

Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO

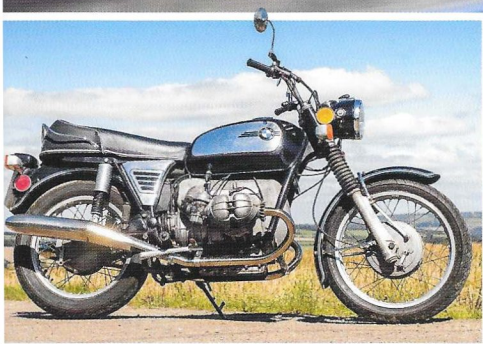
Sonderheft



- Dampfhammer: Sachs 650
- Daytona-Renner: BMW F 750
- Szene: Rickman-Treffen



Laverda 750 SFC: Blitz aus Breganze



US-Version:
BMW R 75/5



70er Jahre-Hit:
Honda CB 250 K4

POSTER



Design-Kawasaki:
Vetter Mystery Ship

Passionsrunde

Leidenschaft für Motorräder – ein passendes Motto für den Moto Giro d'Italia 2025. Kombiniert man diese Zweiradpassion noch mit italienischer Küche, grandioser Landschaft und historischen Städten, ergibt sich das perfekte Rezept für eine großartige Woche. Das Motorrad dazu muss keineswegs aus Italien stammen

Text: Uli Cloesen Fotos: Cloesen, Peter Frohnmeier



Italien im Mai ist am schönsten. Besonders, wenn der Moto Giro ruft und die Etappe in Richtung Berge führt. Jedoch war es nicht immer so sonnig wie hier

Der Moto Giro geisterte mir schon seit Jahren im Kopf herum – zurückreichend bis in die Zeit, als ich noch im Schwabenland lebte und mit meinem Kumpel im Italienurlaub auf einer großen Piazza zufällig einer eindrucksvollen Gruppe von Moto Giro-Teilnehmern begegnete. Man wird nicht jünger, also ergriff ich in diesem Jahr die Gelegenheit, daran teilzunehmen, und machte mich auf die 26-stündige Reise von meinem langjährigen Wohnsitz in Neuseeland nach Bologna. Der Zugabschnitt von Bologna nach Imola in Richtung Pesaro, dem diesjährigen Startpunkt des Moto Giro d'Italia, war voller Ferrari-Fans im Polohemd, die zum Formel-1-Grand-Prix reisten. Willkommen in Italien.

Vor meiner Abreise aus Neuseeland gestaltete sich die Suche nach einem fahrbaren Untersatz für den Einsatz in Italien als herausfordernd. Als Nicht-italienischer-Bürger durfte ich dort kein gebrauchtes Motorrad kaufen, und manche Vermieter gaben ihre italienischen Bellas ungern an Menschen von außerhalb Europas ab. Glücklicherweise stellte mir der Hauptsponsor des Moto Giro, Benelli, ein Motorrad zur Verfügung – Teil eines Fuhrparks für Eventbetreuer, Journalisten und Prominente. Als einziger Teilnehmer aus Ozeanien danke ich besonders Michael

Cassel, dem deutschen Ansprechpartner für Moto-Giro-Interessenten, der mir mit Rat und Tat zur Seite stand und mich im deutschen Fahrerkontingent willkommen hieß.

Historisch betrachtet war der Moto Giro d'Italia ein beliebtes Straßenrennen für Motorräder zwischen 75 und 175 ccm, das von 1914 bis 1957 stattfand – ein Prestigewettbewerb für sämtliche italienische Marken. Im Jahr 1957 allerdings verunglückte ein Ferrari-Fahrer bei der Mille Miglia, wobei er selbst und zehn Zuschauer ums Leben kamen. In der Folge verbot die italienische Regierung sämtliche Rennen auf öffentlichen Straßen. Erst 1989 begann der Moto Club Terni-Libero Liberati-Paolo Pileri, der 2025 gleichzeitig sein 100-jähriges Jubiläum feierte, mit Unterstützung der Motorradverbände FIM und IMF, den Moto Giro wiederzubeleben. Anfangs als Gleichmäßigkeits-Rallye für Motorräder bis 175 ccm und bis Baujahr 1957 ausgelegt, gibt es heute Teilnahme-Kategorien für alle Motorradgattungen – wahlweise mit Zeitnahme oder als touristische Ausfahrt ohne Zeitdruck.

