

Sonderheft
MOTORRÄDER
aus
ITALIEN

MOTORRADMAGAZIN

MO

SONDERAUSGABE 8

FRÜHJAHR 2005

Deutschland € 6,20
Österreich € 7,10
Schweiz CHF 12,00
Belgien € 7,25
Italien € 7,35
Luxemburg € 7,25
Niederlande € 7,10
Spanien € 8,10
Dänemark DKK 65,00



COMEBACK DES JAHRES
Moto Morini



AUFGEBLASEN
Kompressor-Guzzi



SAMMLERSTÜCK
MV Agusta F4 Tamburini



KLASSISCH ORANGE
Laverda-Story

Eine Herausforderung
für Motoren und Bremsen: kurvige
Berg- und Talfahrt in
den Abruzzen am Rande des
Nationalparks



MILANO – TARANTO

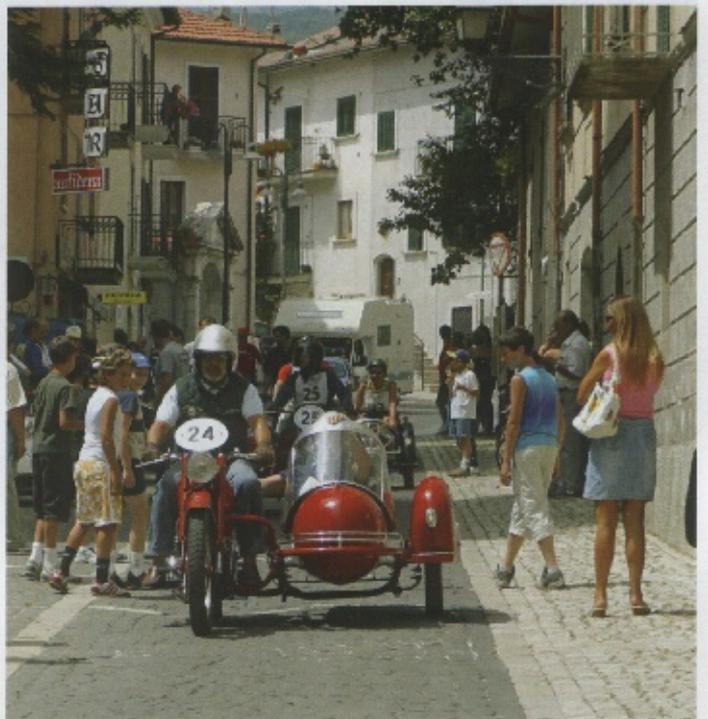
Einst ein höllisches Langstreckenrennen, ist die heutige Klassiker-Fernfahrt von Mailand nach Tarent ein **MOTORRADABENTEUER DER BESONDEREN ART**. Über 150 Motorräder bis Baujahr 1980 wagten die Herausforderung erneut



Aus halb Europa stehen die Maschinen nach der technischen Abnahme am ehemaligen Mailänder Wasserflughafen Idroscalo



Diese seltene 800 ccm Vierzylinder-Puch von 1937 brachte der Präsident des italienischen Oldtimerverbands, Benito Battilani, an den Start



Auf jeder Etappe ist den Teilnehmern ein Menschauflauf garantiert. Auch bei diesem herrlichen Falcone-Gespänn von 1954

Mailänder Nacht: großes Interesse bei Medien und Zuschauern, wenn die Piloten auf die Reise gehen



Wie damals starten die Fahrer paarweise oder zu dritt pünktlich Sonntagnacht ab null Uhr. Die Tradition verpflichtet halt



Kontrollpunkte mit exakter Zeitnahme und Stempel betonen den durchaus sportlichen Charakter der Veranstaltung

Wir sind am Idroscalo, einst der Wasserflughafen Mailands. Doch ab 1937 startete hier auch eines der härtesten Motorradrennen nach Tarent, der einstigen Handelsmetropole im äußersten Süden des italienischen Stiefels. Bruno Spaggiari, der Held von Imola, fuhr schon 1955 auf einer 100er Ducati mit, ebenso selbst-

Doch den Ton geben hier die typischen Sportgeräte von damals an

verständlich der bekannte Händler Giulio Agostini, der mit der Werks-Guzzi 1953 Gesamtsieger wurde. Die große Tribüne der heutigen Wassersportanlage bildet heuer eine prächtige Kulisse für das Spektakel. Denn nachdem 1956 zum letzten Mal das Motorradrennen stattfand, gibt es seit 1986 wieder eine Neuauflage für die zweirädrigen Klassiker. Dabei ist die Entfernung sogar noch gewachsen, denn die ehemals rund 1400 Kilometer sind jetzt auf 1600 Kilometer Streckenlänge angewachsen. Das sind rund tausend Meilen – also so etwas wie die Mille Miglia für Motorräder.

