

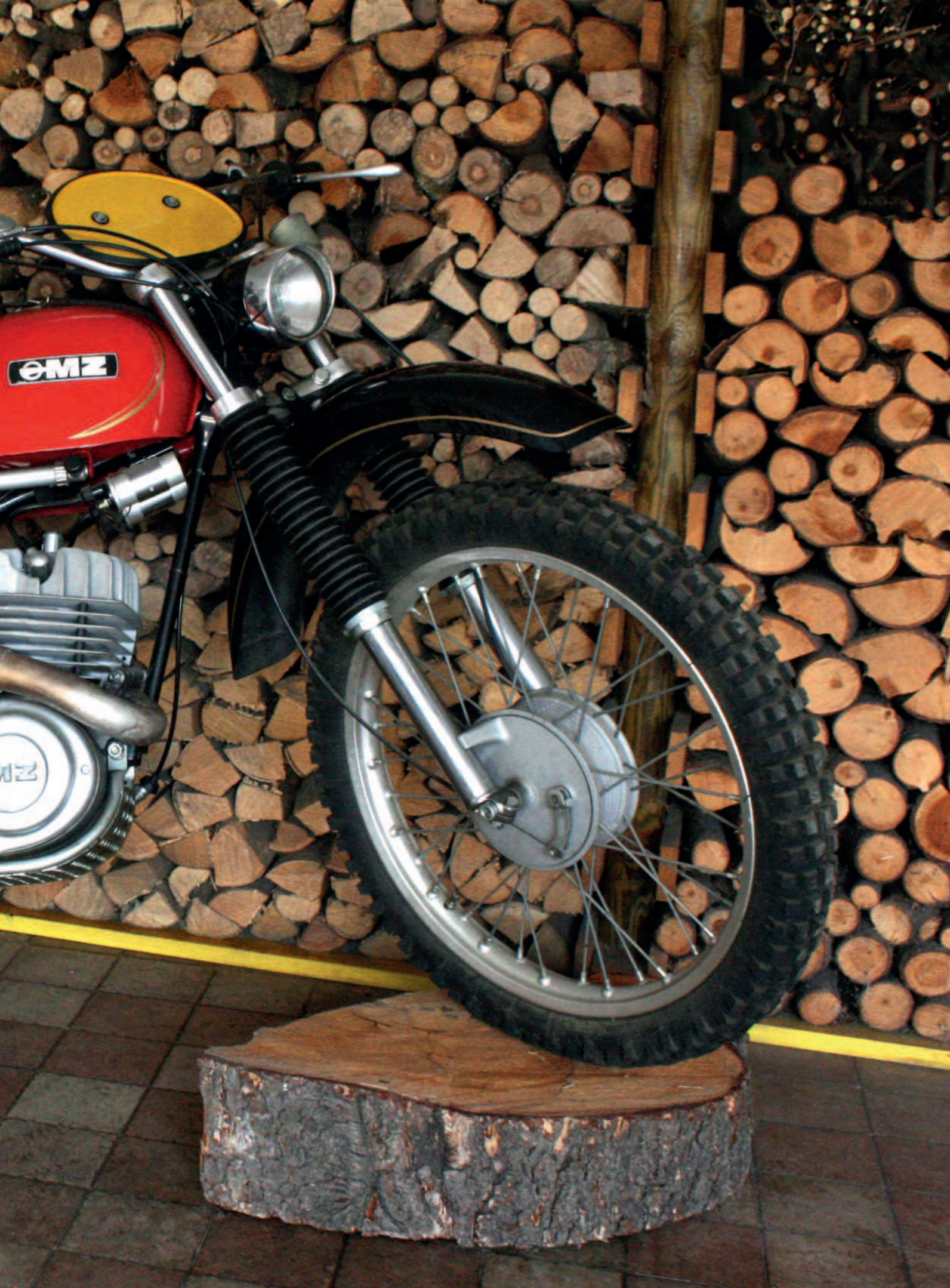
REGOLARITÀ ANNI '70

IL FASCINO DELL'EST

Nata dalle ceneri della DKW, per anni la MZ ha saputo primeggiare nella Regularità grazie a moto semplici ma robuste e con ottime prestazioni. Vediamo da vicino una delle poche repliche costruite dalla Casa di Zschopau: la 250 ETS/G

