

Milano - Taranto 2006

Bericht von Helmut Wicht & Bruno Schleiss



Mille Miglia der Motorräder

Im Jahr 1932 wurde aus der von 1919 bis 1925 ausgetragenen Milano-Napoli die Milano-Taranto.

Ein Motorradrennen über 1'300 km Streckenlänge. Zwischenhalte waren einzig für Tanken und Verpflegung vorgesehen. Von 1932 bis 1956 wurde dieses Rennen 16 Mal ausgetragen, die Kriegswirren in Europa führten zu einem Unterbruch zwischen 1939 und 1950.

Die schnellste Zeit wurde 1955 von Francisci Bruno auf einer Gilera 500 aufgestellt. Mit einem Durchschnitt von 126,234 km/h. brauchte er 11 Stunden, 5 Minuten und 25 Sekunden.



Es ist schon einige Jahre her, als ich mal einen Bericht über Milano-Taranto gelesen habe, unweigerlich dachte ich an Verrückte, Narren die sich auf ihren alten Stühlen durch die Hitze Italiens kämpfen. Das war zu einer Zeit, in der ich mit alten Motorrädern noch nichts am Hut hatte, höchstens Erinnerungen an meine Motorradzeit in den siebziger Jahren. Vielleicht war es ja dieser Bericht, oder einfach die Sentimentalität an eine Zeit, als sich Motorradfahrer noch per Handzeichen grüßten, anhielten wenn einer am Strassenrand stand und Hilfe brauchte, die bei mir das Interesse für Oldtimer-Motorräder weckte.

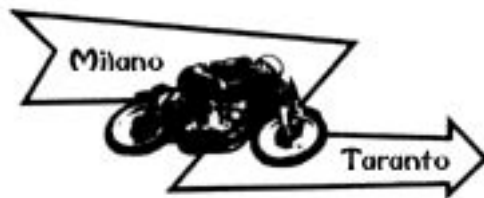
Der Einstieg in diese faszinierende Welt hat mit einer Gus Kuhn Norton im neuen Jahrtausend begonnen. Gleichgesinnte, die mit ihren Veteranen durch die Gegend fahren waren schnell gefunden, dafür bietet der FAM (Freunde alter Motorräder) ein unerschöpfliches Reservoir. Es blieb nicht lange nur bei der Norton, mehrere Laverdas sind mittlerweile hinzu gekommen.

Milano-Taranto war ein Thema, über das immer wieder diskutiert wurde, dass sollte es sein, ein geeignetes Geschenk das ich mir zu meinem runden Geburtstag machen wollte. Anfänglich waren einige, die mich begleiten wollten, einer nach dem andern fand einen Grund nicht

daran teilnehmen zu können, nicht so für mich. Nun gehöre ich also auch zu den Narren und Verrückten die sich mitten im Sommer durch die Hitze Italiens mit alten Stühlen kämpfen!

Der Winter über war Zeit genug, die 36 Jahre alte Laverda 750S vorzubereiten, der Rest war warten auf den Start. Die Organisation für die Transporte von Mann und Maschine nach Mailand und zurück von Taranto übernahm Hermann Tobler (Vepa-Shop St. Gallen).

Genug der Einleitung, beim beladen der Motorräder in Wettingen lerne ich auch meinen Fahrpartner Helmut aus Frankfurt kennen. Über die Jubiläums Milano-Taranto, die zum zwanzigsten Mal vom Moto Club Veteran "San Martino" durchgeführt wurde handelt sein Bericht.



Helmut beim Festzurren seiner modifizierten Moto Guzzi LeMans I



Die Laverda 750S ist bereit zum Transport nach Mailand

„Ich muss einen an der Waffel haben. Drei Uhr nachts, irgendwo in der Po-Ebene, und es ist so finster wie in den Eingeweiden einer Kuh. Und mindestens so feuchtwarm. Ein zaghafter, verschreckt zitternder Lichtfleck tanzt auf der Strasse vor mir. Mehr Licht wär‘ schon nett, aber aus Gründen des Designs und der Optik musste es ja unbedingt dieser Winzscheinwerfer sein. Weit und breit kein Mensch, dafür aber die ungute Vorahnung, dass jederzeit aus irgendeinem der zahlreichen Feldwege, die aus dem schwarzem Nichts dem zittrigen Lichtfleck auf dem Asphalt vor mir entgegenstürmen, ein unbeleuchteter, rotweinseliger Peppone im Topolino hervorschiessen könnte. Vage Hoffnung, dass sich dann vermutlich auch ein Don Camillo für die letzte Ölung fände.“

Verfranst. Mist. Ich hätt‘ die kleine Stornello vorhin doch nicht überholen sollen. Zwar ist deren Fahrer sicher noch übler dran, denn er muss sich im Scheine seines 6V-Herrgottslämpchens den Weg durch die Nacht suchen, aber er schien sich in der Gegend auszukennen. Herrgottsakra, wie bestimmt man in rabenschwarzer, bewölkter Nacht Himmelsrichtungen? Kompass vergessen...“

So ähnlich stellte ich mir das vor.

So ähnlich war‘s dann auch, nur, dass wir uns nicht einzeln verirrt, sondern in Gruppen. Bald jedoch fand sich eine Lösung: wir fuhrten einfach einem Auto hinterher, auf dem „Organizzazione“ stand. Das



Fein säuberlich stehen die Motorräder in Chiasso, nachdem der italienische Zoll die Einreise mit dem Lastwagen abgelehnt hat.



Bereitstellen der Motorräder für die Zusatzfahrt nach Mailand.

ging ganz prima. Der Rattenschwanz an lärmenden, orientierungslosen Kradisten, den das Auto hinter sich herzog, wurde immer länger -- bis uns ein anderes Auto mit der Aufschrift „Organizzazione“ auf einer langen Geraden entgegenkam, das einen ebensolchen Kradlerschwanz hatte. Dann wendeten BEIDE Trupps und fuhren nochmal aneinander vorbei. Endlich wurde uns die Notwendigkeit des Anhaltens und des grossen Kriegsrates bewusst. Es fand sich dann tatsächlich ein ortskundiger Häuptling, der die berittenen Truppen nach Crema, dem ersten Kontrollpunkt, führte. So hatte diese erste Nachtetappe Aspekte einer Sternfahrt. Unter sternklarem Himmel fuhren wir zunächst in verschiedenen Zacken um das erste Ziel, Crema eben, herum, um dann sternförmig aus verschiedenen Richtungen dem Kontrollpunkt entgegenzustreben. Erste Zeitstrafen für die, deren Sterne allzu grosse Zacken hatten.