Jeden Morgen erhielt jeder Fahrer eine Zeitkarte mit seiner individuellen Startzeit, die im Laufe des Tages an bestimmten Kontrollpunkten („Crono Stopps“) mit exakten Zeitvorgaben abgestempelt werden musste. Gleich-



Kleine Hubräume stehen beim Moto Giro traditionell im Mittelpunkt. Mit einer 150er-Gilera oder 125er-Twin-Honda ist man passend angezogen

1 **PRIMA TAPPA**
Lunedì 19 maggio 2025**PESARO – PESARO**

km tot. 249



Zum Nachfahren.

Die erste Etappe führte die Teilnehmer auf Valentino Rossis Hausstrecke. Mit edelsten Fahrwerkszutaten hat der Amerikaner Hugh Schink seine „Sechsbolzen-Motobi“ ausgestattet. Im Vespa-Lager war dagegen gepflegte Patina oberstes Liebhabsgebot. Faszinierende Stimmungsbilder in den historischen Zentren der Dörfer

zeitig waren diese Stationen oft auch als Besichtigungs- oder Verpflegungsstopps gedacht – mit Kuchen, Pizzastücken und Getränken, bereitgestellt von lokalen Motorradclubs oder Vereinen. An einigen Stellen wurden Geschicklichkeitskurse eingebaut, deren Ergebnisse in die Gesamtwertung einfließen, die jeden Abend beim gemeinsamen Dinner veröffentlicht wurde. Ich musste oft schmunzeln, wenn vor allem italienische Teilnehmer mit 80 km/h oder mehr durch Ortschaften donnerten, wo nur 50 km/h erlaubt waren – und das trotz aller Radarfallen. Während der gesamten Woche wurden wir von einer Gruppe Motorrad- Carabinieri begleitet, die uns aus den Städten hinaus eskortierten oder bei Stau mit Blaulicht auf der Gegenfahrbahn überholten – gefolgt von Teilnehmern, die mit breitem Grinsen die Hasenjagd eröffneten. Pflicht ist Pflicht,

**In Ortschaften 50 km/h
Höchstgeschwindigkeit.
Die italienischen Teilnehmer scheinen davon
nur wenig zu halten**

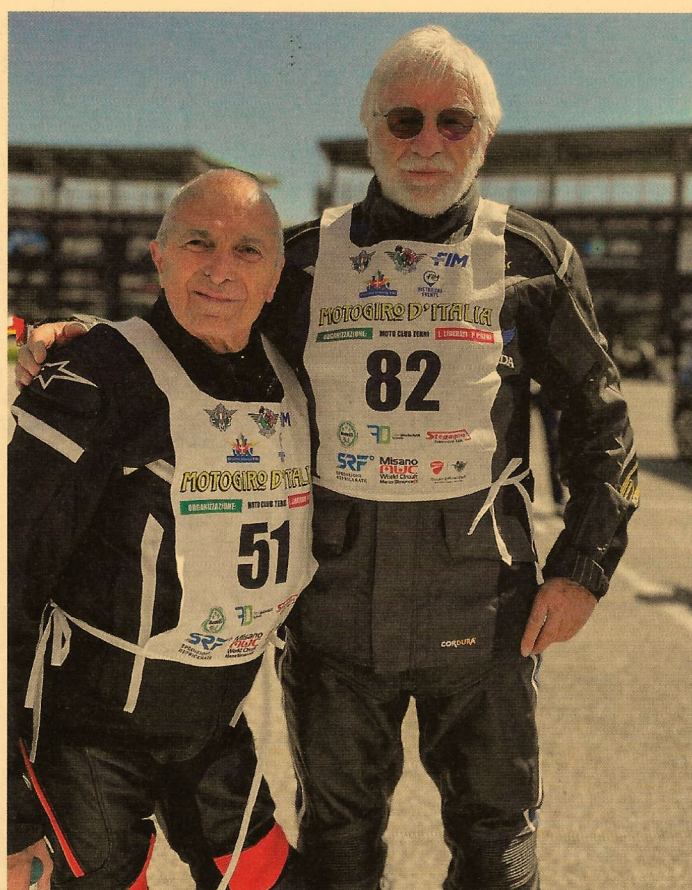
schließlich galt es, den Zeitplan minutiös einzuhalten.

