



Italienische Motorräder sind was Besonderes, oder? Wie wäre es, wenn man ein Festival extra für sie macht? Art Motor macht es - seit 20 Jahren.



**Text** Ralf Steinert, Wolf Töns  
**Bilder** Peter Lewicki (teamfotograf.de)

# TIFOSI TOTAL

Einmal im Jahr schlägt im Sommer die Stunde der italienischen Motorradszene in Deutschland. Dann ist Festival-ITALIA-Time in der Arena Oschersleben. Vom Ursprung her Zweizylinderland, gesellen sich immer mehr Drei- und Vierzylinder hinzu. Natürlich sind sie willkommen – Hauptsache Tifosi!

**D**er frühe Vogel fängt den Wurm, aber der hässliche Vogel kriegt gleich ein ganzes Motorrad: Als beim Festival ITALIA der ProThunder-Tabellenleader Sascha Roth vom Team Ugly Bird Racing nach dem ersten Training seine marode MV abstellte, bot ihm Triple-Kollege Kay Liedtke seinen Dreizylinder an – keine MV zwar, sondern eine Triumph. Nach der erfolgreich abgeschlossenen Mission „Punktesicherung am Sonntag“ klatschten sich die beiden Tripletreiber – italienisch und britisch – ab, als sei es selbstverständlich.

Das ist es natürlich nicht, denn die wenigsten haben ein Trainingsbike zu verleihen. Aber es spricht Bände über den Geist, der über dem Paddock des Festival ITALIA und seinem Teilnehmerfeld schwebt. Hier sind alle Tifosi, auch wenn sie keinen Italiener fahren. Das ist zwar keine Voraussetzung, aber es hilft dabei, so viele Italo-Racer an einem Fleck in Deutschland zu versammeln wie an keinem anderen.

Dieser Fleck liegt in der Magdeburger Börde, in die Investoren vor inzwischen 20 Jahren den Motopark pflanzten, und als Deutschlands dritte permanente Rennstrecke ihren Betrieb aufnahm, war das Festival DUCATI gleich im ersten Jahr eines der Highlights. Aus dem Motopark wurde die Motosport Arena, und aus dem Festival Ducati wurde das Festival ITALIA. Stars und Sternchen wie die Ur-Britten, Frankie Chili oder Ad-Maiora-Kreator Gianpiero Tamburini kamen und gingen, die Puristen rieben sich mal mehr, mal weniger an den nichtitalienischen Gästen – doch auf ein Statement konnten sich alle einigen: Italienische Schönheit ist zeitlos.

So standen denn auch mindestens vier Generationen italienischer Edelbikes im Parc Fermé des Schönheitswettbewerbes „Her mit den schönsten Italienerinnen“. Die älteste dürfte wohl die Moto Morini 500 von Volker Heim gewesen sein, aber auch die Laverda 750 von Otte Schakel mit Wurzeln in den 70er-Jahren zählte zu dem ältesten Eisen und gab dem Expertenteam ordentlich zu rätseln, ob es sich hier um eine echte SFC oder eine zeitgenössische Replika handelte. Beide

kassierten eine Medaille, aber einer nahm gleich zwei mit nach Hause: Der Schweizer Andy Ruch hatte ein Motorrad mitgebracht, von dem die meisten wohl noch nie gehört hatten: eine Segoni(-Honda) aus der Riege der kleinen italienischen Motorradschuppen, die italienisches Rohr um japanische Motoren bogen, und aus der im Grunde nur Bimota den Sprung ins neue Millennium schaffte.

Das zweite Ruchsche Vorzeigestück: Eine MV Agusta F3, bis ins Kleinste feinmechanisch veredelt und grün-weiß-rot zise-liert – so feinsinnig, dass man nur mit Überraschung vernehmen konnte, dass der Andy ihr nicht nur im Atelier den Pinsel, sondern auch auf der Strecke die Sporen gibt. Weitere Italo-Schönheiten der Neuzeit: eine Streetfighter-Version der F3 Brutale, die dramatisch stummelbeheckte Renn-848 von Oliver Wohl, eine MV F4RR im Traditionsoutfit, die piekfeine Pierobon von Frank Kehlenbeck, eine wie aus dem Schaufenster gepellte Monster mit Einarmschwinge und die Panigale 1299 von Markus Bischleb.

