

MOTOGIRO D'ITALIA

emozioni made in Italy 



ESTRATTO RASSEGNA STAMPA 2023

Corriere di Siena - 25 Maggio 2023

Motociclismo d'Epoca - Luglio 2023

**Motorcycle classics - Settembre/Ottobre
2023**

Le candidate al ballottaggio hanno risposto a 6 domande del Corriere di Siena in vista delle urne

Fabio e Ferretti a confronto

L'azienda non concede gli incentivi
Paycare in agitazione
Proclamato sciopero

di Aldo Tani

SIENA

Le braccia dei dipendenti di Paycare sono pronte a incrociarsi. Di fronte a risposte che non arrivano. Anzi, con l'azienda che ha deciso di sospendere gli incentivi per i lavoratori che vogliono andarsene. Non è un caso che per la prima volta è filtrata la parola sciopero. ...

[continua a pagina 5]

Colpi tra fine 2021 e inizio del 2022
Pendolari dei furti
presi in Campania

di Claudio Coli

SIENA

Anche il dipendente di una struttura termale della provincia di Siena è rimasto vittima di due rapinatori campani, di 43 e 44 anni, soprannominati dalla polizia "i pendolari del crimine". Sono autori di due rapine tra dicembre 2021 e il 2022 tra Firenze e il Senese. ...

[continua a pagina 9]

SIENA

Domenica 28 e lunedì 29 maggio Siena va alle urne per eleggere il nuovo sindaco. Che sarà sicuramente una donna. Il primo turno di votazioni, infatti, ha sancito che la corsa per Palazzo Pubblico è tra Nicoletta Fabio per il centrodestra e Anna Ferretti per il centrosinistra. Il Corriere di Siena ha posto a entrambe le stesse 6

domande per avere il polso della situazione a pochi giorni dall'appuntamento con le urne. Programmi immediati, idee per la volata conclusiva, intenzioni in caso di vittoria o di sconfitta. Le due signore della politica senese si sono confessate e hanno lanciato gli ultimi appelli per convincere gli elettori ancora incerti a schierarsi da una parte o dall'altra.

→ alle pagine 2 e 3 Aldo Tani

Giustizia è dire
pane al pane
e vino al vino

di Sandro Connevale

Il 15 maggio, il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha tenuto un breve discorso di saluto all'inaugurazione ...

[continua a pagina 12]

Corriere del Palio

Di Jullo: "Mi professo diciassettesimo"



Roberto Di Jullo con Tommaso Andreini (a sinistra), un supporto prezioso

→ alle pagine 6 e 7 Marco Decandia

Siena Nell'auto trovati anche contanti
Droga e 45 mila euro di fiches
Polizia denuncia un giovane

→ a pagina 9

Montalcino Condannato per vari reati
Evade dai domiciliari
Arrestato dai carabinieri

→ a pagina 20

Nessuna
maglietta
su Manzoni

di Guido Barlozzetti

Prima o poi doveva accadere, questa versione nostrana della cancell culture che rovista nel passato e comincia a riscriverlo ...

[continua a pagina 13]

SIENA

"Scotte, i chirurghi
mi hanno salvato"

→ a pagina 5

CHIUSI

Aiuti a chi compra
la casa in centro

→ a pagina 20

SAN QUIRICO

Ponte Peruzzi
Lavori a giugno

→ a pagina 19

La doppia informazione

La Gazzetta dello Sport

+ CORRIERE DI SIENA

Euro 1,50

Sport

CALCIO SERIE C

Robur fuori dal Franchi, adesso è ufficiale
Atto di revoca pubblicato sull'albo pretorio



→ a pagina 25 Vincenzo Battaglia

MOTOCICLISMO

Il Motogiro arriva a Chianciano e colora
le strade di Valdichiana e Val d'Orcia



→ alle pagine 26 e 27 Celso Palladini

Accademia del Volo

CEPU

IMPARA
A VOLARE
CON NOI

c/o Aeroporto Internazionale San Francesco
d'Assisi - Perugia

Numero Verde 800 44 44 33

www.accademia-del-volo.it



Viaggio magico

Si attraversano luoghi unici per paesaggi, arte, enogastronomia e altre attrattive

Torna la tradizione. Grazie al Moto club di Terni ha ripreso vita e splendore una manifestazione suggestiva ma con una vicenda un po' travagliata

CHIANCIANO TERME

La 32esima edizione della Rievocazione storica del Motogiro d'Italia 2023, organizzata dal Moto club Terni Liberati - Pileri e realizzata in collaborazione con la Federazione motociclistica italiana e internazionale, si svolge quasi tutta in Toscana. Ogni frazione è caratterizzata da percorsi unici e tocca città grandi e piccole caratterizzate da arte, storia e paesaggi che non hanno eguali al mondo. L'evento è partito lunedì 22 maggio da Pisa, dove tornerà sabato 27 dopo aver percorso oltre 1.500 chilometri divisi in sei tappe.

Nel contesto di tante unicità, una menzione particolare la merita la quarta tappa, quella di oggi, con partenza e arrivo a Chianciano Terme, luogo caro agli etruschi per le sue acque benefiche e curative. Il percorso si snoda in un raggio di circa 60 chilometri e attraversa i territori dei dieci comuni della Valdichiana

Arriva la rievocazione storica organizzata dal Liberati - Pileri di Terni
Domani mattina la carovana riparte per dirigersi verso San Vincenzo

Motogiro d'Italia Oggi tappa senese la più suggestiva

Partenza e arrivo a Chianciano Terme, percorso che si snoda a cavallo tra la Valdichiana e la Val d'Orcia per 255 chilometri

senese, con soste e eventi in tutti i capoluoghi. La frazione è di 255 km. Si parte da Chianciano in direzione sud, con soste prima a Chiusi, l'antica capitale degli Etruschi fondata dal re Porsenna, poi si salirà a Cetona, dove è posto il primo

controllo orario in piazza Garibaldi, quindi via verso Sarteano, altro centro ricco di storia e acque termali, con arrivo alle ore 10 in piazza 25 giugno. Qui si terrà il primo riordino con punto ristoro. Dopo aver attraversato il parco natu-

rale del Cetona si giungerà a San Casciano Bagni, salito alle cronache mondiali per lo straordinario ritrovamento dello scorso novembre, quando dai fanghi delle terme sono riemerse 24 statue in bronzo perfettamente conservate, compre-

sa quella di Efebo, risalenti a 2300 anni fa. A questo punto la carovana del Motogiro scenderà in direzione dell'antica Cassia, verso il nord della provincia attraversando tutta la Vald'Orcia, territorio Unesco e patrimonio dell'uma-

Profumo di storia a Chianciano Grande interesse per le moto che partecipano al Motogiro



Due volte vicecampione del mondo, nel 1959 e 1960, ha compiuto 96 anni ma resta brillante e pronto alla battuta

Remo Venturi una leggenda L'edizione 1957 negli annali

Quando il centauro spoletino transitò dal centro termale

CHIANCIANO TERME

Il 21 aprile Remo Venturi ha compiuto 96 anni. Il suo nome accende un faro nella memoria degli appassionati di motociclismo visto che il longevo pilota umbro è stato per due anni consecutivi, nel 1959 e nel 1960, vicecampione del mondo di velocità della 500, la cosiddetta classe regina, in sella ad una Mv Agusta ufficiale. Ma è legato anche ad altre imprese, per certi aspetti ancor più eroiche, quelle che riportano alle corse su strada, pericolosissime competizioni in cui l'asfalto, spesso liso e sconnesso, era circondato da marciapiedi, muretti, lampioni e pali, ma anche dall'incontenibile trasporto, dall'amore degli appassionati di allora. Le corse su strada furono definitivamente abolite, proprio per i loro effetti tragici, nel 1957, ma il fuoriclasse spoletino, dopo essersi già imposto nel 1954, a tempo di record, nella

Il racconto

"Alla partenza la gomma era forata ma io avevo avuto un'intuizione"

CHIANCIANO TERME

Remo Venturi ricorda bene la tappa di Chianciano del 1957: "A quei tempi si risparmiava su tutto, perfino sulle gomme tanto che non era raro usarne una sola per l'intera manifestazione. La sera prima, però, ebbi un'intuizione e chiesi ai meccanici di prepararne una nuova. Le moto venivano consegnate al parco chiuso, dove non erano ammessi interventi, e riprese mezz'ora prima della partenza. Prima del via, trovammo la gomma posteriore forata: se non fosse stata già pronta quella di ricambio, non ci sarebbe stato tempo per cambiarla e partire in tempo". D.M.

classica Milano-Taranto, fece in tempo a trionfare anche nel Motogiro d'Italia, l'unica competizione che ancora mancava al suo già ricco palmares. Quel Motogiro di 66 anni fa ci riporta a Chianciano Terme, dove la manifesta-

zione fece tappa proprio come oggi la rievocazione del 2023.

Lo spoletino Venturi, nonostante le 96 primavere, è un uomo presente e brillante, sempre pronto alla battuta. Nella sua città non è raro in-

contrarlo mentre guida ancora la macchina: "Gli anni non li conto più, sto ancora in piedi - dice con tono scherzoso -. Anche se i dolori non mancano, ho la mia autonomia. In moto mi piacerebbe andare ancora (le sue apparizioni in

Remo Venturi. Una vera passione per le moto e una carriera importante

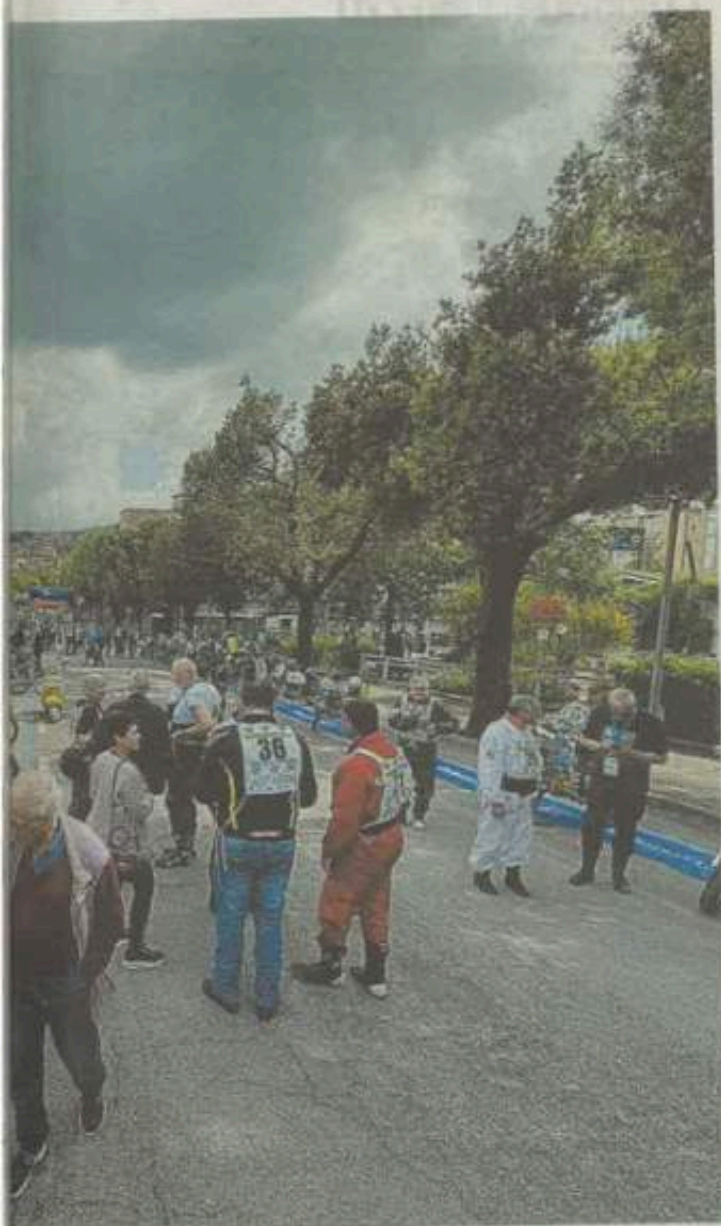


Vorrei andare in moto

"Ma se accade qualcosa chi mi rimette insieme?"

sella sono datate non più di sei o sette anni fa, ndr) ma sto attento: se mi capita qualcosa, chi mi rimette insieme?". Relativamente al Motogiro del '57, lo corse e vinse con una moto di piccola cilindrata, una Mv Agusta 175 bialbero ufficiale che però, anche senza la carenatura, raggiungeva i 180 chilometri orari. La tappa di Chianciano proveniva da Teramo, ma a Rieti Venturi rimase a secco. Trovò fortunatamente un benzinaio aperto che gli fece rifornimento e anche credito (ma ricevette poi da Remo quanto dovuto), poi, tra Amelia e Orvieto, un animale gli attraversò la strada: riuscì a evitare la caduta ma piegò il registro di sterzo e si trovò col manubrio durissimo da manovrare. Nonostante questi inconvenienti, fu secondo all'arrivo in terra senese e su questo risultato continuò a costruire quello che sarebbe stato poi il suo successo finale.

