

# SIMSON

## GS 80 | GS 125 | GS 175







## **SIMSON... LA TECNOLOGIA DELLA GERMANIA DELL'EST NEGLI ANNI OTTANTA APPLICATA AL MONDO DELL'ENDURO**

**V**i ricordate gli **anni Ottanta**? È strano perché si tende sempre a cancellare i ricordi più brutti e a conservare il fascino di quelli più belli. Scommetto che ricordando gli anni 80 si pensa alla Milano da bere, all'edonismo regnante che invogliava ad uscire spesso la sera... ma non ci si ricorda del Grande Nemico Comunista che teneva in scacco l'Europa e sfidava gli sceriffi americani.

Non si poteva viaggiare liberamente nella **Germania dell'Est**, nei Paesi Baltici, in Russia o in qualsiasi Paese d'Oltre Cortina... così come i cittadini di quei Paesi non avevano il permesso di venire in Occidente e i Tedeschi dell'Est non erano liberi di far visita ai propri parenti che vivevano all'Ovest.

Della Germania di quegli anni si ricorda quel cazzuto del **Cancelliere Helmut Kohl** che andava in viaggio all'estero e si portava con sé il letto da tanto che era grande e grosso; di quegli anni si canticchia il **rapper Der Kommissar** nei pochi passaggi in inglese comprensibili e si vedono i **99 Luftballons** vo-





www.endurobandad



www.endurobandadocenta.pl

lare sopra il cielo di Berlino per andare a spiare sopra la parte Est sconosciuta. Abbiamo vissuto quel **periodo di Guerra Fredda** col timore riverenziale nei confronti del Nemico Comunista mangiabambini. Guardavamo con sospetto chi arrivava da quella parte della Germania a gruppetti, nei quali si vedeva che uno di loro non quadrava col gruppo: il Commissario politico.

Con lo stesso timore riverenziale guardavamo **le squadre ufficiali Simson e MZ** che arrivavano in Occidente con i furgoni Barkas tutti tondi e col motore a 2 Tempi. **I piloti parlavano poco, i meccanici meno ancora e le moto ufficiali sembrava volassero.** A distanza di anni ci ricordiamo poco di come i piloti e i meccanici erano strettamente controllati durante le uscite in Occidente: niente scherzi... oppure uno sgarbo sarebbe potuto ricadere sulle famiglie che avevano lasciato a casa. A distanza di anni ci ricordiamo solo la parte migliore: **le Simson ronzavano a mille sui campi di gara.** Ci ricordiamo dei motori che giravano da far paura, sibilando tra fettucce e paletti. Di loro si sapeva poco e delle loro moto ancora meno. **Il Reparto Corse Simson era un laboratorio militare:** nulla doveva trapelare all'esterno e quindi nemmeno una moto poteva essere venduta oppure industrializzata per essere messa sul mercato con i suoi segreti.

**La Simson era una grande fabbrica di motorini a pedali:** in Germania si chiamano **Moped** e ne produceva decine di migliaia all'anno. Ma una Werksmaschine, una di quelle dove si sperimentavano soluzioni tecniche all'avanguardia, non era proprio disponibile. Solo i piloti polacchi pote-

Immer härtere Brocken wurden den Fahrern serviert – kräftezehrend und materialschlachtend



In der Trophy-Wertung der Sechstagesfahrt 1981 auf Elba kam die DDR-Mannschaft mit Geißenhöner, Lämmel, Meuersberger, Hübler (Simson), Klädtke, Jäger (MZ) auf den dritten Platz (von links)

Die 125-cm<sup>3</sup>-Six-Days-Maschine, die Rolf Hübler 1982 zum Klassensieg verhalf



Fabrikmannschaft zusammen mit Hübler und Lämmel als einzige von 32 gestarteten Mannschaften die Goldmedaille der FIM erringen konnte. Keine der eingesetzten Simson-Maschinen war ausgefallen.