Zwar rasen die Piloten nicht mehr non stop durch den öffentlichen Verkehr, weshalb Bruno

Francisci auf der Vierzylinder-Gilera in rund elf Stunden mit über 126 km/h Schnitt den ewigen Rekord halten kann! Doch die Strapazen der langen Distanz in Staub und Hitze sind kaum geringer geworden. Am Sonntagnachmittag reisen Motorradfahrer aus halb Europa an, die Maschinen werden gecheckt und eingeteilt in Klassen nach Hubraum und Authentizität (siehe Kasten Seite 113).

Aufgereiht ist das ganze Alphabet italienischen Motorradbaus, dazu englische und deutsche Twins. Doch den Ton geben die typischen Sportgeräte von damals an, Einzylinder unter 350 ccm, niedrig, schlank, mit eng angeschliffenen Stummelnkern und klarer Technik – und laut. Kleinstes Gerät ist eine Moto Morini 50 Corsarino, für den Sparteinsatz historisch korrekt ohne Schalldämpfer. Ihr 15-jähriger Fahrer macht mit kurzen Gasstößen aus dem offenen Krümmerrohr unmissverständlich seine Ambitionen deutlich. Vor ihm wartet eine Metisse-Aermacchi, die mit ihrer Megaphontüte ebenso minimalistisch gedämpft wie mit Fahrradakkulicht beleuchtet ist. Eine reichlich patinierte

Gilera Otto Bulloni schwitzt ein wenig Öl. Die perlenden Tropfen schmücken den Oldie wie einen erfahrenen Bauarbeiter, der aber immer noch das Tempo seiner jüngeren Kollegen mitgehen kann. Die Abnahme schaffen alle drei, die schwerste technische Prüfung wird sowieso die Fahrt selbst.

Und die startet wie früher Punkt null Uhr, paarweise: brummen die Fahrer auf ihren minimalistischen Apparaturen alle 30 Sekunden in die Nacht hinaus. Zuschauer Augen, Fernsehkameras und Zeitungsreporter fokussieren gebannt die Zeremonie, wenn alle Fahrer und ihre Maschinen in drei Sprachen vorgestellt werden. Der ehemalige Guzzi-Werks-



Die Toskana-Fraktion
gibt Gas: schwungvoll durch eine
Bilderbuchlandschaft



Sicher eine der prächtigsten Zwischenetappen: die Altstadt von Arezzo



Ein dünner weißer Overall half schon früher, den Fahrern des Bianchi-Teams die Temperaturen jenseits der 40 Grad Celsius zu ertragen



Die Moto B (Motobi) Spring Lasting mit ihrem Zweitakt-Twin hatte in der 250er Version Grand Sport bereits 1955 am Rennen teilgenommen

fahrer Bruno Ruffo ist darunter oder Giovanni Ridenti, der vor genau fünfzig Jahren schon einmal mit seiner Mondial hier stand. Star des Abends ist Remo Venturi, Gesamtsieger der Milano-Taranto 1954 auf Mondial und zweimaliger Vize-Weltmeister 1959 und '60 mit der 500er MV Agusta. Topfit bringt der heute 77-Jährige eine 125er an den Start, die Teile aus drei Generationen MV-Technik funktional vereint.

Raus aus dem Idroscalo, steht ein Spalier aus Zuschauern entlang der Straße, Applaus brandet auf für jeden Fahrer, der hier auf seinem Motorrad vorbeidreht. Hier, wie in den folgenden Ortschaften, haben die Cafés die ganze Nacht geöffnet. Das Publikum genießt bei Rotwein und freiem Eintritt die Parade aus fast siebzig Jahren Motorradbau, die älteste Maschi-

Weiter geht's durch die Nacht, durch Cremona, nach Villa Gaida, wo die Fensterläden auf-fliegen, als die Meute eintrifft. Bei Reggio Emilia gibt's gegen sechs Uhr Frühstück in einer riesigen Cremeria, bevor es in den Berufsverkehr Bolognas geht. Freundliche Carabinieri leiten die Teilnehmer hinauf zum Passo Raticosa, die Hausstrecke der Ducati-Tester. Schon am frühen Vormittag braten Mann und Maschine in der Sonne. Zehn Stunden hocken wir jetzt zusammengekauert auf dem Bock, die Handgelenke beginnen zu schmerzen. Und nun folgt auf der Passabfahrt eine Kehre auf die andere. Die Finger bemühen sich, aus der überhitzten Trommel noch etwas Bremswirkung herauszuquetschen, beim Runterschalten zieht ein Krampf durchs rechte Bein. Dann die Abschlussrunde