D.M.



nità, prima di giungere San Quirico d'Orcia e Pienza, la città fondata da papa Pio II e conosciuta al mondo per essere stata il primo centro abitato realizzato su un progetto che oggi definiremmo un moderno piano regolatore.

Superata la città del Piccolomini, ci si dirigerà verso Trequanda con arrivo e controllo tecnico alle ore 12.15 in piazza Garibaldi. L'arrivo del primo concorrente nel centro storico di Sinalunga, che segna anche il giro di boa della tappa,

pa, è previsto per le 12.30. Lasciata la capitale industriale della Valdichiana si proseguirà in direzione nord toccando i centri di Rapolano Terme e Castelnuovo Berardenga per far ritorno in direzione sud sconfinando nella provincia di Arezzo all'altezza di Lucignano, da qui si rientrerà nel territorio senese in prossimità di Bettolle per giungere alle 14.30 a Torrita di Siena, dove nel cuore del centro storico ci sarà un riordino generale e il ristoro.

Ci si avvicina alla conclusione di questa quarta frazione, non prima del balzo verso il colle di Montepulciano, naturale spartiacque fra Valdichiana a Val d'Orcia. I concorrenti

entreranno da Porta al San Donato e arriveranno alle 15.45 nel salotto rinascimentale di piazza Grande dominata dal palazzo comunale, copia perfetta di quello di Firenze, opera di Michelozzo. Qui si svolgerà la prova speciale conclusiva e, organizzata dalla Strada del Vino Nobile di Montepulciano, ci sarà una particolare accoglienza con la possibilità di visitare alcune antiche cantine fra le quali quella dei

Ricci. Un tempio del vino fatto realizzare nel '500 dal cardinale Ricci e progettato da Balsassarre Peruzzi, per far invecchiare il vino destinato ai papi, una tradizione divenuta plurisecolare.

Dal capoluogo poliziano la testa della carovana ripartirà alle 16.30 per concludere la frazione a Chianciano Terme nella cittadella del Motogiro allestita in piazza Italia. Questa tappa è realizzata in collaborazione con il tan-



gibile intervento della Strada del Vino Nobile di Montepulciano e dei Sapori della Valdichiana senese, che cura tutti gli aspetti logistici e turistici.

L'intera carovana del Motogiro, lascerà Chianciano Terme domani mattina alle 9 muovendosi dal piazzale delle Terme Sensoriali in direzione San Vincenzo, per quella che è la frazione più lunga con i suoi quasi 300 chilometri.

Celso Pallascioli

Il punto

Un successo con 200 adesioni Spiccano il folignate Tomassini, Willemse e l'iridato Bianchi



Sulle ali della storia La rievocazione è un appuntamento atteso dagli appassionati: molti arrivano dall'estero

CHIANCIANO TERME

Questa è l'edizione dei record. Mai infatti si erano raggiunti i 200 concorrenti, limite massimo previsto dal regolamento, due terzi dei quali stranieri. Un successo dovuto, sottolinea il presidente del sodalizio organizzatore Massimo Mansueti, "alla voglia di tornare alla normalità, ma anche alla scelta di un percorso quasi tutto in Toscana, regione che soprattutto all'estero è un brand conosciutissimo". Ad aderire sono stati soprattutto statunitensi, inglesi, tedeschi, olandesi, spagnoli e, per la prima volta, anche norvegesi e svedesi. Non mancano presenze dall'Australia, Giappone e Sudamerica. Fra gli italiani spicca il chirurgo estetico folignate Marco Tomassini che in sella alla Gilera Super Sport 175, ha vinto già diverse edizioni della Rievocazione, spesso lottando fino l'ultima speciale con l'eterno rivale, l'olandese Erik Willemse, portacolori della Guzzi giunto alla sua quindicesima presenza consecutiva. Fra gli italiani in gara anche il tre volte campione del mondo della 125 Gp Pierpaolo Bianchi iridato della fine degli anni settanta in sella alla Morbidelli. Da segnalare anche l'inglese Anthony Tessier, con la stessa lambretta Innocenti con la quale prese parte al Motogiro 1968, e il suo connazionale Price Cobb vincitore della 24 ore di Le Mans.

C.P.

Cammino con molte interruzioni, tra le cause ci sono state la Grande Guerra e la tragedia di De Portago alla Mille Miglia

La prima edizione risale al 1914 Un vero boom tra il 1953 e il 1956

La formula attuale è rinata nel 1989 con seguito sempre crescente

CHIANCIANO TERME

Il Motogiro d'Italia, affonda le sue radici nella tradizione delle grandi corse su strada che diffusero i mezzi a motore nei primi anni del novecento. Poco prima dello scoppio della Grande Guerra nel 1914, l'Unione sportiva Milanese e la Gazzetta dello Sport organizzarono il primo giro motociclistico della penisola, lungo 2400 km diviso in quattro tappe: parteciparono 56 piloti e solo 18 arrivarono al traguardo, per la cronaca il vincitore

All'assalto dell'Italia. Quest'anno il Motogiro si concentra in Toscana, una terra molto nota all'estero. Infatti si registra un alto numero di partecipanti da oltre confine

sero gli organizzatori a non proseguire la gara negli anni successivi. Nel 1953, allora, ecco la prima edizione denominata Motogiro d'Italia, organizzata dal quotidiano *Stadio*. Divenne subito una gara che richiamava tantissimi piloti (in un'edizione se ne contarono più di 500), eppure furono solo 5 le edizioni. La gran fondo fu abolita, alla vigilia della sesta, così come tutte le corse su strade aperte al traffico nel 1958, a seguito della tragedia di De Portago alla Mille Miglia che costò la vita al pilota spagnolo, al suo navigatore e a nove spettatori. L'ultima edizione quella del 1957, fu vinta dallo spoletino Remo Venturi in sella alla Mv Agusta a oltre 105 km orari di media. Gli altri piloti che hanno scritto il loro nome nell'albo d'oro sono: 1953 Leopoldo Tartarini (Benelli); 1954 Terquino Provini (Mondial); 1955 Emilio Mendogni (Moto Morini); 1956 Walter Tassinari (Moto Morini). Seguirono poi tre edizioni dal 1967 al '69 con la formula della regolarità open. Nel 1989 nasce la rievocazione storica e fra i partecipanti della prima



edizione, anche alcuni piloti che avevano corso e vinto il Motogiro agonistico, come Mendogni e Venturi e personaggi del mondo dello sport e del giornalismo come Roberto Patrignani. Da allora a oggi il Moto club Terni ha organizzato praticamente tutte le edizioni, per-

correndo in lungo e in largo la penisola, isole comprese, mantenendo inalterato l'interesse a quello che ormai è considerato il maggior evento mondiale del settore moto d'epoca, tanto da richiamare partecipanti da tutti i continenti.

C.P.

Dura selezione

La prima volta ci furono 56 iscritti e 18 arrivati
Nel 1923 al traguardo solo 7 concorrenti su 53

fu Oreste Malvesti in sella a una Ariel. La prima Guerra Mondiale impedì che la corsa si ripetesse fino al 1923: 53 piloti, 2500 km, partenza e arrivo a Milano. Solo sette arrivarono al traguardo finale, primo Guido Mentasti su Guzzi. Non sono chiare le motivazioni che spin-

Anno 29 - numero 6 - mensile - Luglio 2023 - € 8,20 in Italia

p.l. 7/07/2023

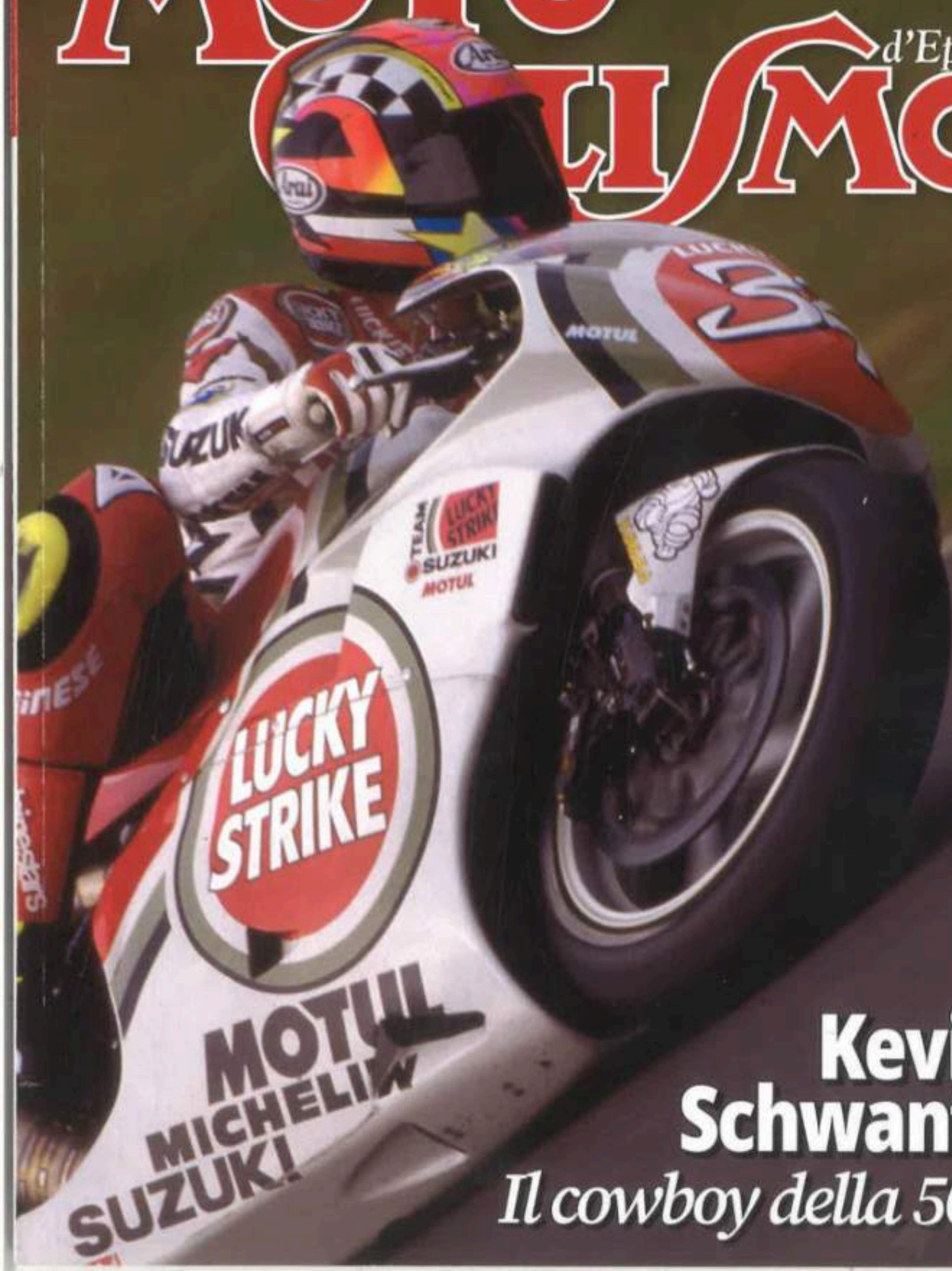
ISSN 1123-4571



MOTO

LISSIMO

d'Epoca



Kevin Schwantz

Il cowboy della 500

RIEVOCAZIONE DEL MOTOGIRO D'ITALIA 2023



La Carica dei 201



Successo oltre ogni aspettativa per la 32^a Rievocazione del Motogiro d'Italia. Un serpentone di 200 moto, alcune delle quali di inestimabile valore storico, è partito da Pisa per attraversare Toscana, Umbria, Lazio e tornare, dopo 1.476 chilometri divisi in sei tappe, all'ombra della Torre di Pisa

di Claudio Antonaci, foto di Claudio Antonaci e Domenico Vallorini



Nella pagina precedente, un terzetto di albanici estimatori delle moto italiane: (6) Peter Murray, Moto Guzzi Lodola 175 del 1956 (n°6), Russel Benney, Moto Morini Turismo 175 del 1956 (n°3) e Joe Sorbi, Bianchi Tonale 175 del 1955 (n°5). Qui sopra invece, il vincitore della categoria Classic, Paolo Penzo, all'ultima prova speciale in Piazza dei Miracoli a Pisa.