Testo e foto: Luigi Corbetta





EMZ

EMZ



1



2

Fra le numerose Marche straniere che hanno affollato il mondo delle competizioni regolaristiche nel secolo scorso, un posto di rilievo spetta sicuramente alla **MZ** che, per decenni, con la 'compaesana' **Simson**, è stata la principale costruttrice di motociclette dell'allora Germania Orientale. Di per sé la MZ, sigla che sta per **Motorradwerk Zschopau (ovvero Motocicli Zschopau, la cittadina della Sassonia sede dell'azienda)**, è relativamente giovane, avendo visto la luce nella seconda metà degli anni '50; questa sua giovane età, però, è solo di facciata, in quanto fonda le proprie radici su basi solidissime, essendo nata dalle ceneri di una storica Marca ormai scomparsa da tempo, ovvero la **DKW**. Come sia avvenuto questo passaggio, è storia che vi riassumiamo brevemente.

Considerata la più famosa azienda produttrice di propulsori a 2 Tempi della prima metà del secolo scorso, la DKW deve la sua nascita all'**Ingegnere danese**



3



4



5



6



7



8

Jorge Skaft Rasmussen, che inizia a costruire automobili nel 1906 in una piccola fabbrica attrezzata per produrre macchinari tessili a Chemnitz, cittadina della Germania Orientale. L'anno seguente, trasferisce l'attività in un'officina più ampia nella vicina Zschopau, ma è nel 1917, periodo in cui scarseggia la benzina in Germania, che viene fondata ufficialmente la **DKW (sigla che sta per Dampf Kraft Wagen, ovvero vettura a vapore)**. Di 'vapore' però se ne vedrà ben poco, anche grazie all'arrivo dell'**Ingegnere Hugo Ruppe**, che inizia a progettare e realizzare ottimi motori a 2 Tempi. Il 'dado è tratto', come si suole dire. Prima le biciclette a cui viene applicato un piccolo motore e poi le motociclette che vengono equipaggiate con più prestanti propulsori 2 Tempi: questi mezzi hanno un ottimo successo di vendite. Successo che si ripete nelle principali competizioni alle quali inizia a prendere parte la

DKW, prima con modelli di serie e poi con moto appositamente studiate. Merito non solo della buona impostazione ciclistica, ma anche dei propulsori che

si dimostrano subito robusti e prestanti.

L'azienda di Rasmussen ottiene successi e prosegue il suo sviluppo fino allo scoppio della

1. La MZ 250 ETS/G si presenta come una moto compatta e massiccia, con l'insolita colorazione nera per i parafanghi; la parte centrale del telaio è ricoperta dall'esteso grembialino rosso che protegge anche il carburatore.

2. Il lato destro è caratterizzato da due soluzioni adottate da tante moto dell'Est: il lungo tubo di scarico e la catena di trasmissione secondaria completamente riparata. Queste le principali dimensioni, in millimetri, della moto: lunghezza 2.100, altezza 1.100, passo 1.320, altezza sella 760, peso a vuoto 130 chilogrammi.

3-4. All'anteriore troviamo una forcella a perno semi avanzato, realizzata dalla stessa MZ, con escursione di 150 millimetri; il freno a tamburo centrale da 150 mm e la ruota con cerchio in lega

leggera da 21" e pneumatico 3.00 x 21". Per la cronaca, a un certo punto le moto ufficiali montarono forcelle Ceriani.

5. Il faro anteriore, caratteristico della produzione MZ, è piccolo, dimensione che gli consente di rimanere più riparato; sul dorso è presente il comando di contatto per l'accensione. L'impianto elettrico è del tipo a 6 Volt con alternatore da 90 W.