Milano, Idroscalo, 10 Stunden früher, Sonntag, gegen 17.30. Noch neun Stunden bis zum Start. Bullenhitze. Wäre nicht der Laster mit den Motorrädern am Zoll in Chiasso hängengeblieben - man könnte entspannt die Kräder abladen und noch ein wenig in kurzen Hosen das Starterfeld inspizieren. So aber mussten die Kisten schon in Chiasso in Empfang genommen werden, und auf eigenen Achsen nach Milano pilotiert werden. Nicht wirklich erfrischend, die Fahrt auf den Autobahnen um Mailand. Verklebte Ankunft.

Technische Abnahme. Käme man ohne Hinterrad an, gäb's vermutlich ein kleineres Problem. Meines aber ist dran und die Gilera Saturno (Italiens Antwort auf die Manx) ohne Lichtanlage (Taschenlampe vorne, Fahrradblinkdiode hinten) geht auch problemlos durch. Noch in 5 Meter Entfernung flattern einem die Hosenbeine, wenn die Kiste durch das voll-offene Flammrohr ausatmet. Fünf oder sechs von diesen Ungeheuern sind dabei, und auf den Etappen werden sie zum echten Problem. Wehe, wenn man hinter sie gerät. Das ist kein Bass, das ist kein Diskant, das ist extrem komprimierter „white noise“ aller Frequenzen, der sich da 2000 mal in der Minute, sozusagen wie eine rasche Folge von Rechtecksignalen, maschinengewehrgleich entlädt. Nach zehn Minuten hinter der Meute hat man eine Birne wie eine Wassermelone, blutrot-weichmatschig, nur noch vom der harten Helmschale zusammengehalten. Die zertrümmerten Reste der Hartschichten des Schädels taumeln, den Samen der Melone gleich, im Weichteilmus, das unter dem akustischen Beschuss schwabbelt. Ausserdem speien die Dinger Russ und Öl, aus Auspuff und Motorgehäuse, und man sieht nach kurzem Hinterherfahren aus wie ein Schwein. Allerdings fahren die Herren auf den Gileras auch wie die Schweine, und es ist gar nicht so einfach, an ihnen vorbeizukommen. Geradeaus rennen die Apparate gute 150, am sichersten kriegt man sie vor den Kurven, wenn sie mit ihren Dosendeckel-Bremsen kämpfen. Und wenn sich dann noch diese eine, ebenso radikal voll-offene und bis zur Halskrause getunte Falcone-Sport mit der Turiner Nummer



Letzte Reperaturarbeiten am Gespann, die gebrochene Halterung wird geschweisst.



Planung ist alles, besonders die Nachtetappe durch die Po-Ebene gibt einige Rätsel auf.



Motorräder in Reih und Glied warten auf den Start in Mailano Idroscalo.



Turiner Fahrer mit seiner schnellen Moto Guzzi Falcone-Sport.

und dem Typen mit dem weissen Cafe-Racer Schal einmischt, wird's wirklich bunt. Der rote, urtümlich aussehende Kasten geht wie die Pest, der Typ hat Mut und kann fahren, und ich muss meine 30 Jahre jüngere Guzzi kurvenausgangs und bergauf ziemlich zwirbeln, um seinem donnernden Stakkato zu entkommen. 5 Stunden bis zum Start. Alles schraubt, stellt ein, prüft, lässt Probe laufen. Kaum zu glauben, wie viele Freunde man auf einmal hat, wenn man Unterdruckuhren zum Vergasersynchronisieren dabei hat. An einem Guzzi-Gespann, das zu meiner Anreisegruppe gehört, ist beim Transport ein Seitenwagenanschluss gebrochen. Der mutige Irre (ein Basler Dermatolog', der ein bisschen aussieht wie Arnold Schwarzenegger) ist mit dem gebrochenen Anschluss die 80 Kilometer von Chiasso nach Milano über die Autobahn gebügelt und sucht jetzt jemanden, der ihm die Sache schweisst. Er findet einen, den Herrn Tuzzi. Tuzzi flickt Guzzi, und nicht nur das. Über ihn, den wahren Helden der Milano-Taranto wird noch zu berichten sein. Auf des Dermatologen Guzzi-Gespann geb' ich trotzdem keinen Pfifferling. Der Hinterreifen ist jetzt schon fast profilfrei, damit wär ich nicht von Castrop nach Rauxel oder von Milano nach Mailand gefahren. Er sieht das ganz entspannt: der Reifen wär voll supi, den gäb er nicht mehr her, schliesslich wär er damit schon zweimal die Milano-Taranto gefahren...

Kurz vor zwei Uhr nachts, meine Gruppe startet. Dass ich mich schon in der ersten Rechtskurve fünfzehn Meter hinter dem Start beinahe spektakulär auf die Fratze lege (Vorderrad geht weg -- Öl? Sand? Dämlichkeit?) dämpft meinen Tatendrang beträchtlich. Zusammen mit Bruno auf seiner 750er Laverda S, der es auch gemächlicher angehen lässt, wage ich mich ins warme Dunkel der Po-Ebene.

Imola, 15 Stunden später, nulliges Hotel an der Autobahn. Platt, fertig, verdreht, klebrig. Der ultraharte Kern ist immer noch oder schon wieder im Leder und fährt zur Rennstrecke. Die Holländer (denn etwa die Hälfte der Teilnehmer sind Holländer), die in früheren Startgruppen unterwegs und deshalb schon wesentlich eher im Hotel waren, haben sämtliche Vorräte an kaltem Bier weggesoffen, die das Hotel besass. Jetzt gibt's nur noch warmes. Das wird während der ganzen Veranstaltung so bleiben. Hass keimt auf. Euch brenn' ich her...schon wegen des Bieres. Dennoch wird diese Nacht die Nacht der Wunder werden, ich wusste es nur noch nicht. Brunos Laverda hat ihren Sicherungskasten zerschüttelt (unterwegs repariert), aber auch einen der Stehbolzen des Krümmerflansches hat es glatt am Kopf abgerissen. Es guckt kein Ende zum Anfassen heraus, meiner Ansicht nach hoffnungslos: Kopf ab, sauber spannen, bohren, neues Gewinde.. jedenfalls Ende der Reise. Das Guzzi Gespann des Dermatologen kommt auf dem Schandwagen daher: lief unterwegs nicht mehr. Kerzen ,rausgeschraubt, festgestellt, dass der Kolben gegen die Masse-Elektrode der Zündkerze rennt und diese gegen die Mittelelektrode drückt. Kolbenboden aufgewölbt? Kolbenbolzenlager? Pleuelfuss? Jedenfalls auch Ende



Punkt 24:00 Uhr Sonntag's der Start in Milano Idroscala.