Neben Geißenhöner, Thalmann, Hübler und Lämmel zählten 1984 auch wieder zwei polnische Fahrer – Przybyla und Gancewski – zur Simson-Mannschaft. Ihre 80- und 125-cm<sup>3</sup>-Maschinen waren in vielen Details verbessert.

Am augenfälligsten war die Vergrößerung des Hinterrad-Federweges auf 300mm. Es wurde ein erfolgreiches Sportjahr bis auf den Abschluß, die 6-Tage-Fahrt in Assen (Holland). Noch am vorletzten Fahrtag lag die wieder gemischte Simson-/MZ-Mannschaft in Führung, bis Jochen Schützler (MZ) bei der abschließenden Moto-Cross-Prüfung so unglücklich stürzte, daß er sich ein Bein brach. Damit fiel die DDR auf den 3. Platz hinter Polen zurück, das mit vier Simson- und zwei Jawa-Motorrädern Vizeweltmeister wurde. Thalmann, Lämmel und die beiden MZ-Fahrer Klädtke und Kyffka gewannen die Silbervasse. Im Kampf der 33 Fabrikmannschaften belegten die beiden Suhler Werksteams die Plätze 2 und 3, und Horst Geißenhöner wurde Klassensieger der 80-cm<sup>3</sup>-Maschinen. In der 125-cm<sup>3</sup>-Klasse gewann Rolf Hübler die Europameisterschaft, wurde DDR-Meister und errang auch noch den neu eingeführten »Pokal für Frieden und Freundschaft der sozialistischen Länder«.

1. IL POLACCO ZBIGNIEW PRZYBYLA CON LA SIMSON GS 80 IN PROVA DI ACCELERAZIONE
2. IL FORTE PILOTA POLACCO ZBIGNIEW KŁUJSZ CON LA SIMSON GS 125 ALLA SEI GIORNI INGLESE DI BUILT WELLS
3. ROLF HÜBLER IN SELLA ALLA 125 DURANTE LA SEI GIORNI DEL 1980 A BRIOUDE

4. LA SIMSON GS 80 ALLA SEI GIORNI DI ASSEN NEL 1984. LE PICCOLE DOMINARONO LA CLASSE 80 CONQUISTANDO I PRIMI QUATTRO POSTI
5. JENS THALMANN ALLA PROVA DI ACCELERAZIONE ALLA SEI GIORNI DEL 1982 A





3

www.endurobandadocenta.pl



4

www.endurobandadocenta.pl



5

www.endurobandadocenta.pl

Trainer Horst Schmerze (rechts) und seine Silbervasengewinner vor dem 6-Tage-Spektakel in Povazska Bystrica



Wie drei Jahre zuvor wurde die 6-Tage-Fahrt 1985 wieder in der CSSR ausgetragen. Als Trophy-Mannschaft der DDR starteten Hübler, Thalmann und vier MZ-Fahrer. Leider wurde das abschließende Moto-Cross-Rennen erneut zum Stolperstein für das Team. Durch Reifenschaden und Stürze wurde es dabei vom 2. auf den 3. Platz zurückgeworfen. Trotzdem konnte man mit dem Jahresergebnis zufrieden sein, denn in der Wertung der Fabrikmannschaften rangierte Simson an zweiter Stelle hinter den Schweden, und auch

bei den Europameisterschaftsläufen punktete vor allem Hübler wieder kräftig mit und wiederholte schließlich seinen Vorjahreserfolg als nunmehr zweimaliger Europameister.

