

**ENDURO ANNI '80**

# L'ULTIMA VINCENTE

**Perfettamente conservata, la Simson GS 125 WKH del 1988 è una moto con raffreddamento a liquido, monoammortizzatore e freno a disco: è l'ultimissima evoluzione dell'ottavo di litro nata nei primi anni '80, poi sviluppata nel tempo sempre e solo per le corse e per i piloti ufficiali. Con la caduta del muro di Berlino e l'unificazione della Germania, la Simson si trova ad affrontare un nuovo mercato non più tutelato e gestito dallo Stato, ma affollato di concorrenti; dopo aver realizzato circa 5.000.000 di motoveicoli, nel 2002 la Casa della ex DDR cessa definitivamente la sua attività**

**Testo: Luigi Corbetta**

**Foto: Daniela Confalonieri**







**SIMSON**

**ACE 750 D**

**SIMSON**

**ACE 750 D**





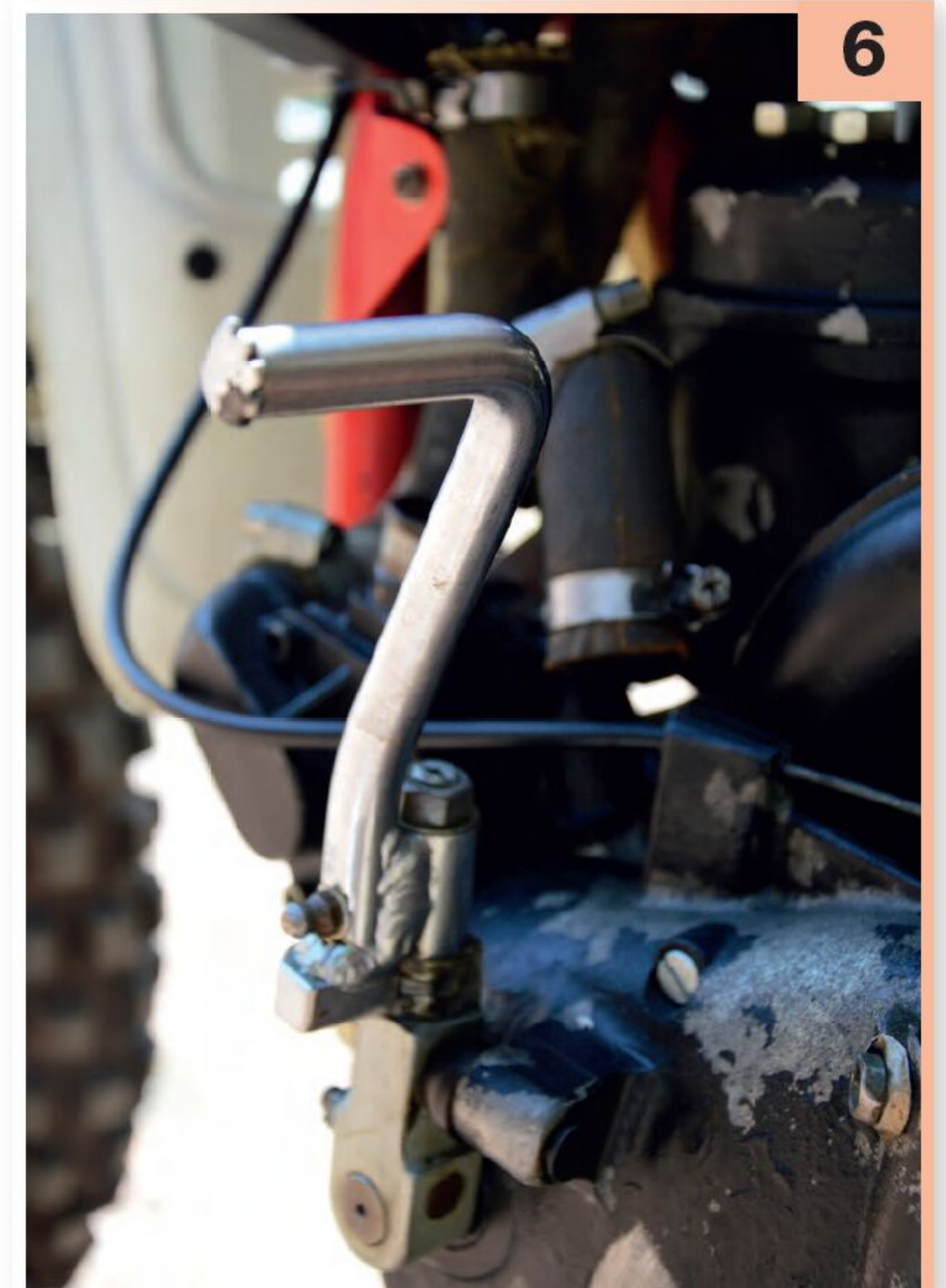
**C**ontrariamente a molte altre Case motociclistiche, la **Simson** è una Marca abbastanza conosciuta per gli addetti ai lavori nel mondo della Regolarità (o, se preferite, dell'Enduro), avendo corso

