



lettera circolare n. 09/03

Lonato, 1 Settembre 2003

bandiere a mezz'asta



Novegno 5 Marzo 1994
da sinistra:
il nostro Ermanno
Alessandro Gritti,
Maurizio Sarzi e
Giovanni Gritti.

⇒ Venerdì 25 luglio è, purtroppo, venuto a mancare il caro Ermanno Zampolli. Con la sua scomparsa non perdiamo solo un grande della regolarità, Presidente ad honorem e Socio Fondatore del nostro sodalizio, ma principalmente un caro amico, un esempio di grande lealtà, passione e tenacia. Insieme con Walter Arosio e Rocco della Morte inaugurò la felice stagione delle Hercules in Italia, agli inizi degli anni '60. Fu uno dei primi infatti a correre in sella ad una di queste motociclette, nella classe 50, e, come spesso è accaduto in situazioni analoghe, il suo nome è rimasto per sempre legato a questo famosissimo marchio. Ermanno non fu solo un ottimo pilota, ma anche un valente meccanico. Fece parte infatti di un ristrettissimo gruppo di italiani, ospite presso la casa madre a Norimberga, che frequentò un apposito stage per apprendere tutti i segreti dei motori Sachs. Fu appunto in quell'occasione che poté reperire alcuni parti di ricambio "speciali" (motore 75 cc compreso) che ancora oggi fanno bella mostra di sé sulla sua inconfondibile Hercules. Grazie a questa esperienza (cui parteciparono altri personaggi famosi del nostro mondo, Nello Fortunato ad esempio) approfondì ulteriormente la sua conoscenza della meccanica tedesca e, al suo rientro in Italia, grazie alla sua proverbiale disponibilità, contribuì a formare un'intera classe di meccanici e motoristi. Schivo e al tempo stesso cordiale e sereno è stato uno dei nostri maestri, punto di riferimento per tutta la nostra generazione. La sua scomparsa lascia un vuoto incolmabile e so che c'è già chi lancia proposte per ricordare il suo nome e la sua persona. Ogni iniziativa è valida e ben accetta, ovviamente; per quanto ci riguarda, Ermanno avrà per sempre un posto nel nostro cuore, ma anche nel nostro sito.....



raduni di mezza estate



⇒ i primi giorni di agosto si è svolto uno dei più importanti raduni del mondo in materia di GeländeSport.

Anche quest'anno la manifestazione di Isny ha riscosso un notevole successo, suggellato dalla presenza di numerosi grandi del passato.

Il sole e la voglia di divertirsi hanno fatto il resto.

Un po' tutti gli amici hanno inviato foto, in primis Mark Reul e Leo Keller che, come sempre, ringraziamo.

Fra le tante immagini vi proponiamo i fratelli Heinz e Bernhard Brinkmann in sella a due purosangue di casa Hercules, dei primi anni '60.

Pieno successo della manifestazione e pieno successo delle moto Hercules.

La classifica finale ha visto i "nostri" in prima fila.

Il team Hercules si è ben distinto conquistando ben due classi:

Classe 125 cc: 1° Mark Reul, Hercules

6° Leo Keller, Hercules

Classe 250 cc: 1° Bob Rigby, Hercules

20° Helmut Clasen, Hercules

Tutti insieme sono anche risultati i primi nella classifica a squadre, con, da sinistra, Mark Reul, Bob Rigby, Helmut Clasen e Leo Keller. ⇒



Bravi, anzi bravissimi !!!

prove di mezza estate

⇒ ricordate Peter Vögel, ex pilota ufficiale Zündapp che lo scorso anno è venuto a trovarmi con tutta la sua bella famiglia, ma anche con le sue due meravigliose Zündapp del '79? (vedi Circolare n.9/02).

con grande piacere l'ho rivisto tornare anche quest'anno accompagnato da un nuovo amico tedesco, Peter Niedderer e la sua Zündapp ufficiale 125 cc, del 1980.

Una splendida sorpresa di cui non posso che riferirvi sin nei minimi dettagli.

Salto i preamboli e passo direttamente alla "prova su strada".

- 125 cc, Zündapp Werke, München, anno 1980, 6 marce.
- Motore n. G10/80 H 52,6 - 26 cv a 7500 g/min, max 9.500 g/min
- Carburatore Bing 84/32 – alimentazione a "mezza-membrana"
- telaio n.6104415 (6102819), tipo 8/80, targa M (München) vx 2625
- ammortizzatore mono n.430120212

Se confrontate i numeri telaio del modello del '79 e quelli del modello del 1980, la progressione numerica quasi consecutiva fa pensare ad una moto di poco differente a quella provata lo scorso anno; al contrario nel 1980 la Zündapp mette in campo una moto completamente nuova, frutto di una concezione rivoluzionaria della guida in fuoristrada.



Un taglio netto col passato, la Zündapp cambia tutto e si dichiara pronta ad affrontare con successo le sfide degli anni '80.

Quello provato è stato il muletto di Marinoni e differisce dal modello da gara solo per un tubo di scarico molto più "contorto" ed alcune piccole modifiche al motore, più potente di circa un paio di cavalli.



Nuovo, anzi nuovissimo il motore, ridisegnato in ogni sua componente; abbandona le linee tonde che per anni l'hanno contraddistinto e reso famoso per acquisire una nuova veste ipertecnologica e spigolosa.

La leva del cambio rimane al suo posto, ma quella dell'accensione è collocata a destra.