6-7-8. I comandi al manubrio sono funzionali ma, certamente, non danno l'idea di robustezza. Sulla sinistra troviamo anche il blocchetto di comando delle luci. Per limitare possibili guasti, sul traversino del manubrio, in posizione protetta, troviamo la classica trombetta che sostituisce il più delicato e pesante clacson elettrico.

REGOLARITÀ ANNI '70

Seconda Guerra Mondiale, momento in cui deve concentrare la propria produzione sui mezzi destinati all'Esercito tedesco. Al termine del conflitto, però, la Sassonia viene a trovarsi nella zona della Germania controllata dai sovietici. C'è bisogno di ripartire e di tornare alla normalità: i russi decidono così di rimettere in funzione tante aziende, **compresa quella che un tempo era la DKW di Zschopau**. In parte depredata di attrezzature e progetti, la fabbrica inizia a produrre casalinghi e solo nel 1949, anno in cui nasce ufficialmente la Germania dell'Est (Repubblica Democratica Tedesca), le moto cominciano di nuovo a uscire dai cancelli: la prima, una 125 ovviamente equipaggiata con propulsore a 2 Tempi, **reca sul serbatoio la scritta IFA**, ovvero la sigla dell'ente statale russo responsabile dell'organizzazione e della produzione dei veicoli motorizzati.



E la DKW? Grazie alla volontà di alcuni ex dirigenti, riprende vita alla fine degli anni '40 a Ingolstadt, in Baviera, nella Germania Occidentale. Ma torniamo a Zschopau. Compito dell'azienda è quello di costruire motociclette per contribuire alla motorizzazione di massa dei

Paesi legati all'Unione Sovietica e così, partendo dai progetti rimasti, viene sviluppato il motore 2 Tempi, sicuramente più semplice ed economico da costruire rispetto a un 4 Tempi. Nel 1952 viene assunto l'**Ingegnere Walter Kaaden**, valente tecnico che oltre a migliorare con ottimo successo





14



15

i propulsori (sarà un'autentica celebrità in fatto di 2 Tempi), diventa anche il responsabile del reparto corse. Detto ciò, a Zschopau continuano a sfornare motociclette di varie cilindrate sotto l'insegna IFA fino al 1956, anno in cui sul serbatoio compare, anche per differenziare le varie produzioni, **la nuova sigla MZ che**, come abbiamo precisato all'inizio, **significa Motocicli Zschopau.**

Dopo questo breve ma doveroso excursus storico, eccoci arrivati alla Marca che ha fatto sognare tanti appassionati, della quale si sono sempre avute poche e vaghe notizie, per questioni politiche e di confine, come per tutte le altre Case dei Paesi dell'Est. Siamo nella seconda metà degli anni '50 e la MZ si presenta come un'ottima fabbrica di moto concentrata anche sulla partecipazione alle competizioni stradali. Proprio in questi anni, non mancano i primi impegni nel mondo del fuoristrada, dal **Cross** alla **Regolarità**; i modelli dedicati a queste discipline vengono identificati con **l'aggiunta della lettera G (Gelände, ovvero fuoristrada) alla sigla.** Iniziano a prendere vita i vari **ES 125 G, ES 175 G** ed **ES 250 G**, che in pratica sono dei derivati delle versioni stradali ma più robusti,

con sospensioni idonee (forcella Earles all'inizio, telescopica poi) e motori più potenti. Queste da fuoristrada non sono però motociclette vendute al pubblico: sono realizzate in poche unità, sono riservate ai piloti ufficiali della Casa, servono per fare pubblicità, per dimostrare l'affidabilità MZ e per testare varie soluzioni che saranno poi adottate nella produzione di serie. Ecco spiegato perché si è sempre saputo poco o nulla di questi mezzi.

