

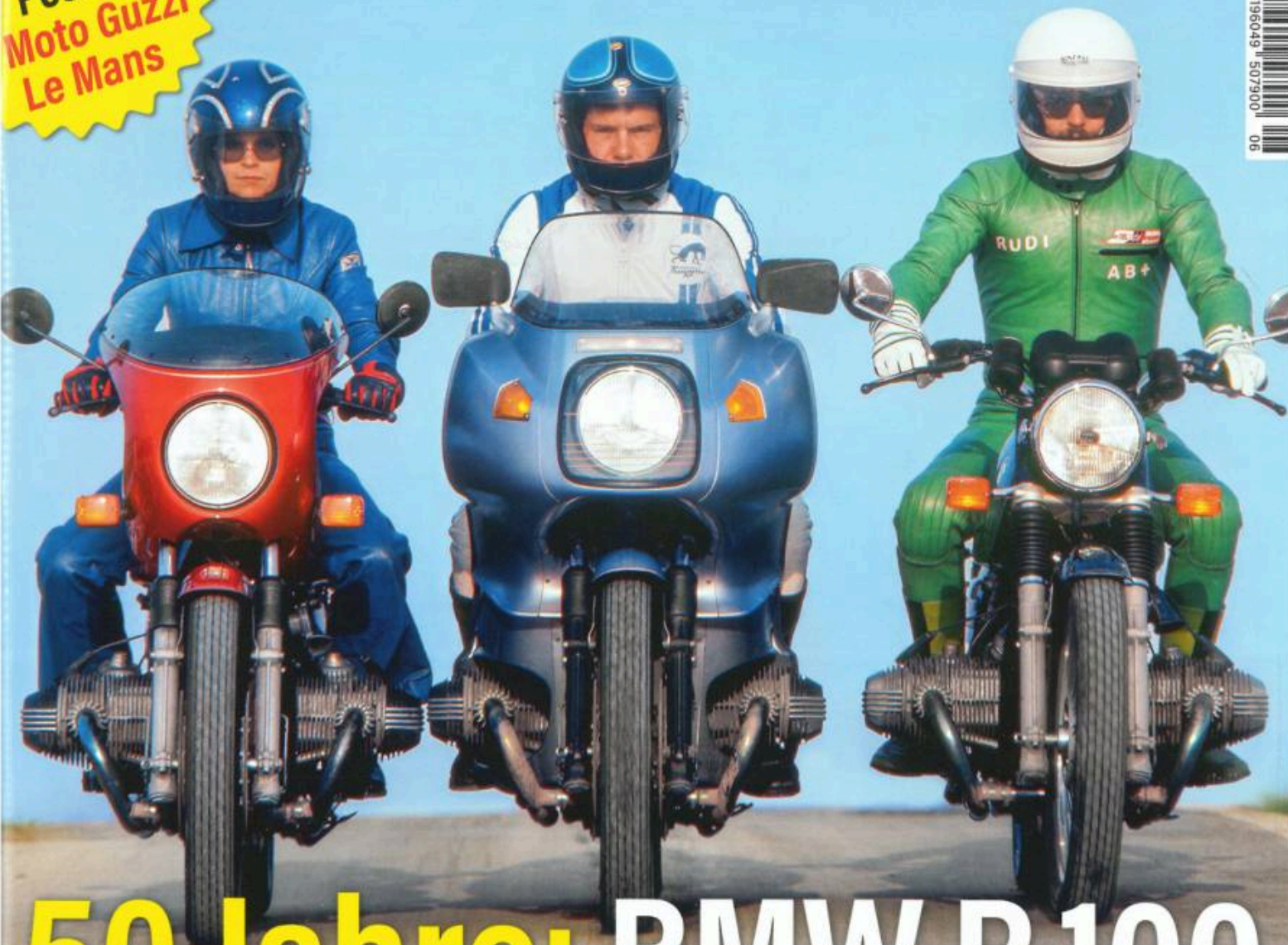
Klassik Motorrad

MOTORRAD MAGAZIN
MO

Sonderheft

Poster:
Moto Guzzi
Le Mans

4 196049 507900 06



50 Jahre: BMW R100



Schönheitskönigin:
Ducati TT2



Dakar-Klassiker:
Yamaha XT 500 und Co



Norton-Hommage:
Die Neo-Commando



Gemütlicher Plausch unter Gleichgesinnten aus aller Welt und Klassiker-Fahren in urwüchsiger Landschaft. Das war der diesjährige Motogiro d'Italia auf der für Motorradfahrer idealen Trauminsel Sardinien. Die Organisation war wie immer wieder perfekt. Mechaniker Giulio Minicucci vom Orga-Team checkte eine malade 350er MV Agusta durch