Der Meister des Sports Bernd Lämmel, ein Jahrzehnt lang Stammfahrer der Suhler Mannschaft, trat am Saisonschluss vom Motorsport zurück. Da aber auch Horst Geißenhöner infolge eines durch Fremdverschulden erlittenen Unfallschadens nicht mehr eingesetzt werden konnte, mußte 1986 auf einige Neulinge gesetzt werden, die kaum internati-

Die 1984er Silbervasengewinner von Assen (Holland). Von links: Thalmann, Lämmel (Simson), Klädtke, Cyffka (MZ)



onale Erfahrung besaßen. So war vorauszu-sehen, daß sowohl im Kampf um die Euro-pameisterschaft als auch in der 6-Tage-Fahrt besonders gegen die Italiener Feld eingebüßt wurde. In der Trophy-Wertung langte es dann aber immerhin noch zum fünften Rang, und der favorisierte Hübler ließ sich auch diesmal den DDR-Meistertitel 125cm<sup>3</sup> nicht streitig machen.

1987 kamen neue Maschinen mit flüssigkeitsgekühlten 80- und 125-cm<sup>3</sup>-Motoren, Zentralrohrrahmen mit doppeltem Unter-



Auch solche Passagen gehörten zu jeder Sechstagesfahrt Rolf Hübler 1983 in Wales (England)



Das Wissen um die Tücken eines Streckenabschnitts ist oft erfolgsentscheidend Geißenhöner (rechts) wird von einem streckenkundigen Betreuer beraten

**POVAŽSKÁ BYSTRICA IN CECOSLOVACCHIA. LA SQUADRA SIMSON CONQUISTÒ IL VASO D'ARGENTO CON L'AUTO DELLA FORMAZIONE MZ**

**6 E 7. DUE PAGINE TRATTE DAL VOLUME MOTORRÄDER AUS SUHL, MOTOCICLETTE DA SUHL DI EDWÄL DÄHN. SI PUÒ ACQUISTARE**

**ALLO SHOP VISITANDO IL MUSEO TEMATICO SULLE MOTO PRODOTTE A SUHL. SE SI VIAGGIA DA QUELLE PARTI, UNA DEVIAZIONE È DOVEROSA: AL MUSEO SONO IN ESPOSIZIONE CENTINAIA DI PEZZI, ALCUNI DAVVERO CURIOSI CHE RACCONTANO UN SECOLO DI MOTORI IN TURINGIA**

rono accedere alle moto del Reparto Corse, tra cui i **fortissimi Stanislav Olszewsky e Andrei Frankowsky**. I piloti **Zbigniew Przybyla e Richard Gancewski** ebbero la fortuna di avere a disposizione due moto per le stagioni 1984 e 1985: **una 80 e una 125**. Il **coach della squadra di Enduro, Mirosław Malec**, riuscì a **convincere i vertici della Simson a fornire queste due moto in cambio di un contratto di acquisto di qualche migliaio di Moped SR**. Le moto venivano portate sui campi di gara dal personale Simson e ritirate per essere riportate in azienda appena finita la gara.

**Lo spartiacque del Fuoristrada a due ruote è stato l'anno 1981**: un cambio di regolamenti unisce le classi 50, 75 e 100 nella cilindrata unica 80; un'imposizione internazionale rinomina la Regularità in Enduro e la ISDT in ISDE. Forse tutto è capitato fortuitamente, ma nella teoria del caos calmo, nulla accade per caso e **da quell'anno anche i mezzi per il Fuoristrada si evolvono vertiginosamente** alzandosi, dotandosi di freni a disco e raffreddamento ad acqua. Come dire: abbiamo cambiato solo una regola e un nome ma **il Mondo del Fuoristrada non sarà più lo stesso**.

**Gli anni '60 e '70** hanno visto la tecnologia tedesca delle piccole cilindrato primeggiare incontrastata: **il bottino dei Campionati europei era spartito tra Zündapp e Simson**, quasi una rivalità in casa Germania, una sfida tra Est e Ovest. È solo a cavallo degli anni '80 che **Fantic, con un superlativo Pietro Gagni**, lotta e vince il primo Titolo europeo per una Marca italiana della minima cilindrata, mentre nella 75 **Oswaldo**



**Scaburri** ci aveva già pensato con la piccola Puch (l'austriaca di **Canonica d'Adda**) nel 1977 e nel 1978.

Poi, nel 1981, con quel cambio di regolamento, **Giuseppe Signorelli su Fantic apre le danze delle vittorie tricolori**. Solo nel 1982 una splendida Zündapp 80 portata alla vittoria da Gagni mette la bandierina tedesca sul gradino più alto del podio.