● Visto che in TV è tutto un fiorire di format gastronomici, mi metto anch'io il cappello da chef e vi suggerisco una ricetta da leccarsi i baffi... Iniziamo dagli ingredienti: prendete 200 moto, una più bella dell'altra, mi raccomando che siano ben stagionate! Aggiungete 1.476 km di strade stupende attraverso gli incantevoli paesaggi della Toscana, ma non dimenticate di aggiungere un pizzico d'Umbria e un cucchiaino di Lazio per dare ancora più sapore. Il tutto accompagnato da un'organizzazione impeccabile, di una professionalità incredibile. Mescolate con cura e lasciate cuocere per una settimana. Vi assicuro che quando avrete assaggiato il Motogiro d'Ita-

lia, non vedrete l'ora nuovamente di assaggiarlo un'altra volta!

Vi ho fatto venire l'acquolina? Allora entriamo nel vivo di questa 32ª Rievocazione del Motogiro d'Italia organizzata dal Moto Club Terni Libero Liberati - Paolo Pileri e dalla Federazione Motociclistica Italiana, sotto l'egida della Federazione Motociclistica Internazionale. Un successo superiore a ogni previsione sia per numero di partecipanti, tre quarti dei quali stranieri, sia per le scelte dei percorsi e soprattutto per l'entusiasmo con cui la colorita carovana è stata accolta oltre che nelle sedi di tappa, anche lungo tutto l'itinerario, con le scolaresche festanti che ci hanno



A sinistra, Tino Zaghini in sella alla sua Moto Guzzi 2VT 500 del 1934. Qui sopra la Matchless G9 di Mario Levati, vincitore della categoria Heritage.



accolto in questi bellissimi borghi medievali, mantenuti come il "salotto buono" di nonna!

La bellezza il tema ricorrente

La bellezza delle moto iscritte, alcune delle quali erano veramente da perdere la testa. La bellezza della "Quota Rosa": 20 concorrenti, tutte da perdere la testa, che sono giunte, provate ma sorridenti, al traguardo di Pisa. La bellezza del Museo Piaggio di Pontedera, visitato durante la prima tappa. La bellezza dei tracciati immersi nel verde delle colline toscane con i concorrenti che hanno avuto la possibilità di visitare città e paesi unici al mondo, ricchi di arte, storia e cultura.

Anche quando ci sono state avversità atmosferiche come la bomba d'acqua a Poggibonsi o la grandinata in Casentino e sul Monte Amiata, la carovana motociclistica ha proseguito incurante del maltempo, giungendo comunque a destinazione con il sorriso sulle labbra. La bellezza delle accoglienze riservate all'intera carovana nei tantissimi punti di ristoro sparsi sul percorso, dove le varie associazioni sportive, pro-loco e amministrazioni locali hanno fatto a gara a offrire il meglio dei loro prodotti culinari. Non posso fare a meno di menzionare l'ospitalità riservataci al Museo Piaggio con una lunga tavola imbandita

continua a pag. 138

Qui sopra, Anthony e Carol Sheppard sul sidecar Norton 961 con carrozzino Watsonian. Alle loro spalle il borgo di Anghiari, in provincia di Arezzo.



Sopra, fotografata sulla Piazza di Volterra la Sarolea Type 31 S 500 del 1931, premiata come la "Moto più bella della manifestazione" ed eletta a "reginetta" del Motogiro d'Italia 2023. A destra, un'altra bellezza, ritratta davanti al Castello di Poppi (AR): la Norton Dominator Model 7 500 del 1953.



A lato, Italo Forni, campione italiano di Motocross negli anni Settanta, iscritto con una Norton Commando Roadster 750, in cima al Passo della Consuma. Nella foto a destra, "The Fab Four", ovvero (in ordine da sinistra), l'autore di queste note, l'organizzatore Massimo Mansueti, il vice presidente della F.M.I. Rocco Lopardo e Italo Forni.



Pensate, solo 25 anni separano questi due modelli di Mandello del Lario! A sinistra, la Moto Guzzi 750 S del 1974, guidata dall'inglese Marc Mezey; a destra invece, fotografata nel suggestivo bosco del Monte Amiata, una Moto Guzzi S 500 del 1949, guidata da Alessandro Ghetti.



Un tris di 350 Italiane. A sinistra, Franco Granato su Moto Morini 3 1/2 GT del 1981 in compagnia di suo cognato Fabio Angeluccetti in sella invece ad una Aermacchi GT Sprint 350 del 1970. Qui sopra, il loro amico Paolo Penzo su Aermacchi 350 SS del 1972.

Qui a fianco, il francese Lionel Mugner baldanzosamente alla guida della sua Puch SVS 175 del 1957. A destra: la Moto Guzzi Superalce e la Moto Guzzi Nuovo Falcone militare, provenienti dal Museo Storico dell'Arma dei Carabinieri ed al seguito del Motogiro.





Scene di ordinaria manutenzione al Motogiro. A sinistra, l'americano Edward Hutchinson alla fine di una tappa si prende cura della sua Ducati SS 175 del 1956. Qui a fianco: Giulio Minicucci, "il meccanico volante" interviene sulla (o meglio sotto) la MV Agusta 350 di Julian Pearl, al controllo orario di Massa Marittima.



Qui sopra Giuseppe Briganti, come una consumata star dello spettacolo, viene intervistato dalla troupe del Canale TV della F.M.I. che ha curato il report della manifestazione.



A sinistra, "l'olandese volante" Melanie Tuinman in piega con la sua Ducati GTL 500 del 1976. A destra, "Los Tres Tenores", ovvero Paolo Ryan, Giovanni Zanetti e Paolo Penzo. In primo piano l'Aermacchi 350 SS di Paolo Penzo. Sotto a sinistra, il tedesco Bernd Sanwald in sella alla sua Velocette Thruxton 500 del 1968. Sotto a destra, una bella FB Mondial Turismo Veloce 175 del 1955.





Sopra a sinistra, una Harley-Davidson Tourer del 1934. A destra invece, dalla Danimarca questa bella e rara Nimbus Sport 750 4 cilindri.



segue da pag. 135

di ogni prelibatezza, o la colazione con porchetta e damigiana di vino a Montalcino (un nome, una garanzia!), per continuare con le bruschette al pregiato olio di Alleronia in occasione dello sconfinamento in Umbria e dei prodotti nei vari paesi del Monte Amiata. La bellezza delle soste a Torrita di Siena e Montepulciano, dove i partecipanti sono stati accolti con prelibatezze di salumi e pecorino accompagnati da vino Nobile, servito addirittura in calici di cristallo, un tocco di classe al quale nessuno ha saputo resistere, soprattutto gli stranieri, incantati da tanta gentilezza.

La bellezza della gara

Le classifiche sono state incerte fino all'ultimo istante. Al termine di sei tappe tiratissime, con

prove speciali sul filo del centesimo di secondo, l'ambita classe Rievocazione Storica è andata a Marco Tomassini che in sella alla Gilera 175 Super Sport ha scritto, per la terza volta consecutiva, il proprio nome nell'albo d'oro del Motogiro d'Italia, portando a nove i successi totali. Alle spalle del pilota umbro si sono classificati il lombardo Marco Bonanomi su MV Agusta 175 CSTL e l'olandese Eric Willemse su Guzzi Lodola 175, tutte moto costruite nel 1957.

La lotta per il primato è stata avvincente fino alla fine, sia Tomassini sia Willemse erano partiti abbastanza male dando via libera a Bonanomi che al termine della terza tappa, Arezzo - Chianciano Terme, si è ritrovato al comando con un discreto margine sui rivali, ma il pilota di Merate, già vincitore di altre edizioni, forse

Qui sotto: al traguardo di Pisa, la "cronometrica" Chiara Manetta, assieme a Ennio Spadini e la loro BSA Spitfire MK2 del 1966. Nel box invece, due bellezze in Piazza dei Miracoli, la veloce Chiara Negro Grom e la sua Velocette Venom 500 del 1964.



Diamo i numeri

201 i concorrenti iscritti

191 quelli verificati e partiti.

20 le donne iscritte come concorrenti, tra conduttrici e passeggere.

15 le nazioni rappresentate.

75% la percentuale di concorrenti stranieri.

13.000 chilometri, la concorrente da più lontano: Robin Webster da Maui, Hawaii, USA.

212 le moto della carovana: 191 quelle che hanno partecipato alla rievocazione, 9 quelle degli addetti ai controlli orari, 1 per l'assistenza tecnica "volante", 3 con a bordo personale paramedico, 6 quelle dei Carabinieri in moto. A queste si devono aggiungere 2 moto d'epoca provenienti dal Museo Storico dell'Arma dei Carabinieri.

68 le persone dello staff, di cui 11 tra medici e paramedici e 9 meccanici.

86 anni l'età del più anziano partecipante, al secolo Ambrogio Arnaboldi, nato nel 1937.

23 anni invece l'età del più giovane partecipante: Alessandro Ghetti, nato nel 2000.

29 anni, l'età di Elena Noack, nata nel 1994 e più giovane conduttrice al via.





non ha retto la pressione e nella quarta e quinta frazione ha iniziato a "litigare con il cronometro" perdendo tutto il margine guadagnato e permettendo a Tomassini, prima di raggiungerlo e poi superarlo. Contemporaneamente anche Franco Carboni, Giacomo Viganò e il già citato Willemse, che si è aggiudicato la tappa finale di Pisa, si sono ricompattati. Decisiva quindi è stata l'ultima frazione: Tomassini è riuscito a mantenere la testa della classifica, Bonanomi ha recuperato qualche punto ma si è dovuto accontentare della piazza d'onore, precedendo Willemse che grazie alla vittoria di tappa ha superato Carboni completando il podio, quinto si è classificato l'ex motocrossista Giacomo Viganò.

La classe Heritage, riservata alle moto costru-



In alto, Hugo Trepant su Yamaha XT 500, sullo sfondo le torri di San Gimignano e il controllo orario di Sarteano (SI). A fianco: Ian Smart (UK) e la sua Parilla Lusso Veloce 175. Sopra, Marco Tomassini, primo nella categoria Rievocazione Storica, con una Gilera Super Sport 175.

Le classifiche

Heritage

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1) Mario Levati | Matchless G9 |
| 2) Alessandro Ghetti | Moto Guzzi S |
| 3) Gigi Spinelli | Moto Guzzi Airone Sport |

Classic

- | | |
|-----------------------|---------------|
| 1) Paolo Penzo | Aermacchi 350 |
| 2) Stefano Bisazza | Honda XL600RM |
| 3) Michael Cassel (D) | Benelli Sei |

Rievocazione Storica

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1) Marco Tomassini | Gilera Super Sport 175 |
| 2) Marco Bonanomi | MV Agusta CSTL |
| 3) Eric Willemse (NL) | Moto Guzzi Lodola |

Motogiro

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| 1) Claudio Antonaci | Benelli Leoncino 800 |
| 2) Brigitte Benner | Suzuki Bandit |
| 3) Christopher Halfknight | Lexmoto LJ 250 |

Scooter

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| 1) Francesco Muroli | Piaggio Vespa PX 150 |
| 2) Silvano Fabbri | Kymco New People |
| 3) Giuseppe Bellanova | Piaggio Vespa 300 GTS |

Squadre

- | |
|--------------------|
| 1) Vespa Club Roma |
| 2) MVM |
| 3) Ceriani |



Sopra, i vincitori di tutte le categorie al Motogiro. Da sinistra: Francesco Muroli (Scooter), Paolo Penzo (Classic), Claudio Antonaci (Motogiro), Marco Tomassini (Rievocazione Storica). Assente Mario Levati (Heritage). A fianco: il tre volte iridato della 125 GP, Pier Paolo Bianchi, premiato da Massimo Mansueti e da sua moglie, Laura Cosimetti, Stewart Internazionale della F.I.M.