Dalle prime gare locali, ben presto la MZ passa a quelle più importanti arrivando, in pochissimo tempo, **a mettersi in luce nelle competizioni internazionali.** Nel 1956, alla Sei Giorni che si svolge a Garmisch-Partenkirchen, si aggiudica una medaglia d'argento, ma è solo l'inizio di una lunga serie di vittorie che la vedrà protagonista fino agli anni '80. **Nell'albo d'oro della Casa tedesca** figurano, solo per citare le più importanti degli anni '60,

9-10. Il serbatoio in acciaio (quello delle moto ufficiali era spesso di alluminio) contiene circa 15 litri, di cui 1,5 di riserva, di miscela al 4%. Sul dorso, fissata con delle pratiche cinghie, è posizionata la grossa borsa porta attrezzi che può ospitare anche la tabella di marcia. Il rubinetto del serbatoio, con filtro incorporato, è sulla sinistra.

11. Il tappo, in alluminio, riporta le principali vittorie ottenute negli anni '60 alle varie Sei Giorni internazionale.

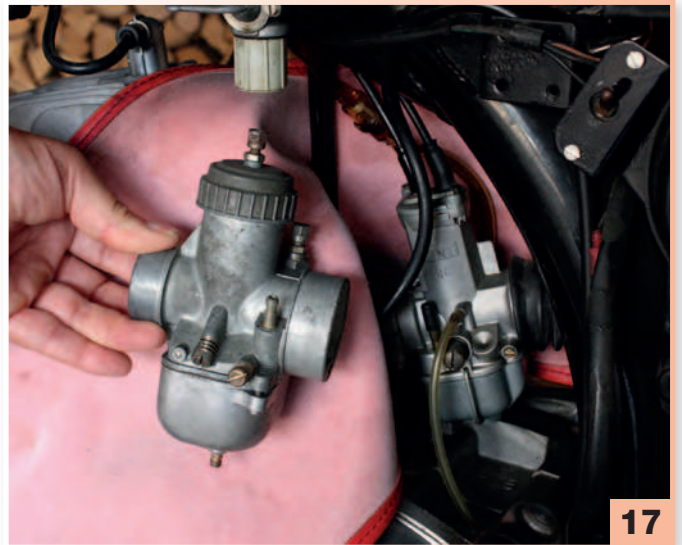
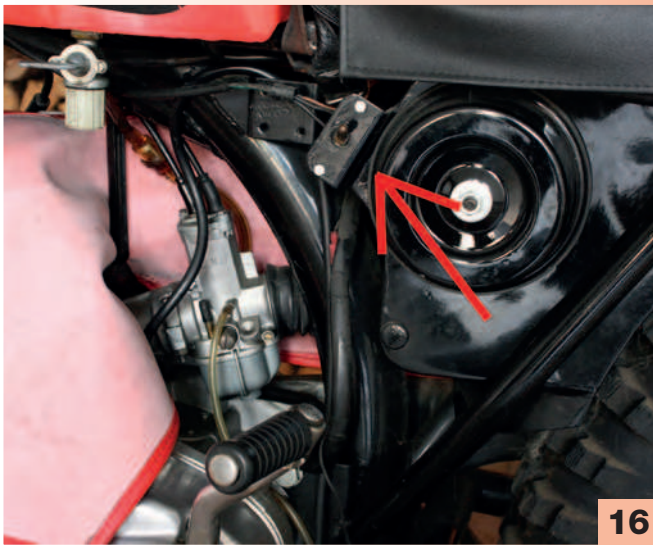
12. Tutti i componenti della moto sono fatti per essere tolti velocemente: ad esempio, per rimuovere la sella basta svitare un galletto posto sul retro. Sotto la sella, quindi in posizione riparata, c'è la presa d'aria della cassa filtro.

13. Primo piano del motore lato

trasmissione. In MZ usavano calettare il gruppo frizione direttamente sull'albero motore. La trasmissione primaria è a ingranaggi elicoidali e il cambio ha cinque rapporti.

14. Semplice, 'lineare e pulita' anche la vista destra del propulsore, che ha le seguenti principali caratteristiche: cilindrata di 243 cc (alesaggio e corsa 69 x 65 mm), rapporto di compressione circa 10:1 e potenza massima di circa 28 CV a 5.800 giri.