**Dal 1983 fino al 1989, quando viene deciso dalla FIM di fare il funerale al Campionato europeo**, la conquista del primo posto è un duetto cantato da **Accossato e TM che dominano incontrastate**. Ma, con l'istituzione del Campionato mondiale nel 1990, il primo Campione della classe 80 è **Thomas Pieberbach, in sella all'ultima Simson GS ufficiale**.

Nella classe 125 e 175, **Zündapp domina fino al 1975**, ma negli anni seguenti deve fare i conti con moto di Marche concorrenti che raggiungono un alto livello tecnico, come **KTM, SWM e Fantic**. Non solo... deve fare i conti anche con **una scuola di piloti italiani di Fuoristrada che, in quel decennio, sforna i più grandi campioni della storia di questo sport**. **Simson non è da meno e lotta sempre per le prime posizioni**, tanto che dopo aver trovato in **Rolf Hübler** il cavallo di razza, non si fa scappare il Campionato del 1984 e del 1985.

**Gli anni '80 furono davvero gli anni d'oro dell'Enduro**: mai si sono visti così tanti piloti di massimo valore gareggiare insieme, mai così tante Marche esistevano e calcavano le piste del circuito Europeo, prima, e Mondiale poi.

Le cose furono differenti per quanto riguarda la **Sei Giorni**, dove **le Simson hanno colto innumerevoli successi sia nella classe 80, sia nella 125**. Per vincere il vaso d'Argento nel 1982, mentre nel 1984 si sono fatte aiutare dalle **'sorelle' di Casa IFA, le MZ**, per compensare i risultati nelle grosse cilindrate. Nel 1987 la Sei Giorni è invece **stravinta dalle squadre Simson ed MZ, sia nel Vaso che nel Trofeo**.

**8. 9. E 10. IL TELAIO EVOLVE DAL 1981 AL 1984: LA POSIZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI DA INCLINATA AVANZA E SI FA VERTICALE. IL FORCELLONE È SEMPRE SCATOLATO MA NEL 1983 È RINFORZATO SUPERIORMENTE E NEL 1984 PRENDE LA PIEGA A 'BANANA'**



8



9



10





11



12

**11.** PER ACCEDERE ALLA SCATOLA DEL FILTRO DELL'ARIA, SI SOLLEVA LA SELLA ANTERIORMENTE, CHE RIMANE ANCORATA POSTERIORMENTE AL TELAIO CON UN GANCIO. SOTTO LA SELLA, IL COPERCHIO DELLA SCATOLA FILTRO FUNGE DA PICCOLO PORTA ATTREZZI

**12.** LA PARTE DESTRA DEL CARBURATORE BVF M6 G. QUESTO CARBURATORE IN ELECTRON VENIVA PRODOTTO IN IFA ED ERA MONTATO SULLE MOTO MZ E SIMSON DA GARA. HA UN FUNZIONAMENTO PARTICOLARE: IL FLUSSO DI MISCELA ARIA BENZINA È CONTROLLATO DALLA VALVOLA COME IN OGNI CARBURATORE. IL TUBO TRASPARENTE CHE PARTE DALLA SCATOLA FILTRO È COLLEGATO AD UNA GHIGLIOTTINA COMANDATA DAL MANETTINO SUL MANUBRIO CHE VA AD INFLUIRE PER DEPRESSIONE SULLA QUANTITÀ DI BENZINA DA FAR PASSARE ATTRAVERSO IL GETTO DEL MASSIMO. AZIONANDO IL COMANDO SUL MANUBRIO, SI REGOLA LA CARBURAZIONE IN TEMPO REALE. UNA VERA CHICCA TECNOLOGICA CHE CONSENTE DI AVERE IL MOTORE SEMPRE REGOLATO PERFETTO AL VARIARE DELLE ALTITUDINI E DELLE CONDIZIONI METEO