TRAUM REVIER

Es gibt Straßen, die einen lediglich von A nach B bringen. Und dann gibt es Straßen, die selbst zum eigentlichen Ziel werden. Besonders auf Sardinien – eine Insel, wie geschaffen fürs Motorradfahren

Text und Fotos: Uli Cloesen

Für die 35. historische Neuauflage des Motogiro d'Italia hatten sich die Organisatoren eines der großartigsten Motorradreviere Europas ausgesucht: die Mittelmeerinsel Sardinien. Sechs Fahrtage lang sollten rund 150 Teilnehmer aus ganz Europa, Nordamerika und weiteren Teilen der Welt diese außergewöhnliche Insel genau so erleben, wie sie erlebt werden möchte – vom Sattel eines Motorrads aus.

Obwohl Sardinien nach Sizilien die zweitgrößte Insel Italiens ist, wirkt das Inselinnere vielerorts nahezu unberührt. Gewaltige Granitmassive ragen über ausgedehnte Korkeichenwälder empor. Schäfer pflegen jahrhundertealte Traditionen, während abgelegene Bergdörfer ihre eigenen Dialekte, Bräuche und kulinarischen Spezialitäten bewahrt haben. Gerade diese Mischung aus spektakulärer Natur und authentischer Kultur macht Sardinien seit Jahrzehnten zu einem Sehnsuchtsziel für Motorradfahrer.

Treffpunkt Orosei

Das Zentrum des Motogiro befand sich im Alba Dorata Resort nahe Orosei, rund 84 Kilometer südlich von Olbia an der beeindruckenden Ostküste Sardiniens.

Am Anreisetag herrscht beim Motogiro immer eine ganz besondere Atmosphäre. Schon am frühen Nachmittag rollen die ersten Motorräder auf das Gelände. Jedes einzelne erzählt seine eigene Geschichte. Sorgfältig restaurierte Ducati stehen neben Moto Guzzi, Moto Morini, Benelli, MotoBi, Aermacchi, Gilera oder Parilla. Dazwischen taucht immer wieder eine seltene Rarität auf, die sofort eine kleine Menschenmenge anzieht.

Obwohl der Motogiro offiziell keine Rennveranstaltung, sondern eine Gleichmäßigkeitsfahrt ist, läuft die Organisation mit beeindruckender Präzision ab. Jeder Teilnehmer erhält am Morgen seine persönliche Zeitkarte mit einer exakt festgelegten Startzeit. Im Verlauf des





Bestes Wetter, gute Laune. Robin Webster aus Colorado (oben) brachte ihre 160er Ducati für die große Inseltour aus den Staaten mit. Auf den quirligen Königswellen-Einzyylinder aus Bologna setzte ebenfalls Hans Golmann

Tages müssen verschiedene Kontrollstellen angefahren werden, an denen die Karten abgestempelt werden. Viele dieser Kontrollpunkte beinhalten zusätzlich Geschicklichkeitsprüfungen auf Zeit. Hier geht es nicht um Höchstgeschwindigkeit, sondern um sauberes, gleichmäßiges sowie konzentriertes Fahren. Erst am Abend werden sämtliche Zeiten ausgewertet und die Tageswertung erstellt – bevor am nächsten Vormittag alles wieder von Neuem beginnt.

Sobald der Streckenverlauf größere Städte oder dicht befahrene Kreuzungen erreichte, übernahmen Motorradstaffeln der Carabinieri die Eskorte des gesamten Teilnehmerfeldes. So konnten auch kompliziertere Stadtpassagen sicher und ohne Unterbrechungen durchfahren werden. Auch Angehörige der Guardia di Finanza begleiteten einzelne Etappen.

Eine der ersten Personen, mit denen ich während der Anmeldung ins Gespräch kam, war die Amerikanerin Robin Webster aus Colorado. Robin war eigens aus den USA angereist, um ihre liebevoll restaurierte Ducati Monza 160 von 1964 beim Motogiro zu bewegen. Sie gehörte zu einer Gruppe amerikanischer Teilnehmer, die sich augenzwinkernd selbst die „Lucky Bastards“ nannte. Der Name war keineswegs überheblich gemeint – ganz im Gegenteil. Die Gruppe empfand sich schlicht als ausgesprochen glücklich, an einer Veranstaltung teilnehmen zu dürfen, von der viele Motorradfahrer

ein Leben lang nur träumen. Ich konnte ihnen kaum widersprechen.