ufficialmente con successo fra gli anni '60 e gli anni '90. È sconosciuta invece al grande pubblico di appassionati delle due ruote non avendo venduto, per anni, le proprie moto e i propri ciclomotori in Europa. Il motivo è presto detto:

la sede dell'azienda era a Suhl, nella Repubblica Democratica Tedesca, quindi era in mani sovietiche, e di conseguenza le informazioni che trapelavano erano sempre poche, se non nulle. A dimostrazione di questo, ricordiamo







che la Simson è citata nell'opera omnia di **Abramo Giovanni Luraschi** (Storia della motocicletta) solamente nel quarto volume, quello che tratta del secondo dopoguerra,

e nel quinto. Nel quarto si legge che *“la Simson del 1950 è una motocicletta di 250 cc che è la copia quasi perfetta della BMW”*, mentre nel quinto, parlando di produzione

di motociclette, Luraschi scrive: *“La Germania Orientale ha una notevole produzione motociclistica ripartita fra due Marche principali: **MZ e Simson**. La Simson si limita alla costruzione di ciclomotori, mentre la MZ produce macchine fino a 250 cc di cilindrata. Non abbiamo dati precisi né sulla circolazione né sulla produzione della Germania Orientale”*.

I nostri lettori, però, hanno iniziato a conoscere questo Marchio qualche anno fa, quando sul primo numero del 2016 della rivista abbiamo presentato tre modelli dei

**1.** In questa immagine, la Simson GS 125 WKH del 1988 mette in mostra tutta la sua compattezza, leggerezza e complessità allo stesso tempo. Nel 1996, l'attuale proprietario si è recato di persona a Suhl, nella ex DDR, per acquistarla direttamente dalla Simson dove ne hanno realizzate cinque o sei: una di queste, ovvero la protagonista del nostro servizio, è scesa in gara in occasione della Sei Giorni Internazionale del 1988 in Francia ed è giunta in Italia così come è arrivata a fine carriera... punzonature incluse.

**2.** Motore Simson da 125 centimetri cubi, 7 marce, disco rotante con raffreddamento a liquido. Alesaggio

e corsa, 56 x 50 mm: cilindrata effettiva 123,2 cc. Rapporto di compressione 14:1. Si osserva un collettore di aspirazione un po' più lungo per beneficiare di un passaggio più dolce: questo aspetto conferma che si tratta di un mezzo realizzato appositamente per disputare la Sei Giorni Internazionale. I tubi dell'acqua sono staccati perché la moto fa parte di una collezione statica.