La visita del Museo Piaggio di Pontedera. Sotto a sinistra: una parziale panoramica delle Gilera da fuoristrada esposte. Sotto a destra, l'organizzatore del Motogiro Massimo Mansueti, al centro, fra Eugenio Leone, Presidente del Motoclub Pontedera e Olivier Cambier. In primo piano la Moto Guzzi 2 VT 500 del 1934 e la Sarolea Type 31 S 500 del 1931, di Cambier.



ite fra il 1920 e il 1950, ha visto il successo di Mario Levati su Matchless G9 500 del 1949 che ha preceduto di soli quattro punti il riminese Alessandro Ghetti su Moto Guzzi S 500 del 1939 e Gigi Spinelli su Guzzi Airone 500 del 1949. Il romagnolo Tino Zaghini su Guzzi 2VT 500 del 1934, al comando nelle prime tre tappe, è poi terminato quarto. Quinto l'olandese LoeckTuijnman in sella alla Guzzi Condor 500 del 1938.

Lotta serratissima anche nella categoria Classic, la più numerosa dopo la Rievocazione Storica e riservata alle moto costruite negli anni '60/'70. Qui sono terminati a pari punti Paolo Penzo (Aermacchi 350 SS) e Stefano Bisazza (Honda XL600RM), con vittoria finale di Penzo, grazie al coefficiente di storicità della sua Aer-

macchi. Terzo classificato il tedesco Michael Cassel su una splendida Benelli Sei 750, ormai un aficionado della manifestazione insieme alla moglie Brigitte Benner, anche lei in gara in sella a una Suzuki Bandit GSF 650 nella categoria Motogiro dove è arrivata seconda alle spalle dell'autore di queste note su Benelli Leoncino 800, precedendo l'inglese Christopher Halfknight, un vero Rocker, su Lexmoto LJ 250, i tre sono giunti nello spazio di soli tre punti con la classifica che cambiava ogni giorno! Infine la classe Scooter ha visto il dominio del romano Francesco Muroni su Vespa Piaggio PX 150 che ha vinto tutte le tappe. Alle sue spalle il bolognese Silvano Fabbri (Kymco New People) e il pugliese Giuseppe Bellanova (Piaggio Vespa 300 GTS).

Qui sotto, l'olandese Theo Ausems in sella alla sua Harley-Davidson Liberator 750 del 1948. A destra, "caccia all'intruso" nella foto di gruppo per la "Quota Rosa" al traguardo di Pisa. L'autore di queste note si è messo in mezzo alle belle concorrenti...





Foto di gruppo a Pisa al termine della manifestazione per una minima parte dello staff organizzativo del Motogiro d'Italia. In basso, il nostro Claudio Antonaci con la Benelli Leoncino 800 che ha utilizzato al Motogiro.

E per chiudere in bellezza

Il premio speciale della Federazione Motociclistica Italiana riservato alla moto più bella, e di maggior valore storico, è stato assegnato alla SaroleaType 31S del 1931 portata in gara dal belga Olivier Cambier. Durante le premiazioni, grande soddisfazione per il successo di questa edizione è stata espressa dal Presidente del Moto Club Terni Libero Liberati - Paolo Pileri, Massimo Mansueti e dal responsabile settore turismo della Federazione Motociclistica Internazionale Kalaitzis Panagiotis. Complimenti sono arrivati anche dal Vicepresidente della Federazione Motociclistica Italiana, Rocco Lopardo che ha preso parte in moto alla quarta tappa, svoltasi fra la Val

di Chiana e la Val d'Orcia con partenza e arrivo a Chianciano Terme. A questa frazione ha partecipato anche il tre volte iridato della 125 GP, Pier Paolo Bianchi, il quale, impossibilitato a prendere parte all'intera manifestazione ha scelto questa tappa per essere comunque presente all'evento.

Durante la quinta tappa, Paolo Penzo, che poi ha vinto la Cat. Classic, si è accorto che il concorrente Paolo Ryan aveva grippato la sua Gilera 150. Ebbene, non ha esitato un istante a spingerlo per 5 km con il piede sulla pedana, dando modo al suo avversario di arrivare in tempo al controllo orario e al motore della Gilera di raffreddarsi e ripartire. Questa è la bellezza del Motogiro d'Italia!

Leoncino 800: Simba è cresciuto ed è diventato Re



Dopo aver provato nella scorsa edizione del Motogiro d'Italia il Benelli Leoncino 500, ero proprio curioso di provare la sua evoluzione o meglio, il suo nuovo "fratellone": il Leoncino 800. Ho avuto a disposizione una settimana e 1.500 km per analizzarlo, collaudarlo, strapazzarlo, per scoprirne i pregi e i difetti. Ed è proprio questo il problema: non ho trovato difetti! Premesso che mi era piaciuto tanto già il 500, ero curioso di poter fare un confronto con questo nuovo modello. Cosa posso dire? Hanno sicuramente una caratteristica che le accomuna ed è la natura-



lezza. Sono entrambe il tipo di moto che piace a me: istintiva, ti fa sentire a tuo agio appena sali in sella. Provando la 800 si sente però la maggiore cavalleria. Non so voi ma i 76 CV del Leoncino 800 per me sono più che sufficienti per divertirsi sul misto, sui Passi, sulle salite. Il suo bicilindrico di 754 cc ha una bellissima coppia, corposa e progressiva. Ripeto: il misto, stretto o veloce che sia, è il suo terreno ideale. Davanti ha 2 pinze radiali che assicurano una frenata potente per staccate al limite, il motore esce dai tornanti con una progressione generosa, senza mai un'esitazione o una reazione strana, tant'è che all'arrivo di una tappa ho chiesto all'addetto della Benelli se avesse il controllo di trazione e lui mi ha detto di no. Questa è la prova che quando gli ingredienti sono giusti e ben dosati non è necessario fare un missile terra-aria e poi installare una raffinata gestione elettronica che lo sappia tenere a freno. Insomma, questa Benelli 800 mi è proprio piaciuta, il Leoncino ora è diventato Re Leone!



THE 2023 MOTOGIRO D'ITALIA

Roaming Tuscan Roads on Classic Motorcycles

Story and photos by Corey Levenson

The Motogiro d'Italia, a legendary event, has been a decades-long dream for me.

Friends who have experienced it raved about the incredible time they had. Riding around Italy for a week on classic motorcycles sounded like pure bliss. However, obstacles like the logistics of traveling from the U.S. and finding a suitable ride kept my dream on the back burner.

But then, towards the end of summer 2022, my good friend Mateo (despite not being Italian) made me an offer I couldn't refuse. He had purchased a charming home in Montefegatesi, a small ancient town near Pisa, and generously offered me a place to stay and use of a classic bike if I registered for the Motogiro and flew to Italy. It was as if the stars had finally aligned, and I started planning my long-awaited adventure.

Origins of the Motogiro d'Italia

The original Motogiro d'Italia road race ran from 1914 until 1957. The peak years were 1953-1957 when the event started and finished in Bologna with races averaging 3,000km over six days. The Motogiro was the first big event on the annual calendar for Italian road racing. It was held in March/April followed by the Mille Miglia in May and, finally, the Milan-Taranto race in July.

The Motogiro was a prestigious event and competition was fierce with all the major Italian manufacturers competing in classes ranging from 75cc-175cc. In the final 1957 edition, the various classes were won by riders on bikes made by Benelli, Ducati, Laverda and MV Agusta.

As a result of a tragic accident in that year's Mille Miglia when a Ferrari went off the road killing the driver, navigator and ten spectators, the Italian government outlawed all racing on public roads and the Motogiro went dormant for over thirty years.

Resurrection of the (Modern) Motogiro d'Italia

In 1989, a local motorcycling organization, Moto Club Terni, relaunched the Motogiro d'Italia with sanctioning from the *Fédération Internationale de Motocyclisme* (FIM) and the *Federazione Motociclistica Italiana* (IMF).

It was initially run as a historical re-enactment with entries restricted to bikes made no later than 1957 and no larger than 175cc, but the current version of the event has categories to accommodate all bikes. There's a wide variety of bike classifications allowing for entry of pretty much any motorcycle. This year's groups were: "Heritage" bikes made from 1914-1949, "Historical Re-enactment" bikes of 75, 100, 125 and 175cc, "Vintage" bikes made from 1967-1969, "Classic" bikes made from 1970-1980, "Motogiro" bikes made from 1980, Scooter, and Tourist (any year, any make — not timed).



Just another day
tooling around Tuscany
on a classic BMW.



A 1955 Moto Guzzi Airone 250 waiting to be inspected before the ride.

Is it a Race or a Ride?

Although the original Motogiro was a full-on race, the modern version can be ridden in one of two ways: as a timed competitor, where punctuality is more important than speed, or as a tourist in which case there's no need to watch the clock — you just enjoy the ride.

If ridden as a competition, it's a regularity rally with a few low-speed agility tests thrown in. Each rider is issued a timecard every morning with their race number on it. The goal is to start the ride at your designated time, arrive at all the control checkpoints at specific times, and finish at your designated time. At the end of the day, you hand in your card with all the time stamps.

The standings are tallied each night and the leaders in each category are announced. Typically, the Italian riders go home with all the awards. They know the roads and they are damn fine riders. Their advice to us newbies was: "No brake!". And it's true. I followed a few of them through the twisties and rarely saw a brake light come on.

The Course

The route changes each year. Last year it was in southern Italy, this year was Tuscany, and next year's route will be announced this Fall — it's rumored that it will be at the end of May 2024, and might be in the Northwest. For updates, keep an eye on the event's website: motogiroitalia.it

Navigating the route depended on spotting what seemed like a thousand red arrows on yellow cards zip tied to posts along the road-side and at the entrance to each of the dozens of roundabouts we went through. If I arrived at



1929 Rudge Ulster with hand shift and Brooklands silencer — a rare sight!



Getting ready to start the ride in the shadow of the cathedral.



The rest stop at the Piaggio museum featured scooters as well as rare Gileras and Moto Guzzis.

a roundabout and there was no arrow, it meant I'd missed a turn and had to backtrack.

We had an escort of a half dozen *carabinieri* on Ducatis and Yamahas. They were awesomely skillful riders and, between their presence and our numbered race bibs, we were somewhat immune to many of the traffic laws. Obviously, no one did anything downright dangerous, but things that are normally illegal like lane-splitting, passing in no-passing zones and treating the KPH speed limits as MPH limits were shrugged off. Mechanics swept the course, so it was important to stay on the planned route or they wouldn't find you if you broke down.

This year's course went through almost 1,000 miles of Tuscany. We started and finished in Pisa and spent six days riding, spending nights in Arezzo, Chianciano Terme and San Vincenzo along the way.

Sunday, May 21, was the first official day of the event and was spent scrutineering the bikes, applying numbers, picking

up credentials/schwag and attending a riders meeting. The riding started at 9 a.m. on May 22 with the first Stage going from Pisa to Arezzo (145 miles). Tuesday was a 143-mile loop starting and finishing in Arezzo. Stage Three took us from Arezzo to Chianciano Terme (139 miles) with a loop starting and finishing in Chianciano on Stage Four (170 miles).

On the Fifth Stage we rode to San Vincenzo on the coast (166 miles) and stayed at a hotel on the beach that night. You could see the islands of Elba and Corsica from the shore. The final day of riding, on Saturday, May 27, we rode back to Pisa the long way via Mateo's tiny town of Montefegatesi (184 miles).

The finish, at the foot of the Leaning Tower of Pisa, was accompanied by lots of hugging and congratulations. With any experience where the levels of risk and reward are elevated, there's a feeling when it ends of both sadness that it's over and fulfillment that the venture was successfully completed. The closing event was a nice final gala dinner at the hotel that night.