**Il 1990 fu l'altro anno fondamentale per l'Enduro:** sparisce il Campionato europeo che si trasforma in Campionato mondiale. Con la **Perestroika** e la conseguente caduta del Muro di Berlino, le economie dei Paesi dell'Est crollarono e portarono con sé il fallimento delle fabbriche che non potevano reggere l'economia di mercato. Ma anche gli 'Artigiani' occidentali dovettero confrontarsi con una crisi di mercato e con l'agguerrita tecnologia giapponese... tanto da sparire uno via l'altro... come neve al sole. Con il mondo che cambiava e con la possibilità di andare a Est, **molti collezionisti si diedero da fare per**

**recuperare le moto misteriose e temute che avevano fatto sognare anni prima.**

La Germania dell'Est era allo sbando e la riunificazione con i fratelli dell'Ovest non fu una cosa che si poté fare dalla sera alla mattina. Molti se ne approfittarono, soprattutto gli industriali occidentali che sbarcarono nei Paesi dell'Est europeo a comprare tutto ciò che si riusciva: con qualsiasi valuta forte, si potevano fare affari importanti. **I Tedeschi hanno sempre fatto fatica a separarsi dai loro mezzi, ma di fronte a offerte in valuta pregiata che non si potevano rifiutare, qual-**

**cuno cedette... e alcune moto sono arrivate anche in Italia.**

Se pensate che Simson preparò **non più di una trentina di pezzi divisi nelle tre cilindrato e in quasi sette anni**, allora vi renderete conto di quanto sia davvero difficile riunire tre pezzi nello stesso momento. **Ma noi ci siamo riusciti...** Vi presentiamo, pertanto, **la Simson 175 del 1981, sesta serie, la 125 del 1983 e la 80 del 1984, entrambe della settima serie.**

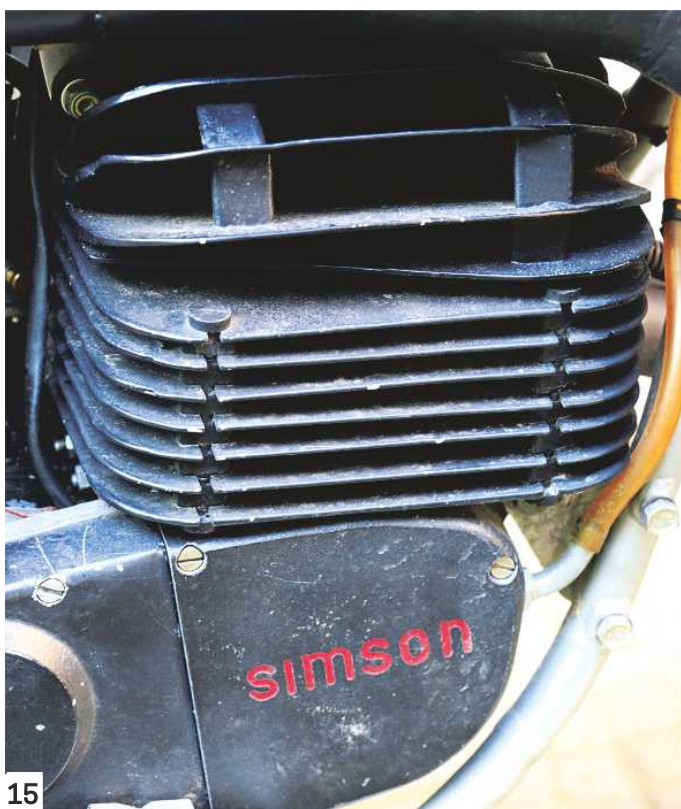
Queste tre moto sono tutte in condizioni originali, non sono mai state restaurate e sono state sottoposte a piccoli interventi di riparazione strettamente necessari.



