A total of 1144 of these bikes were made of which about 100 were imported into the UK. They originally retailed at £16,000! 16900 Miles. No tax at present although this can be arranged, and it does have 12 Months MOT.



Unfortunately, I have dropped it at very low speed (doh!) and there are some light scratches on the lower left fairing. This is a VERY regrettable sale, and I may well change my mind about selling, but for now its up for £4,250. Contact markscoles@hotmail.com. Contact will be by email presumably although I could give a mobile number if that is preferred!

Regards, Mark.

From Glen Wilson [gwilson@bimota-enthusiasts.com]

Hi Everyone,

We have been invited onto the MV Augusta Track Day on Monday 2nd August at Cadwell Park.

There are no "Official regs" such as the ones I have forward in conjunction with the Moto Morini Track Day (Friday 10th September) as this is very much more informal. However there will be three classes, Classic, Road & Race. Each Class will be given 20 minutes per hour, so there should be enough Track tie to suit all.

If you are interested it is £125, and if you want to attend please contact Alan the organiser from the MV club; on 01268-751398.

I myself will endeavour to attend, the same as the Morini day.

Best wishes
Glen

From: David Shaw [mailto:martek@ntlworld.com]
Sent: 29 April 2004 20:51
To: glen
Subject: My SB6R For Sale

Hi Glen

I know this is a little cheeky. But i'm looking to sell my SB6R.

The missus wants to ride pillion again, so i'm on the lookout for a two-seater bike.

The bike as is with the one off underseat exhaust £5500.

Please bare me in mind if you know of anybody looking.

Cheers Dave.



Hi, this person has developed some good parts for 500V due and SB8R bimota:
 name: laurent pradon
 firm: www.rsproduct.com

Best regards

Regis
 Otel: +33 6 84 97 08 03
regfanny@wanadoo.fr
 website: www.t2r.asso.fr

Leo Aldoni [leo.aldoni@hi.hinet.hr]
 Sehr gehoerte!

Wir sind Firma aus Kroatien-Zagreb, mit grosse erfahrung in herstellung des produktes von GFK (polyester) und CARBON.

Wir herstellen auto und **MOTO** teile, fur strasse und **besonders fur sport**.
 Wenn Sie interesse fur solche produkte haben, bitte contactieren sie uns!

Mfg. Leo Aldoni

Peter Kirsch [kirsch.peter@lycos.de]

Hallo Manuel,
 ich habe eine Bimota DB1 in Teilen erworben und möchte diese wieder aufbauen.
 Da mir jedoch unter anderem der Kipphebel (siehe Bild) fehlt und ich ihn nachbauen möchte, benötige ich die Maße der Lochabstände.
 Kann mir der Bimotaclub weiterhelfen (gegen Unkostenbeitrag) ?
 Oder gibt's noch Ersatzteile ?



Ich hoffe ich höre von Euch wieder im Voraus dankt

Peter

philippor luc [lphil74@yahoo.fr]
 Bonjour,

Je me permet de vous écrire car j'ai trouvé vos coordonnées sur Internet. Je vends une BIMOTA MANTRA de 1997, 3600km, jaune, très bon état. Si ceci peut intéresser un membre de votre club, qu'il n'hésite pas à me contacter. Ci-joint une photo de la bimota. Le prix, a discuter, est de 7000 Euros - 10 900 CHF
 Si ce mail vous a importuné, veuillez m'en excuser.
 Laurent PHILIPPS - Annecy / FRANCE. (40mn de GENEVE - CH)
lphil74@yahoo.fr



14. / 15. AUGUST 2004



17. Motorrad-Treffen

in Züziwil

Strasse Züziwil - Oberthal
(Hauptstrasse 10, Bern - Langnau - Luzern)

Zeit: Samstag ab 10.00 bis Sonntag 18.00

Unsere Gäste: BIMOTA und MV AGUSTA Club

Samstag: Frühstück, Bar

Prämierungen (am Samstagabend auf Platz)

*für die weiteste Anfahrt und
für das schönste Italienische Motorrad*

Weitere Informationen unter www.imcs.ch

oder Tel. 0041 - 31 - 791 22 64

*Auf ein herzliches Ciao
Der Vorstand des IMCS*

Voranzeige: 13./14.08.05 18. Toff-Treffen in Züziwil

Jeder(MANN) und Jede(FRAU) ist herzlich willkommen

Roberto Giacich [roberto.giacich@freesurf.ch]

Hallo

Ich habe deinen Name auf dem <http://www.italianbikemagazine.com/clubs.html> gelesen und benötige kleine hilfe...

Ich habe eine alte 350 Moto Morini die leider nicht der MFK bestanden hat :(Kennst Du einem Moto Morini Mekaniker in Zürich ?

Danke und Gruss

Roberto

braniek sigi [braniek_sigi@hotmail.com]

Salve!

Ist eine tolle Seite, schaue gerne vorbei, vor allem gefallen mir die Fotos - wirklich schön.

Ich habe eine Frage, auf die ich leider bis jetzt keine verlässliche Antwort erhalten konnte.

Ich fahre eine YB 11 und es würde mich interessieren wie gross der Tank / Reserve der Maschine sei.

Leider schaltet sich bei mir die Reservelampe schon bei ca. 170 km, hier in Deutschland scheint niemand so richtig zu wissen wie es darum bestellt ist.

Für eine baldige Antwort wäre oich sehe verbunden.

Con saluti,
Braniek Sigi