Gruppenweise werde die Piloten auf die Reise durch die pechschwarze Po-Ebene geschickt.



Erster Kontrollposten in Soresina, noch sind viele Italiener auf den Beinen und Feiern die gewonnene Fussball-Weltmeisterschaft.



Nicht mehr ganz frisch, gezeichnet von der langen Nachtfahrt.

der Reise. In Pisa, so hab' ich mir sagen lassen, gibt es eine Piazza dei Miracoli, einen Platz der Wunder.

In dieser Nacht aber war der Platz der Wunder der Parkplatz eines hässlichen Hotels in Imola. Denn zum einen, als Bruno schon antrat, seinen Kummer endgültig zu ersäufen, erschien Herr Tuzzi samt seinem Ducato und sagte, nach einem Blick auf die Laverda: „lascia me...“, was wir auch taten. Und zum anderen erschien eine zweite Lichtgestalt namens Sebastian aus München, seines Zeichens Werksmechaniker bei der Veteranenabteilung von BMW. Und der liess sich von dem Fahrer des maladen Guzzi-Gespanses dazu überreden, doch mal in den Zylinder hineinzuschauen. Ohne viel Hoffnung freilich, denn dieser Defekt würde sicher kapital sein. Meine Expertise in Sachen Werkzeugbedarf und Machbarkeit war gefragt, und nachdem wir festgestellt hatten, dass alles Werkzeug und Know-How zur Operation am offenen Herzen der Guzzi beieinander war, ging's noch vor dem Abendessen los. Nie, noch nie hab' ich jemanden so schrauben sehen, wie den Sebastian. Der Zylinder war in 7 Minuten unten. Dann allerdings gewaltige Verwunderung. Kolbenboden ok. Kolbenbolzen ok. Pleuellager ok. Hauptlager ok. Aber der Kolben rennt an die Kerzen, von denen der Besitzer schwört, dass sie schon immer da drin gewesen seien. Ratlos zum Abendessen.

In der späten Dämmerung zurück an die Guzzi. Sebastian feilt in einiger Hoffnungslosigkeit ein wenig vom Kolbenboden weg, um Luft für die Kerze zukriegen, und dann bauen wir in 10 Minuten (!) das ganze Geraffel wieder drauf, schliesslich soll es beim Rücktransport auf dem Laster ja nicht ins Kurbelgehäuse stauben. Der Besitzer bittet uns inständig, es doch noch mal zu probieren, mit der Abfeilung am Kolbenboden müsste sie doch jetzt wenigstens auf einem Zylinder laufen. Und ausserdem, so sagt er, habe er in seiner Verzweiflung unterwegs an den Unterbrechern herumgeschraubt, da sollten wir doch auch noch mal ...Sebastian und mein prüfendes Auge fallen zeitgleich auf die Unterbrecherkontakte. Zwar ist es schon fast finster, aber dass weder der eine noch der andere Unterbrecher öffnet, das sieht man auch ohne Nachtsichtgerät. Kontaktabstand eingestellt (30 Sekunden), Anlasser: läuft. Kerzen rausgeschraubt: Elektrode wieder plattgehauen.??? Diagnose: die Karre hat eine Doppelzündung. Der Kolben rannte SCHON IMMER gegen die eine Kerze (vermutlich falscher Typ), das Ding zündete halt auf der anderen. Unterwegs ging aber der Kontaktabstand wegen Schleifklotzverschlusses gegen Null („Ach, das muss man abschmieren? Womit denn? Mit Öl? Nein? Ach ..Vaseline nimmt man da? Haha, wollt ihr mich veräppeln, ich bin doch Dermatolog‘, das kenn‘ ich doch aus der Praxis, das schmier‘n wir auf wunde Kinderhintern .. ach .. sicher? Ehrlich? Vaseline? Nicht besser was cortisonhaltiges?“) -- und dann gab's halt gar keine Funken mehr. Die dusselige Guzzi ist dann bis Taranto gerannt wie von tausend Furien gehetzt und mein Gott: dieser Dermatolog‘ hat keine Ahnung von



Riesensfreude über die ersten Kurven nach der endlosen nächtlichen Geradeausfahrt.



Angekommen, die erste Etappe ist überstanden, jeder freut sich auf ein Bad und das Bett.



Stilvolle Moto Guzzi, der Fahrer trägt weisse Handschuhe.



Römische Überreste beim Kontrollposten Gubbio im Apennin.

Mechanik, aber Gespannfahren kann er. Sie hat noch nicht mal aus dem Zylinder geölt, den wir ab hatten -- und natürlich hatten wir keine neuen Dichtungen dabei. Und der Hinterreifen zeigte am Schluss nur ganz leichte Spuren von Leinwand. Wahrscheinlich fährt der Besitzer die nächste Mi-Ta gnadenlos auf'm Schlauch.

Ein heller, bläulicher Lichtschein in der einsetzenden Finsternis kündete von weiteren Wundern. Und so, wie der Komet die heiligen drei Könige zum Stall nach Betlehem, zum Ort des Wunders der Menschwerdung Gottes führte, lockte uns der bläuliche Schein des Lichtbogensweissens zum Ort des Wunders der Wiederauferstehung der Laverda aus dem Stehbolzengrab. Tuzzi, dieser Apostel des Schweißgerätes, dieser gebenedeite unter den Mechanikern hatte es fertiggebracht, an den flach an der Dichtfläche abgerissenen Stehbolzen einen weiteren Bolzen anzuschweißen. Der Rest war Routine: abgebrochenen Bolzen samt angeschweisstem, rausgedreht, Schraube, rein, Ruhe. Dann reparierte er noch die Kupplung einer Triumph, und noch dies und das und tausend andere Sachen -- und als wir uns an nächsten Morgen aus den Federn schälten, wischte er sich gerade die Finger ab und hatte auch die letzte Kiste wieder am Laufen. Piazza dei Miracoli, der Held der Mi-Ta. So am zweiten, dritten Tag sortiert sich das Feld vor meinem inneren Auge und vor unter hinter meiner Guzzi Le Mans. Die ganz kleinen Motoms und Guzzi Cardellinos und all die Lambrettas und Bianchis, die Mondials, die kleinen Gileras und MVs, die Parillas, die Vespas, die kleinen Ducatis und die röhrenden Aermacchis, das ganze, teils wunderschöne, oft böse kläffende oder sägende Kropfzeug bis 350 Kubikzentimeter, wird Stunden vor den Grossen gestartet. Später, auf der Strecke, kommt man nur an die ganz kleinen aus dieser Gruppe heran. Da hängen sie dann, auf endlosen, sonnen-durchglühten Geraden, in den Wirbelschleppen donnernder LKWs taumelnd. An langen, schattenlosen Steigungen, selbst zwischen den Serpentina-Schlangenlinien fahrend, um den Steigungswinkel zu reduzieren, damit sie nicht dauernd mittrampen müssen. Denn sieht: manche hatten Pedale, und keine Fussrasten.