Left: The dachshund riding pillion on this 1931 Gilera 150 was extremely brave! Right: A 1955 Mondial Turismo Veloce having its points checked.



Left: A patriotic tricolor scooter rest stop display put on by one of the local clubs. Right: Look closely and you can see one of the thousands of arrows we followed all week.



COPYRIGHT 2023 - DOMENICO VALLORINI



Left: Narrow, steep cobblestone streets were common in the old towns. Right: A lovely mountain road in the Tuscan hills.

A Rolling Museum

There was an incredible mix of mostly classic and vintage machines on the ride. Everything from Ridges, Nortons and Vincents to Motobis, Benellis, MV Agustas, Moto Guzzis, Ducatis and Mondials. It was pretty cool to be riding in the middle of bunch of such loud, smokey and beautiful machines. In addition to the historic and classic machines, there were a handful of modern Ducatis, Husqvarnas, Benellis and others. There were several two-up teams in the tourist as well as timed classes. In addition, a modern Norton 961 was pulling a sidecar and passenger.

You can ship your own bike from the U.S. or, if you live in Europe, you can transport (or ride) your bike from wherever you live. One chap from the U.K. rode his '69 Triumph Bonneville all the way from England, did the rally, and then rode back home. Another popular option is to rent something. An outfit called Ride 70s (ride70s.com) supplied a few machines to people on the ride. You can also rent



Left: One of the time controls at a rest stop — don't be early and don't be late! Right: A typical rest stop spread complete with local bread, cheese, pasta and wine.



Left: One of the group dinners. The food was outstanding! Right: A couple of the British riders at the stage finish in San Vincenzo on the coast.



something new like a Vespa or a modern Ducati.

The Riders

The Motogiro draws an international crowd. About a third of riders were Italian, a quarter were from the U.K., 12% were from Germany and 10% from the U.S. The rest are Dutch, Spanish, Swedish, Norwegian, Australian, Polish, Belgian and Swiss.

Many of the riders had been doing the Motogiro for years, including one Italian fellow who hadn't missed one in 30 years. There were also many folks for whom, like me, this was their first Motogiro. Out of the 190 or so riders, I'd estimate that a dozen were women. As in the classic motorcycling world in general, I'd guess the average rider was a 65-year-old guy.



Left: Checking the class standings each evening. Right: Cheering school kids greeted us as we rode through their town. It really made you feel like a hero!



My Motogiro

Mateo is a member of an eclectic group known as the "Lucky Bastards." They're a bunch of about a dozen rabid motorcycle enthusiasts spread around the world (mostly the U.S.) who get together for social events like the Motogiro. Most of them were present at this year's Motogiro. I spent a lot of time hanging out with them and learning the ropes. Most of them own bikes which they keep in Italy for such occasions. Mateo arranged for me to ride a low-mileage blue 1974 BMW R90/6 that belonged to a fellow Lucky Bastard who couldn't participate this year.

My relationship with the Beemer was like an arranged marriage. She and I had never seen each other before the first day of riding but, over the course of a few days, Brunhilda let me know how she liked me to shift gears, and I learned what to expect in response to throttle inputs and squeezing the brakes. We got along fine. I made sure her oil level stayed topped up and she got me through some sketchy situations and provided a confidence-inspiring ride.

The Motogiro Demands Respect

This is not a ride for novices. The Motogiro website describes it as "most beautiful and treacherous." Believe it. Very little of



Tony's been a Lambretta man since the days of Mods and Rockers.



Left: Perhaps the perfect Motogiro bike — A 1949 Moto Guzzi Airone Sport 250 horizontal single. Right: Dining al fresco in the middle of the Motogiro. What could be more Italian?

Tuscany is flat — most of the time we were either ascending or descending the sides of steep hills, negotiating thousands of blind hairpins connected by short sections of straight-ish road with limited line of sight. There was a lot of shifting, braking and accelerating on roads with very few center lines and no guard rails.

The road surfaces could be shady, sunny, wet or dry and varied from billiard table-smooth to broken and potholed to unpaved.

As lovely and distracting as the scenery was, the roads demanded near total focus. We encountered sun, rain and even a little hail during the week.

The Motogiro is an endurance event that tests both riders and motorcycles. Of the 200 riders who registered this year, 189 showed up for the event and 144 finished. Mechanical problems were not uncommon and, unfortunately, several folks left the ride in ambulances.



Entering Bagni di Lucca, popular for centuries thanks to its hot springs.



We saw a lot scenes like this. Narrow roads, no traffic and stunning vistas.

Thinking About Doing It?

The registration cost depends on the exchange rate (Dollars to Euros) and whether you ride as a tourist or in a timed class but figure \$1,600-\$1,800. A single room will cost an extra \$250 or so. The fee includes hotels every night, breakfasts, a group dinner each evening, luggage transfers and a nice, embroidered polo shirt, hat and a pair of Domino grips (they're one of the sponsors).

Pisa is seven time zones from where I live in Texas. I had planned to get there two days before the event to get over my jet lag but, thanks to a threatened strike by Italian airport workers, my flight was delayed two days and I got there just in time to start riding. If you go, leave yourself enough time to get used to the new time zone.

The right bike will enhance your riding experience. With an average speed of about 30 miles per hour, a nimble bike with good braking, acceleration, and handling is ideal. Many riders opted for singles up to 500cc displacement, including beautiful Italian brands like Moto Guzzi, Mondial, Parilla, Benelli, MV Agusta, Motobi and Ducati. If you prefer a heavier bike, ensure it has decent suspension and reliable brakes. Of course, next year's route may be less twisty, and a bigger bike might be fine.

Riding started each day at 9 a.m. and was usually over by 4 p.m. Dinner typically started at 9 p.m. and ended at 10:30. This is later than most Americans like to eat, especially since we were up early to get breakfast, check out of the hotel, gear up and get riding. As they say: "When in Rome ..."

If you ride in the tourist class, you can dawdle a bit and spend some time exploring the towns along the way. There were



Left: Downtown 1,000-year-old Montefegatesi as the Motogiro comes to town. Right: Crossing the finish line in Pisa — feeling a bit sad but very satisfied.

also two stages that started and finished at the same hotel so those were good days to take some time off the bike and do some shopping and sightseeing if you wanted a break from riding.

Carry some cash for gas. Attendants take a lunch break between about noon and three. None of my credit cards worked in the automated self-serve gas stations. They did take Euro notes, however, so make sure you have some of those on hand.

Enjoyment of the event depends on having the right attitude. Things are a bit loosey goosey and occasionally go wonky. You just have to roll with the punches and tell yourself it will be lovely, whatever happens. Because it will.

Reasons To Go

The camaraderie and opportunity to make new friends is one of the best reasons to participate in such events. There were plenty of English-speaking folks to chat with and, between the Lucky Bastards, other Americans and the Brits, I made at least a dozen new friends.

The scenery during the ride was absolutely stunning. From olive groves and vineyards to waterfalls, fields of vibrant wildflowers and jasmine, and charming medieval villages, my senses were treated to a feast. The food offerings such as coffee, pastries, cheeses, cold cuts, pasta, tiramisu, pizza, and gelatos were excellent and surprisingly affordable.

The riding experience itself was incredible. Regardless of your skill level, you'll probably be a better rider by the end of the ride compared to when you started. The hundreds of hairpin turns and diverse road conditions pushed me to improve my bike handling skills.

Most of the roads were small with very little traffic. The variety of landscapes was amazing. One day we were riding through crisp mountain air up to an Italian ski resort and the next day we were riding along the coast with the sun glinting off the water. There were forests of chestnut trees and lush rolling hills topped by ancient stone settlements. We enjoyed rest stops in piazzas shaded by centuries-old cathedrals while eating local salamis, breads and cheese and sampling the local wine while the carabinieri stood nearby chatting with each other.

The Spirit of the Motogiro d'Italia

Massimo Mansueti is President of Moto Club Terni and Organizer of the Motogiro. When I asked him what made the Motogiro such a special event, his reply was: "The emotion we feel and share with others is the reason we've been organizing

this event since 1989. Getting to know new enthusiasts and forging new friendships is our reward for the huge organizational effort we make. The tearful embraces at the finish line give us the strength to continue."

He also felt it's about carrying on with tradition: "The knowledge that we're organizing a historical re-enactment of the oldest and best-known of Italian motorbike races, which was the driving force behind the Italian motorbike industry for so many years, and which is now known all over the world, leads us every year to always try to improve."

Massimo stressed the fundamental attraction of travel and adventure: "Even in the digital age, the connection between people and the land endures. New destinations evoke powerful emotions, sensations and a yearning for exploration. Travelers cherish the memories of their journeys forever. The Motogiro d'Italia offers enthusiasts a chance to embark on timeless adventures, riding their cherished motorcycles through historic roads and captivating places."

I thoroughly enjoyed the Motogiro d'Italia and my ride in this year's event motivated me to try to repeat the experience. When I got home and my friends asked me what it was like, I told them if heaven exists and I manage to sneak in, I hope to spend eternity rolling through Tuscany on a vintage bike. Who needs wings when you have two wheels and endless Italian landscapes? **MC**

Discover the Complete Italian Heritage

A-Z of Italian Motorcycle Manufacturers is the most complete directory of Italian motorcycles available today. In addition to covering the most famous Italian factories, this is a definitive guide to the marques that have had little or no coverage. Some might be familiar, while others are remembered for their racing achievements, and many will never have been heard of by most readers. Topics covered include the history of the once great factories; marques that build motorcycles exclusively for racing; details of the most important motorcycles each manufacturer built, and each marque's greatest achievement. This title is available at store.MotorcycleClassics.com or by calling 800-880-7567. Mention promo code: MMCPANZ5. Item #10838.



VINCENT COMET ■ ZÜNDAPP K800 ■ LAMBRETTA!

RealClassic

ISSUE 235 ■ NOVEMBER 2023

Running, Riding & Rebuilding RealClassic Motorcycles

ROC
GOLD

KET
STAR

FOUND IN
A CANAL.



MOTOGIRO
BY BMW

MORTONS

A CLASSIC RIDE INDEED

SMynwVG05UgWLx1MOF/8xQ==

GO! GIRO

For many years, Corey Levenson longed to experience this unique Italian event. Finally, aboard a BMW R90, he gets his chance to savour Tuscany in the company of 200 exquisite motorcycles

Photos by Corey Levenson

Participating in the legendary Motogiro d'Italia has been near the top of my bucket list for years. Listening to my friends rave about their experiences on the ride made me deeply jealous – riding classic motorcycles around Italy for a week sounded like a wonderful dream come true. The logistical and financial challenges of making such a pilgrimage from my home in Texas and securing a suitable motorcycle for the ride had kept my dream on hold.

Miraculously, the stars aligned towards the end of summer 2022 when my mate, Mateo, presented me with an irresistible offer. He'd bought a lovely little home in Montefegatesi, a charming ancient town near Pisa, and generously offered to host me and provide

a loan classic bike if I registered for the Motogiro and got myself to Italy. I realised I was probably never going to get a better offer and I started planning my trip.

THE HISTORY BIT

The Motogiro d'Italia was originally a race on public roads and took place from 1914 until 1957. Its prime years were from 1953 to 1957, during which the event started and ended in Bologna, covering an average of 3000 kilometres over six days. The Motogiro held a significant position as the foremost event on the Italian road racing calendar. It traditionally occurred in March or April, followed by the Mille Miglia in May and the Milan Taranto race in July.

The Motogiro commanded immense prestige, and the competition among major ➤





Variety...

Italian motorcycle manufacturers in classes that ranged from 75 to 175cc was fierce. In the final edition of 1957, riders on Benellis, Ducatis, Laverdas, and MV Agustas emerged victorious in their respective classes.

Unfortunately, the Motogiro's long run abruptly ended due to a tragic accident during the 1957 Mille Miglia. A Ferrari veered off the road, resulting in the deaths of the driver, navigator and ten spectators. In response, the Italian government implemented a ban on all racing activities on public roads, causing the Motogiro to enter a dormant phase that lasted for over three decades.