Zehn Stunden hocken wir jetzt zusammengekauert auf dem Bock

ne ist eine Guzzi GTC von 1937. Noch vor der ersten Zeitprüfung wird schon am Straßenrand repariert, meist Probleme mit der Elektrik, und manch einer denkt jetzt sicher an die Vorteile der unabhängigen Akkubeleuchtung. Dann fallen rund 150 Donnerbolzen in Soresina ein, warten auf ihren Zeitstempel. Gas auf, Gas zu!

Es ist etwa halb zwei nachts, und der halbe Ort ist auf den Beinen. Den Fahrern werden Getränke und Häppchen gereicht, die Jugend flitzt umher und holt Autogramme, Großväter bekommen feuchte Augen beim Anblick ihrer Jugendträume. Was für ein herrliches Astore-Gespann. Da, so eine Lambretta mit Abarth-Tuning hatte der Halbstarke in der Nachbarschaft. Und die Gilera Saturno, was für eine Königin. Weißt du noch, als die 75er Laverda die ersten 14 Plätze ihrer Klasse belegte? Maserati, welcher Name an einem kleinen Zweitakter. Die ersten fahren schon weiter, während andere noch den Rücken gerade biegen.

im Autodromo von Imola. Ende der ersten Etappe.

Nach der Heilung gebrochener Mechanik und einer kurzen Nacht ist Punkt acht Start zur zweiten Etappe. Es geht in die Hügel der Toskana. Schmale Asphaltbänder winden sich durch die Bilderbuchlandschaft, doch viel Zeit zur Landesschau bleibt nicht. Es gilt, an der nächsten Kontrolle Strafpunkte zu vermeiden. Eine plötzliche Ölspur endet unter einer Nuovo Falcone, deren Ablassschraube wird nun fieberhaft im Gras gesucht. Hinunter geht's ins Tal des Arno, wo uns in Arezzo ein fantastisches Mittagessen erwartet. Auch die Maschinen bräuchten Futter, doch um diese Zeit dösen die Tankstellen in der Sonne: chiuso-geschlossen. Ein einziger Tankautomat erbarnt sich unser, nimmt Geldscheine jedoch nur nach dem Zufallsprinzip. Aber die Menge wird bis ins über 150 Kilometer entfernte Etappenziel reichen.

Reichen tut's in der heißen Ebene auf der schier endlosen Geraden auch manchem Motor,



Vollausstattung mit modernem Tripmaster und Route auf dem schmalen Tank der Capriolo Sport 75, wie sie seinerzeit schon bei Milano-Taranto dabei war



Die kulinarischen Spezialitäten der Regionen lassen sich bei den Zwischenstopps leider nur mit Zeitlimit genießen



Jeder, der die karierte Flagge sieht, darf sich als Sieger fühlen



Stolz präsentieren Oldtimerclubs ihre Schätze wie beispielsweise diese Zweitakt Monet Goyon aus dem Jahr 1923 mit Riemenantrieb

eine Vespa spuckt öliges Blut, eine Aermacchi liegt am Straßenrand. Doch beide werden mit Notpflastern am nächsten Morgen wieder dabei sein, wenn die dritte Etappe von Viterbo startet.

Es geht rund um Rom, das nach der gefühlten Kurverei mehr als nur sieben Hügel hat.

über 40 Grad wird das Motoröl dünn wie Wasser, ein Falcone-Gespann wird gerade auf ein Begleitfahrzeug geladen, nachdem es sich mit einem kurzen Zwischern im Zylinder verabschiedet hat.

Umso erstaunlicher das Stehvermögen der vielen kleinen

Es geht rund um Rom, das nach der gefühlten Kurverei mehr als nur sieben Hügel hat

Östlich des Tiber windet sich die Strecke auf über 2200 Meter zum Monte Terminillo, der nach dreieinhalb Stunden Aufstieg für Abkühlung sorgt: Hier oben liegt Schnee! Doch kurz darauf hat uns die Hitze wieder, und es sind 330 Kilometer auf Provinzsträßchen zurückzulegen, die sich bis Avezzano ziehen. Bei

Aggregate. So stemmt selbst eine Ducati Grand Sport höchstens neun PS auf die Rolle, von der heiser brüllenden 50er Morini mit weniger als der Hälfte gar nicht zu reden. Und auch die Otto-Bulloni stampft unermüdlich weiter, selbst wenn sie von einem flotten Falcone-Dreier abgeledert wird, dessen ältere

Herren ein wahres Schräglagenfeuerwerk abfackeln.