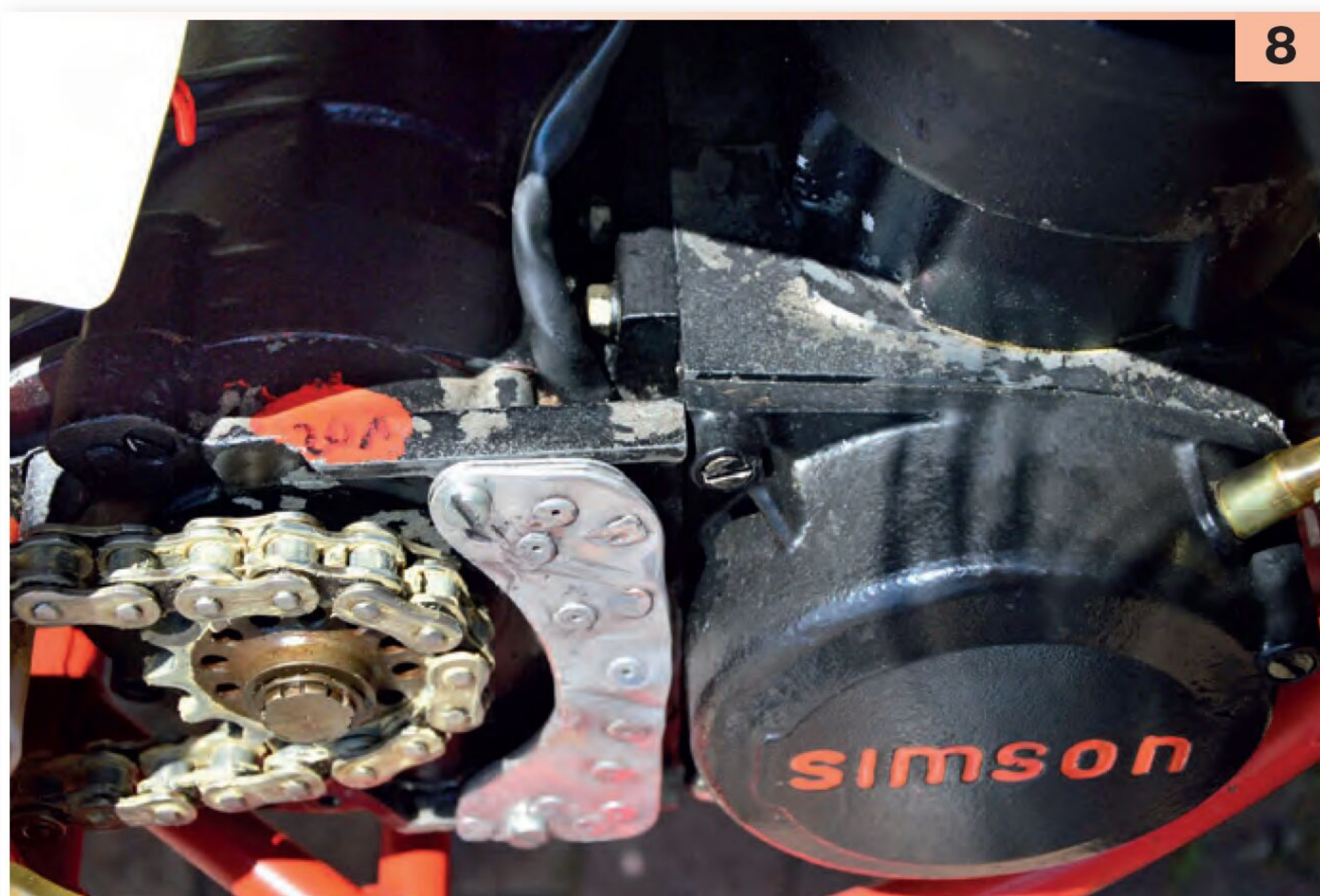
**3.** Carburatore BVF (Fabbrica Berlinese di Carburatori) 35 M6 G. Dal carburatore si osserva fuoriuscire un tubo che va direttamente alla cassa filtro e con un bypass riporta l'aria alla vaschetta del carburatore; il tutto è regolabile da un

manettino posto sul manubrio, con il quale veniva cambiata la carburazione della moto a seconda delle condizioni.

**4-5.** Sul 'ponte di comando' della Simson 125 compaiono il manettino per ingrassare o smagrire la carburazione della moto a seconda delle condizioni e il clacson obbligatorio nelle gare di Regolarità. Per contenere i pesi, anche il collarino della leva della frizione è stato alleggerito con un foro centrale.

**6.** L'accensione, rigorosamente da azionare in avanti come per molti mezzi ufficiali dell'Est, è ricavata da un tubo di acciaio e non dal pieno. Come sulle MZ, agisce direttamente sull'albero motore.





primi anni Ottanta: la 175 del 1981, la 125 del 1983 e la 80 del 1984. Ora ritorniamo sull'argomento per illustrarvi **la 125 del 1988, ovvero una delle ultime Simson competitive costruite.** Prima di procedere in tal senso, ripercorriamo brevemente l'interessante storia di questa Casa motociclistica che trae le sue origini due secoli fa.

È il 1856 quando **i fratelli Löb e Moses Simson** acquistano parte di un'acciaieria a Suhl, cittadina tedesca della Turingia, e danno vita alla **Simson & Co** che si occuperà di produrre inizialmente armi e successivamente biciclette.

Nei primi anni del 1900 cominciano a dedicarsi anche alle automobili, ma **è il 1936 l'anno della svolta:** con le leggi razziali emanate dal regime nazista, i due fratelli, di origine ebraica, sono costretti a rifugiarsi all'estero. L'azienda viene così affidata a un amministratore esterno e cambia il proprio nome in **BSW (Berlin Suhl Wafen und Fahrzeugwerke - Fabbrica di Armi di Berlino e Suhl).** Con le armi, inizia anche la produzione delle motociclette e la prima sarà una monocilindrica di 98 cc denominata **BSW 100.**

Al termine della Seconda Guerra Mondiale, trovandosi nella Repubblica Democratica Tedesca, la fabbrica passa in mani sovietiche e qualche anno dopo cambia nuovamente denominazione in **Veb Fahrzeug und Geratewerk Simson Suhl (Fabbrica Statale di Veicoli e Attrezzature meccaniche Simson di Suhl).** Sotto questa nuova proprietà, prosegue la produzione di armi, biciclette, ciclomotori e motociclette anche di cilindrata abbastanza elevata (350 cc per intenderci).