Die legendäre SS125

Bereits die erste Etappe führte über eine Strecke, deren Name unter europäischen Motorradfahrern beinahe ehrfürchtig ausgesprochen wird: die SS125 Orientale Sarda.

Schon nach wenigen Kilometern versteht man den Grund. Unaufhörlich windet sich die Straße durch das spektakuläre Supramonte-Gebirge, steigt bis zum über 1000 Meter hoch gelegenen Passo di Genna Silana an und fällt anschließend wieder durch eine dramatische Kalkstein-Landschaft ab. Das Marina Rey Beach Resort markierte das Ziel der ersten Etappe.

Sardinien auf dem Teller

Zu den schönsten Seiten des Motogiro gehört nicht nur das Motorradfahren selbst, sondern auch die außergewöhnliche Gastfreundschaft der Menschen entlang der Strecke.

Und dann gibt es natürlich noch Pane Carasau. Das hauchdünne sardische Fladenbrot trägt nicht umsonst den Beinamen Carta da Musica – Notenpapier. Es ist so dünn wie Papier und knistert beim Brechen auf unverwechselbare Weise. Kaum eine Mahlzeit kommt ohne diese sardische Spezialität aus. Vor allem diese ungezwungenen Zwischenstopps verleihen dem Motogiro seinen ganz besonderen Charakter. Aus einer gewöhnlichen Zeitkontrolle wird plötzlich eine Begegnung mit der

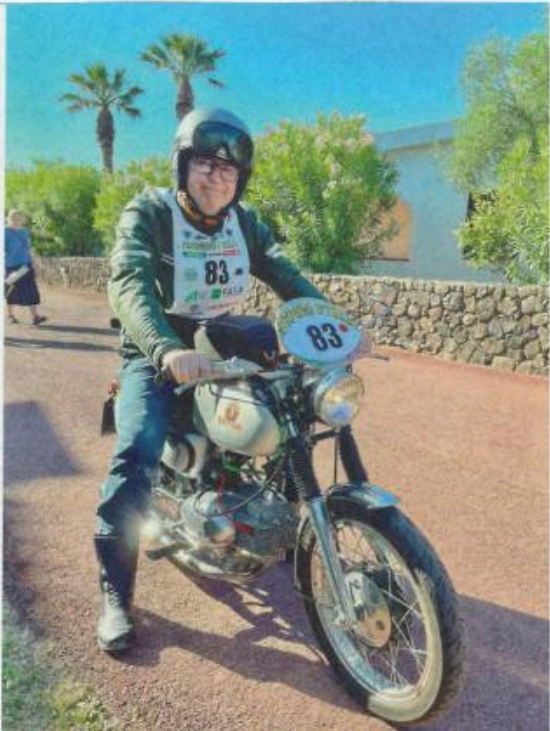
Kultur einer Region, die man auf diese Weise wohl kaum erleben würde.

Alghero unterscheidet sich deutlich von den meisten sardischen Städten. Die jahrhundertlang katalanische Geschichte ist bis heute überall spürbar. Straßennamen, Architektur und selbst die Sprache erinnern an die enge Verbindung zur spanischen Vergangenheit der Stadt.

