

KlassikMotorrad

Ein Sonderheft von



Umgebaut:
Moto Guzzi 850 T4



Erfolgreich:
BMW-Einzyylinder



Ultimativ:
Kreidler-Tuning

Finden Sie
Ihren Traum-
Klassiker auf
8 Seiten!
Markt!



Feine englische Schule:

Triumph Thunderbird

• **Erlebnis:** MotoGiro mit Morini 3½ • **Impressionen:** Hockenheim in den 50er Jahren



Text: Michael Cassel Fotos: Cassel, Werk

GROSSE RUNDE



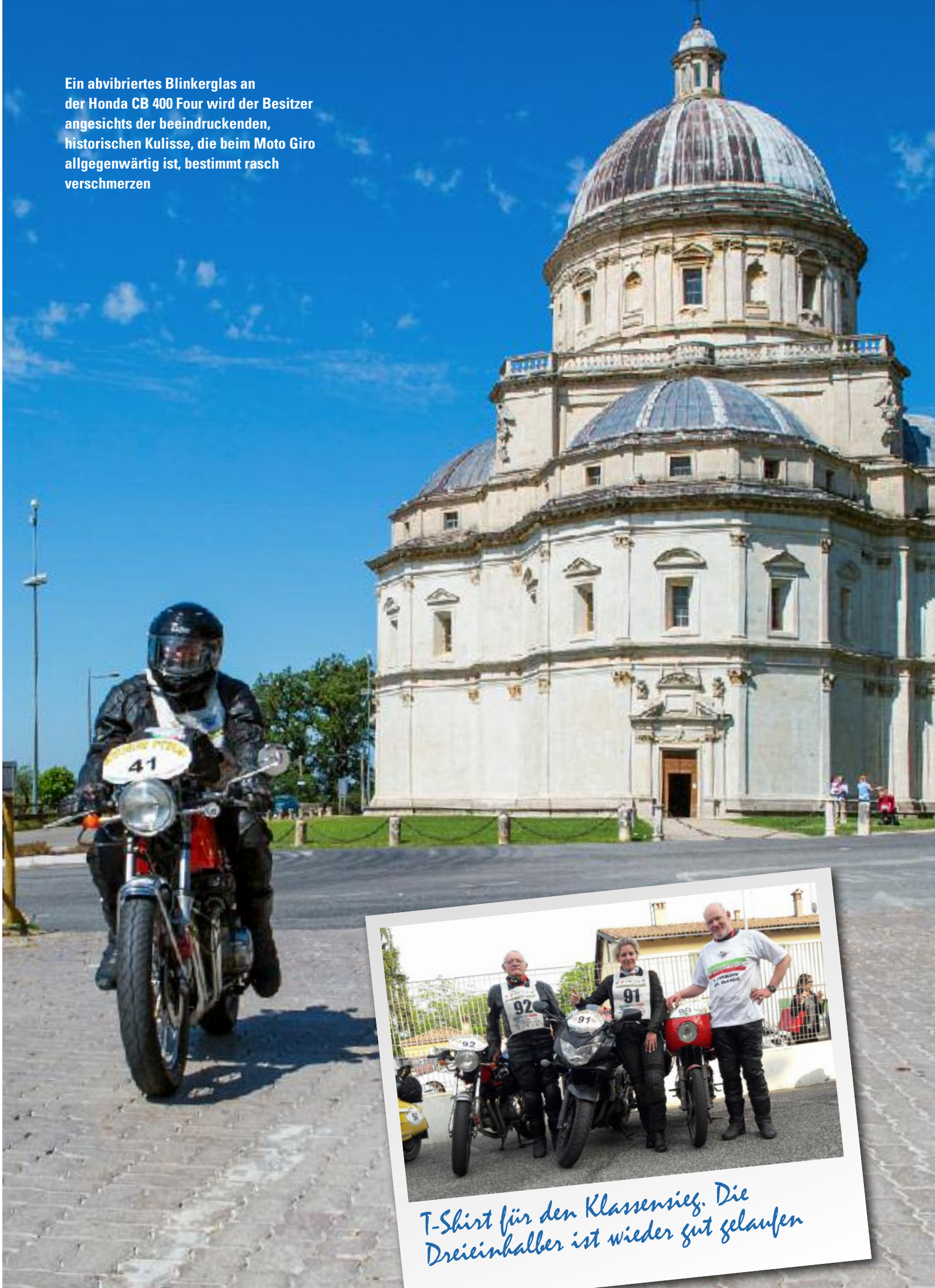
Lust auf Motorrad, Italien, Kurven, Lukullisches, Sehenswürdigkeiten und Geselligkeit? Da gibt es eine wunderbare Empfehlung: den Moto Giro d'Italia. In der Tradition der einst großen Straßenrennen findet im späten Frühjahr eine Motorrad-Rallye der ganz besonderen Art statt. Wer 2019 mittouren will, sollte sich frühzeitig seinen Startplatz sichern. Also aufgesattelt, wir machen schon mal Lust auf großartige italienische Motorrad-Momente