15. Il gruppo termico è in alluminio mentre la canna è in ghisa. La moto dispone di doppia accensione; sulla testa ci sono due candele collegate ad altrettante bobine. Quale utilizzare è a discrezione del pilota che gestisce il tutto tramite un pratico interruttore che sbucca dal grembialino sinistro.





22



24



23

le vittorie del Trofeo alla Sei Giorni del 1963, '64, '65, '66, '67 e '69.

In Italia, il Marchio della ex DDR si fa conoscere dagli appassionati in occasione della Valli Bergamasche, dove storica rimarrà la vittoria assoluta, con tanto di doppietta e di arrivo in parata, dei piloti **Peter Uhlig** e **Werner Salewsky** alla diciannovesima edizione del 1966. Parlando sempre di Valli, l'anno

16. L'ampio grembialino, apribile svitando a mano una pratica vite, protegge il carburatore e la scatola filtro. In alto, al centro della foto indicato dalla freccia, si vede l'interruttore che serve per comandare l'una o l'altra bobina abbinata alle rispettive candele (che potevano essere di grado termico differente o uguale).

17. Il carburatore originale è un raro BVF (Berliner Vergaser Fabrik) 30 N2-3. Per questioni di ricambi e taratura della carburazione, i proprietari occidentali delle MZ spesso lo sostituiscono, come nel nostro caso, con un comune Bing, per altro simile, di più facile gestione.

18-19. I comandi a pedale sono robusti. Le pedane però, come ben si può vedere, sono del tipo fisse e non avendo nessun tipo di 'zigrinatura', sono molto scivolose in caso di presenza di acqua o, peggio, di fango.

20. Il telaio, come abbiamo detto, è del tipo monotrave; a protezione del motore, però, sotto vi è imbullonato un robusto telaio in acciaio con tanto di piastra.

21. Il lato destro della moto è caratterizzato dalla lunghissima espansione e dalla trasmissione secondaria completamente racchiusa dal tradizionale carter in lega leggera e dalle guide in acciaio. Ricordiamo che Walter Kaaden studiò molto anche l'andamento dei gas di scarico e, di conseguenza, i vari tipi di espansioni.

22. Primo piano dell'ingrassatore per lubrificare il perno del forcellone. Come si può notare, il forcellone, come sulla maggior parte delle moto dell'Est, è imperniato all'esterno della base della triangolazione del telaio e non all'interno, come nella maggior parte delle moto europee.

23. Al retrotreno troviamo una coppia di ammortizzatori Reinak, il freno a tamburo centrale da 160 millimetri e la ruota da 18" con cerchio in lega leggera e pneumatico da 4.00 x 18".

24. Sul parafango in acciaio (che diverrà in plastica sulle moto ufficiali per limitare il peso) vi è il classico grosso faro MZ e il porta targa.

REGOLARITÀ ANNI '70

25. Il pilota Werner Salewsky.

26. Il pilota Fred Willamosky.

27. Il pilota Franck Schubert.

dopo i due non riescono a replicare il finale ma non sono da meno, perché Uhlig conclude primo e Salewsky terzo.

Non vi basta? Negli anni successivi, sempre nella mitica gara bergamasca, troviamo le MZ ai vertici della classifica nella classe Oltre 350, sia nel 1970 che nel 1971 con **Fred Willamosky**; nel 1972 è **Franck Schubert** a salire sul gradino più alto del podio nella 250, mentre nel 1973 figurano vincitori della 350 e della Oltre 350 rispettivamente **Manfred Jager** e **Fred Willamosky**.

Dopo questa annata, le grosse MZ saranno messe in ombra dalle KTM, Jawa e SWM, per poi ritornare a vincere tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80 (ma questo è un altro capitolo).

Da un certo punto di vista, la storia della moto protagonista di questo servizio inizia proprio alla Valli.

Mario Gritti (che non ha nulla a che vedere con il Gritti più famoso di Vertova) è un appassionato regolarista bergamasco che appena può va ad assistere alle gare che si svolgono in zona, ed è proprio in queste occasioni che **vede e si innamora delle moto dei Paesi dell'Est**. Ha una particolare predilezione per le **MZ** e le **Jawa**, e nel corso degli anni riesce a coronare il sogno di averne alcune. Tra queste, c'è anche **la MZ 250 ETS/G che vi presentiamo**.