Der war ebenso mit Nummernschild auf eigener Achse angereist und schnurstracks zum Italo-Parkplatz im Paddock durchgefahren wie Guido Koch, dessen Ducati sich jede Menge staunend hochgezogene Augenbrauen verdiente: Seine 900 SS verbindet neuzeitliche Alltagstauglichkeit mit Paul-Smart-Reminiszenz, von den Conti-Töpfen über Metalflake-Metallicsilber bis hin zum Kegelradantrieb hinter dreizackigem Schauglas. So was hatte auch Ducati Urgestein Rolf Hadeler noch nicht gesehen – und der hat schätzungsweise schon mehr Königswellen in Italien aufgebelt als die meisten, die in derselben Mission das gelobte Land bereisen.

## Racinglegenden

Außer Konkurrenz bei der Best-of-Italo-Show: die Panigale 1299 S von Hertrampf Racing, die knapp einen Monat zuvor an derselben Stelle durch das Fegefeuer des achtstündigen Endurance-WM-Laufes bei der Speedweek gegangen war, und die italienischen Klassiker von Klaus und Andreas Scheunpflug. Die Sachsen



Die ProThunder Open mit Holger Aue, Lukas Gauster und Ralph Schädel donnert vorneweg, Hans Paßberger, Bester der 1.000-ccm-Liga, bleibt dran.



Alles dabei: Italienisches Handwerk, wie hier bei den beiden Tamburini, oder Handwerk an Italienern, wie hier bei Otte Schakel und seiner Laverda.



**DIE PURISTEN RIEBEN SICH MAL MEHR, MAL WENIGER AN DEN NICHT-ITALIENISCHEN GÄSTEN – DOCH AUF EIN STATEMENT KONNTEN SICH ALLE EINIGEN: ITALIENISCHE SCHÖNHEIT IST ZEITLOS.**

Das Motorrad, das es heuer in der ProThunder zu schlagen gilt: die MV F3 800 von Sascha Roth. Vier Siege in vier Rennen, dann Zwangspause.





# REPORT

20 JAHRE FESTIVAL ITALIA



Augenschmaus nicht nur für Kenner: Guido Koch und seine 900 SS folgten dem Aufruf „Her mit den schönsten Italienerinnen!“



Das Auge fährt eben immer mit: desmodromischer Nockenwellenantrieb hinter Schauglas an der Kochschen KöWe - nur eines von vielen Details.



So italienisch wie eine Honda nur sein kann: Andy Ruch stellt Festival-Moderator Danijel seine ultra-rare Segoni mit Honda-Herz vor.



hatten eine Benelli Sei im authentischen Rennlook mitgebracht, die nicht nur wie magisch die Blicke der Tifosi auf sich zog, sondern auch und erst recht deren Ohren. Denn der Sechszylindersound durfte so resonanzfrei aus den herrlich geschwungenen Endrohren strömen, dass aus Rücksicht auf die Fensterscheiben nahegelegener Backstuben nicht der Benelli-Sechszylinder, sondern „nur“ die Original-Vierzylinder-Rennmaschine in den Händen ihres Eigners Walter Öxler in der Mittagspause auf die Lap of Honor geschickt wurde.

Die MV-Replica aus dem Hause Scheunpflug musste nicht wegen der Mittagsruhe stehen bleiben, sondern aus technischen Gründen. Der unter der rot-silbernen Verkleidung versteckte Suzuki-Vierzylinder spuckte nur fehlzündend und hätte keine ganze Runde geschafft. So überzeugte er in bester italienischer Manier mit Stil und Schönheit, provozierte die Puristen und verließ das Festival-Gelände bereits vor Ende des Festivals. Auch die MV F3 von Maurice Evens hatte ihren Dienst quittiert, obwohl Maurice schon das ganze Jahr darauf brannte, die britischen Triples zu ärgern. Kein gutes Wochenende für MV Agustà demnach, denn auch die F4 im Feld der ProThunder Open konnte nicht den Speed der Spitze mitgehen.

## RSV4s machen Druck

Dabei wäre die Vierzylinder-F4 dort bestens aufgehoben gewesen: Die Meute der Aprilia RSV4 schien bis zum Festival ITALIA die Meisterschaft heuer ganz unter sich ausmachen zu wollen. Beim Auftakt in Hockenheim münzte Lokalmatador Rolf Kaben seinen Heimvorteil in einen Sieg um, doch schon in Lauf 2, und ebenfalls bei den beiden Läufen in Assen, hatte sich Junior Lukas Gauster das Spiel lange genug angesehen und gewann kurzum die

Racing auf Augenhöhe bei den SuperTwins: Hausi Schüpbach (Ducati KR 2V) vor Mario Bruns (Tamburini) vor Frankie Clausner (WEKA-Ducati).

nächsten vier Läufe. Als bester Ducatista mühte sich vorerst Frank Schumacher auf der DucDickel-Speciale mit dem 1.199-ccm-Multistrada-Motor, deren hausgemachte 175 PS und 136 Nm den einstigen ProBEARS Champion aber nicht über einen 5. Platz hinaustrug.