Remo Venturi oder Giuliano Maoggi. Solch klangvolle Namen zierten einst die Siegerlisten beim Moto Giro. Wo früher beinhardt hartes Durchhalten und ein zuverlässiges Motorrad gefragt waren, stehen heute für die Klassik-Enthusiasten sportlicher Genuss und schwungvolles Kurvenerlebnis im Mittelpunkt. Dieses Jahr erfolgten Start und Zielankunft am Ende der Motorrad-intensiven Woche in Borgo Panigale. Ducati-Liebhaber kennen den Stadtteil von Bologna als Geburtsort der Ducati-Motorräder. Ducati sponsort traditionell den Moto Giro mehr oder weniger intensiv. Zu Glanzzeiten bekam der Sieger ein nieten-nagelneues Ducati-Motorrad. Immerhin: Zur Einstimmung ist das frisch umgestaltete Werksmuseum auf dem Firmengelände mit den Ducati-Perlen



Gute Laune eingebaut. Die Begeisterung für Motoren, vornehmlich laut, ist in Italien so etwas wie gepflegte Alltagskultur. Notizen auf dem Handrücken vereinfachen die Orientierung – und sind im Regen wasserfest

Ein abvibriertes Blinkerglas an der Honda CB 400 Four wird der Besitzer angesichts der beeindruckenden, historischen Kulisse, die beim Moto Giro allgegenwärtig ist, bestimmt rasch verschmerzen



T-Shirt für den Klassensieger. Die Dreieinhalber ist wieder gut gelaufen

der Fahrerlegenden Spaggiari, Paul Smart, Mike Hailwood, Casey Stoner und auch Troy Bayliss ein Genuss.

Die Anfahrt gestaltete sich schwierig, verglühten doch dem neu erstandenen Audi RS2 die Zündspulen auf der Hinfahrt nahe Udine. Motorrad Enthusiast Corrado Cosettini (siehe „Klassik Motorrad“ 4/2017) half uns großzügig mit seinem Landi aus der Patsche. Vor der Abfahrt hatte ich noch das Vergnü-

gen, den Originalmotor in meine Morini Tre Mezzo einzubauen – das schaffe ich mittlerweile in wenigen Stunden. Mit etwas mulmigem Gefühl wurde noch verladen – der Originalmotor stand seit 1974 ungeöffnet in der Garagenecke.

Die Ankunft am Startort ist wie die Rückkehr zur eigenen Familie. Viele Teilnehmer sind regelmäßig dabei, und es bauen sich im Laufe der Zeit nette multinationale Freundschaften auf. Wegen des Ausfalls des getunten Morini 3 ½-Motors kurz vor dem Start (30 Jahre gehen nicht spurlos

an so einem Motor vorbei) und des havarierten Autos nahmen wir an der Teamwertung – jeweils bestehend aus drei Teilnehmern – unter dem Namen „Tutto Caputto“ teil. Bestehend aus Moto-Giro Urgestein Hermann Stefan (81 Jahre!), Brigitte Benner und dem Autor dieser Geschichte. Nicht zu vergessen Neuzugang Christoph, der psychische Höllenqualen erlitt, weil seine Ducati 996 das erste Mal in ihrem Leben beim Giro echt italienischen Regen sah.

Verschiedene Klassen machen es möglich, mit jedwedem Motorrad teilzu-



Hier geht's lang. Die Strecke ist gut beschildert



Auf dem Geschicklichkeitsparcours können die Teilnehmer Punkte sammeln (oben). Die einzelnen Etappen sind gut zu bewältigen, und vor allem mangelt es nicht an landestypischer, weil delikater Verpflegung



Der Autor mit seiner Morini beim gepflegten Kurven-swing. Ein wenig Öl darf der Motor nach den ganzen Strapazen durchaus schwitzen

DER MOTO GIRO D ITALIA

Erstmals 1914 als „Giro Motocyclistico d'Italia“ gestartet, galt der neuntägige Wettbewerb als das faszinierendste und herausforderndste Motorradabenteuer und stellte höchste Ansprüche an die Rennfahrer. Ein Sieg galt als maximale Anerkennung für Fahrer und Motorrad und half, Marke und Ansehen zu befördern. Insbesondere für die stark wachsende Motorradindustrie nach dem Zweiten Weltkrieg waren Moto Giro-Erfolge wichtig, um die Zuverlässigkeit und Leistung der Motorräder bekannt zu machen – ebenso wie neue Marken oder Modelle. Fahrer wie Emilio Mendogni und Remo Venturi wurden zu Fahrerlegenden. Letzterer ist häufiger Gast



bei den Abschlussveranstaltungen der aktuellen Moto Giro.

