



lettera circolare n. 11/03

Lonato, 1 Novembre 2003

## valli bergamasche revival - Il parte

⇒ riprendiamo l'argomento per completarlo con l'inevitabile corollario che una manifestazione del genere comporta.

Per la prima volta gli organizzatori hanno voluto premiare non solo il pilota più bravo, ma anche la moto più bella, intendendo per bella la somma dei tre valori base:

l'originalità, la rarità e l'efficienza .

Il compito è stato affidato a tre personaggi del nostro mondo ritenuti unanimemente competenti in materia. I tre giudici non si conoscevano e ognuno di loro ha svolto il proprio "lavoro" all'insaputa degli altri; la somma dei giudizi ha fornito un risultato finale attendibile e sereno, sicuramente valido.

Io ero uno dei tre giudici (commosso ringrazio!) che hanno compilato le varie classifiche e devo riconoscere che il livello della qualità è stato elevato: con grande piacere ci siamo trovati a giudicare e scegliere fra tante, belle moto.

Le due Zündapp di Witthöft e Vogel, l'Hercules di Brinkmann, le due Gilera del Cisco, la Puch del Gritti e la rara Rumi di Mario Corti brillavano di luce propria, ma non bisogna dimenticare i molti Morini e Gilera, anch'essi ben conservati e fedeli all'originale, che si sono distinti anche nelle classifiche finali.

Insomma una splendida parata di belle moto che esalta ancora di più l'Hercules 125 in ghisa, anno '69, del nostro Lino Foadelli che si è aggiudicata la palma della moto più bella, nella ben frequentata classe 125.

Evidentemente non siamo i soli a pensare che belle come l'Hercules ce ne sono poche !

Dentro e fuori del Parco chiuso da ricordare la Tatra del Robi Biaggi, l'MZ di Mario Brevi, il Morini di Maurizio Sarzi, il Fantic di Federico Fregnan e (perché no?) le due Hercules mia e di Marcello. E' pronto il CD con 250 foto scattate alla Valli; 250 immagini elettroniche ad alta definizione, un bel ricordo da consultare ogni volta che ne sentirete la nostalgia.

euro news

⇒ il 6 e 7 di settembre si è disputata a Wald-Michelbach (Germania) la 1° prova del Classic Enduro Johann Philip Jost Gedachnisfahrt Für Classic Motorräder, cui hanno partecipato un po' tutti gli amici d'oltralpe, ma in particolare, siamo orgogliosi di segnalare, ha corso e vinto il "nostro" Daniele Viale.

Una vittoria ampiamente meritata, ma giustamente divisa a metà con gli amici tedeschi avendo gareggiato in sella a niente meno che una Zündapp ufficiale, 125 del 1979, messa a disposizione dal gentilissimo Peter Vogel.

Nella stessa occasione Mark Reul è incorso in un piccolo incidente e si è rotto un dito.

Simpaticamente Mark, anziché dannarsi per il dito, si è rallegrato di non avere rotto, viceversa, la moto ! Auguri Mark !





---

## editorialmente parlando...

---

⇒ il nostro lavoro prosegue e sul numero di Dicembre, in edicola dalla metà di Novembre, della rivista MOTO STORICHE e d'EPOCA sulla quale sarà pubblicata la terza parte della storia "Hercules e la leggenda del fuoristrada", firmata, come le altre, da Marcello Grigorov. Inoltre, sullo stesso numero, ci sarà un ricco (di foto) resoconto, sempre di Marcello, sulla Valli Bergamasche Revival, in una chiave di lettura soggettiva e particolare.

Sul n. 9 di MOTOCROSSDEPOCA è stato pubblicato un articolo dedicato al motore Sachs 1251/5A GS il 125 con il cilindro in ghisa.

Un'altra divertente e dettagliatissima cronaca della Valli Revival, vissuta in prima persona da Daniele Viale, la potrete trovare sulla rivista MOTOCROSS, in uscita prossimamente.

---

## registrohercules.org

---

⇒ anche su questo fronte abbiamo diverse novità.

Il materiale contenuto nel nostro sito è praticamente raddoppiato.

Grazie alle fotografie di Alberto Cervetti realizzate per la storia Hercules, Marcello ha iniziato a compilare il capitolo del portfolio: ora le moto presenti sono ben 15, ognuna corredata di ben 8 immagini che mettono tutti visitatori in grado di apprezzare appieno sia i modelli che i restauri dei nostri amici.

Per chi non fosse riuscito ad acquistare la rivista Moto Storiche & d'Epoca, i primi due capitoli dell'epopea sono comunque presenti nel nostro sito, completati anche con immagini non comprese nell'articolo.