Der erste Tag (18. Mai) in Pesaro diente der Orientierung, Anmeldung und dem Fahrerbriefing. Die technische Abnahme fand auf dem Piazzale della Libertà direkt an der Adria statt. Dort wurden die Motorräder über Nacht bewacht, um morgens am 19. Mai pünktlich abfahrtsbereit vor der Zeitnahme zu stehen. Ich fühlte mich wie ein Kind im Spielzeugladen – umgeben von Augen- und Ohrenschmaus: Moto Guzzi, Ducati, MV Agusta, FB Mondial, Motobi, Benelli, dazu einige Moto Morini-175-ccm-Einzyylinder, Laverda und Gilera. Auch Honda-Klassiker waren vertreten, sowie deutscher Adel von BMW und Zündapp. Die britischen Marken Norton, BSA, Vincent und Triumph mischten mit – ebenso wie Vespa-Fahrer. Alle bereit für die Fahrwoche vom 19. bis 24. Mai. ▷





Tavullia, nahe der berühmten Misano-Rennstrecke, heißt die Besucher mit einem großen Plakat ihres bekanntesten Einwohners willkommen: Nummer 46, Valentino Rossi. Alle Motogiro-Teilnehmer kennen jetzt auch den stets gut gelaunten Organisator Massimo Mansueti. Aus alten Zeiten kennen sich die Ex-Racer Pier-Paolo Bianchi (links) und Peter Frohnmeier





Neben der Fahrerei auf den – zumeist – nicht sonderlich bequemen Leichtgewichts-Oldies bleibt den Aktiven noch genügend Zeit, um Land, Leute und Kultur näher kennen-zulernen. Ein Besuch im „Museo Nazionale Del Motociclo“ in Rimini sollte man sich als Motorrad-Durchreisender nicht entgehen lassen. Eintritt kostet sieben Euro. Die Exponate – nicht nur italienischen Ursprungs – können in heimeliger Enge bestaunt werden

Dort sprach mich auch Pier-Paolo Bianchi an – dreifacher Weltmeister der 125-ccm-Klasse (1976, 1977 auf Morbidelli, 1980 auf MBA) – dem vom Sponsor Benelli eine Leoncino 800 gestellt worden war, die er als zu hoch empfand. Er wollte unbedingt gegen meine Leoncino Trail 500 tauschen. Als er probesaß, merkte er aber schnell, dass diese mit ihren längeren Federwegen noch höher war. Schließlich wurde für ihn eine BN 125 organisiert – passender für seine Statur.

Die Herkunft der Teilnehmer war beeindruckend.

Unter den 16 Nationen stellten die Italiener das größte Kontingent, gefolgt von deutschen Fahrern. Ein Niederländer und einige Belgier waren dabei – auf Morinis, einer 125er Zündapp und zwei junge Belgier sogar auf 50-ccm-Mopeds. Ebenso vier Norweger auf Triumph Bonnevilles, Franzosen, Engländer, Schweden, ein Ire, Spanier, Polen, Österreicher und einige Griechen. Von

Übersee kamen Teilnehmer aus den USA, Kanada, Argentinien – und ich selbst aus Neuseeland mit wohl der weitesten Anreise. Australier („Aussies“) waren diesmal keine dabei.