Marken wie Ducati, Moto Morini, Gilera, Moto Guzzi, Bianchi, Gilera und MV Agusta schmückten die Teilnehmerlisten, die in den 50ern am längsten

waren. An die 50 Motorradmarken gingen an den Start, um in den verschiedenen Klassen die über 3000 Kilometer erfolgreich mit den 50ern, 100ern, 125ern und 175ern zu bewältigen. 1957, nach den tragischen Unfällen in Le Mans und bei der Mille Miglia, untersagte die italienische Regierung Rennen auf öffentlichen Straßen – das Ende von Mille Miglia, Moto Giro und Milano-Taranto. Nur die Targa Florio überlebte.

1989 wurde der Moto Giro vom Motorradclub Terni als Zuverlässigkeits-Rallye wiederbelebt, von 2001 bis 2007 erfuhr der von Dream Engine veranstaltete Moto Giro mit Ducati als Hauptsponsor eine nachhaltige Renaissance.

nehmen. Brigitte zum Beispiel startet auf Suzuki Bandit in der Moto-Giro-Klasse, Hermann und ich bei den „Classiche“. Die „Königsklasse“ bilden Motorradtypen, die seinerzeit an den richtigen Straßenrennen teilnahmen, in der Regel italienische 175er aus den fünfziger und sechziger Jahren. Seit dem letzten Jahr gibt es zusätzlich eine trendige Café Racer-Klasse.

Vor der Abfahrt im Minutentakt gibt es die übliche morgentliche Geschicklichkeitsprüfung. Ein mehr oder weniger



Motoclub L. Liberati - P. Pileri
Motogiro d'Italia 2018
1 maggio 2018
Bologna - Bologna
0 c.c.

91

1° TAPPA

LOCALITA'	C.D. C.T. P.A.	PARZ.	TOT.	Tempo di Servizio	Tempo di Tappa	Tempo Effettivo	Penalità
Borgo Panicale	0	0	0	00:00:00	16:04:00	OK	
Modona	0	44	44	02:35:00	12:40:00		
San Martino in Rio	0	28	72	00:57:00	13:37:00		
Bagnolo in Piano (Centro)	0	16	88	00:39:00	14:16:00		
Bagnolo in Piano	0	2	90	00:15:00	14:34:00		
Correggio	0	10	100	00:30:00	15:04:00		
Revalcore	0	43	143	01:20:00	16:24:00		
ento	0	14	157	00:35:00	17:00:00		
n Giorgio in Piano	0	15	173	00:24:00	17:24:00		
Borgo Panicale	0	27	200	00:40:00	18:04:00		

Ankunft in Modena 12 Uhr 40.
Zeitfenster im Auge behalten



Unterwegs bleibt stets genügend Zeit für einen kleinen Plausch oder kleinere Servicearbeiten am Motorrad. Die Geschmacksnerven lassen sich an den vielen kulinarischen Tankstellen auf Hochtouren bringen

kurvenreicher Parcours mit mehreren Sektoren ist in vorgegebenen Zeiten zu absolvieren – idealerweise auf die Zehntelsekunde genau. Mit der Morini wegen Stummellenker samt begrenztem Lenkeinschlag ein schwieriges Unterfangen. Aber nicht, dass ein falscher Eindruck aufkommt: Alles ist völlig zwanglos. Wer keine Lust auf Wettbewerb hat, fährt einfach so mit. Wenn du allerdings einmal vorne mit dabei bist, siegt in der Regel der Ehrgeiz.

Die Vorgabezeiten für die einzelnen Etappen sind so gewählt, dass problemlos zwischendurch für Fotos, kleinere Reparaturen und sonstige Bedürfnisse angehalten werden kann. Einladende Motive gibt es reichlich. Meist finden sich kleinere Grüppchen zusammen, die

gemeinsam den nächsten Kontrollpunkt ansteuern. Wenn die Veranstalter wissen, dass Teilnehmer sich kennen, erhalten sie von vornherein aufeinanderfolgende Startnummern. Die Zeitkontrollen finden fast immer an einladenden Orten statt, typische italienische Dorfplätze, Burgen oder Herrenhäuser, Museen oder Privatsammlungen – nicht zu vergessen Rennstrecken. Auch dort wird wie beim allabendlichen Dinner Geselligkeit groß geschrieben.