In 1989, the Moto Club Terni, a local motorcycling organisation, breathed new life into the Motogiro d'Italia with official approval from the Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) and the Federazione



Motociclistica Italiana (IMF).

Initially the event was structured as a historical re-enactment, exclusively open to motorcycles manufactured no later than 1957 and with engine capacities no greater than 175cc. However, the current iteration of the Motogiro includes a diverse range of categories, accommodating motorcycles of all types. A wide variety of

classifications allows the entry of practically any motorcycle. This year's categories included 'heritage' bikes made from 1914 to 1949, 'historical re-enactment' bikes with engine capacities of 75, 100, 125, and 175cc, 'vintage' bikes made from 1967 to 1969, 'classic' bikes made from 1970 to 1980, 'Motogiro' bikes made from 1980 onwards, as well as scooters and tourist bikes (any year, any make, not timed).



Top dog - on the pillion!



Bagni di Lucca, a spa town

RACE, RIDE, ROUTE

The question of whether the Motogiro is a race or a leisurely ride is a common one. While the original Motogiro was a full-fledged race, the modern version allows participants to choose between two approaches: riding as a timed competitor, prioritising punctuality over speed, or riding as a tourist where there is no need to monitor the clock and the focus is solely on enjoying the ride.

For those opting to ride as timed competitors, the event takes the form of a regularity rally with a few low-speed agility tests thrown in. Each rider receives a timecard every morning, featuring their race number. The objective is to start the ride at one's designated time, arrive at specific

control checkpoints within predetermined timeframes, and finish the journey at the designated time. At the end of each day, riders submit their timecard with all the recorded timestamps.

Standings are calculated and announced each night, with the leaders in each category acknowledged. Traditionally, the Italian riders tend to dominate and take home most of the awards, owing to their familiarity with the roads and exceptional riding skills. Their advice to us first-timers was 'no brake!' – a testament to their expertise in manoeuvring through twisting roads, as it was rare to see them applying the brakes during tight turns.

Every year, the Motogiro d'Italia features a different course. In 2022, it took place in southern Italy while the 2023 edition

explored the beautiful region of Tuscany.

The route for 2024, the 110th anniversary of the event, will start and end in Bologna and will take place from 20-25 May. For the latest updates, keep an eye on the event's official website at motogiroitalia.it

Navigating the course requires following numerous red arrows on yellow cards, securely fastened to posts along the roadside and at the entrances of the many roundabouts encountered during the ride. If a roundabout lacked an arrow, it meant you'd missed a turn and had to retrace your path to get back on track. During the week of riding, there were a few times when I thought I had missed a turn but I hadn't – sometimes the arrows were miles apart.

During the event, we were accompanied ➤



Running repairs on a 1955 Mondial



by a group of highly skilled riders from the Carabinieri, riding Ducatis and Yamahas. Their presence, combined with our numbered race bibs, provided a certain level of immunity to traffic laws. While few riders engaged in outright dangerous behaviour, actions typically deemed illegal such as filtering, passing in no-passing zones and interpreting speed limits in kph as mph were tolerated. Mechanics swept the course in a van, underscoring the importance of staying on the planned route to ensure assistance in case of breakdowns.

This year's course spanned almost 1000 miles throughout the picturesque region of Tuscany. The journey began and ended in Pisa, encompassing six days of riding with overnight stays in Arezzo, Chianciano Terme, and San Vincenzo.

The official start of the event was dedicated to bike inspections, affixing numbers, collecting credentials, and attending a riders' meeting. Riding activities commenced at 9am the next day with the first stage covering 145 miles from Pisa to Arezzo. A high point of the first stage was a rest stop at the Piaggio museum in Pontedera. In addition to Vespa,

Piaggio owns Gilera, Moto Guzzi, Laverda and Aprilia, and the museum houses an amazing collection of motorcycles including classic Gileras and even an ultra-rare Guzzi V8.

On Tuesday, a 143-mile loop originating and concluding in Arezzo took place. Stage Three led us from Arezzo to Chianciano Terme, covering 139 miles, followed by a loop beginning and ending in Chianciano for Stage Four, spanning 170 miles. The fifth Stage involved a 166-mile ride to San Vincenzo, a coastal location where we stayed overnight in a beachfront hotel. From the idyllic shore, the islands of Elba and Corsica were visible. The final day of riding entailed a 184 mile journey back to Pisa, taking a longer route via Mateo's tiny town of Montefegatesi.

The conclusion of the Motogiro, marked by our arrival at the base of the leaning Tower of Pisa, was celebrated with hugs, selfies and congratulations. As is typical with experiences involving heightened levels of risk and reward, there was a bittersweet feeling of both sadness that it had come to an end and joy that the venture had been successfully completed. The closing event consisted of a memorable gala dinner held at the hotel that evening.

BIKES & RIDERS

The ride showcased an impressive assortment of classic and vintage motorcycles; a museum on the move. Participants experienced the rumble and beauty of various iconic brands, including Rudge, Norton, Vincent, MotoBi, Benelli, MV Agusta, Moto Guzzi, Ducati, Velocette, BSA and Mondial. It was an exhilarating experience to ride amidst a vibrant array of these loud, smoky, and visually stunning machines. Alongside the historic and classic motorcycles, there were also a few modern Ducatis, Husqvarnas, Benellis, and others. Additionally, there were several two-person teams participating in both the tourist and timed classes. Notably, one participant even had a modern Norton 961 with a sidecar and passenger.

There were various options for bringing your own bike. You could ship your motorcycle to Italy or, if you reside in Europe, you had the choice of hauling your bike or riding from your location. At least one intrepid chap I met rode his 1969 Triumph Bonneville all the way from England to Pisa, partook in the rally, and then rode back home. Another popular alternative was to rent a motorcycle. Ride 70s (ride70s.com) caters to such events and provided a selection of classic motorcycles to participants. There was also the option to rent something new, such as a Vespa or a modern Ducati.

The Motogiro attracts a diverse international group of participants. Approximately one-third of the 200 registered riders were from Italy, while about 50 came from the UK. Germany accounted for a couple dozen of the riders, and twenty or so hailed from the United States. The remaining participants represented a range of nationalities, including ➤



Overnight stop



Corey hits the street...



individuals from the Netherlands, Spain, Sweden, Norway, Australia, Poland, Belgium, and Switzerland.

Among the riders, there was a mix of experienced Motogiro veterans and newcomers. Some participants had been riding in the Motogiro for many years, with one Italian rider proudly claiming not to have missed a single edition in the past three decades. Alongside the seasoned riders, there were numerous individuals, myself included, experiencing their first Motogiro adventure. I estimate that around twenty of the participants were women. As is typical in the classic motorcycling world, the average rider age was probably about 60.

There was a wide range of rider / bike combinations including a young Italian woman on a 1964 Velocette Venom, an older British gent on a 1934 sidevalve stick-shift Harley, an Italian guy on an orange metalflake Norton Commando Fastback and a Dutch fellow and his daughter swapping back and forth between their 1949 Vincent Rapide and an Egli-Vincent. It was great to see such variety!

MY MOTOGIRO MOUNT

My friend Mateo arranged for me to ride a well-maintained, low-mileage blue 1974 BMW R90/6 that belonged to a friend who couldn't participate this year. Although nearly 50 years old, the Beemer had spent 17 years in storage

and turned 10,000 miles during my week of riding. The older Bavarian airheads are not known for their colourful livery, but I must admit she looked good in azure.

My relationship with the BMW, which I fondly nicknamed 'Brunhilda', reminded me of an arranged marriage. Prior to the first day of riding, we had never met. However, over the course of a few days, I got to know

how she wanted her gears changed and became acquainted with her responses to throttle twisting and lever squeezing. Our compatibility grew steadily. I made sure her oil level remained topped up, and she reliably navigated me through challenging situations, instilling in me a sense of confidence throughout the ride.

My experience with BMW twins is limited. I had spent a few hours many years ago riding a friend's R90S but my taste in classic motorcycles leans more towards British and Italian machines. If I'm honest, Brunhilda was a bit ponderous for most of the riding during the week. With average daily speeds between 30 and 40mph, I was wishing I had a gear between second and third. At 35mph, she was either buzzing a bit or lugging. I spent a lot of time changing gears. On the upside, she may not have been nimble, but she was steadfast. We encountered all sorts of road conditions, and she took it all in her stride. Ample torque, she pulled strongly at relatively low revs.



Thankfully, the ergonomics were good. I spent between five and six hours a day in the saddle for six days and nothing was sore or numb after six days of riding.

When we arrived at the Leaning Tower on the last day, I confess to giving her a little pat on the tank and telling her *danke schön* for delivering me in one piece to the finishing line.

NO MEAN FEAT

Participating in the Motogiro is not for novice riders. The Motogiro website aptly describes it as the 'most beautiful and treacherous' ride, and that's no lie. Tuscany offers very few boring roads. We were constantly navigating steep hills, encountering thousands of blind hairpin turns that connected brief sections of straight-ish road, all with limited visibility. The ride demanded frequent shifting, braking, and accelerating, all on roads with few centre lines and no protective guardrails.

The road surfaces varied greatly throughout the event, challenging riders and demanding their undivided attention. Roads could transition from shady to sunny, wet to dry, and ranged from impeccably smooth to broken, potholed, and even unpaved. As captivating as the scenery was, riders had to remain fully focused on what lay ahead. Throughout the week, participants faced a range of weather conditions, including sun, rain, and even a brief hailstorm.

The Motogiro is an endurance event that rigorously tests both riders and their motorcycles. Out of the 200 registered riders this year, 189 showed up for the event, and 144 successfully completed it. Mechanical issues were not uncommon, and unfortunately, a few participants ended their rides in ambulances.

The cost of registration for the Motogiro varies depending on whether you choose to ride as a tourist or in a timed class and what level of accommodation is desired. An estimate would be around 1500-1800 euros. If you want a single room, expect an additional cost of approximately 220 euros. The registration fee covers accommodation in hotels each night, breakfasts, a group dinner every evening, luggage transfers, and some attractive perks like an embroidered polo shirt, hat, and a pair of Domino grips (sponsored items).

Choosing the right motorcycle will greatly enhance your riding experience during the Motogiro. Given the relatively low average speed, a nimble bike with excellent braking, acceleration, and handling is ideal. Many riders opt for single-cylinder bikes with a displacement of up to 500cc, featuring



renowned Italian brands such as Moto Guzzi, Mondial, Parilla, Benelli, MV Agusta, MotoBi, and Ducati.

If you prefer a heavier bike, make sure it offers decent suspension and reliable brakes. It's worth noting that next year's route may involve fewer twists and turns, making a larger bike more suitable.

Daily riding typically begins at 9am and concludes around 4pm. A nice shower after riding followed by some social drinking and chit-chat segues to dinner which started around 9pm and finished by 10:30pm. This is much later than I usually eat dinner but, as they say, 'when in Rome...'

If you choose to participate in the tourist class, you have the freedom to take your time and explore the towns along the route. Additionally, there are two stages that start and finish at the same hotel, offering an excellent opportunity to take a break from riding and engage in some local dining, shopping or sightseeing.

When it comes to fuel, it's advisable to carry some cash as petrol station attendants typically take a lunch break between noon and three. It's worth noting that credit cards may not work in automated self-serve gas stations, but euro notes are generally accepted.

The enjoyment of the Motogiro event largely depends on having the right attitude. It's important to embrace the slightly unpredictable and flexible nature of the event. It's Italy after all and things may not always go according to plan, so it's crucial to go with the flow and maintain a positive

mindset. Regardless of any unexpected occurrences, the experience is ultimately bound to be delightful.

Participating in events like the Motogiro offers a wonderful opportunity to forge new friendships and experience a sense of camaraderie. There were lots of English-speakers to engage in conversations, and I had the pleasure of making at least a dozen new friends through connections with fellow Americans, British riders and others.

The breathtaking scenery encountered during the ride is an absolute standout reason to participate. From picturesque olive groves and vineyards to captivating waterfalls, vibrant fields of wildflowers and jasmine, and enchanting medieval villages, my senses were treated to a feast. The culinary offerings, including delicious coffee, pastries, cheeses, cold cuts, pasta, tiramisu, pizza, and gelatos, were excellent and surprisingly affordable.