“Questo esemplare - ci racconta Mario - è del 1974 ed è la replica delle versioni ufficiali del 1970. È arrivata in Italia dall'Inghilterra negli anni '90 ed io l'ho acquistata nel 2006”.

A questo punto l'attento lettore potrebbe obiettare e dire: *“Ma come, prima avete scritto che le moto da fuoristrada non venivano vendute al pubblico... c'è quindi una contraddizione!”.*

La questione però è presto spiegata: nei primi anni '70 la MZ realizzò qualche replica (nell'ordine di una trentina scarsa di esemplari) delle moto che gareggiavano a livello internazionale, da vendere ai piloti privati. Meno sofisticate di quelle ufficiali, furono commercializzate per lo più in Gran Bretagna, Paese, questo, che insieme a Danimarca, Olanda, Belgio, Finlandia e Iran, aveva da tempo instaurato un certo rapporto commerciale con la ex DDR.

La moto fotografata è la classica 'arma di battaglia' tipica dei Paesi dell'Est, perché caratterizzata dall'estetica massiccia e molto personale, dall'aver quasi tutti i componenti realizzati 'in casa' e dall'essere costruita in maniera semplice ma robusta, a cominciare dalla ciclistica e dal propulsore. Per quanto riguarda il telaio, si tratta di un monotrave con culla inferiore imbullonata; nulla di trascendentale neppure per il cuore di questa MZ, ovvero il motore, che adotta soluzioni



27

tradizionali e, quindi, collaudate. In questo caso è un'unità a 2 Tempi di 243 centimetri cubi a corsa corta con gruppo termico in alluminio e canna in ghisa, trasmissione primaria a ingranaggi e cambio a cinque rapporti.

Per le altre caratteristiche, vi invitiamo a guardare le foto e a leggere le relative didascalie. Per gli amanti della storia e della Marca, invece, ricordiamo che nel 1960 **Leopoldo Tartarini**, allora famoso pilota, riuscì a stipulare un accordo con la Casa di Zschopau fondando così, a Bologna, la **Italemmezeta**: in questo modo iniziò a costruire motociclette utilizzando i propulsori MZ. Ma anche questo è un altro interessante capitolo della storia della motocicletta, peraltro già affrontato dalla nostra rivista quando abbiamo raccontato, in due puntate, l'**epopea della Italjet**.

CURIOSITÀ

Quando ho conosciuto **Mario Gritti** (che ringraziamo per la disponibilità e la pazienza) mi è venuto naturale chiedergli se, per caso, fosse parente del Gritti mondiale e se anche lui, negli anni addietro, avesse corso nella Regolarità. Mario, prima ha negato la parentela, poi mi ha raccontato ridacchiando un aneddoto: qualche gara l'ha fatta pure lui e quando gli spettatori leggevano nella lista dei partecipanti il suo cognome, stavano tutti attenti pensando a un consanguineo del Gritti campione. Poi però, una volta transitato, il commento (in rigoroso dialetto bergamasco che traduco subito per comodità) era sempre lo stesso: *"Questo (Gritti) non gli somiglia (al Gritti mondiale) neppure quando pischia!"*. E così Mario ha smesso di correre. ■



DAL 1984 CENTRO ASSISTENZA DI TUTTI I TIPI DI SOSPENSIONE

MARZOCCHI · CORTE & COSSO · ÖHLINS · WP · SACHS · KONI · BILSTEIN · SHOWA · KYB

Matteo Rubin,
Campione Italiano classe D5,
stagione agonistica 2022



COSTRUZIONE AMMORTIZZATORI SU MISURA PER MOTO DA REGOLARITÀ, GRUPPO 5

1951
ORAM
SOSPENSIONI

via Rasori, 2 - 20145 Milano

Tel. 02.498.9884 - Fax 02.480.030.52

info@oramitalia.com - www.oram.it