Erst das Sonntagsrennen beim Festival brachte den traditionellen Italo-Platzhirsch aus dem Borgo Panigale nach vorne: Ralf Schädel hatte mit Rolf Hadelers Unterstützung eine 998 RS aus der Blütezeit der Sound of Thunder wieder auf Vordermann gebracht und sogar von 16,5 auf 17 Zoll umgerüstet. Schädel gewann den Lauf, was als Ehre fürs Festival ITALIA gewertet werden darf: Schon beim ersten Festival war Schädel mit von der Partie, damals noch auf einer Ducati TT F1.

Die Aprilia-Ehre stellte Holger Aue mit Platz 2 wieder her. Bislang eher notorischer Twintreiber - sei es auf der aus seinen Comics entlaufenen SuperTwins-Guzzi, sei es auf der KTM Superduke, mit der er noch im letzten Jahr an gleicher Stelle ins Aus geritten war - schloss er sich nunmehr der V4-Phalanx aus Noale an, die offensichtlich aus gutem Grunde das Feld dominierte. Selbst der ProThunder-Open-Champion 2016, Philipp Messer, trägt seine Stamm-Startnummer 73 inzwischen nicht nur auf der Vorjahres-RC8, sondern ebenfalls auf einer RSV4. Die beste Superduke, ausgerechnet die 990er von Henning Schipper, liegt auf Platz 7, und das beste KTM-Ergebnis des Jahres fuhr der von seiner ProThunder-Aprilia zur Open-KTM RC8R gewechselte Matthias Scheel mit einem vierten Platz in Hockenheim ein.

## ProThunder in britischer Hand

Selbst in ihrer Traditionsklasse ProThunder ist Ducati nicht mehr so richtig Herr im Haus. Erst beim Festival ITALIA gelang es dem Ducati-Racer Hans Paßberger, die Siegesserie von Sascha Roth zu durchbrechen, was auch - man muss es ja sagen - mit daran gelegen haben könnte, dass Roth mit einem kleinen Triumph-Dreizylinder anstelle seiner hubraumstärkeren

DIE SACHSEN HATTEN  
EINE BENELLI SEI IM  
AUTHENTISCHEN RENNLOOK  
MITGEBRACHT, DIE NICHT  
NUR WIE MAGISCH DIE BLICKE  
DER TIFOSI AUF SICH ZOG,  
SONDERN AUCH UND ERST  
RECHT DEREN OHREN.





So ungefähr jede Italo-Generation ist vertreten beim Festival: Hier spenden Boris Deissler und seine 996 den Windschatten für Hermann Kellers Kawasaki.



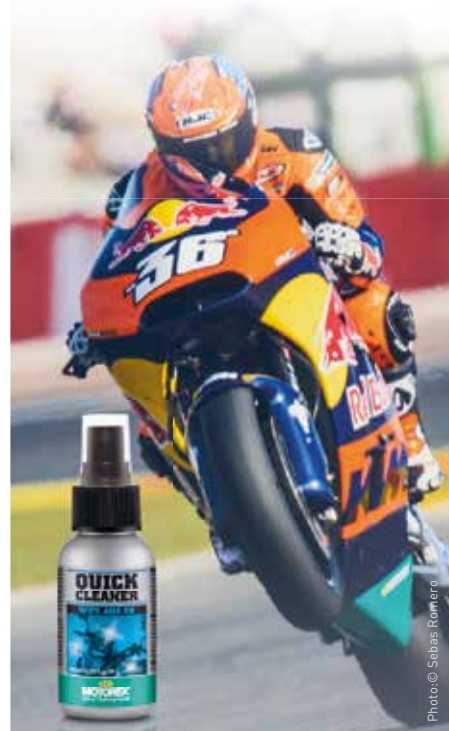
Wenn Andreas Scheunpflug seine von ihm selbst restaurierte Sechszylinder-Benelli mit kleinen Gasstößen dirigiert, strömen die Fans zusammen.