The riding experience itself was nothing short of incredible. Regardless of your skill level, undertaking this journey will likely enhance your abilities as a rider by the end of the event. The countless hairpin turns and diverse road conditions presented an opportunity for me to refine my bike handling skills and grow as a rider.

Most roads we travelled on were narrow and relatively devoid of traffic, allowing for a very enjoyable riding experience. The variety of landscapes we encountered was truly astonishing. One day, we were navigating leaf-covered roads with snowy verges in crisp mountain air as we ascended towards an Italian ski resort, while the next day we were riding along the coast with the sun glistering



on the water's surface. We passed through chestnut forests and traversed lush rolling hills crowned by ancient stone settlements. During rest stops in piazzas shaded by centuries-old cathedrals, we indulged in local delicacies such as salami, breads and cheeses, and even had the opportunity to sample the region's renowned wines while engaging in friendly conversations with the carabinieri who stood nearby.

The Motogiro promises a remarkable experience filled with scenic beauty, culinary delights, personal growth as a rider, and the chance to establish lasting connections with fellow enthusiasts.

As an American, it was remarkably refreshing to ride in a country where motorcyclists are treated with respect. We

were made to feel as if we had as much right to be riding on the roads as any other vehicle. The Italians recognise and are proud of their motorsport heritage and were happy to see their traditions being celebrated. In a few towns, we were cheered on by throngs of school children as we rode through! It made us feel heroic!

A SPECIAL EVENT

Massimo Mansueti, the President of Moto Club Terni and the organiser of the Motogiro, shared his insights on what makes the Motogiro such a special event. According to him, the event is driven by the emotions that participants feel and share with others. Since 1989, the organisers have been

motivated by the reward of getting to know new enthusiasts and forming lasting friendships. The tearful embraces at the finish line serve as a source of inspiration to continue their Herculean efforts year after year.

He also emphasised the importance of carrying on the tradition of the Motogiro. The event is a historical re-enactment of the oldest and most renowned Italian motorbike race, which played a crucial role in the development of the Italian motorcycle industry. Its global recognition motivates the organisers to strive for continuous improvement with each edition.

Finally, Massimo highlighted the inherent allure of travel and adventure. Despite living in the digital age, the connection between people and the landscape remains strong. Exploring new destinations evokes powerful emotions, sensations, and a deep longing for discovery. Travellers cherish the memories of their journeys forever. The Motogiro d'Italia offers motorcycle enthusiasts the opportunity to embark on timeless adventures, riding their beloved bikes along historic roads and through enchanting places.

Taking part in the Motogiro d'Italia was the fulfilment of a long-standing wish and it left me wanting to do it all over again. When my friends asked about the ride after I got back home, I told them that if there is a heaven and I somehow talk my way in, my perfect eternity would be spent cruising Tuscan roads on a classic motorcycle. With two wheels beneath me and the boundless splendour of the Italian countryside on all sides, I won't need any wings. **Rc**



The finish line in Pisa

58-ÅRSRACET: CRALLES COMEBACK

ÄNTLIGEN: NYA BMW R 1300 GS

Allt om MC



PROVKÖRD

KTM RC 8C

EVENT

Mälaren Runt
2023

BEGGUIDE

Harley-Davidson
Road King

JÄMFÖRELSE

Aprilia RSV4 Factory 1100 • BMW S 1000 RR • Ducati Panigale V4 S

BYGGE

H-D Nostalg
Chopper

PARTY

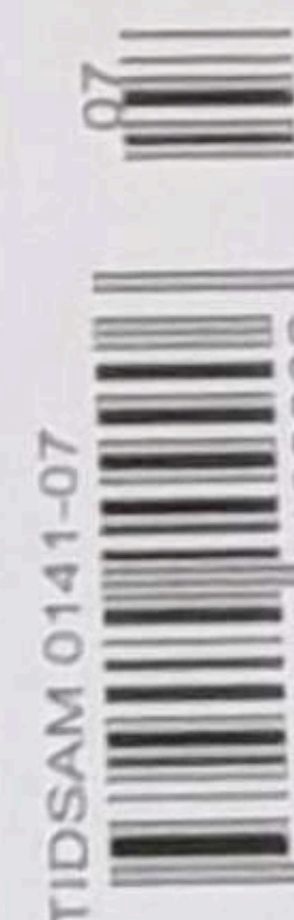
Harley-Davidson
120-årsjubileum

SUPERBIKES

TOURING: ÖSTERGÖTLAND, SMÅLAND OCH ÖLAND



Nr 7 2023 • 99 kr
Danmark 99 DKK,
Finland 9 EUR,
Norge 119 NOK



TIDSAM 0141-07

TOURING ITALIEN



Italien runt

En hojupplevelse All Inclusive. Så kan äventyret Motogiro d'Italia beskrivas. Björn Inge lät sig övertalas att hänga med. Något han inte ångrade.

TEXT: BJÖRN INGE FOTO: BJÖRN INGE / ÖHLIN / BJÖRLIN





Motogiro d'Italia har varit igång sedan 1989 i denna form. Extremt välorganiserat och kul.

Jag har kommit på vad vi ska göra nästa vår, sa min kompis Johan en dag förra året. Vi ska åka Motogiro! Det verkar kanon! Sju dagar i Toscana med fullservice och fantastiska vägar, bara tanka och åka, "dom" tar hand om allt, inga bekymmer! Johan, som är en kille med en positiv inställning till livet var, utan att överdriva, positivt inställd även till det här. Efter att ha kollat lite närmare på vad det handlade om och överunnit min inbyggda skepticism mot all form av förändring, började jag själv tycka att det lät kul. Motogiro d'Italia var en gång ett öppet landsvägslopp som kördes första gången 1914, men hade sin storhetstid mellan 1953 och 1957 då man tävlade med, framför allt, 175-kubikare. Efter 1957 förbjöds all form av hastighetstävlingar på allmänna landsvägar i Italien då en spansk racerförare, Alfonso de Portago fick punktering på sin Ferrari i Mille Miglia, åkte av vägen och hade ihjäl nio åskådare, sig själv och sin kartläsare. Motogiro d'Italia återupplivades igen 1989 av Moto Club Terni, denna gång utan fullgaskörning på öppna vägar, utan mer i formen av ett rally där tävlingsmomenten fokuserar på balans och kontroll av motorcykeln i låg hastighet.

Tre Ekengrabbar och en göteborgare

Till slut var vi fyra stycken som tyckte det lät kul och anmälde oss som Scuderia Ekens, även om en av oss inte var Ekenskis, utan hade oturen att vara från Göteborg. Det var Johan på en Moto Guzzi Convert, Kent på sin Ducati Darmah, Pilot-Johan på en Honda CB900, och jag på en Moto Guzzi 850GT. Efter att ha anmält sig online och betalat startavgiften behöver man bara ta sig ner till Italien och ha med sig motorcykel och bensinpengar, resten sköter organisationen om. Varje dag lämnar man sitt bagage på hotellet, och när man kört klart så finns bagaget på det nya hotel-

Pilar visar dig den rätta vägen i livet. Vi missade bara två gånger, men blev förlåtna.



Vid varje depåstopp blev vi väl omhändertagna. I väntan på starttid kunde man prova traktens specialiteter. Toscana missade aldrig!

let. Varje dag äter man en stadig frukost och på kvällen en femrätters middag. Allt detta på hotell med så många stjärnor att jag inte ens skulle fundera på dem om jag åkte på "vanlig" mc-semester. Med på vägen finns läkarteam, mekaniker, lastbil (om man åker engelskt eller har annan otur), och ett gäng mc-poliser (carabinieri) vars uppgift, förutom att hålla ordning, är att hålla vägen öppen för rallydeltagarna och stoppa trafik i stora korsningar, rondeller och liknande. Kungligt!

Fick kämpa i den hårda motvinden

Två av oss fraktade ner motorcyklarna på lastbil från Stockholm till Verona, och tog flyget ner till Bergamo, vilket fungerade alldeles utmärkt. Kent och jag, som inte längre tyngs av något arbetstvång och disponerar vår egen tid, åkte ner på våra hojar. Maj månad kan vara både solig och varm, men just i år tyckte tyskarna att det skulle vara kallt och blåst. Första dagen hade vi så mycket motvind att min Guzzi drog över en liter milen. Alla kläder som gick in under skinnstället och regnställ utanpå, ändå frös jag. Den där lastbilen verkade inte helt fel just då... När vi kom ner till Brennerpasset så steg värmen med varje höjdmeter och på andra sidan var det varmt och skönt! Vi hämtade upp de andra från lastbilsdepån i Affi (utanför Verona) och tog oss ner till Pisa, där rallyt skulle starta. Inskrivningen gick smärtfritt, kön dit var ovanligt o-italiensk, vilket möjligtvis berodde på det

DEN FÖRSTA DAGEN SKULLE VARA LÄTT FÖR ATT MJUKA UPP OSS SAS DET. JO, TJENA.

stora utländska deltagarantalet. Efter det var det besiktning av hojarna där man kollade att alla krav för att åka på landsväg uppfyllades. Till någras lättnad gjordes inga ljudprov. Vi hamnade i kategorin "Classica" som var öppen för cyklar tillverkade mellan 1970 till 1990. Detta gjorde våra cyklar, om inte moderna, så åtminstone inte gamla. Maskinparken verkade vara ungefär 50/50 mellan gamla cyklar före -57 och andra som var i vår klass, alltså sjuttiotals järn. Det fanns även moderna cyklar (man kan åka med vad som helst) men då hamnar man i klassen "Turistica" och får inte delta i tävlingsmomenten, vilket man i ärlighetens namn både kan ha och mista om man inte är väldigt tävlingsinriktad. Nå, nu skall inte jag dissa tävlingsmomenten, de var inte helt lätta och det fanns gott om folk som tog dem på största allvar.