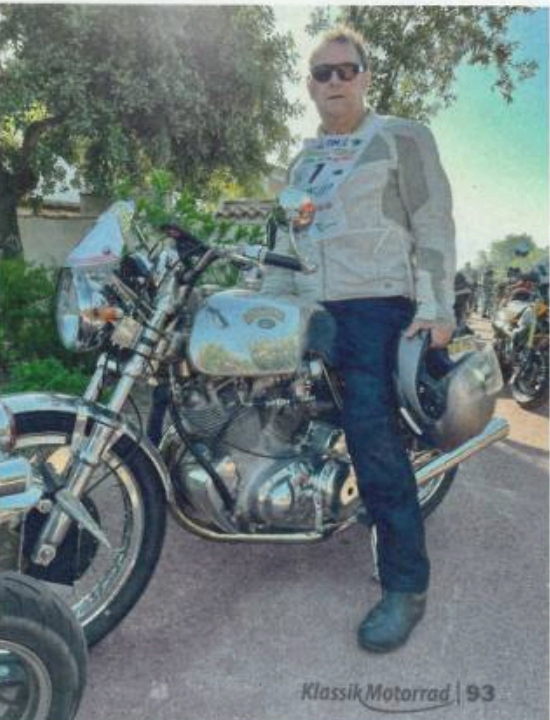
Unter den zahlreichen Teilnehmern, die in diesem Jahr zum ersten Mal beim Motogiro d'Italia an den Start gingen, war auch Thomas Fleischer aus der Nähe von Leipzig. Mit der Startnummer 83 bewegte er eine wunderschön restaurierte Motobi 250 SS von 1969 über die sardischen Straßen. Wie viele andere war auch er durch Berichte in Motorradzeitschriften auf den Motogiro aufmerksam geworden. Als ich ihn gegen Ende der Veranstaltung fragte, wie ihm seine erste Teilnahme gefallen habe, musste er nicht lange überlegen. „Das wird ganz sicher nicht mein letzter Motogiro gewesen sein.“

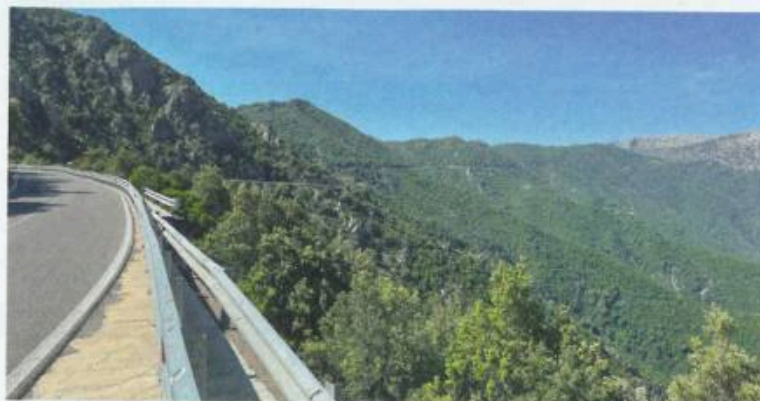
Dieser Satz fiel während der Woche immer wieder – in unterschiedlichen Sprachen und mit unterschiedlichen Akzenten. Ganz gleich, ob die Teilnehmer aus Italien, Frankreich, Deutschland, Großbritannien, den USA oder den Niederlanden kamen – viele empfanden den Motogiro nicht als einmaliges Erlebnis, sondern als den Beginn einer neuen Tradition.

Dabei stehen nicht die gefahrenen Kilometer im Vordergrund. Es sind vielmehr die vielen kleinen Augenblicke,



Damit man sieht, wo das Steuergeld bleibt. Die Finanzpolizei war auf der Suche nach Sympathiepunkten und mit passendem Guzzi-Material viel beachtet am Start. Thomas Fleischer brachte seine 250er Motobi von 1969 mit (oben rechts). Das Stilleben mit Ducati 860 vor dem Straßencafe erfreut das Gemüt. Rüdiger Kohlmetz aus der Nähe von Reutlingen ist Moto-giro-Fan und auf die Einzylinder der Marke Parilla eingeschossen (unten links). Didier Rousseau brachte aus Frankreich seine piekfeine Godet-Vincent mit auf die Insel. Eines der wenigen Klassik-Big Bikes bei der Tour





Bernd Witte war mit seiner Ex-Behörden-BMW für die Inselfahrt dank Komfortfahrwerk optimal „angezogen“. Weniger wegen schlechter Straßen, sondern des doch strapazierten Sitzfleischs wegen. Dafür gab's fantastische Aussichten

die sich dauerhaft eingeprägt haben. Die historischen Marktplätze mittelalterlicher Städte, die sich für wenige Stunden in Zeitkontrollen verwandelten. Kindergarten- und Grundschulkinder, die mit leuchtenden Augen zwischen den Motorrädern umherliefen und Fragen stellten, während die Lehrer versuchten, die Begeisterung in geordnete Bahnen zu lenken. Oder ein älterer Dorfbewohner, der eigens seine stau-bige Mi-Val 125 aus einer Garage schob, nur um den vorbeifahrenden Motorradreisenden voller Stolz „sein“ Motorrad zu zeigen.