Möööööööööööööööö machen die 65 Kubikzentimeter der Moto Guzzi Motoleggera mit der Startnummer 1 von 1952. Von Mailand bis Tarent. Hut ab. Hinter mir, fast als letzte, starten die wilden Gilerista auf den 500er Saturnos. Wenn man nicht allzu sehr trödelt, nicht zu viele Zigaretten-, Pannen- und Kaffepausen macht, ist es kein Problem, sich von ihrem akustischen Inferno fernzuhalten. Sie bilden, wie bei einem guten Feuerwerk, das Finale furioso. Etwa 300 Kräder sind es insgesamt, und wenn die Gilerista durch die kleinen italienischen Ortschaften durch sind, dann wissen die Anwohner, dass sie jetzt mit der Reparatur der vom Schalldruck zerborstenen Fensterscheiben beginnen können. Direkt mit mir starten zweie. Da ist Bruno mit seiner Laverda 750 S, der fährt einen sehr gepflegten „Gran Turismo“- Stil. Bald wird er mein Schatten und ich seiner. Nur



Kunstvolle Milano-Taranto Torte in San Martino in Colle.



Das Guzzigespann läuft wieder, dank Schrauber Sebastian (rechts) und Helmut (links).



Ohne den genialen Mechaniker Herr Tuzzi wäre manch einer nicht in Taranto angekommen.



Die Helden der Milano-Taranto mit ihren kleinen Moto Guzzis.

wenn ich's wirklich wissen will, dann komm' ich durch gnadenloses Spätbremsen und die schiere Gewalt der Guzzi am Kurvenausgang und an Steigungen (schliesslich hab' ich 20 PS mehr) von ihm weg. Dann aber schnell. Volker auf seiner Krauser-BMW, auch in unserer Startgruppe, ist anfangs immer gleich davon. Später merke ich, dass er nicht raucht (wohl aber seine BMW..) was ihn per se schnell macht, und noch später, als es wirklich eng und kurvig wird, retten ihn auch meine und Brunos Zigarettenpausen nicht mehr.

Kurz vor uns startet eine alpin-maritime Mischgruppe aus Holländern, Schweizern und Österreichern, allesamt auf grossvolumigem Gerät. Die Schweizer fahren --- naja: schweizerisch. Solide, berechenbar, präzise, bedacht, sauber, kontrolliert. Wilhelm Tell hätte seine Freude an ihnen gehabt. Apfel, Armbrust und Kinderkopf; Motorrad, Kurve und Schräglage ...sauber gepeilt, bedacht gezielt, dann abgedrückt und losgeschossen, immer noch einen Pfeil im Köcher und genügend Luft unter der Raste, falls einem ein lästiger Landvogt oder eine Bodenwelle quer kommt. Die Schweiz ist das Land des Käses, einige Holländer aber fahren ihn. 1800km Mailand-Tarent, mille miglia des verzweifelten Versuches der Schräglagenvermeidung in kurvigem Geläuf. Der Fahrer einer 650er BSA A 65 schleicht eine Rechtskurve am Kurveninnenrand an. Der Natur der Sache folgend, berührt er auch bei dieser Fahrweise irgendwann - nämlich genau im Kurvenscheitel - die rennsportliche Ideallinie, worüber er sich so erschrickt, dass er einen abrupten Schlenker zur Mittellinie macht. Dumm ist nur, dass dort gerade ich in grösstmöglicher Schräglage hänge, weil ich mit etwa 40 Sachen Differenzgeschwindigkeit vorbei will. Ich meine sogar, ein ganz leichtes „touchee“ seines Vorderrades an meinem rechten Unterschenkel gespürt zu haben, aber dann bin ich weg. Mein Schatten Bruno, der den Knaben in der nächsten Rechtskurve klugerweise innen überholt, meldet mir noch, dass der A65 Fahrer sich ganz tierisch aufgeregt habe. Jeden Tag geht das jetzt so, auf jeder Etappe, nach jeder Zeitkontrolle müssen wir uns durch die erratisch durch die Kurven zackenden Holländer hindurch mogeln.

Irgendwann, fast am Ende des Rennens, gibt es auf einem kleinen Dorfplatz in Süditalien eine Ansprache des Bürgermeisters. Er redet zur verschwitzten Ledermeute, ich verstehe kein Wort - nur eines: er nennt uns wieder und wieder „centauri“. Sehr schön. Mein Kumpel Hardy Schneider, der seinerseits mit der kleinen Gilera in einer viel früheren Startgruppe immer wieder auf eine Gruppe von Holländern aufgelaufen war und ähnliche Probleme hatte, steht grinsend neben mir und sagt: „Na -- was wärs'de lieber? ‚Centauro‘ oder ‚Brommfietsefahrer‘?“ Kentauer natürlich, aber wo sollen die Brommfietse auch üben? Mein Gott, man sollte - aus reiner Nächstenliebe - mal eine europaweite Sternsteinfahrt nach Holland organisieren. Jeder nimmt einen Stein aus seinem Lieblingsgebirge mit. Dann könnt' man in Holland einen Hügel aufschichten und vielleicht eine Bergauf- und



Die Gruppe mit den Gilera Saturnos welche uns dauernd auf den Fersen waren.



Um an der schnellen Guzzi dran zu bleiben, muss die Zündung optimal eingestellt sein.



Abends sah es auf dem Hotelparkplatz oftmals wie in einem Fahrerlager aus, bestrebt, die täglichen Schäden zu beheben.



Auf kleinen kurvigen Strassen führt die Strecke durch den Apennin.

eine Bergabkurve asphaltieren. Zum Üben. Gar kein Problem mit sowas haben die zwei österreichischen Königswellen-Ducatisten, die direkt vor Bruno und mir starten. Ich aber mit ihnen, denn ich komm' ums Verplatzen nicht vorbei, es sei denn, ich setzte auf irgendwelche Harakiri-Aktionen. Aber das lass' ich dann doch. Alte Fahrensleute, der Senior schon um die 60 .. hoffentlich fahr' ich dann auch noch so. Eine Schrankwand von einem Mann. Die Wucht seines Leibes wird durch die zu weite Lederkombi und die Tatsache, dass er darunter noch zwei um den Hals gehängte Stoffbeutel (einen auf dem Rücken und einen auf dem Bauch) trägt, noch weiter akzentuiert. Darin transportiert er Ducati-Ersatzteile, weil er aus ästhetischen Gründen weder Packtaschen noch Tankrucksäcke auf seiner KöWe-SS duldet. Er schwitzt allerdings unter den Stoffbeuteln wie ein Schwein, aber es is' ihm, wie er bei einem Halt sagt, eh' wurscht. Und dann sind die beiden schon wieder über alle Berge.