**MOTOREX**<sup>®</sup>  
Oil of Switzerland

**100** est. 1917  
**YEARS**



**VON PROFIS  
FÜR CHAMPIONS!**



Alle MOTOREX MOTOLINE Produkte erhältlich bei:

SAV MOTOREX GmbH  
info-sav@motorex.com  
www.motorex.com  
0049 (0) 2932 - 280326



F3 800 vorliebnehmen musste. Paßberger hingegen weiß das in Jahrzehnten gesammelte Know-how von Desmotuning-Urgestein Werner Kaiser hinter und die Kraft aus 955 ccm Hubraum unter sich.

Auch wenn die Typenbezeichnung 955 suggeriert, dass es sich um die zweite Racing-Stufe der 916 handelt, so stimmt daran nur, dass es so ein Modell nicht von der Stange zu kaufen gibt. WeKa hat das Gehäuse einer 749er Testastretta auf 999 ccm gebracht, tagelang aufs Feinste bearbeitet und eingestellt und das Ganze mit der Elektronik vom alten Modell kombiniert, was die Fuhre nicht so stark, aber dafür schön fahrbar und leicht macht – so sehr, dass die Armada käuflicher Ducatis, angefangen von der 959 des Zweitplatzierten Uli Geier über die 899 von Tommi Hofmann bis zur 848 von Oliver Wohl, das Nachsehen hat.

Und auch noch die guten alten Milles aus dem Hause Aprilia, die seit fast zehn Jahren

schon nicht mehr gebaut werden, liegen noch gut im Rennen. Aber den Sieg mitzufahren, gelang bisher keinem aus dieser Mille-Liga, die derzeit Gerd Karch anführt. Immerhin schaffte er es bisher als einziger Mille-Treiber mit zwei dritten Plätzen aufs Podest, und auch in der Meisterschaft liegt er zur Saisonhalbezeit auf Platz 3. Nicht viel jünger ist die Honda VTR 1000 von Fritz Krönig auf Platz 5 – Alter schützt vor Punkten nicht.

### Vier gegen zwei

Der Jahrgangsstau ergibt sich allerdings ganz von selbst: 1.000 ccm sind für neue Zweizylinder inzwischen nahezu out – der Trend geht zu größeren Hubräumen oder zu Vierzylindern, so wie es Audi demnächst ja auch für Ducati vormachen wird, sofern sie bis dahin den Schuppen nicht nach Indien oder in die USA verscherbelt haben. Daher kam 2015 die ProThunder Open als neue Klasse oberhalb

WENN ZWEI  
DUTZEND DER DICKEN  
DUCS SICH ZUGLEICH AUS  
DER STARTAUFSTELLUNG  
KATAPULTIEREN,  
MACHT DAS AKUSTISCH  
SEHR ORDENTLICH  
WAS HER

der ProThunder ins Spiel, um die Chancen für Maschinen bis und über 1.000 ccm gleichermaßen offenzuhalten. Gewertet wird getrennt, gestartet wird gemeinsam in einem Starterfeld, das beim Festival ITALIA nahezu 40 Maschinen umfasste, ein wahrhaft spektakulärer Auftritt.

Der gelingt jedem auf seine Weise: Schon lange sind die niederländischen Panitreiber der Dutch Ducati Challenge beim Festival ITALIA mit von der Partie. Ursprünglich hervorgegangen aus dem markenbeschränkten, aber modelloffenen Dutch Ducati Dealer Cup, waren beim diesjährigen Festival ITALIA nur noch Panigales, in welcher Modellversion auch immer, am Start. Doch wenn zwei Dutzend der dicken Ducs sich zugleich aus der Startaufstellung katapultieren, macht das akustisch sehr ordentlich was her – auch wenn das Feld nun geschrumpft ist, da die niederländischen Ducatitreiber, die sich keine Panigale zulegen möchten, lieber woanders fahren.

Etwa Arno von Doorn. Mit seiner Monster 1100 ist er gediegen unterwegs, aber er kann sich zwischen zwei Dutzend Superbikes nicht mehr heimisch fühlen. Die SuperTwins-Klasse hingegen ist genau seine Kragenweite. Da bleiben Zweiventil-Twins unter sich, und technisch ist erlaubt, was gefällt. Die Basis bildet bei allen Kontrahenten der gute alte Ducati-Zweiventiler, aber jeder zieht auf seine Weise alle Register, die ihm zur Verfügung stehen. So ist Arnos Monster aufgepöppelt genug, um zwei Siege in Hockenheim einzufahren, doch beim Festival schlug die Stunde des schweizerischen Teams um Konrad Raess und Hausi Schüpbach. Tuner Koni kümmert sich um die Duc seit über 10 Jahren so hingebungsvoll wie beruflich um seine Dieseltriebwerke, und dabei gibt er alles – wie Fahrer Hausi auf der Strecke. Bei beiden lief schon länger nichts mehr zusammen, daher gönnte jeder dem Schweizer Team die beiden Siege und das erleichterte Lachen.