Auf der kurvengierigen Morini bereiten die Pässe das größte Vergnügen. Einmal eingeschwungen, läuft es wie im Traum und du schaust, die wegweisen Pfeile und die wundervolle Landschaft nicht zu übersehen. Das Ganze erinnert an eine mobile Schnitzeljagd.

Am ersten Tag geht es über Pässe durch tiefhängende Wolken. Die teilweise nicht mehr als 30 Meter Sicht erfordern Schleichfahrt. Das beschlagene Visier macht es nicht einfacher. Das Visier leicht öffnen hilft. Bis die Brille beschlägt. Die einzigartige Nähe zu dem Naturerlebnis des Fahrens durch die Wolken entschädigt dafür. Glücklicherweise verwöhnt Petrus meist mit schönem Wetter, wie man es von Italien erwartet. Wermutstropfen sind die teilweise katastrophal schlechten Straßen. An den Zwischenzielen werden die Teilnehmer meist von italienischen Mamas der lokalen Motorrad-Clubs auf herzliche Art mit zum Teil köstlichen Kleinigkeiten und Getränken versorgt. Dieses Jahr gibt es eine Menge Highlights an



Im Pulk. Am besten sucht man sich eine Gruppe aus, die vom Fahrfluss her gut zum eigenen Stil passt. Das hebt die Stimmung

MOTO MORINI 3 1/2. DAS MOTO GIRO-MOTORRAD

Die Moto Morini 3 1/2 VS, Baujahr 1974 gehört zu den von Zeichner Holger Aue geadelten Klassikern. Meine Motorrad-Laufbahn startete mit einem biederem 3 1/2 Touring-Modell. Mein Freund Gunnar kreuzte eines Tages mit der VS auf, was mich zu einer Kaufoption veranlasste, die 1982 zum Kauf aus achter (!) Hand führte. Von allen 3 1/2 ern ist das '74er Modell mit 230er-Trommelbremse, Hochschulterfelgen, den runden Formen und der charakteristischen Einmann-Sitzbank sicherlich das schönste. Das Motorrad bekam 1987 ein Tuning von Bodo Bergmann verpasst, das der Tre Mezzo die im Prospekt versprochenen 39 PS verpasste – jetzt

sogar am Hinterrad. Nutzbarer Drehzahlbereich 3000 bis 11 000 Umdrehungen. In Kombination mit dem leichten Handling gibt es kaum ein Motorrad, welches mehr Fahrspaß bereitet.

In den 80ern fuhr ich Clubrennen, bei denen ich dank des Motors mehr 750er,

850er und 1000er hinter mir ließ, als vor mir waren. Die wundervollen Erlebnisse, die ich mit der bis heute nicht restaurierten 3 1/2 hatte, haben uns unzertrennlich gemacht. Unter anderem habe ich mit ihr einen Milano-Taranto-Gesamt-sieg und zwei Klassensiege beim Moto Giro erzielt, den ich 2010 das erste Mal bestritt. Wie erwähnt, habe ich den Originalmotor dieses Jahr aus der Garagenecke geholt, eingebaut, und der seit 1974 ungeöffnete Motor hat die 1500 Kilometer anstandslos abgespult. Das ist die legendäre von Dante Lambertini konstruierte Moto Morini-Zuverlässigkeit. Wie gemacht für den Moto Giro.





Wo sich Motore auf Amore reimt, da fühlt sich das motorisierte Zweiradvolk bestens aufgehoben. Kein Wunder ist die Ducati-Hausfarbe rot. Weite Streckenabschnitte führen über abgelegene, dafür umso reizvollere Landstraßen



den Etappenzielen. Im Pagani-Museum konnten wir zahlreiche Modelle des Supersportwagen-Herstellers bewundern. Interessant, dass Nordschleifen-Rundenzeiten auch in Italien als Status gelten. Laut Plan steht genügend Zeit zur Verfügung, um die Museumsbesuche angemessen zu berücksichtigen. Im Museo Casa Enzo Ferrari in Modena erfreuen wir uns an den Multizylinder-motoren (Serie und Rennen). Die roten Köpfe, die Ansaugtrichter und die Fächerkrümmen-Schlängennester lassen die Herzen aller Technik-Freaks hüpfen. Und wahrscheinlich nicht nur die. Ein besonderes Glanzlicht ist die Collezione Umberto Panini, ebenfalls in Bologna. Panini ist jener Verleger, der mit den