Vom schieren Klang des Wortes her würde man ja vermuten, dass die Abruzzen irgend ein Finsterwaldgebirge jenseits der masurischen Sümpfe sind, in dem keulenschwingende heidnische Pruzzen noch heute irgendwelche Missionare am Spiess braten. Sind sie aber nicht. Die dritte Etappe der Mi-Ta führt uns in die mediterrane Herrlichkeit der Abruzzen (also des zentralen Teils des Apennin, etwa auf halber Höhe des Stiefelschaftes). Irgendwo mittendrin kommt ein kleiner Stausee in einer Schlucht, und obwohl die Strasse, die an ihm entlangführt, auf's Verführerischste zum Heizen einlädt, schleichen selbst die übelsten Raser, andächtig staunend, am See entlang. Ich selber fall' vor lauter Begeisterung fast in den See, weil ich vor Gucken das Lenken vergesse. Die Schlucht ist eng, die steil aufragenden Wände sind aus reinweissem Kalkstein, satt grün hängen Flecken von Buschwerk an ihnen. Das Wasser des Sees aber, das Wasser ist so klar und doch so türkis, dass man es gar nicht verstehen kann. Es ist so türkis wie eine dicke Lackfarbe, man meint, man könne es auf Tuben ziehen und damit Bilder malen oder Hauswände blaugrün spachteln. Und dennoch ist es so klar wie Glas, tief kann man im Seegrund türkisene Fische ihre Bahn ziehen sehen. Auf dem See Enten und Schwäne, nur blütenweisse, damit's zu den Felswänden passt. Am Ende der Schlucht und des Sees ist eine winzige Ortschaft. Malerisch ans Seeufer drapierte weisse Villen und ein Hotel in italienischem Renaissance- und Barockchic. Dort ist eine Zeitkontrolle und man füttert uns auf der Terrasse des Hotels mit Melonen, Schinken und den besten eingelegten Oliven, die ich je ass. Ach, wir müssen schon weiter.

Eingedenk der prekären Situation mit den lauwarmen oder nicht vorhandenen Bieren, in die man gerät, wenn man abends nach den Holländern im Hotel ankommt, und eingedenk der Strassenführung über diverse Pässe, die jetzt wirklich zum Heizen einladen, fahre ich völlig entfesselt und ohne allzu grosse Rücksicht auf irgendwelche Eckensteher dem Etappenziel entgegen. Das Hotel in XXXX (vergessen) ist der



Genug Luft zwischen Fussraste und Strassenbelag.



Zum fünften Mal dabei, Hermann Tobler auf seiner Bianchi Tonnale S 175cc.



Belagerung eines Dorfes mit über 300 Motorrädern.



Kontrollposten, ein jeder musste seine Karte zum Stempeln vorbeibringen.

Knaller. Es klebt, wie die ganze Ortschaft, an einem steilen Hang, der Ausblick ist phantastisch und es gibt kaltes Bier in Literflaschen für 3 Euro pro Flasche. Im übrigen ist es mir ein Rätsel, wie die Veranstalter der Mi-Ta es fertig bringen, ein bestimmtes Hotel in aufeinander folgenden Jahren für die Veranstaltung zu buchen. Es ist jeden Abend dasselbe: der Parkplatz verwandelt sich in ein veritables Fahrerlager. Die holländische Aermacchi-Fraktion wirft unweigerlich das Notstromaggregat des Begleitlasters an und schweisst irgendwelche abgebrochenen Teile wieder fest. Wobei es ihnen schnurzegal ist, ob die Teakholztäfelung der Terrasse Brandspuren bekommt oder nicht. Natürlich überall Ölflecken. Höllenradau, die Motoren müssen geprüft werden. Auf den Zimmern hinterlassen die klebrigen Herren schwärzliche Fingerabdrücke an den Tapeten, Berge von Handtüchern, die vielleicht noch zu reinigen wären, wenn sie sich das Gesicht ERST mit Wasser und Seife, und DANN mit dem Handtuch bearbeitet hätten. Das Raumklima leidet empfindlich und vermutlich länger anhaltend, wenn die gestiefelten Kater sich ihrer Socken und Motorradstiefel entledigen. Denn der Schweiß läuft durch die Kombi abwärts bis in die Stiefel, Gore-Tex zumeist, wo sich im Laufe eines langes Tages eine überraschend vielfältige Mikroflora und -fauna entwickelt. Zumindest die parfümistischen Lebensäusserungen dieser mikrobiellen Gesellen sind schwer zu ignorieren. Aber leider haben nicht alle Hotels einen Balkon, auf dem man die Stiefel abstellen könnte. Entsprechend riecht's dann im Flur. Mein Zimmerkollege hat den Vorteil, dass seine Socken mindestens genauso stinken wie meine. Dafür schnarcht er nicht, so dass sich ein gedeihliches Zusammensein entwickelt.

Jedermann ist ein Unikum. Aber die Sichtung des Fahrerfeldes beim gemeinsamen Abendessen bringt einem doch die Bekanntschaft einiger Unika des Unikatentums- vor allem aber unterwegs, wenn die jeweiligen Kräder dabei sind, die, je nachdem, mit Habitus, Gestus und Character des Fahrers auf's schönste harmonieren oder aber in schreiendem Kontrast dazu stehen. Zwei windhundünne Finnen, hoch in den 60ern, auf Norton Internationals, dünne Rahmengerippe mit mächtigen Einzylindermotoren. Der eine Finne war 1960 finnischer Strassenmeister auf Jawa, der andere finnischer Meister im Hürdenlauf. Das führt er abends im Fahrerlager mal eben vor, indem er in voller Montur eben schnell mal quer und stilvollendet über drei zufällig im passenden Abstand abgestellte holländische Aermacchis hopst. EINE, meinte er hinterher, als die besorgten Holländer nahen, hätt' er DOCH umschmeissen sollen, dann hätten die wenigstens wieder was zum schweissen gehabt.

Cooler Italiener mit Sonnenbrille, Haar leicht gegelt, unwiderstehliches Macho-Lächeln perlweisser Zähne hinter vollen Lippen in gebräuntem Teint, Kippe im Mundwinkel, Goldkette, Brusthaar. Die Sorte Typ, dem man bedenkenlos seine kleine Schwester anvertraut. Ducati Mike Hailwood Replika. Auf dem geraden Stücken gestern mit



Alleine der schönen Landschaften wegen lohnt sich die Teilname.