Immer wieder begegnete ich dem Parilla-Fahrer Ruediger Kohlmetz aus Deutschland. Mal trafen wir uns an einer Zeitkontrolle, mal an einer Tankstelle oder bei einer Kaffeepause. Es waren diese zufälligen Begegnungen, die der Veranstaltung eine besondere Vertrautheit verliehen.

Ebenso reizvoll war die enorme Vielfalt der teilnehmenden Motorräder. Zwischen legendären Einzylindern von Ducati, Moto Guzzi, Benelli, Aermacchi oder Moto Morini bewegten sich elegante Vespa-Roller ebenso selbstverständlich wie ein NSU- und ein Vespa-Seitenwagengespann. Kein Fahrzeug wirkte fehl am Platz.

Ein würdiger Abschluss

Die letzte Etappe führte schließlich wieder zurück an Sardinien's Ostküste. Über Golfo Aranci, Olbia und Santa Lucia näherte sich das Teilnehmerfeld Schritt für Schritt erneut dem Golf von

Orosei. Inzwischen spielte die Zahl auf dem Kilometerzähler kaum noch eine Rolle. Was zählte, waren die Erlebnisse der vergangenen sechs Tage. Erinnerungen an Straßen, Landschaften und Menschen. Der Abschlussabend bildete schließlich den feierlichen Höhepunkt der Veranstaltung. Nach dem gemeinsamen Abendessen wurden zunächst zahlreiche Sachpreise unter den Teilnehmern verlost.

Den Hauptgewinn sicherte sich schließlich niemand Geringerer als der dreifache Motorrad-Weltmeister Pier Paolo Bianchi. Seine Startnummer 51 wurde gezogen. Der Preis hätte kaum passender sein können: Eine fabrikneue Benelli 125, gestiftet vom Hauptsponsor der Veranstaltung. Während der gesamten Woche hatte Bianchi immer wieder betont, wie positiv ihn das kleine Motorrad überrascht hatte. Nun durfte er genau dieses Modell mit nach Hause nehmen.

Mehr als eine Motorradveranstaltung

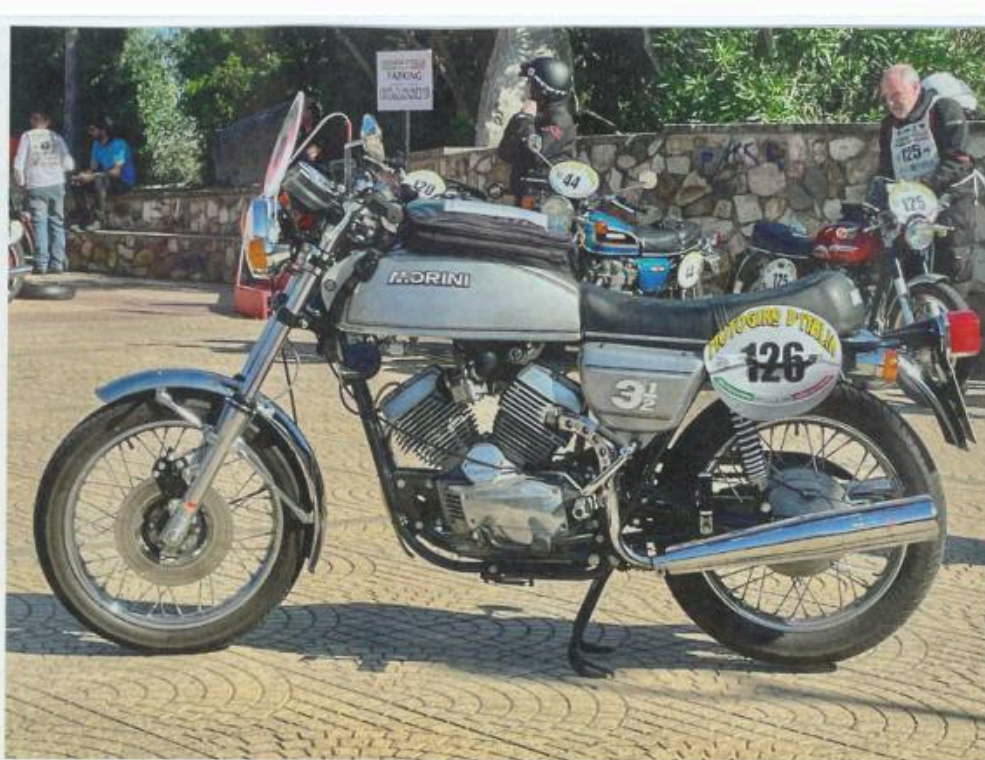
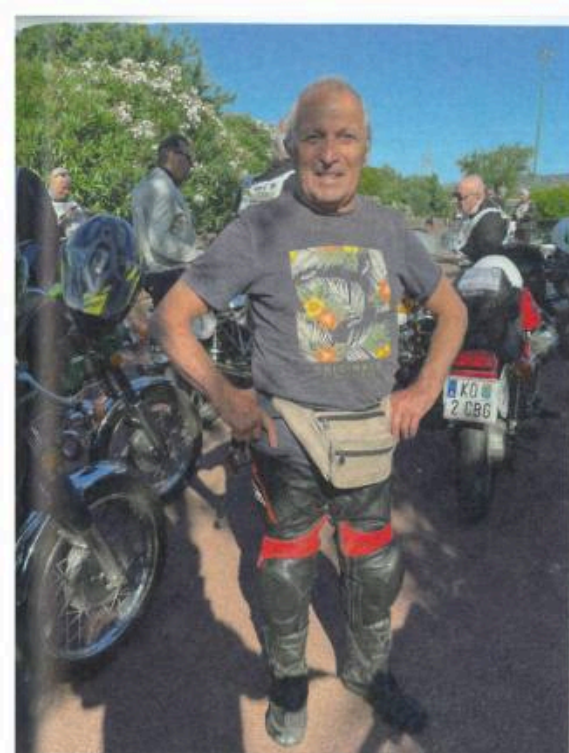
Wie jede Ausgabe des Motogiro d'Italia machte auch die Veranstaltung des Jahres 2026 deutlich, wofür es hier eigentlich geht. Natürlich gibt es Wertungen. Natürlich existieren Zeitkontrollen. Und selbstverständlich möchte jeder Teilnehmer möglichst fehlerfrei durch die Woche kommen.