Siamo così arrivati al 1960, anno in cui l'IFA, l'ente statale preposto a decidere e organizzare la produzione di veicoli della DDR, stabilisce di differenziare l'attività produttiva di motociclette fra le due aziende presenti sul territorio:





10



11



12

**7.** Visto dal lato destro, il motore consente di apprezzare il pignone ricavato dal pieno e alleggerito in ogni punto, trattenuto solo da un seeger. La leva del freno è in Avional (alluminio aeronautico), mentre la protezione del carter lato accensione è in alluminio tenero, con tre fogli da 2 millimetri cadauno rivettati in modo tale che, in caso di rottura della catena, questi possano proteggere il carter e, allo stesso tempo, deformandosi, possano evitare la rottura della scatola del cambio. La marmitta a espansione è di tipo composito, con il primo pezzo in materiale stampato mentre la seconda parte è con la classica denominazione 'a spicchi'. La parte più esposta al contatto con le gambe del pilota è rivestita da lamiera forata, sagomata e saldata alla marmitta e il tutto poi verniciato di nero.

**8.** Osservando attentamente il motore, questo è diviso in due parti: il gruppo di scoppio con l'accensione elettronica Motoplat, ammissione a disco rotante, pompa dell'acqua e messa in moto da una parte, e il gruppo cambio e frizione dall'altra, come su una moto da Gran Premio. La camera di scoppio aveva diverse configurazioni a seconda dei percorsi di gara. Si osserva anche il cambio estraibile come su una moto da GP.

**9.** Cassetta porta candele: ne conteneva quattro. La moto partiva sempre con la candela calda e poi veniva sostituita con una di queste quattro fredde.

**10-11-12.** Basta togliere un elastico agganciato a due occhielli sulla parte posteriore del telaio per sganciare rapidamente la sella e accedere alla cassa filtro; basta togliere un altro elastico e si arriva facilmente alla cassa filtro. Queste moto erano studiate appositamente per le gare e laddove era possibile, bisognava rendere la vita facile ai piloti in caso d'interventi necessari.



## ENDURO ANNI '80

**13.** Il tubo centrale del telaio per l'attacco del monoammortizzatore con i fazzoletti di rinforzo lungo la parte piegata dello stesso.

**14.** Il monoammortizzatore centrale Bilstein; la Simson ha cominciato a montare gli ammortizzatori realizzati dall'azienda tedesca già dall'inizio degli anni '80, ma venivano rivisti dai tecnici di Suhl. L'ammortizzatore garantisce alla ruota un'escursione di 340 millimetri.

**15-16.** Al retrotreno osserviamo il forcellone in acciaio scatoletto sottilissimo per contenere i pesi della moto, con fazzoletti di rinforzo diffusi. Il mozzo posteriore è in magnesio; il numero 11 riportato sopra il mozzo è lo stesso che si ritrova all'interno del cerchio, perché prima veniva calibrato il mozzo, poi veniva montato il cerchio che, a sua volta, veniva calibrato. Notiamo la mancanza del carter ermetico per la catena corona e pignone, cosa che anni addietro distingueva i mezzi dell'Est Europeo.

**17.** Il terminale della marmitta usciva a sinistra rispetto all'impianto di scarico a destra per non incappare in penalità durante la prova fonometrica. Si osserva la piccola molla che serviva per smontare rapidamente il fondello dell'impianto di scarico e sostituire la lana di roccia bruciata. Anche sul terminale è conservata la punzonatura originale che risale alla Sei Giorni del 1988. Le due viti che servono per lo smontaggio rapido del fanale posteriore erano quelle usate per tenere i cruscotti delle auto.

**18-19-20.** All'avantreno osserviamo la forcella fatta in Casa simil Marzocchi, con piastra in magnesio, steli da 35 mm ed escursione di 295 mm. Il tubo del freno anteriore è in materiale plastico per trasmissioni idrauliche industriali, che permetteva una maggiore modulabilità; il disco di tipo flottante è in alluminio, mentre il mozzo è ricavato dal pieno in alluminio aeronautico. La Simson 125 monta il fanale porta numero anteriore modello Elba 81.







alla **Simson** spetterà il compito di costruire ciclomotori e motociclette di piccola cilindrata con propulsore rigorosamente a 2 Tempi, mentre alla **MZ** quello di produrre mezzi di cilindrata maggiore.