See in den Abruzzen mit Türkisblauem Wasser.



Keiner brauchte zu Hungern, üppige Zwischenverpflegungen bei den Kontrollposten.



Finnischer Pilot mit seiner Norton International.

mindestens 180 an mir vorbei, heute in den Bergen irgendwann plötzlich vor mir. Ausbremsen kann ich ihn nicht, auf den Geraden geht er mir davon, aber in den Ecken hab' ich noch gewaltig Luft. Ich rieche Morgenluft und fange an, ihn weiczukochen. Ich brems mich rechts und links neben ihm an die Kurven heran, und zwar so, dass er's merkt, dann muss ich mich, weil er stur auf Ideallinie bleibt, wieder zurückfallen lassen. Zwei Kurven weiter bin ich wieder dran, dasselbe Spiel.. irgendwann verbremst er sich, muss zu stark aufrichten, kommt in der Linksserpentine im Scheitel zu weit nach aussen - und ZACK bin ich innen durch. Erhebendes Gefühl, als er Kurve für Kurve weiter aus meinem Rückspiegel verschwindet. Am Abend erklärte er mir wortreich auf englisch, dass ihm justament in diesem Augenblick die Schaltfeder des Getriebeautomaten gebrochen sei. So, so.

Der Vollidiot an der Zapfsäule, der einen 20-Euro Schein in den Automaten steckt, seinen Tank randvoll macht, merkt, dass noch etwa 3 Liter von der Pumpe zu holen wären, und den Schlauch wohlwollend an einen nachfolgenden Italiener weiter gibt. Wie sich der Depp aufge-regt hat, als der scheiss-sturköpfige Ithaker den freundlich dargebotenen und bezahlten Sprit wortreich ablehnte! Des italienischen selbst nicht mächtig, fluchte der Idiot irgendwas von „arrogantes Arschloch“ in seinen Helm, und als er den Zapfhahn zurückhängen wollte, merkte er, dass er gerade für 17 Euro Biodiesel in seinen Tank gefüllt hatte.

Der Vollidiot war ich. Sehr zur Erheiterung der Umstehenden (auch des gedemütigten Ducatisten) begann nun die Suche nach geeigneten Kanistern, um etwa 20 Liter Benzin/Diesel Gemisch aufzunehmen. Selbstverständlich war kein Trichter aufzutreiben, weswegen die Plörre in aller Gemütlichkeit via Benzinhahn abgelassen werden musste. Ein müssiges Dreiviertelstündchen, derweil das halbe Fahrerfeld dort tankte und sich köstlich amüsierte. Guzzi, das sei doch eh' ein Traktor, ich solle doch einfach zufahren .. verbesserte Innenschmierung .. hahaha. Tank ab, ausschütteln, wieder drauf, Schwimmerkammern ausleeren, nochmal 20 Euro in den Automaten -- jetzt aber Superbenzin. Und weil der Tank ganz leer war, bleibt auch nichts im Automaten übrig. Wär eh' keiner dagewesen, um's mir abzunehmen, die letzte Gilera ist schon vor 10 Minuten vorbeigedonnert. Es war aber ökologisch ganz korrekt: es war Biodiesel aus Raps. Merde, das Zeug sieht nicht aus wie Diesel, das riecht nicht wie Diesel, das schmiert nicht wie Diesel - und wenn ich damit losgefahren wäre, hätt' ich vermutlich NIE herausbekommen, warum die Karre auf einmal qualmt und dann nicht mehr läuft. Ich hätt' wahrscheinlich Kolben, Zylinder und Ventileführungen gewechselt und irgendwann den Motor als vermeintlich irreparablen Schrott verkauft. Der treue Bruno und seine Laverda, die mir in der Stunde meiner Schmach ander Tanke Gesellschaft leisteten. Und hundert andere Unikate, von denen einige weiter unten noch auftauchen werden. Auf den letzten beiden Tagesetappen, auf dem Abstieg aus den Abruzzen hinab zum Golf von Tarent, so etwa ab



Edle Instrumentierung an der Norton.



Manchmal war die Beschilderung der Strecke so wie bei den Organisatoren, zwei zeigen nach links, einer nach rechts.



Trotz Vollverschalung gehörte diese Motorrad nicht zu den schnellsten.



Holländisches Geläuf, Kurven bis zum abwinken.

Benevent, kippt die ganze Veranstaltung dann doch noch so ein wenig in's Boshafte, Bedrohliche ab, was allerdings sehr zu ihrer Authentizität beiträgt. Es wird heiss, brüllend heiss in den Grosstädten, schweigend heiss auf dem Land, und die stumme, schreiende Hitze lastet bleiern auf Fahrern, Maschinen und Wegen. Die ersten Holländer machen schlapp und suchen die Ideallinien jetzt jenseits der Strasse, in den Böschungen: Schlüsselbeinbrüche. Niederländische Lambretta-Fahrer stürzen vor schweizerische Triumphs: Beinbrüche. Dusselige Düringer Ducatisten rutschen in Basler Aermacchis: nur ein paar Spiegelscherben und Zerrungen. Die Maschinen leiden. In irgendeinem windlosen Tal, auf dem die Hitze lastet wie ein Amboss, auf dem der hammerschlagende Hephaistos glühende Stähle schmiedet, die ihm Helios im sonnigen Glutofen hellrot glühte -- und er schmiedet mit Schlägen, die den Stahl zur Weissglut bringen und den Amboss sirren lassen -- in einem windlosen Tal begeht eine Guzzi Falcone an einer langen Steigung Harakiri. In der einem Motorrad angemessenen Art. Sie rammt sich nicht das Schwert durch die Bauchdecke in die Eingeweide, nein, andersherum: ihr abgerissenes Pleuel wird ihr zum Schwert, das sich von innen durch die Leibung ihres Motores bohrt. Da hat auch Tuzzi nichts mehr zu schweissen. Hermann Tobler ruiniert sich an irgendeinem Bergaufstück die Kupplung seiner Bianchi. Die Reibscheiben springen aus den Nuten am Kupplungskorb, die ganze Chose dreht sich frei in sich selbst. Am Abend kommen grotesk verdrehte Kupplungsdruckfedern und gebrochene Reibscheiben zum Vorschein. Tuzzi, dieser heilige Christopherus der Kradisten, bastelt noch in der Nacht eine neue Kupplung aus alten Socken, Reifengummis, einem kaputten Ritzel und diversen Federn, die er aus einer Teilekiste zaubert. Hermann kommt bis Tarent. Die Menschen leiden. Die, die die Mi-Ta schon kennen, steigen jetzt vom Leder in weisse Baumwolloveralls um, nur der ganz harte Kern bleibt in schwarzen Rindshäuten. Mir bleibt nichts anderes übrig, denn ich hab' nur den Lederkram zum Fahren dabei.