13



14



15

**13.** LA LEVETTA PER LO SGANCIO RAPIDO DELLA SELLA. NESSUN DADO O VITE DA SVITARE: UN SEMPLICE CLICK E SI ACCEDE AGLI ATTREZZI E ALLA SCATOLA FILTRO

**14.** IL PEDALE DEL FRENO DIETRO È SEMPLICE, PICCOLO E COSTRUITO IN MODO CHE LO STIVALE RIESCE SEMPRE A TROVARLO E NON SCIVOLA MAI NEMMENO SE SI RIEMPIE DI FANGO: IL BORDO DENTELLATO ASSICURA UNA PRESA SEMPRE PERFETTA

**15.** LA CARATTERISTICA FORMA DELL'ALETATURA DELLE TERMICHE IN LEGA LEGGERA FUSA IN TERRA DELLE SIMSON DI QUEGLI ANNI: LA TESTA RADIALE HA PONTICELLI CHE UNISCONO LE ALETTE DI RAFFREDDAMENTO. L'ALETTA DESTRA ORIZZONTALE VIENE SEMPRE TAGLIATA OBLIQUAMENTE. IL CILINDRO HA QUATTRO SCANALATURE DOVE VENGONO INSERITI DEI TONDINI DI GOMMA ANTI VIBRAZIONI





16

**16. IL POSTO DI COMANDO DELLE SIMSON GS SESTA E SETTIMA SERIE, LA LINEA È FILANTE, LA SELLA SI RACCORDA PERFETTAMENTE COL SERBATOIO IN ALLUMINIO LUCIDATO. SULLA LARGA FASCIA CENTRALE IN CUIO CHE SERVE PER TENERE FISSATO IL SERBATOIO AL TELAIO È CUCITA LA BUSTINA PORTA TABELLA CON CHIUSURA IMPERMEABILE**



17

**17. IL SOGNO DI OGNI ENDURISTA ANNI 80: UN FURGONE CARICATO IN QUESTO MODO...**

**INFO@TAIGHER.IT**  
**035.792200**

**TAIGHER.it**

Siamo in

**FIERA a NOVEGRO**

**11-13 Novembre 2016**

**VENITE A TROVARCI presso il**

**Padiglione C - STAND 55**



**POTRETE PRENOTARE  
IL NUOVO LIBRO DEL  
CAMPIONATO ITALIANO  
REGOLARITA' GR5 2016**

**SU RICHIESTA POTRETE VISIONARE  
LE VOSTRE FOTO PIU' BELLE DELLA  
STAGIONE 2016 GR5 EPOCA E MOTOCROSS**



## SIMSON GS 175 | DEL 1981



**Q**uesta moto è arrivata in Italia quasi per scommessa... **e la storia, è una storia di amici appassionati.** Anni fa, **il mio amico Marco** si era incaponito che voleva una Simson e non riusciva a trovarne una in vendita, date le difficoltà di lingua e di distanza. Partecipammo alla manifestazione di **Isny, in Germania**, dove incontrai **Jens Müller, forse il maggior collezionista di MZ.**

Gli dissi scherzando: **"Jens, trovami una Simson per favore, perché il mio amico Marco sta diventando insopportabile con la sua cantilena. Se non troviamo in fretta una Simson, giuro che lo butto nel Reno con le scarpe di cemento...!"**

Jens mi guarda un momento e mi dice: **"Mmmmm... sì... forse ce n'è una in vendita. Appena torno a casa, ti chiamo e ti dico dove"**.

Mi giro verso Marco e gli dico: **"Hai visto...? Basta domandare e le cose**

**saltano fuori. Adesso smettiti di rompere le balle: quando torniamo a casa, andiamo a caccia"**.

Tornati in Italia, i contatti con Jens si fanno serrati... **e alla fine, la moto in vendita salta fuori.**

Marco si fa prestare un furgoncino Express e in compagnia di un consulente fidato, parte alla volta di un paesino nel Sud dell'ex Germania dell'Est. La moto c'è... ma pare che Marco sia stato titubante, perché si trattava di una 175 e non di una 125 come desiderava... **per di più la sola 175 sopravvissuta della sesta serie. La cosa pare sospetta... ma la documentazione che accompagna la moto è ineccepibile.**

Tira, molla, tira, molla... ma alla fine si decide e la carica sul furgoncino.