### I ciclomotori e gli scooter

**Simson**, come ad esempio gli S 51 nella versione stradale e in quella da Enduro, per non parlare degli scooter a ruote alte Schwalbe, diverranno così popolarissimi in patria e nei vari Paesi legati all'Unione Sovietica, circostanza che si protrae fino alla fine degli anni '80 quando, con la caduta del muro di Berlino, avviene l'unificazione

della Germania. L'Europa (e non solo) viene stravolta, e con essa anche l'economia.

La Simson si trova così ad affrontare un nuovo mercato non più tutelato e gestito dallo Stato, ma affollato di concorrenti. Rinnovata completamente la propria gamma, riuscirà a 'sopravvivere' fino al 2002, anno in cui cessa definitivamente la propria attività dopo aver realizzato **circa 5.000.000 di motoveicoli**.

**Nel mondo della Regolarità**, invece, la Simson inizia le prime esperienze negli anni '50 per poi lasciarla e dedicarsi al mondo della

Velocità. Quest'ultimo settore, però, necessita di investimenti troppo impegnativi e così, nei primi anni '60, il Reparto Corse della Casa tedesca abbandona definitivamente questo segmento per ritornare a occuparsi di fuoristrada. E lo fa inizialmente con **la piccola GS 50** che, a prima vista, si distingue per il telaio a trave tubolare con il motore montato a 'sbalzo', forcella Earles e propulsore accreditato di circa 5,5 CV a 8.000 giri con cambio a soli tre rapporti. L'esordio di queste motociclette a livello internazionale avviene alla Sei Giorni del 1963 in Cecoslovacchia, ed è un esordio promettente, visto che 'fanno il botto' conquistando due medaglie d'oro.

Curate nei particolari, leggere e dotate di motori ben fatti (probabilmente anche grazie all'apporto delle competenze e conoscenze di **Walter Kaaden**, allora direttore del reparto corse MZ, nonché uno dei massimi esperti di motori a 2 Tempi), le piccole Simson saranno sviluppate e migliorate nel tempo.

Particolare che caratterizzerà per anni queste motociclette è l'adozione di un riduttore esterno al cambio per avere altre tre marce, disponendo così di sei rapporti complessivi. Nasceranno poi le versioni da 75, 100 (prima e poi 80), 125 e 175 centimetri cubi e il cambio passerà da 3+3





## ENDURO ANNI '80

**21-22.** Anche il mozzo e la ruota anteriori conservano le punzonature originali dell'epoca.

**23-24.** Il radiatore dell'acqua e i fazzoletti di rinforzo sul telaio fatti in casa. Osserviamo come sia stato allungato il canotto di sterzo per ottenere la sede dei cuscinetti.

**25.** Il gonfleur originale agganciato con due elastici. Si notano la rondella e la vite con cui è agganciata la tabella porta numero: sono in alluminio, sempre nel rispetto della filosofia Simson volta all'alleggerimento delle moto da gara.

**26.** Il serbatoio mostra il classico design militaresco spartano: ha una capienza di 8 litri ed è realizzato in alluminio, mentre i convogliatori sono in vetroresina esattamente come le fiancatine.

**27-28.** Segue perfettamente la linea del telaio la stampella laterale quando si trova in posizione di riposo, per non infastidire in alcun modo il pilota in gara.

(tre rapporti normali e tre ridotti) a 4+4. Anche il telaio, soprattutto sulle 'piccole', sarà modificato più volte fino a giungere al tradizionale, e meno caratteristico, culla chiusa. Insomma, diverranno in breve tempo **le 'bestie nere' da battere**, in modo particolare nell'affollata categoria delle piccole cilindrate, dove a farla da padroni in questi anni sono le Hercules, le Tattran e le Zündapp.

Senza ripeterci in quanto già scritto qualche anno fa nel precedente articolo sulle Simson, ricordiamo che **queste motociclette da Regolarità sono sempre state costruite solo ed esclusivamente per i piloti ufficiali e, quindi, mai messe in produzione** ed è per questo motivo che ogni modello è a sé, unico, con particolari differenti e con caratteristiche spesso sconosciute.