Die Landschaft wird feindlich. Keine Wälder mehr: gelb- und ockerfarbene Hochebenen, sonnenverbrannt. Die Strassen werden böse, richtig böse. Hundekurven werden zum Regelfall. Unangekündigte Schlaglöcher, die einen Salto mortale zur Folge hätten, führe man in sie hinein, löchern jetzt unseren Weg. Absenkungen und Aufwerfungen, die selbst bei moderatesten Schräglagen die alten Karren auf die Rasten bringen. Die Sonne brennt senkrecht auf den fast weissen Strassenbelag und die Verwerfungen, die Dellen, die Rillen, die Löcher werfen kaum einen Schatten, so dass man sie oft viel zu spät sieht. Zwischendurch immer wieder verführerische, flotte, gut asphaltierte Abschnitte -- und hinter der blinden, schnellen Rechts da vorne dann garantiert ein fettes Rollsplitnest.

Die Kabbeleien im Feld hören fast ganz auf. Ankommen, nur ankommen und überleben ist angesagt. Bei Brunos Laverda verabschie-



Improvisation ist alles, wenn der Tank defekt ist hilft auch eine Petflasche das Ziel zu erreichen.



Nicht nur die Fahrer leiden unter der südlichen Hitze.



Holländische Experten beim Schweissen eines hinteren Federbeins.



Ockergelb wird zu bestimmenden Farbe je weiter wir nach Süden Fahren.

det sich die Zündspule des linken Zylinders, kein Funke unter 3000. Spitzend, waidwund, fertig kommen wir in Potenza an. Zu spät, das Bier ist alle. Gesichtsloses Hotel in Potenza, mit Blick auf die Müllverbrennungsanlage, die sehr imposant ist. Meist raucht es dermassen, dass man meinen könnte, dass dort nicht der Müll, sondern die Müllverbrennungsanlage verbrannt würde. Der sanfte, heisse Wind steht Gottseidank vom Hotel zur Anlage hin. Solidarität. Mit Hilfe eines der österreichischen Ducatisten kriegen wir Brunos Laverda wieder zum Funken, indem wir den Kondensator abklemmen. Der Funke ist zwar mau, aber immerhin. Ein Rundruf nach einem neuen Kondensator beschert uns in Windeseile 5 von den Dingern, aber mit keinem davon ist ein Funke hinzukriegen. Also DOCH die Spule. Tuzzi, der sich unser Treiben kopfschüttelnd betrachtet, sagt: „Bobina! Fiat cinquecento! Lascia me...“ und kommt früh am nächsten Morgen mit einer nigel-nagelneuen Zündspule aus dem Fiat-Laden ein paar Strassen weiter angezottelt. Schläft er je?

Bei meiner Guzzi zerbröseln in besorgniserregender Geschwindigkeit die Ansauggummis. Tuzzi wickelt duct-tape drum. Hält bis heim nach Frankfurt. Bei einer Triumph ist der Lichtmaschinenstator durchgebrannt. Ersatz ist da, hat allerdings eine Phase weniger. Tuzzi frickelt das so zusammen, dass es dennoch lädt. Ein Denkmal, irgendwo entlang der Strecke sollte man ihm ein Denkmal setzen. Kurzbehost, weisses T-Shirt, fast kahlgeschorener, weissbehaarter Schädel, stets schmunzelnd, weissstoppliger Dreitagebart. Wunderbarerweise ist er nie verdreckt und seine Finger sind sauberer als die der meisten Teilnehmer, obwohl er sie in den Innereien fast aller ihrer Kräder hatte. Ein weisser Magier der ölschwarzen Kunst. Der letzte Tag, hinab nach Tarent, fordert jetzt wirklich nochmal alles. Selbstverständlich Gluthitze, sonnenverbrannte Hochebenen, vom gelb-ockrigen, schrundigen Schlüchten durchzogen, Schlaglöcher, Holperpisten. Als besonderes Schmankerl fahren wir jetzt durch Ortschaften, in denen die Strassen mit marmornen Platten belegt sind. Jahrhundertlang sind gebeugte, schwarzgekleidete italienische Witwen in Filzschlappen über diesen Marmor geschlurft und haben ihn auf Hochglanz poliert. Schon drauf zu gehen, ist ein Problem. An steilen, engen Bergabpassagen zwischen engstehenden Häuserwänden reicht schon die Motorbremse, um das Hinterrad zum Rutschen zu bringen. Bei meiner Guzzi trennt die Kupplung nicht mehr recht: erster Gang, Kupplung gezogen, Vorderadbremse -- die Restschleppkraft der Kupplung drückt das stehende Vorderrad einfach über den Marmor. Ich krieg den Gang aber auch nicht, raus und muss die Kiste mit der Hinterradbremse brutal abwürgen, um nicht in die Zuschauer zu schliddern.

Die Zuschauer - an den letzten beiden Tagen in Süditalien, während wir schon unsere Form verlieren, laufen sie zu Hochform auf. Man glaubt es nicht. Sie stehen wirklich am Strassenrand, sitzen vor den Trattorias, haben die Programmhefte mit den Startnummern



Nur die Motorräder stehen noch an der Sonne, alle andern flüchten in den Schatten.



Südliche Schotterpisten die unerwartet nach Kurven auftreten.



Trotz südlicher Hitze und staubigen Strassen bleibt der Stil erhalten.



Martina Franca, die sterbende Schönheit mit glitschigem Marmor.

und Teilnehmerlisten in der Hand und winken. Ein altes Mutchen in schwarz, gebeugt, an Krückstöcken, seh' ich den Kopf wenden und hör' ich „que bella“ sagen, als sie an einer schönen Guzzi vorbeiwackelt. Hierzulande würden sie einem vermutlich den Krückstock in die Speichen stecken. Auf den Dorfplätzen gibt's Blasmusik. Bürgermeisteransprachen. Kleine Buben, die Autogramme jagen. Carabinieri, die die Kreuzungen sperren, und denjenigen, die mit 50 durch die Ortschaften fahren, „vai, vai, vai...!“ hinterher rufen und dabei kreisende Armbewegungen machen. Tolle Sache.

