

PARLIAMO UN PO' DELLA CMK

E' una macchina artigianale sinora poco conosciuta pur avendo vinto quest'anno, per la seconda volta consecutiva, il campionato regolaristico della classe 50. Tra breve verrà costruita in piccola serie e costituirà la base per modelli di maggior cilindrata.

Vittoriosa per il secondo anno consecutivo nella classe 50 del campionato nazionale regolarità, la CMK ha nuovamente richiamato l'attenzione degli appassionati che però, ove non siano strettamente connessi con l'ambiente fuori-stradistico sportivo, ben poco riescono a sapere di questa marca.

Eccoci dunque a soddisfare la loro più che legittima curiosità, spiegando anzitutto che CMK significa Costruzioni Meccaniche Koehler e che dietro questa marca non esiste certo una grossa industria con tanto di direttore, ingegneri, impiegati e meccanici chini sulla catena di montaggio dalla quale escono macchine a getto continuo.

Infatti la CMK, che ha sede a Rivoltella del Garda, è solo una piccola officina molto artigianale, dove chi fa tutto è il simpatico Otto Koehler, un tedesco da tempo trapiantato in Italia, che cominciò a mettere insieme moto da regolarità verso il 1968 dopo aver fatto qualche esperienza nel settore kartistico. Ricordiamo che proprio nel '68 una CMK 50 si comportò molto brillantemente alla Sei Giorni di San Pellegrino anche se poi all'ultimo si vide sfuggire la medaglia d'oro causa una brutta caduta del suo pilota, lo stesso Pietro Polini che doveva poi aggiudicarsi i

due titoli nazionali di cui abbiamo detto in principio.

Allora le CMK utilizzavano i motori Zündapp di serie modificati alla testa, al cilindro e al cambio; ora invece sono made in Italy al 100% e non vengono più realizzate soltanto nella cilindrata di 50, ma anche di 100 e tra poco di 125 nonché di 175.

I motori sono due tempi con testa ad alettatura radiale, cilindro in lega leggera cromata, montaggio elastico in sei punti, accensione elettronica, cambio a sei rapporti. Come potenze, alla ruota, vengono indicativamente fatti i valori di 8 CV a 8.000 giri per il 50, 13 a 7.500 per il 100, 17 a 7.000 per il 125 e 22 pure a 7.000 per il 175.

La CMK sta ora attrezzandosi per la produzione in piccola serie, che dovrebbe aver inizio in autunno, in modo da poter consegnare le macchine ai primi dell'anno prossimo o quanto meno al principio della stagione sportiva.

L'augurio di tutti è che Otto Koehler, con questa sua serie di macchine altamente competitive, per le quali non mancheranno certo gli acquirenti, possa finalmente trarre i frutti della sua appassionata, ingegnosa e tenace operosità.

Walter Arosio



Il bravo Pietro Polini, che per il secondo anno consecutivo si è aggiudicato il titolo nazionale delle 50 con la CMK.