**Sul versante delle competizioni**, anche grazie all'apporto delle più grosse MZ che correvano







25



26

insieme nelle squadre delle varie Sei Giorni, ricordiamo solo alcune delle principali vittorie: Vaso d'Argento nel 1964, '82, '84 e '87; Trofeo Mondiale nel 1987; Campionato Europeo, classe 100, nel 1971 con **Werner Salewski**; Campionato Europeo, classe 75, nel 1974 e nel 1975 con **Ewald Schneidewind**, nel 1976 con **Steffen Mauersberger**, nel 1979 e nel 1980 con **Stanislav Olszewsky**; Campionato Europeo, classe 125, nel 1984 e nel 1985 con **Rolf Hubler**; Campionato Mondiale, classe 80, nel 1990 con **Thomas Bieberbach**.

Gli appassionati italiani non possono non ricordare le due vittorie che ottiene la Simson 75 alla Valli Bergamasche nel 1976 con Schneidewind e, l'anno successivo, con Mauersberger. Come si può vedere, dagli anni '60 alla fine degli anni '80 la Casa tedesca di Suhl ha saputo realizzare mezzi competitivi che si sono distinti anche a livello mondiale.

Ed eccoci alla moto protagonista del nostro servizio, ovvero la **GS 125 WKH del 1988** perfettamente conservata.

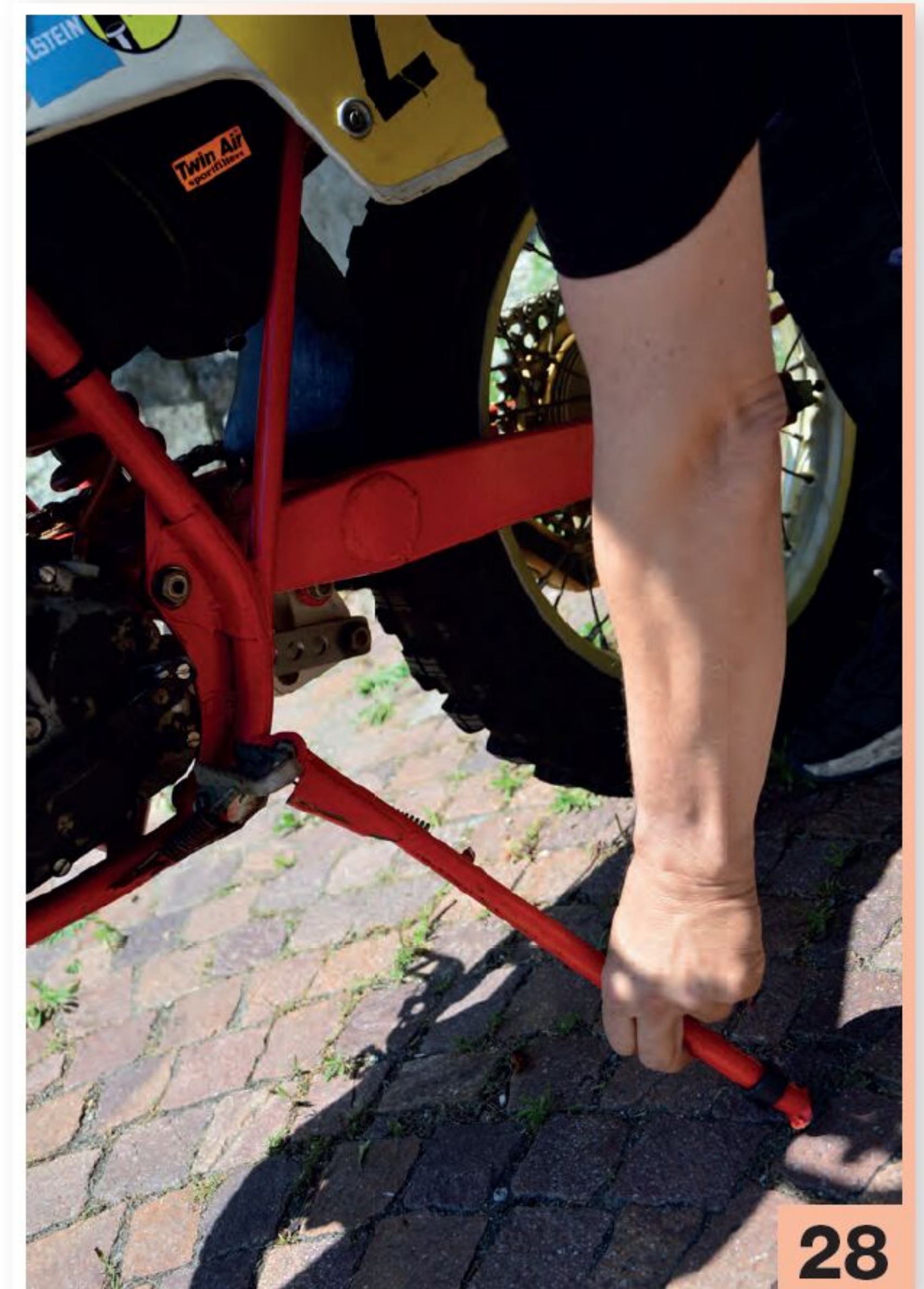
Si tratta di una moto con raffreddamento a liquido, monoammortizzatore e freno a disco, ovvero l'ultima evoluzione dell'ottavo di litro nata negli anni



27

'80 e poi sviluppata nel tempo sempre e solo per le corse e per i piloti ufficiali.