Es ist wird immer heisser. Die Guzzi schwitzt Öl aus allen Löchern, rennt aber wie verrückt. Ich fang' an Gespenster zu hören. Da ist auf einmal irgendso ein ganz fieses Geräusch unter Last, wie ein Flirren von Metallplatten und in der rechten Fussraste spür' ich mitunter so ein blödes Knacken. Oh Gott, das Getriebe? Das Kardangelenk? Der Achsantrieb? In einem kleinen Städtchen schraub' ich hektisch an der Guzzi herum, prüfe alle Öle und dies und das, schieb' sie auf dem glatten Marmor mit eingelegtem Gang und im Leerlauf vor und zurück und horche dabei besorgt auf irgendwelche Klacks und Kracks aus dem Antrieb. Nichts. Die Schrauberei kostet mich 3 Minuten bei der nächsten Zeitkontrolle und den 8. Platz. Mist. Am Ende werd' ich Neunter in meiner Klasse (von ca. 40). Vor mir sind die Holländer und einige Schweizer, die ich auf der Strasse stets überholt habe: es war halt eine Gleichmässigkeitfahrt, und die sind zum Teil auf's Hundertstel genau durch die Kontrollen gefahren. Das blöde Geräusch ist immer noch da. Irgendwann mal verspür' ich das Bedürfnis, zu hupen. Und siehe: die Hupe geht nicht. Dann kommt ein übles Schlagloch. Ich muss schon wieder hupen, und seht: es hupt wieder. Und das metallische Sirren ist weg. Auf die Stellung einer genauen Diagnose hab' ich verzichtet. Ich bin einfach weitergefahren: nach Martina Franca, der vorletzten Station vor Tarent.

Einen eigenen Reiseführer sollte man über Martina Franca, diese marmorbödige Schönheit in gebrochenem Weiss, schreiben. Oh. Kunstvoll angelegte kleine Plätze, barocke Fassaden, verwinkelte Gassen und alles überaus kunstvoll genau in DEM Stadium des eleganten Zerfallens gehalten, der der Stadt diese unnachahmliche morbid-melancholische Schönheit verleiht. Gras wächst aus Rissen in den Stuckmuscheln über den Fenstern. Da und dort entblösst ein Stück abgefallener, hellhautfarbener Putz rotgebrannte Ziegel, wie tiefe Fleischwunden in Häuten wie Milch und Honig. Fensterläden, jener schief, dieser zerbrochen und der dort ein notdürftiger Lattenverschlagn in einem Fensterrahmen von barocker Pracht. Und so weiter. Wie eine Frau, eine einstmals wunderschöne Frau, die gerade über die Kippe der Eleganz der reifen Dame zur ungeschminkten Wahrheit der Greisin geht. Boah. Ich krieg' jetzt noch eine Gänsehaut, wenn ich an Martina Franca denke. Der Tod, die Schönheit, die Hitze, die Eleganz, der Verlust und die Lebensfreude (denn die Erdgeschosse der Häuser



Alt und Jung lassen sich von der Milano-Taranto begeistern.



In Süden fahren wir lange Strecken auf der Via Appia.



Die Wahrzeichen von Apulien, vorbei an den Trullis führt unser Weg.



„centauri“ Erste Ehrungen bevor wir Taranto erreichen.

sind voller bunter Trattorias und fröhlicher Leute), alles in EINEM Brennpunkt vereint. Da fahr' ich wieder hin. Der Rest ist rasch erzählt. In der ganz grossen Gruppe (alle zusammen) ging's die letzten 50 km nach Tarent. Schaurig, diese Gruppenfahrt, ein Wunder, dass nichts passiert ist -- einige Hornochsen fuhren die Rennen, die sie im Apennin hätten fahren können, halt jetzt. Taranto, zumindest das, was wir davon sahen, ist wenig schön.

Motorräder auf den Laster verladen, um 3 Uhr nachts aus den Federn, dann mit dem Bus non-stop nach Zürich. Über die Busfahrt muss ich wohl nichts schreiben. Fazit: Ja, ich bin froh, das gemacht zu haben. Aber ein zweites Mal mach' ich es nicht. Sebastian, der Blut geleckert hat, hat gesagt, dass er u.U. Spass daran hätte, mit meiner 38er NSU OSL mitzufahren, falls der Renner (denn es wird ein Renner) bis zum nächsten Sommer fertig wird. Die NSU im Starterfeld wär' ein Statement: es war, mal abgesehen von Dirks R 35, keine einzige deutsche Vorkriegsmaschine und gar nichts von NSU dabei. Ich werd' also ein Motorrad auf die Mi-Ta schicken, ich mach' einen Rennstall auf. Auch eine Karriere.

Nicht nur Sebastian hat Blut geleckert, auch ich habe vor, eine weitere Milano-Taranto zu bestreiten. Neben NSU war auch Laverda mit nur einer Maschine schlecht vertreten, eine Schande, beruht doch der Erfolg von Laverda zu einem grossen Teil auf den Siegen bei Milano-Taranto in den fünfziger Jahren. Beim nächsten Mal soll es jedoch eine kleine Laverda sein. Mit den Vorbereitungen dazu habe ich bereits begonnen, die Laverda 100 GT ist zerlegt und sollte bis zum Start im 2008 bereit sein die 1800 Kilometer durchzuhalten. Freuen würde ich mich über jeden Laverdisti, der sich ebenfalls für eine Teilnahme entschliessen kann.

Zusatz zu den Bildern im Bericht:

Da meine Kamera während der Veranstaltung verloren gegangen ist, sind nur die Bilder vor dem Start von mir selbst gemacht, die restlichen Bilder stammen von Schweizer Teilnehmer der Milano-Taranto 2006. Dies sind:

Basil Furger, Walter Bircher, Sini & Ruedi Flückiger, Josef Schürch, Christoph Lehmann,

Ich möchte mich bei allen herzlichst für die Veröffentlichung danken.

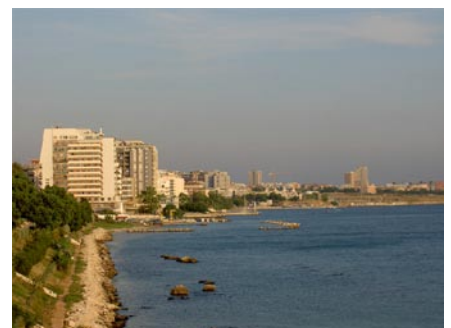
Wem der Bericht von Helmut Wicht gefallen hat und Lust hat, weitere von ihm verfasste Texte zu lesen, dem sei sein Buch empfohlen „Schräglagen und Wehklagen“. Erschienen im „Lach mal Verlag“ ISBN 3981012801



Die kleine Moto Guzzi Motoleggra 65cc hat das Ziel in Taranto erreicht.



Geschafft, trotz all den undefinierbaren Geräuschen hat die Guzzi durchgehalten.



Hotellkulisse am Golf von Tarent



Die Motorräder werden wieder für den Abtransport bereit gestellt.