Fußball-Bildchen zum Multimillionär geworden ist. Eine wundervolle Sammlung von Vor- und Nachkriegs-Autos und -Motorrädern machen diese Stempelkontrolle zu einem Höhepunkt. Tour-Anekdoten machen den Giro zum besonderen Erlebnis. Der Zweimeter-Schwabe Axel Mahl beispielsweise wurde mitten in einer Etappe von einem Dorfpolizisten gestoppt. Klipp und klar warf man ihm vor, er hätte die orangefarbene Kreidler Florett RS, mit der er unterwegs war, gestohlen. „Mitkommen“ wurde dem verdutzten Schwaben befohlen. Der Carabinieri eskortierte Axel in einen Hinterhof. Axel traute seinen Augen nicht – da stand eine eben solche orangefarbene

Kreidler Florett RS. Es machte sich allseits Erleichterung und Freude breit – Axel hatte offensichtlich die Kreidler vom Papa des Carabinieri nicht gestohlen. Gelächter und Schulterklopfen. Abends, als bereits alle anderen Teilnehmer reichlich „rosso et bianco“ genossen, erreichte Axel dann endlich das Etappenziel, nachdem er zu einem ausgiebigen Mittagessen bei der Familie des Carabinieri „verhaftet“ worden war. Das Abendessen findet beim Giro immer mit der kompletten Meute aus Fahrern, Begleitern und Betreuern statt. Prima und Secunda Piatta sowie Dolce führen in der Regel zu einem erhöhten Brutto-Fahrzeuggewicht gegen Ende des Giro. Irgendwann im Laufe des

Abends kommt dann der mit Spannung erwartete Moment, wenn die Tagesergebnisse ausgehängt werden. Große Freude – mein Name steht an erster Stelle der Classiche-Kategorie. Und von dort sollte er auch die ganze Woche nicht mehr verschwinden. Abends bekommen dann die jeweils Führenden in jeder Kategorie ein T-Shirt – wie das Gelbe Trikot bei der Tour de France – das Trikot des Spitzenreiters. Größe XXXL, damit es über die Lederjacke passt – für den täglichen Gebrauch leider viel zu groß. Aber für stolze Frauen und Töchter begehrte Nachthemden. Es liegt in der Natur der Sache, dass die abendlichen Unterhaltungen eifrige Benzingespräche sind. Wie immer bei solchen Events, gehen die Tage viel zu schnell ins Land. Ruckzuck ist der letzte Tag erreicht. Der Moto Giro endet immer am Ort des Startes, weswegen ich den Moto Giro der bekannteren, vergleichbaren Veranstaltung Milano-Taranto vorziehe, wo

du selbst organisieren musst, wieder von Taranto nach Milano zurück zu kommen. Die letzte Etappe klingt bei einem Besuch im Ducati-Werksmuseum aus – der Tag mit den Siegerehrungen beim letzten abendlichen Pastaschmaus.

Team Tutto Caputto belegt den zweiten Platz und wir sind froh, dass wir den riesigen Pokal dem Motorradveteranen Hermann mitgeben können. Bis zum nächsten Mal. Für uns ist unausgesprochen klar: Wir sind wieder dabei! □

MOTO GIRO D'ITALIA 2019

Im nächsten Jahr startet der Moto Giro am **26. Mai in Rom** und endet am **1. Juni** auch dort. Die Strecke führt die meiste Zeit durch die Abruzzen mit ihren grandiosen Ausblicken auf die gebirgigen und naturbelassenen Landschaften. Es geht ins Hochgebirge mit seinen urwüchsigen Gipfeln und Felswänden. Etappenziele sind das Skigebiet von Roccaraso und der berühmte Badeort Montesilvano an der Adria. Die Route führt durch malerische alte Dörfer und Naturparks. Die Etappen sind bereits auf der Internet-

seite <http://www.motogiroitalia.it/en/> beschrieben. Eine Teilnahme ist mit jedem Motorrad möglich, standesgemäß natürlich am besten mit einem Klassiker. Die Registrierung kann online über die genannte Adresse erfolgen oder per Formular, welches als pdf herunter geladen werden kann. Wer Fragen hat, kann sich gerne an den Autor Michael Cassel unter E-Mail michael@michael-cassel.de oder per Telefon 0171-75 75 110 wenden. Die Moto Giro-Internetseite ist in englischer und italienischer Sprache abrufbar.