Nel 1981, con la soppressione delle classi 75 e 100, la produzione di moto da competizione della Casa tedesca si sposta sulla nuova classe 80 e su quella molto affollata dell'ottavo di litro. Per realizzare quest'ultima, in Simson utilizzano come base di partenza il propulsore da 100 centimetri cubi con l'ammissione a disco rotante e il gruppo cambio in semiblocco separabile dal gruppo di manovella. In questa occasione, i tecnici di Suhl provvedono anche a rivedere completamente il telaio



28

e le sospensioni, sempre più simili a quelli utilizzati sulle motociclette da Cross.

In questi anni si passa, quindi, dai lunghi ammortizzatori molto inclinati e attaccati al forcellone quasi in prossimità dell'attacco del perno ruota, a quelli meno inclinati e più vicini al perno del forcellone stesso. Per le forcelle, dalle prime tradizionali con buona escursione, si passa a quelle con ampia escursione a perno centrale per poi arrivare ad avere ancora più escursione e perno avanzato.

**Sul versante dei propulsori** invece, oltre ad affinamenti vari, si inizia ad adottare il raffreddamento



**29-30-31.** Ecco alcune schede tecniche originali che sono state consegnate direttamente dalla Simson insieme alla moto al momento dell'acquisto da parte dell'attuale proprietario. Come si può leggere, viene dichiarata una potenza di 23 KW a 11.000 giri e una coppia di 20,5 Nm a 10.500 giri. Elevato anche il rapporto di compressione, che è di 14:1.

a liquido, prima con gruppo termico leggermente alettato e poi privo di alettature. Propulsori che, seppur in continua evoluzione, mantengono sempre una loro caratteristica, ovvero avere una potenza e una coppia 'acuta', ottenute entrambe ad alto regime e, quindi, di non facile gestione.

**La moto del servizio è l'ultimissima evoluzione della 125 nata nei primi anni '80;** oltre all'estetica particolarmente moderna e al propulsore raffreddato a liquido, monta anche il freno a

disco anteriore e il nuovissimo monoammortizzatore. Ricordiamo che in questa configurazione ma con motore da 80 cc, la Simson si aggiudica il Campionato Mondiale, classe 80, nel 1990 con il pilota **Thomas Bieberbach.** Per il resto, lasciamo parlare le foto e le didascalie che spiegano le caratteristiche uniche di questa ottava di litro costruita nella Germania dell'Est.

Per la cronaca, e per concludere, l'esemplare fotografato è stato comprato, nel 1996, dall'attuale proprietario direttamente dalla Simson; prima dell'acquisto, la moto è stata accesa e provata per controllare che tutto funzionasse. Da allora, non è stata più messa in moto e utilizzata, perché la filosofia sposata dal proprietario è quella di conservarla nel

suo stato originale, esattamente come l'ha comprata recandosi di persona a Suhl.

29

Typenblatt  
Simson-Enduro-Sportmotorrad GS 125 WKE

**Motor:**

Baumuster:	M 125 WKE
Verbrennungsmotor:	2-Takt-Motor
Arbeitsverfahren:	2-Takt
Brennstoff:	Kerosin
max. Drehmoment bei Drehzahl:	20,5 Nm/10500 U/min
Dauerleistung bei Drehzahl:	-
Höchstleistung bei Drehzahl:	23 kW/11000 U/min
Literleistung:	184 kW/l
Verdichtungsverhältnis:	14:1
mittlere Kolbengeschwindigkeit:	18,3 m/s
Kurbelverhältnis 1:1:	4,0
Lage im Fahrzeug:	flach
Aufhängung:	starr
Schmiersystem:	Ölschneckenpumpe 33:1
Näherung:	Flüssigkeitsschmierung
Motorabmaß, trocken:	24,5 kg
größte Höhe:	320 mm
größte Breite:	300 mm
größte Länge:	330 mm
Zylinder-Anzahl:	1
Zylinder-Anordnung:	rotierend
Zylinder-Gußform:	Sandgüß
Zylinder-Werkstoff:	Leichtmetall
Zylinder-Bohrung:	56 mm
Kolbenabmaß:	50 mm
Gesamthubraum:	183,2 cm <sup>3</sup>
Zylinderkopfwerkstoff:	Leichtmetall
Taufschneckenart:	Spezialzylinderkopf, eingeschneidert
Kolbenhersteller:	WGU - Leipzig
Kolbenwerkstoff:	Leichtmetall
Kolbenringe:	1 Stk.
Flauclart und -länge:	I, 100 mm
Flauclager:	MK 20x26x15 Kufflagerführer MK
Kurbelwellenauführung:	2 Nuten, zusammengepreßt
Kurbelgehäuse:	Magnesium-Sandgüß, geteilt