L'ampio cilindro è sormontato dalla testa a ventaglio; entrambi sono in alluminio, fusi in terra e si caratterizzano da un design moderno e squadrato.

Anche l'alimentazione presenta una sorpresa con un sistema misto, in parte tradizionale ed in parte a membrana.

Vistoso il passaggio dal doppio al mono-ammortizzatore, che impone un telaio dall'architettura futuristica.

Per poter costruire i nuovi forcelloni, che pur essendo più lunghi devono essere capaci di sopportare maggiori sollecitazioni, si sperimentano soluzioni innovative come quella di usare due tubi di piccolo diametro, appaiati ed uniti da un lamierino, così facendo si può ottenere una grande resistenza abbinate ad un peso estremamente contenuto.

La scatola filtro, costruita tutt'intorno all'ingombrante "mono" che trapassa il retrotreno sino sotto la sella, assume forme e dimensioni del tutto differenti dalla norma.

Il nuovo sistema di ammortizzazione, peraltro efficientissimo, alza la moto nel suo complesso di circa 10/15 centimetri ed impone anche un nuovo stile di guida.

Si espande l'utilizzo di metalli nobili, in particolare il magnesio per mozzi, carter e foderi delle forcelle. L'uso della plastica non è più limitato ad alcune componenti, ma si estende ad ogni suo accessorio possibile, serbatoio compreso.

Non cambia il fornitore: l'ottimo Franco Acerbis.

Tante novità tutte insieme non sono casuali, ma la conseguenza dell'ingresso nell'ufficio progetti del valente tecnico Ladislav Gorgos (ex Jawa – Tatra, da poco in forza alla Zündapp) che mise in cantiere il primo prototipo di questo progetto totalmente innovativo già nel '79; ulteriormente perfezionato assunse la sua veste definitiva solo nell'anno successivo. Il progetto di Gorgos è all'altezza della sua fama e gli ottimi risultati conseguiti gli aprirono le porte del Giappone quando, dopo pochi anni, l'industria motociclistica europea andò progressivamente estinguendosi.

Prima di salire in sella Peter mi ha fornito i rudimenti per poterla utilizzare al meglio:

"è facile, basta aprire il rubinetto della benzina e spingere sulla leva dell'avviamento.

Metti la prima e vai !"

è sinceramente difficile pensare che una moto di oltre 20anni fa, progettata per correre il Campionato del Mondo, non presenti un minimo di problemi o una qualche precauzione prima di poterla avviare; detto così mi sembrava un po' troppo facile e sbrigativo !!

Per di più quei 15 centimetri in più mi davano anche un certo senso di instabilità e, con mille dubbi e incertezze, ho pigiato sulla leva dell'accensione, ma debolmente, senza la deci-



sione notoriamente indispensabile.....

tin...tin...tin...tin il motore si è avviato immediatamente, la marcia si è inserita alla perfezione, la moto ha mostrato una progressione controllata e brutale al tempo stesso, il manubrio è sempre stato leggero, preciso, pulito.

Mai nessun segnale di cedimento ai bassi regimi, nemmeno facendo la gincana fra gli ulivi, a passo d'uomo ed in forte pendenza;

mai nessun urlo disperato agli alti regimi, tutto sommato contenuti.

Su e giù per le colline dell'Arriga, per circa un paio d'ore, mi sono sicuramente tolto la voglia: la frizione è morbida, i freni sono efficienti, gli ammortizzatori assorbono qualunque avvallamento del terreno, la potenza del motore sembra non finire mai.....

altri, sicuramente più bravi di me, scriverebbero infiniti dettagli e particolari incredibili (oppure più o meno sempre le solite cose), io non mi dilungo e vi faccio la sintesi:

perfetta ! semplicemente perfetta ! Grazie Peter !!!

Un'esperienza stupenda, un regalo piacevolissimo, di quelli che non mi sarei mai aspettato.

Qualche giorno dopo sono passati da me anche Daniele Viale e Marco Rossi (tre volte Campione mondiale e sette volte Campione italiano).

La moto in questione è rimasta parcheggiata in bella vista e disponibile per una settimana: inutile dire che anche loro hanno "fatto festa" insieme a noi, tirando il collo a questo autentico cavallo di razza.



mercatini

Dopo la pausa estiva riprende il ciclo dei mercatini:

□Sabato 20 e Domenica 21 settembre, sul circuito di Imola, si terrà uno dei più importanti incontri dedicati al settore del collezionismo di auto e moto d'epoca; chi desiderasse maggiori informazioni le potrà trovare sul sito www.mostrascambioimola.it

□Sabato 18 e Domenica 19 ottobre sarà la volta di Montichiari; anche in questo caso un mercatino dedicato interamente alle auto e moto d'epoca.

scambi & baratti

⇒ Mario Stabile (e-mail: m.stabile@famatex.it), nel lontano 1969 ha avuto la fortuna di possedere un K 100 GS col cilindro in ghisa; purtroppo se ne dovette privare a causa di un furto, ma la moto gli è rimasta nel cuore (come si fa a dargli torto?).

Ha cercato in lungo e in largo di trovarne uno ma..... "è più difficile che comprare una 250 GTO".

Qualora ci fosse qualcuno intenzionato a vendere, Mario si offre come potenziale acquirente.

⇒ Luciano Caselli (e-mail: luciano.caselli@tin.it) mette in vendita alcuni pezzi della sua collezione tra cui un bellissimo SACHS 250 MC5 del '78, completamente restaurato con molti particolari nuovi (serbatoio, sella, pedane. etc. etc.).

ciao!!