Die Route des Moto Giro wird jedes Jahr neu geplant. Im Jahr 2024 startete sie in Apulien. Dieses Jahr führte sie durch die Regionen Marken, Emilia-

Auf 1600 Kilometern eine reizvolle Mischung aus Hügelland, Küste, Berge, Seen – und jede Menge Kurven

Romagna, Umbrien, Latium und Abruzzan – eine reizvolle Mischung aus Flachland, Hügellandschaften, Seen, Küstengebieten und Bergen mit insgesamt rund 1600 Kilometern. Hauptorganisator Massimo Mansueti und sein Team von 60 Helfern sorgten für Streckenmarkierungen (gelb-rote Pfeile vor jeder Abzweigung). Entlang der Strecke mobile Medizindienste,

Pannendienste, Mechaniker und die gesamte Logistik – alles darauf ausgelegt, dass man sich einfach aufs Fahren konzentrieren und genießen konnte.

Die Strecken führten überwiegend über Landstraßen, Nebenstraßen, durch Wälder und über Bergpässe – mit Kurven ohne Ende. Der Belag war teils schlecht – Erdbebenrisse, Bodenwellen,

Schlaglöcher und Absenkungen erforderten volle Konzentration. Dafür entschädigte die Kulisse mit beeindruckenden Festungen, Kathedralen und Palästen.

Die älteste Siedlung, an die ich mich erinnere, stammt aus der Zeit vor dem 11. Jahrhundert – ergänzt durch herrliche Piazzas und Brunnen in den Altstädten. An manchen Zeitkontrollen wurden wir wie Rockstars empfangen, etwa in Terni oder Narni, wo ein Trachtenverein mit Trommeln, Trompeten und Fahنشwenken unseren Einzug in die Stadt zelebrierte. In Italien genießt das Motorradfahren

TEILNEHMERPROFILE, EINBLICKE INS STARTERFELD:



Startnummer 111 –
Motobi Sport Special
125, Baujahr 1972:
Daryl Harris aus Irland
nahm in diesem Jahr
zum ersten Mal am
Moto Giro teil. Er liebt
Italien und seine Küche
und wollte außerdem
einmal kleinere Motor-
räder ausprobieren.
Die klassische Motobi
hatte er gemietet,
um zu sehen, wie sie
sich bei einer histori-
schen Veranstaltung
schlägt – es machte
ihm riesigen Spaß



Startnummer 108 – Moto Morini Kanguru 350, Baujahr 1985:
Roland Fröjd aus Saxtorp in Schweden, gleich gegenüber von Kopenhagen,
war ebenfalls zum ersten Mal beim Moto Giro dabei. Vorab hatte er
von teils schlechten Straßen gehört, doch die lange Federung seiner
Dual-Sport-Morini meisterte alle Herausforderungen mit Bravour



Startnummer 103 –
Birger Börslin war in den
frühen 1980er Jahren
drei Jahre lang Importeur für
Moto Morini in Schweden – zu-
sammen mit der britischen
Marke Hesketh. Seine
3½ Sport wurde 1983 nach
Schweden eingeführt und 1990
von Birger dem Erstbesitzer
wieder abgekauft

Startnummer 85 – Rüdiger Kohlmetz
aus der Nähe von Stuttgart nahm dieses Jahr
zum zweiten Mal am Moto Giro teil. Vor
zwei Jahren fuhr er beim Milano-Taranto-Event im
Juli mit. Aufgrund der dort herrschenden Hitze
empfand er den Mai-Termin des Moto Giro als
angenehmere Jahreszeit. Zudem gefiel ihm, dass
Start und Ziel am selben Ort lagen – ein
klarer Vorteil gegenüber dem MI-TA-Rennen. Er
fuhr eine Parilla 175 ccm Special von 1959