Das Feld der SuperTwins ist überschaubar, was wenig wundert angesichts der mechanischen Finesse, die in den Maschinen steckt. Dafür ist jede einzelne ein kleines Kunstwerk, sei es nun die von Werner Kaiser

Ehregast beim Festival ITALIA: Die Hertrampf Racing-Panigale, Klassensiegerin bei der Speedweek. Gleich daneben die BMW von NRT 48.



Der Mann, den es heuer in der ProThunder zu schlagen gilt. Sascha Roth, aka Ugly Bird Racing. Ohne die MV reichte es „nur“ zu Platz 2.



Beim Italo-Schönheitswettbewerb trafen Straßenbikes und Rennmaschinen aufeinander. Nicht die Marke zählte, sondern der Italo-Appeal.





Die Festival-ITALIA-Ehrenrunde trat Walter Öxler mit seiner original Benelli-Vierzylinder-Rennmaschine (gedämpft) an. O-Ton: „Bei keinem anderen Motorrad geht mir so sehr das Herz auf.“



Wenn schon Orange, dann richtig: Der Niederländer Otte Schakel brachte seine Laverda SFC 750 - in Nationalfarbe wie auch Marken-Hausfarbe lackiert - auf Platz 4 bei den classicBEARS.



Die SuperTriples fühlten sich beim Festival ITALIA heimisch - am meisten Christian Bolle, der beide Rennen gewann: Mit ihm auf dem Podest: Kay Liedtke, Jens Schmidt, Michael Becker.



Nach Aprilia und Ducati ist KTM die dritte Kraft in der ProThunder Open. Superduker Henning Schipper ist mit dem Tabellenrang 7 der beste Botschafter der Marke, ihm folgen Axel Knof und Mathias Scheel (Bild).

gepöppelte 1100er von Frank Claussner, die so rare wie rassige Tamburini Ad Maiora von Mario Bruns oder das Selfmade-Projekt von Armin „Schmitt“ Schmitt, getauft „Sleipnir“, das sich ähnlich kapriziös anstellt wie das namenspendende Pferd des nordischen Obergottes Odin.

### Zwei mit drei

Die großen 2V-Twins sind selten allein auf der Strecke - zumeist teilen sie sich diese mit den Dreizylindern der SuperTriples, die allem Brexit zum Trotz in dieser Saison neu zum Art-Motor-Universum gestoßen sind und ein perfektes Synergiepaket mit den Twins bilden. Von den Rundenzeiten her fahren Twins und Triples etwa auf Augenhöhe, was auf der

Strecke für doppelte Kurzweil und bei der Siegerehrung für einen Tusch mehr sorgt.

Drei verschiedene Sieger und damit nahezu Gleichstand an der Spitze des Feldes sahen die SuperTriples bei den ersten Saisonrennen, und es könnte gut sein, dass es nach dem Festival ähnlich weitergeht. Aber in der Börde waren beide Läufe in den festen Händen von Daytona-Driver und Local Hero Cristian Bolle, der dem MDR-Kamerateam spannende Action lieferte. Erst rollte er sich vor den Augen der Kameras im Zeittraining ab, dann gewann er extra telegen auch noch das Rennen. Beide Szenen gingen schon am Samstagabend auf Sendung im Regional-TV - fast live aus Oschersleben. Das alles ändert nichts daran, dass der Name der Live-Band

„Due e la donna“ von Italo-Rockröhre Giusi di Gaudio, die zur Siegerehrung unter dem Dainese-Bogen den Tifosi einheizte, perfekt zum Festival ITALIA passt. „Due“ für die beim Festival immer noch dominierenden Zweizylinder und „Donna“ als Synonym für Diva - ein Titel, den sich italienische Motorräder gerne mal verdienen.

Auch wenn neuerdings immer mehr Drei- und Vierzylinder den Weg zum Festival finden, wird das kaum ein Grund sein, sich eine neue Event-Band für die 21. Auflage im nächsten Jahr zu suchen. So weit geht die Liebe dann doch nicht. ●

INFOS  
www.festival-italia.de