30

**Motorzubehör:**

Kraftstoffförderung:	Pallbonen
Kraftstofftankinhalt:	8 l
Luftfilter:	Schaumstoffnaßfilter
Vergaser, Baumuster:	BVF Ø 35
Vergasorzahl:	1
Hauptdüse:	185
Leerlaufdüse:	55
Lufttrichter:	Ø 55 mm
Lichtmaschine, Baumuster:	MOTOPLAT PT 1300
Lichtmaschinenleistung:	61 W
Zündung:	EMKZ
Zündvorstellung:	elektronische Verstellung
Zündzeitstellung:	22° 1KW v.0°
Zündkerze-Wärmezahl, Elektrodenabstand:	Isolator R3 14-350 LGS, 0,4

**Kraftübertragung:**

Kupplung, Baumuster:	Eigenkonstruktion
Kupplungsart:	Keilwellenkupplung im Ölbad
Schaltgetriebe, Baumuster:	Eigenkonstruktion
Schaltgetriebeart:	mechanisch, Klauenmechanik
Schaltgetriebe-Anordnung:	mit Motor verschraubt
Anzahl der Gänge:	7
Übersetzungen:	4,07/3,0/2,31/1,89/1,52/1,25/1,04
Schalthebelanordnung:	Fußschalthebel
Getriebegehäuse-Üfüllmenge:	0,8 l
Kraftübertragung:	O-Ring Rollenkette 5/8" x 1/4" 114 Glieder

**Fahrwerk:**

Reifengröße vorn/hinten:	3,00-21 3M/120/90-18 Enduro homologiert
Reifenüberdruck vorn/hinten:	1,0/0,8 at
Felgenart:	Vollhornfelge
Felgenreife vorn/hinten:	1,60 x 21/2,15 x 18
Radaufhängung vorn/hinten:	Steckachse
Federung vorn:	Telegabel
Federung hinten:	Zentralfederbein, Hebelübersetzt
max. Einfederung vorn/hinten:	295/340 mm

31

Stoßdämpfer vorn/hinten:	hydraulisch
Gabelwinkel:	27°
Nachlauf:	105 mm
Fußbremse, Bauart:	mechan. Innenbackenbremse
wirksame Bremsfläche vorn/hinten:	26,4 cm <sup>2</sup> 46,5 cm <sup>2</sup>
Bremstrommeldurchmesser/hinten:	125 mm
Handbremse, Bauart:	hydraul. Scheibenbremse
Handbremse, Durchmesser:	240 mm

**Fahrergerüst:**

Radstand:	1500 mm
Bodenfreiheit:	360 mm
Rahmenbauart:	Zentralrohr mit doppeltem Unterszug

**Fahrergerüstmaß:**

Länge über alles:	2110 mm
Breite über alles:	820 mm
Höhe über alles:	1280 mm
kleinster Wendekreisdurchmesser:	2,9 m

**Fahrergerüstlasten und -massen:**

zulässige Achslast vorn:	101 kg
zulässige Achslast hinten:	114 kg
zulässige Gesamtmasse:	215 kg
Leermasse:	98 kg
Masse je kW:	4,3 kg/kW

**Sonstige Fahrzeugdaten:**

Höchstgeschwindigkeit:	100 - 130 km/h
Sitzplätze:	1

**Fahrergerüstzubehör:**

Scheinwerfer:	12 V / 35/35 W
Geschwindigkeitsmesser:	Anzeigebereich 0 - 120 km/h

**Besondere Ausstattungen:**

Geländebereifung, Startnummernschilder, Goldlenker, Ballhupe, Motorschutz, Seitenständer

**SIMSON**  
Fahrzeug GmbH  
Vogelstraße 11 | Telefon Sch 5140  
Leipzig | Fax 23431/23301  
der Motorabteilung  
Sportabteilung