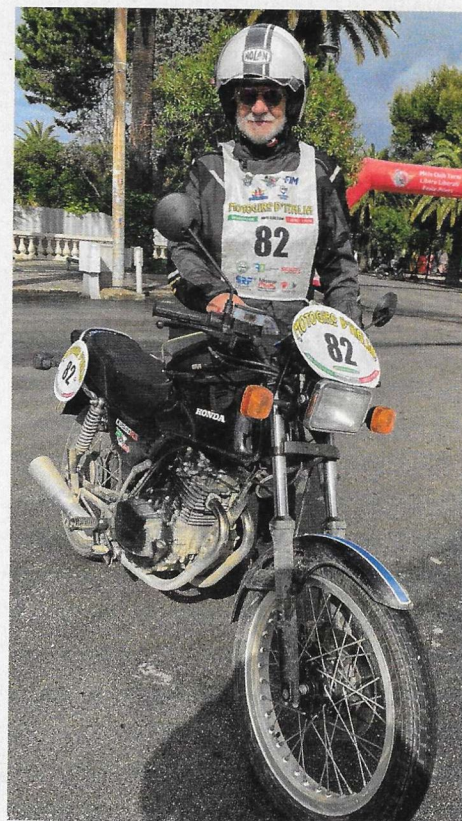
Startnummer 94 –
Der Brite Julien Pearl lebt
in der Nähe von San Francisco.
Seine MV Agusta 350
wurde von einem Vater-Sohn-
Team bei Genua aufgebaut.
Drei Wochen vor dem Event war
das Motorrad noch ein
nackter Motorblock – pünktlich
zum Start war die MV jedoch
einsatzbereit. Es war Juliens
fünfter Moto Giro, er nennt
das Event die „Mille Miglia für
Normalsterbliche“

TEILNEHMERPROFILE, EINBLICKE INS STARTERFELD:



Startnummer 6 –
1330-ccm-Egli-Godet Vincent:
Gefahren vom Niederländer
Vincent Speet, einem Maschinen-
bauer aus der Region Amsterdam.
Er ist leidenschaftlicher
Vincent-Fan und hat bereits an
mehreren Moto Giros teil-
genommen. Auch beim MC Piston
Event in Santander, Spanien,
war er dabei

Startnummer 87 –
Laverda 750, Baujahr 1973:
Carsten Feuss besitzt
die Maschine seit 34 Jahren
und war dieses Jahr
zum ersten Mal beim Moto
Giro dabei. Besonders
schätzte er die Kameradschaft
und die eindrucksvolle
Landschaft. Zuhause fährt
er auch Motorräder aus den
20er und 30er Jahren



Startnummer 82 – Honda CB 250 RS,
Baujahr 1980: Peter Frohnmeier nahm dieses
Jahr zum ersten Mal am Moto Giro teil,
hatte aber zuvor schon Mailand-Taranto gefahren.
Die Etappe durch die Abruzzen mit Bären-
warnungen entlang der Strecke beeindruckte ihn
besonders. In den 1980ern war Peter gemein-
sam mit Winnie Scheibe ein Pionier der
Motorradwebseiten und betreibt heute noch
seine Plattform www.classic-motorrad.de.
In den 1970er Jahren wurde er von Dieter Braun
als Helfer zum GP in Le Mans eingeladen – der
Beginn einer Rennkarriere mit Maico und
anderen Marken bis 1977



Uli Cloesen, deutsch-
stämmiger Motorradjournalist
aus Christchurch, Neuseeland,
erlebte ebenfalls seinen ersten
Moto Giro – und es dürfte nicht
sein letzter gewesen sein



Startnummer 95 – Ducati 250 Desmo, Baujahr 1974:
Zed Zawada fuhr die Ducati seiner Frau. Aufgewachsen in Groß-
britannien als Sohn polnischer Eltern, arbeitete er dort
für einen Motorradmagazinverlag, bevor er sich in Polen selb-
ständig machte. Er nahm bereits zum siebten Mal am Moto Giro
teil und besitzt mehrere große Ducati-Klassiker. Zed war
Mitgründer des britischen Magazins Classic Bike