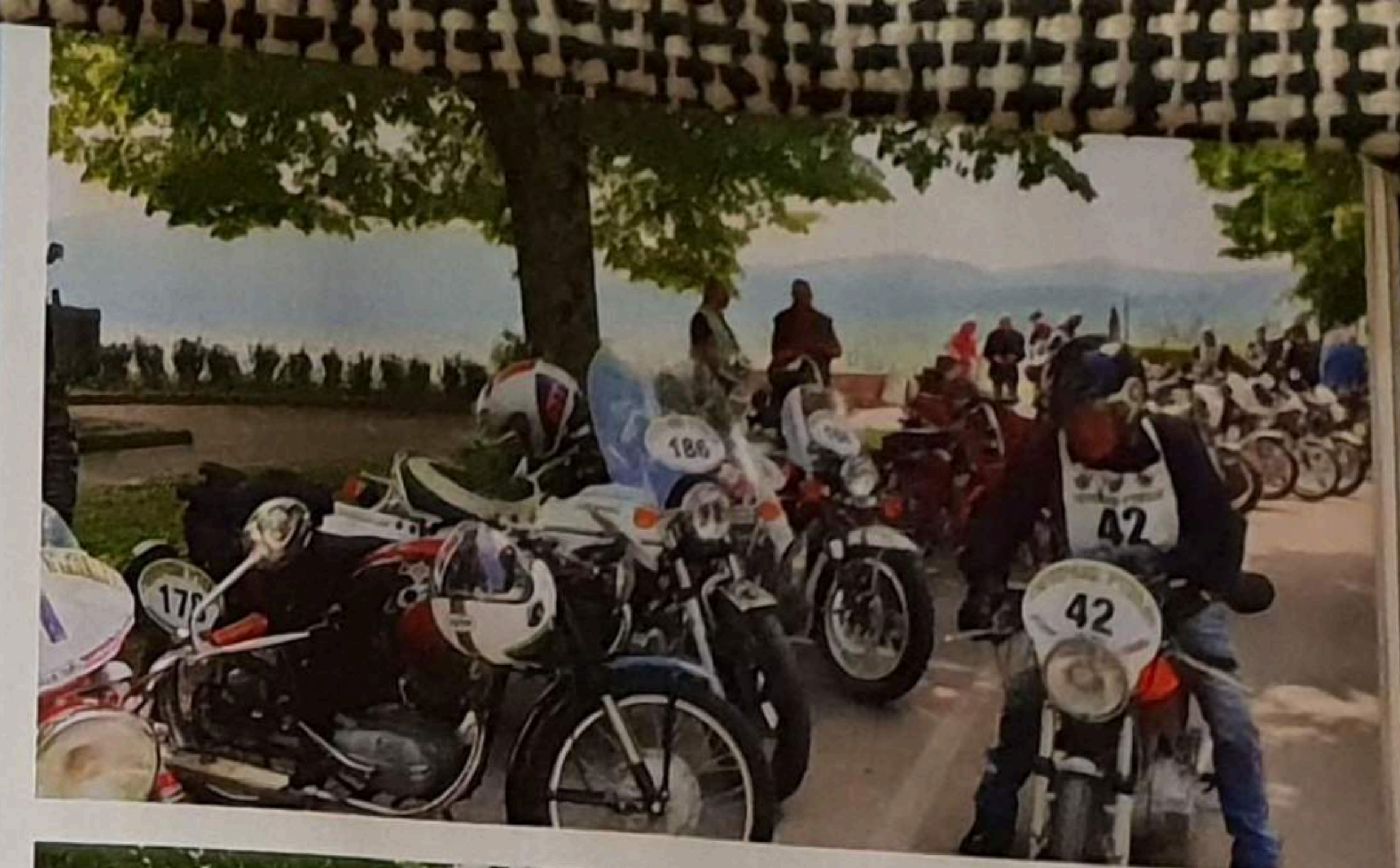
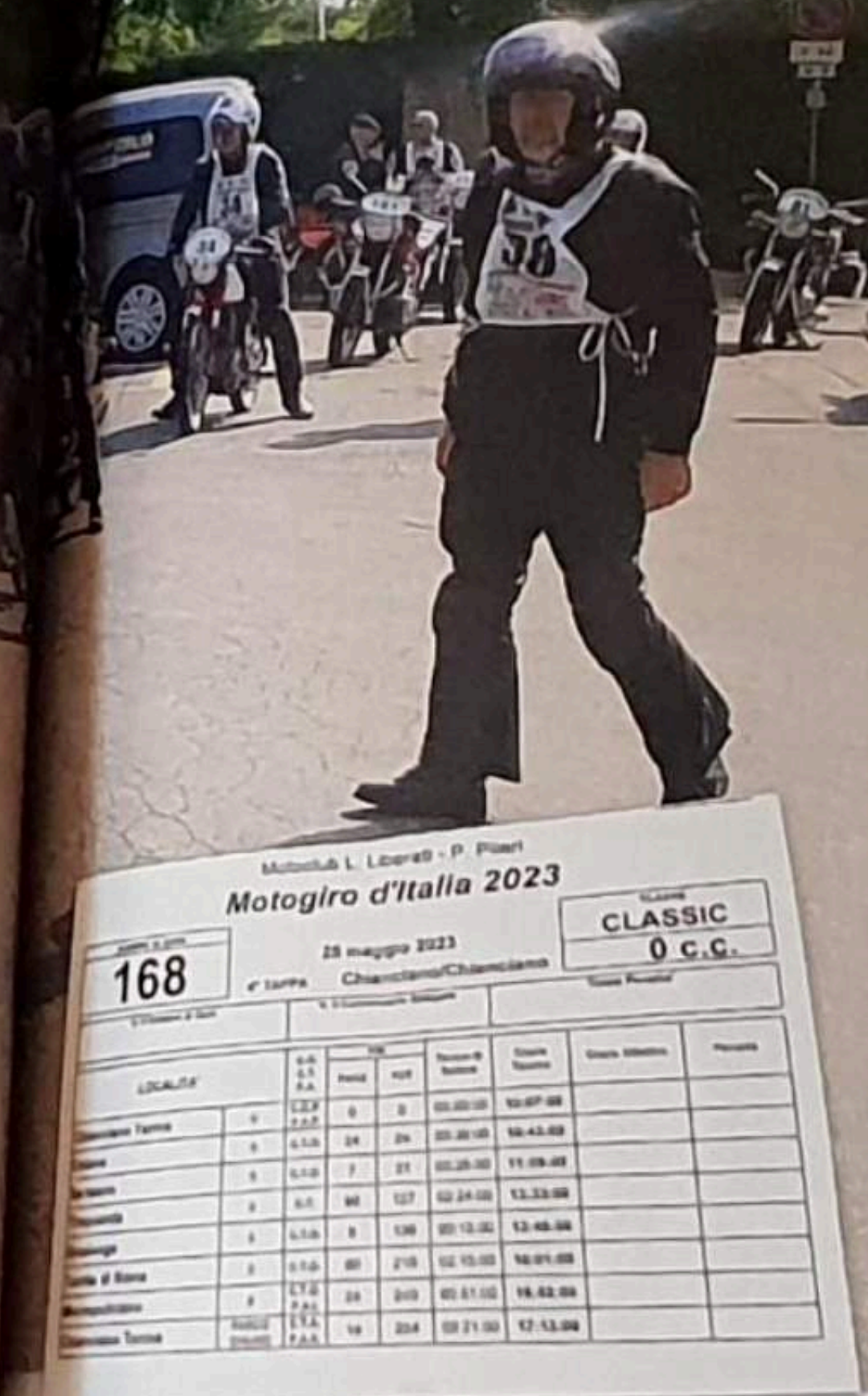
Skippade tävlingsmomentet

Den första dagen deltog även vi i tävlingsmomenten. Det går ut på att till exempel köra 15 meter på exakt 6,7 sekunder, eller så nära som möjligt utan att sätta ner fötterna. I snitt var det två sådana moment varje dag. Pilot-Johan var på ett tag, medan vi andra svalnade rätt

snabbt. Sträckorna var uppdelade på några mil landsväg (transport mellan bergen) och 15 - 20 mil bergsvägar med varierande asfaltbeläggning varje dag.

Första etappen gick från Pisa till Arezzo, en sträcka på 224 kilometer om man tar vägen över bergen. Den första dagen skulle vara lätt för att mjuka upp oss sas det. Jo, tjena. Vi var ordentligt möra efter att ha kommit fram till Arezzo. Etapperna var uppdelade så att man fick ett tidkort med fyra eller fem stopp, med tidsangivelser, där kortet skulle stämpas innan man fick åka vidare. Man fick inte åka innan sin angivna tid, så att gasa på innerbar bara längre väntan vid nästa stopp. På så sätt spreds också startfältet ut, och man undvek alltför mycket stress på vägar och städer där stoppen var. Med tvåhundra deltagare kunde gemensam start annars blivit ganska spännande...

Vid varje stopp hade staden/byn eller den lokala motorklubben dukat upp med vatten, vin och traktens specialitet, vilket i de flesta fallen verkade vara salami, ost, skinka och bröd. Eftersom det här var i Toscana åkte man i princip alltid genom en vindruvsodling med gårdar som såg ut som på ett vykort, lätt nyn-



Uppställning inför tävlingsmomentet. Tidkortet som skulle stämplas vid varje stopp. Depåstopp i bergen. Johan och Pilot-Johan åter lunch med utsikt över Toscans kullar.

► nade på temat till "Gudfadern". Sträckorna var ordentligt skyltade med pilar, svåra att missa, även om vi lyckades någon gång. Men om man bara missar två pilar på 150 mil så får man väl ge det godkänt?

Vid varje dags slutmål lämnade man in sitt tidkort och kunde vid starten nästa dag se hur man låg till i tävlingsmomenten eller totalen. Efter att ha lämnat kortet var vägen skyltad till hotellet, där det bara var att hämta ut nyckeln, plocka upp sin packning på rummet och soffa tills det var dags för en gemensam femrätters middag. Ingen av oss gick ner i vikt den veckan ... Varje dag började med att man hämtade ut sitt tidkort, genomförde ett tävlingsprov och gav sig iväg på angiven tid mot första delmålet/stoppet. Hela tiden hade organisationen mekar i bil, mekaniker på motorcykel, ambulans och läkare på motorcykel och carabinieri med utedifter sträckan. På sitt deltagarkort hade man telefonnummer till alla som man kunde ha behov av. Jag kollade med mekarna vad de vanligaste felen var, jag trodde motorras eller punka eller så, men enligt dem var det att skruvar som höll

**// SJÄLVA HADE VI INGA PROBLEM FÖRUTOM
ATT HONDANS BATTERI GAV UPP EN DAG.**

fast brytare och andra tändningsdelar på gamla cyklar vibrerade loss, ställde om tändningen (brytare gick ihop) med påföljande motorstopp och en svårstartad hoj. Ganska bra betyg åt hojar som i de flesta fall var över femtio år gamla. Själva hade vi inga problem förutom att Hondans batteri gav upp en dag (lättfixat) och Kents Ducati fick springstartas då den saknade kick, men inte saknade start-motorkrångel (svårfixat).

Snutjagen körde i racetempo

Våra carabinieri som åtföljde oss varje dag åkte på sina vanliga tjänstecyklar, Ducati Multistrada och Yamahas motsvarighet. De höll ett lagom tempo, även om de verkade ha ett grundmurat förakt för vad hastighetsbegränsningen var. En dag så blev en av dem lite uttråkad och ökade successivt tempot, kan-

ske för att se om vi hängde med, eller han för att? Nåja, när jag tyckte det gick fort nog släppte jag och Kent, Johan och Pilot-Johan hängde på snuten. Carabinieren ökade till. Då släppte även Johan. När han såg att Pilot-Johan hängde på ökade han så mycket att Pilot-Johan, enligt egen utsaga, fick åka på hörintänderna så fort han kunde och tog i så det smakade blod. Till slut kom de fram till en by och han tänkte att, skönt, nu skall det väl ändå lugna ner sig? Icke. Carabinieren slog bara på blåljus och sirener, folk och få kastade sig undan, och de passerade genom byn på låg höjd utan att slå av en millimeter! Efteråt gjorde bara mannen tummen upp och vinkade förbi oss i nästa rondell! Vad heter motsatsen till "snut-jagen"? Man kan ju som helst inte ifrån en carabiniere på krigspåvägar i Italien.

Stoppen var alltid i någon stad/by, oftast på en bergsknalle med ordentlig utsikt och stenlagda gator fram till piazzan där servering och koll av tidkort gjordes. Folk generellt var väldigt positiva, trots, eller kanske för att, en hord motorcyklister invaderade deras lilla idyll. Bara vänliga, nyfikna ansikten mötte en när man brummade sig upp genom urgamla smala gränder. Toscana visade sig från sin allra bästa sida.

Hårda nypor?

Visst ni förresten att de har väldigt god glass i Italien? Vädret var toppen, även om det kunde komma en eller annan regnskur framåt eftermiddagen och även om pilarna oftast pekade runt dem så hände det att regnstället åkte på någon enstaka gång. Efter en hel dag i berg (och en del dalar) så var man rätt mör, lite oavsett vilket tempo man höll, framförallt blev jag ganska trött i händerna, men det kanske mer berodde på att innan jag åkte ner till Toscana hade årets sammanlagda höjkning varit att åka ner och hämta Kent i Göteborg?

Dagarna flöt in och ut i varandra, varje dag bjöd på fantastisk höjaktning, vid alla stopp kunde man äta och dricka något lätt. Mat behöver man inte tänka på, packning behöver man inte tänka på, boka hotell behöver man inte tänka på, hitta kul vägar behöver man inte tänka på, bara se till att tanka lite då och då, och så blir man automatiskt medlem i Federazione Motociclistica Italiana, kan det bli bättre?

Det är bra att ha ordning på hojen innan man åker, mekarna har inte märkesspecifika reservdelar, men egentligen inget som inte behöver ses över innan vilken höjsemester som helst. Själv provade jag en öppen hjälm för första gången på många år, Shoei J-Cruise 2 funkade perfekt i värmen, jag hade glömt hur bekvämt det är med öppen hjälm när det är riktigt varmt. Girot har såklart en ordentlig hemsida: www.motogiroitalia.it/en/. Vill man frakta ner hojen så funkade Karlssons alldeles utmärkt: karlssonspedition.se.

Motogiro kommer jag att åka igen, det var länge sedan det var så kul och bekymmerslöst att åka hoj!



Vackert väder, fantastiska vägar, fungerande hoj
och goda vänner. Vad vill du ha mer?