Doch all das ist letztendlich nur der Rahmen. Der eigentliche Kern des Motogiro ist ein anderer. Es geht darum, Motorradgeschichte lebendig zu erhalten. Und zwar nicht, indem historische

Maschinen hinter Glas oder Absperrseilen ausgestellt werden, sondern indem sie gefahren werden. So, wie ihre Konstrukteure sie einst gedacht haben. Über Bergstraßen. Durch kleine Dörfer. Entlang einsamer Küsten. Bei Regen oder Sonnenschein.

Nach mehr als 1700 Kilometern auf den sardischen Straßen hatte der Kilometerzähler längst aufgehört, eine wesentliche Rolle bei der Dokumentation zu spielen. Entscheidend sind die Erinnerungen. Die endlosen Kurven der SS125. Der Duft von Pinien und wildem Rosmarin, der immer wieder durch den geöffneten Helm strömte. Das leuchtende Blau des Mittelmeers, das hinter nahezu jeder Bergkuppe wieder auftauchte. Die kleinen Dorfplätze, auf denen alte Männer im Schatten ihrer Cafés das bunte Treiben der historischen Motorräder belustigt beobachteten. Die Kinder, die begeistert winkten, wenn der Motogiro durch ihre Heimatorte rollte.

Kurven, an die ich mich noch lange erinnern werde. Gesichter, denen ich hoffentlich bei einem zukünftigen Motogiro wieder begegnen werde. Es gibt Orte, die besucht werden wollen. Und es gibt Orte, die man mit dem Motorrad erleben muss. Sardinien gehört ohne Zweifel zur zweiten Kategorie. Nach einer Woche auf dieser außergewöhnlichen Mittelmeerinsel stand für mich jedenfalls eines ganz sicher fest: Man verlässt Sardinien vielleicht mit einer Fähre. Im Kopf fährt man jedoch noch lange weiter. □



Pier-Paolo Bianchi (oben links), Jahrgang 1952 und von 1975 bis 1977 dreifacher 125er-Weltmeister auf Morbidelli, war als Ehren Teilnehmer mit von der Partie. Am Ende räumte er noch den Hauptpreis in Form einer vom Motogiro-Sponsor gestellten Benelli ab. Glücksmomente für alle Teilnehmenden gab es in jedem Fall an den Verpflegungsstationen und selbstverständlich auf den mit Kurven gespickten Tagesetappen. Mit ihrem 350er NSU-Gespann waren Jan und Daniela de Huss von allen Schräglagen befreit. Die schöne Dreieinhalb Morini gehört Klaus Scheffler. Für Sardinien ein optimaler Klassiker