Ab und an regnet es auch einmal im ansonsten sonnigen Italien. An den Stationspunkten sorgte die Moto Giro-Karawane für entsprechenden Publikumsauftrieb. Mitunter wurden die Kradisten im wahrsten Sinne mit Pauken und Trompeten empfangen. Italien liebt eben die Motorkultur und hält seine Rennfahrer-Legenden in höchsten Ehren. Der nächste Moto Giro findet vom 24. bis 31. Mai 2026 auf Sardinien statt. Infos für deutsche Interessenten: Telefon (0171) 75 75 110 oder per E-Mail unter michael@michael-cassel.com

nach wie vor einen hohen gesellschaftlichen Stellenwert.

Die vielen schönen Straßen und historischen Orte machen es uns schwer, einen Höhepunkt auszuwählen. Eindrücke wie der Duft blühenden Stechginsters auf einer Kammstraße mit Meerblick, der Besuch des Nationalen Motorradmuseums bei Rimini, das Benelli-Museum in Pesaro, die Fahrt durch Tavullia mit der Valentino-Rossi-Wandmalerei, die Höhenstraße zum Campotosto-See mit schneebedeckten Abruzzen im Hintergrund, die Stadt Urbino mit imposanter Stadtmauer und Backsteinarchitektur, ein Halt in Misano, der Besuch eines Militärflughafens oder zwei Nächte an der Küste bei San Benedetto del Tronto, woher das bekannte Mineralwasser stammt – all das trug zu einer fantastischen Woche mit ebenso großartigen Klassik-Motorradfans aus aller Welt bei. Im Schnitt fuhren wir täglich zwischen

250 und 300 Kilometer. Meine Startzeit mit der Nummer 86 war täglich um 9 Uhr 33, das Tagesziel erreichte ich gegen 17 Uhr 30 oder 18 Uhr.

Der Tipp von Michael Cassel, Bargeld in 10- und 20-Euro-Scheinen mitzunehmen, war Gold wert – denn nicht überall funktionierten Kreditkarten an den Tankstellen. Leider musste ich zwei-

Bargeld lacht. Wer in Italien tanken möchte, sollte stets auch im Geldbeutel mit passendem Schein flüssig sein

mal feststellen, dass der Automat kein Wechselgeld ausspuckte, wenn nicht der gesamte bezahlte Betrag in den Tank passte. Andere Länder, andere Sitten. Ich musste mich auch täglich mehrfach daran erinnern, dass in Italien rechts gefahren wird – ganz anders als in Neuseeland, wo ich es gewohnt bin, links zu fahren. Das Abendessen nach Ankunft der Etappe war typisch italie-

nisch spät – ab 20.30 Uhr wurde im jeweiligen Hotel ein leckeres Mehrgängemenü mit viel Pasta sowie Rot- und Weißwein serviert.

Meine Benelli Leoncino Trail 500 mit der Startnummer 86 passte mit ihren Speichenrädern und klassischem Look auch als „Neoklassiker“ hervorragend ins Bild. Die längeren Federwege hal-

fen dabei, die oft ruppigen Straßenverhältnisse besser zu verdauen als vermutlich die Standardversion – obwohl ich Letztere nicht selbst gefahren bin. Das Motorrad lief sehr gut, hatte

ausreichend Leistung, klang schön – und war bis 50 Kilometer vor dem Ziel auch absolut zuverlässig. Dann fing der Motor an zu stottern. Motorradfahren ist und bleibt eben auch anno 2025 ein kleines Abenteuer. Ganz besonders gilt das für den Moto Giro, von dessen Eindrücken ich in Neuseeland nun noch eine ganze Weile zehren kann. Die weite Anreise hat sich gelohnt. □