Dazu gibt es am vierten Tag in den Abruzzen noch mehr Gelegenheit. Hinter Avezzano geht's los. Um die Steigungen zu bezwingen, bekommt eine Capriolo 75 einen frischen Motor mit dem charakteristischen Stirnnockenwellenantrieb implantiert. Das Team hat Übung, gleich drei der bildschönen Motore schlummern im Begleitfahrzeug, Strafpunkte für den Tausch sind inkalkuliert.

Kaum breiter als der Blechprofilrahmen des kleinen Renners ist das winzige Sträßchen, das sich zwischen den Kontrollpunkten Scanno und Alfedena durch die Felsen zwingt. Entgegenkommende Autos müssen eine Haltebucht suchen, selbst für die Einspurigen ist kein Platz zum Überholen. Auf dem heißen Weg Richtung Adria halten sich manche Fahrer an die historischen Vorbilder und haben wie damals die Teams von Lambretta und Bianchi das Leder gegen einen dünnen, weißen Leinen-Overall getauscht.

Aufgrund der Temperaturen kürzt der Veranstalter schließlich die letzte Etappe etwas ab, doch es bleiben bis ins Land der

Trullis am Ionischen Meer noch über 200 Kilometer. Zu lang für eine Gilera 150, deren Zündungsprobleme nur unzureichend behoben werden konnten. Schade, so kurz vor dem Ziel.

Nach einer kurzweiligen Kurvenfahrt belasten 43 Grad Lufttemperatur und wenig abwechslungsreiche Landschaft nun auch die Psyche. Doch nach einem letzten Einzelzeitfahren hinauf nach Fasano ist am Zielstrich für alle Fahrer der Teppich ausgerollt. Alle, die in den fünf Tagen die 1630 Kilometer geschafft haben, können sich als Sieger fühlen und beim abendlichen Festbankett feiern. □



Nicht dabei: Kneeler-Gespann mit Laverda-Reaktor für die Rennstrecke



Die malerischen Ortschaften Süditaliens mit engen Straßen ergeben besonders wirkungsvolle Klangkörper

Startklar. Milano–Taranto 2005

Dieses Jahr findet die Rallye zum 19. Mal statt. Wer mitmachen möchte, sollte sich den Zeitraum vom **3. bis 8. Juli 2005** im Kalender rot anstreichen.

Hier die wesentlichen Infos zur Veranstaltung:

Kategorien

„Storico“ – Motorräder, Motorroller, Gespanne und Cyclecars, die als Typ an den historischen Rennen zwischen 1937 und 1956 teilgenommen haben. Diese Marken und Modelle sind in einer Liste aufgeführt.

„Sport“ – Andere Motorräder, Motorroller, Gespanne und Cyclecars von Baujahr 1925 bis 1980.

„Gastronomica“ – Hier können alle Motorräder teilnehmen, auch moderne. In dieser Kategorie ist auch bei Solomaschinen ein Beifahrer erlaubt, eine Zeit- und Punktwertung findet nicht statt.

Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen sein, die Fahrer einen gültigen Führerschein und Versicherungen besitzen.

Kleidung

Das Erscheinungsbild soll der Epoche entsprechen. Buntkombi und Integralhelm auf einem Motorrad der fünfziger Jahre gibt Strafpunkte, besonders stilvolle Kleidung Pluspunkte.

Kontrolle und Strafpunkte

Jeder Teilnehmer erhält eine Kontrollkarte pro Etappe, mit Abfahrtszeit, Transitzeit, Stempelkontrolle und einzuhaltender Ankunftszeit. Zeitüberschreitungen ergeben Strafpunkte. Ebenso das Verlassen der Route, die Annahme technischer Hilfe oder etwa ein Motorwechsel. Jeder erhält ein ausführliches Reglement.

Teilnahme

Die Teilnahmegebühr beginnt bei 878 Euro (Frühbucherrabatt möglich). Darin enthalten sind Essen und Erfrischungen auf der Route und den Etappenstops, Abschleppdienst für das Motorrad mit Transport bis zum Etappenende, medizinische Versorgung und Krankenwagen, Erinnerungstück, Gepäcktransport, Hotelübernachtung, Videokassette.

Kontakt

Moto Club Veteran S. Martino
Via Orvieto 2
I-06070 San Martino in Colle (Perugia)
Telefon (0039-075) 6072 23, Fax 60 70 728
Email info@milanotaranto.it
www.milanotaranto.it