Anche le schede tecniche di diversi modelli sono disponibili, anzi, colgo l'occasione per esortarvi a segnalare errori, inesattezze nelle informazioni o malfunzionamenti nei collegamenti. Solo grazie al vostro aiuto il nostro sito può continuare a crescere.

---

## pranzo di fine stagione

---

⇒ anche il 2003 è prossimo a compiersi; dopo un rapido giro di telefonate abbiamo fissato per domenica 14 dicembre il giorno in cui ritrovarsi tutti qui a casa mia per festeggiare la nostra amicizia. Ulteriori dettagli alla prossima Circolare.

---

## prove di fine estate

---

⇒ Il nutrito e simpatico drappello di piloti capitanato da Stefan Reihl e Jens Muller che ha sfilato in funzione di apripista alla Valli revival con delle meravigliose Simson e MZ ufficiali, è arrivato in Italia con qualche giorno di anticipo ed è passato prima da casa mia per un saluto.

È stata anche una buona occasione per testare le loro moto e, in particolare, ho provato e messo a confronto due purosangue della mitica casa di Zschopau: due sontuose MZ 250 cc, rispettivamente del 1967 e del 1980.

Cominciamo dalla più vecchia, ma anche più blasonata essendo il modello che più di tutti portò e mantenne il marchio MZ ai vertici mondiali, per quasi tutti gli anni '60.





Con questa moto l'MZ conquistò il Trofeo nelle 6giorni del 63, 64, 65, 66, 67, 69, un'infinità di vittorie di classe ed un Silver Vase; è sicuramente ancora vivo nella memoria di tutti l'arrivo congiunto, alla Valli Bergamasche del '66, di Peter Uhlig e Werner Salevski, primi ex-æquo, mentre l'anno dopo, nel '67, Uhlig arrivò nuovamente primo assoluto e Salevski terzo. Un palmares ineguagliato, una signora moto !

Di quell'evento conservo un ricordo personale avendo accompagnato lungo i percorsi della Valli, in veste di guida per i tre giorni della gara, l'allora capo meccanico Walter Winkler (già ottimo pilota MZ degli anni '50). Le difficoltà create dalla lingua non permettevano un grande dialogo, ma mi bastava stare con lui e poter vedere da vicino le loro moto.....

- MZ Motorradwerk Zschopau, mod. ETS 250-1/G
- anno 1967, alesaggio 70 mm, corsa 65 mm, 250 cc, 25 cv a 5.500 giri.
- 5 marce, rapporto di compressione 1:10, doppia accensione.
- Carburatore BVF, pneumatici 3.00 x 21 ant. 4.00 x 18 post.

La moto è quanto di più classico si può immaginare, sia dal punto di vista estetico che dal punto di vista meccanico; da ragazzo non apprezzavo molto queste linee così austere e poco moderne, mentre debbo riconoscere che a distanza di anni la moto trasmette ancora un forte senso di potenza e le sue particolarissime linee le conferiscono un grande fascino.

Il telaio è un classico monotrave centrale col motore a sbalzo, rinforzato da un tirante centrale che, dal motore sale sino alla pipa di sterzo.

La posizione di guida è comoda, il freno, la leva del cambio e quella dello starter sono al loro posto, secondo i rigorosi dettami dell'ingegneria tedesca. L'accensione è facile e non richiede uno sforzo eccessivo. La partenza è fluida, poco rumorosa e convincente.

Sin da subito il motore eroga generosamente la sua potenza e si avvia sicuro verso ogni ostacolo. Silenziosa e potente da immediatamente l'impressione di essere in grado di portarvi ovunque. Gli innesti del cambio sono precisi come pure la frenata è soddisfacente.

Gli ammortizzatori sono sicuramente modesti in rapporto alle nostre quotidiane abitudini, ma senz'altro validi ricordando che risalgono a 35anni fa.

Una moto ottima, fra le più facili della sua categoria, compendia in sé ogni pregio e conferisce a chi la guida un grande senso di sicurezza.

L'Arriga non è il Borlezza o il Magnolini, ma la generosità con cui libera, già a basso regime, tutti i suoi cavalli non lascia dubbi sulle sue grandi capacità, le stesse che la mantengono sul trono della regolarità per dieci, lunghi anni.

Sull'onda di questo travolgente successo nei primi anni '70 venne messa in produzione una piccola serie destinata a pochi fortunati piloti privati.

Praticamente identica nella parte ciclistica differiva nel motore, dotato di un basamento diverso, più spigoloso e moderno, con una evidente protuberanza sul lato destro in corrispondenza del volano.