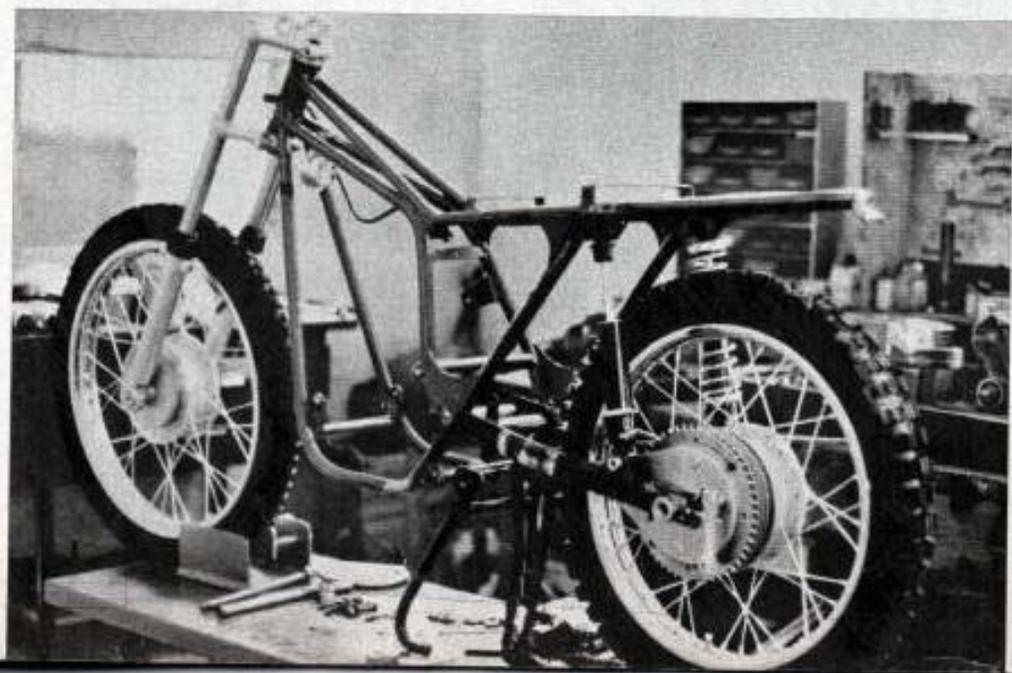


La nuova CMK 50 «Domino», di linea aggraziata e funzionale allo stesso tempo: come impostazione generale è uguale alle consorelle di maggior cilindrata. Nella triangolata del telaio sotto la sella trova posto il grosso filtro d'aria rapidamente estraibile.

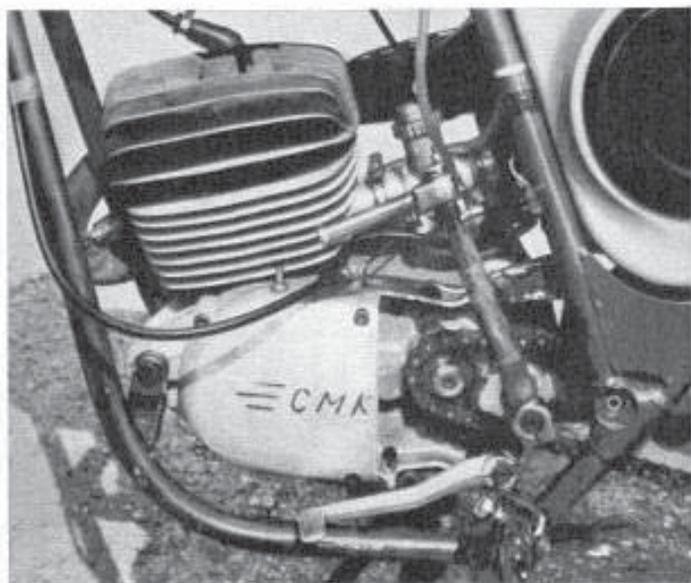
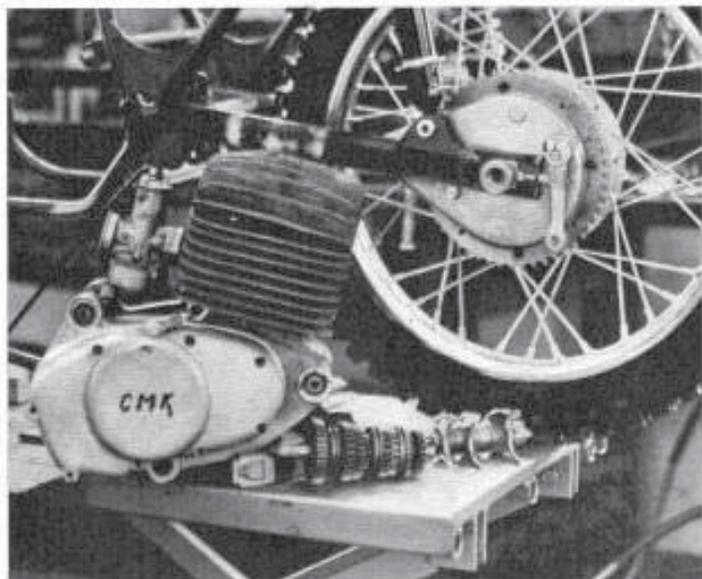


Accanto al titolo, Otto Koehler, il factotum della CMK, qui in tenuta estiva durante una delle recenti gare disputate sotto la canicola.

Particolare del robusto telaio; ben sei tubi che confluiscono al canotto di sterzo. I mozzi sono realizzati dalla stessa CMK e le ruote sono intercambiabili (nelle prove di accelerazione montando il 21" dietro si allungano i rapporti, migliorando così le prestazioni).



PARLIAMO UN PO' DELLA CMK



Due « primi piani » del motore: a sinistra il 100, con vicino alcune parti del cambio a sei marce, a destra il 50. Notare gli attacchi elastici.