La naturale e continua evoluzione del primo modello ci porta, 13anni dopo, ad un altro cavallo di razza:

- MZ Motorradwerk Zschopau, mod. TS 250-1/G
- telaio n.1205, 21/80.
- anno 1980, alesaggio 69 mm, corsa 65 mm, 250 cc, 35 cv a 7.500 giri.
- 5 marce, rapporto di compressione 1:12, doppia accensione.
- Carburatore BVF AZ81 R1 38, type M6
- ammortizzatori Bilstein, pneumatici 3.00 x 21 ant. 4.00 x 18 post.

La moto è robusta, compatta ed esteticamente molto simile al modello del '79 tranne il particolare non indifferente del motore, dotato di un nuovissimo gruppo di scoppio in alluminio fuso in terra.

Si tratta di un esemplare che ha segnato una svolta nello schema progettuale del motore, non solamente estetico.

Nel 1980 infatti le tradizionali alette dritte della testa spariscono e ne compaiono di nuove, poste in orizzontale, parallele alle alette del cilindro e con esse collegate da grosse fasce anti-vibranti in gomma nera.



A prima vista la testa appare “piatta” e questa novità fece molto rumore nell’ambiente.

Questa nuova conformazione della testa contraddistinse tutti i modelli successivi sino alla fine della sua gloriosa carriera. Unica anche se sostanziale differenza il numero complessivo delle alette (cilindro + testa):

11 sui modelli ufficiali, 12 sulle repliche e 14 sulle stradali.

Sul voluminoso cilindro spicca il sofisticato raccordo col carburatore.

La moto è ancora a due ammortizzatori (il mono arriverà solo nel 1982), fortemente inclinati, mentre le forcelle sono a perni avanzati.

La ciclistica è caratterizzata dal solito largo uso di cromo-molibdeno (telaio), magnesio (foderi delle forcelle, protezione della catena), elektron (carter e mozzi), alluminio (serbatoio e cerchi) e plastica Acerbis (parafanghi, scatola filtro e padelle).

La parte centrale dei mozzi in elektron contiene una raffinatezza: è in alluminio ed è cromata al suo interno per garantire alle ganasce il massimo dell’efficienza.

Ottimo l’effetto cromatico del lucidissimo serbatoio in alluminio abbinato al verde della casa.

L’assetto di guida è moderno; quando dico “moderno” mi riferisco ad una moto più alta di circa 15cm rispetto alle moto della nostra generazione, che risulta quindi un po’ scomoda da fermo, ma perfetta in movimento.

La leva dello starter è a sinistra, ma in posizione opposta a quella classica, tipo Jawa.

In queste moto moderne è diventato ormai inutile fare l’analisi delle singole funzioni (frizione, molleggio, frenata ecc) perché ormai sono tutte perfette e se ne parla solo in negativo, qualora non corrispondano a questo requisito standard.

Tanto vale passare alla prova nuda e cruda.



Come già la sua sorella più anziana, l'accensione è facile e non richiede uno sforzo eccessivo. Il motore è però molto più nervoso, va sostenuto allegramente e sotto i 3.500 è praticamente inesistente.

Richiede un minimo di pratica e va trattato con una certa disinvoltura; la classica partenza soft non è consentita, come pure non è gradito un passaggio in scioltezza per ammirare una siepe in fiore.

E' quindi indispensabile qualche minuto per impraticarsi e poi..... via alla grande.

Il primo giro l'ho fatto piano, per meglio comprendere e testare le sue capacità; avevo intuito che di potenza ce ne era abbastanza e mi interessava verificare come reagiva in curva o in frenata.

Il secondo giro ero già più sicuro e ho cominciato a spingere, confortato anche dalla facilità di guida e dalla buona risposta di freni e molleggi.

Il terzo giro ho provato anche a lanciarla su e giù per i grandi prati dell'Arriga, ma, lo confesso, non sono riuscito ad andare oltre la terza.

Sicuramente io non sono il miglior pilota del mondo, ma un po' di esperienza me la sono anche fatta e le moto posso proprio dire di conoscerle; dopo quasi 40anni di guida sportiva sono giunto alla conclusione che son tutti bravi di andare in moto, ma certe moto sono talmente potenti che solo pochi possono effettivamente guidarle.

tutti gli altri fanno come:

tirano i freni e abbassano il gas, prima di prendere letteralmente il volo !

Di entrambe le moto ho realizzato un nutrito dossier fotografico che potrete ammirare presto in internet.....

---

### scambi & baratti

---

⇒ Vittorio Sessa (e-mail vittoriogiovanna@libero.it - tel. 0332 870573) è alla ricerca di una sella per il suo DKW 125 GS del '75

⇒ Sebastiano Giunta (tel. 347 79 73 914) vende un DKW del '74, ben conservato e funzionante, targato e bollato; la richiesta è di 2.100,-- EUR.

Ciao!!

*ciao!!*