Erano anni nei quali le moto col raffreddamento ad acqua venivano poco

considerate perché troppo 'moderne'. In quell'occasione, era disponibile in vendita anche l'80 cc di Pieberbach del 1987 - 88. Ma non venne preso in considerazione... per via del fatto che i soldi erano finiti con il primo acquisto... e per il fatto che la moto era troppo moderna.

Quando Marco rientrò a casa venne subito a mostrarmi l'acquisto e mi disse: **"Se vuoi una Simson guarda che il tipo ha anche l'80 ad acqua. Io ho pensato a te e ho detto che forse l'avremmo presa. L'amico Fritz aspetta una risposta"**. E io: **"Ma valà...! Cosa me ne faccio di una moto ad acqua...?"**

E il prezzo non era nemmeno esagerato... roba che ancora oggi mi dico da solo che sono stato un pirla. Non è necessario che facciate eco...!

Ci sono treni che passano nella vita e si fermano una sola volta... Se non sali, non ripassano più. E io non sono





salito... mannaggia!

**Ma torniamo alla Simson 175. Questa moto del 1981, è l'unica 175 sopravvissuta delle due costruite.**

La documentazione che l'accompagna parla chiaro.

La ciclistica è del 1980, anno in cui la Simson progetta la sesta serie: moto completamente ridisegnate rispetto alle serie precedenti, sia nel telaio che nell'estetica.

**Il telaio della sesta serie** ha la culla unica sdoppiata all'altezza dello scari-co e un trave centrale che si apre sotto al serbatoio a formare la doppia culla chiusa. Il trave centrale cavo funge da collettore protetto per la scatola di aspirazione dell'aria. Particolare è la triangolazione molto aperta all'attacco superiore degli ammortizzatori: i tubi sottili sono a vista e non è prevista alcuna fiancatina. La scatola filtro in fibra di vetro è in tinta con i foderi della

forcella Marzocchi.

Queste sono le uniche due note di colore a contrasto con il grigio del telaio, l'alluminio lucidato del serbatoio e il nero del motore e della sella. Le tabelle portanumero sono applicate al para-fango posteriore come da regolamento e la mascherina portafaro è quella caratteristica delle moto da Enduro di Casa IFA: il piccolo faro è fissato alla mascherina con tre viti. I parafanghi Stilmotor bianchi sono in ABS infrangibile; su questa moto, invece, è stato montato un Falk all'anteriore.

Il forcellone è scatolato in alluminio e gli **ammortizzatori Bilstein** sono montati in posizione molto inclinata in avanti. **Il motore** è a disco rotante, soluzione tecnica molto gradita in Simson, e ha la particolarità di essere diviso in due parti ben distinte: il carter pompa che alloggia la parte termica è indipendente dal carter del cambio.

**APRIAMO CON LA SIMSON GS 175 CHE, PUR ESSENDO LA PIÙ GROSSA DI CUBATURA, PRECEDE STORICAMENTE LE MOTO PIÙ PICCOLE DI CILINDRATA**



I due carter sono uniti per mezzo di prigionieri orizzontali. Tale soluzione è molto utile se si desidera cambiare la rapportatura del motore, ma molto più complessa in termini di lavorazioni. Per il motore, si fa grande uso di magnesio verniciato di nero e l'estetica è accattivante. **Molti particolari sono alleggeriti e il peso contenuto è una prerogativa delle moto Simson di quel periodo.**

**Con la chiusura delle tre piccole cilindrato, in Casa Simson si trovarono in difficoltà:** loro erano fortissimi nella 75 e nella 100 e non avrebbero potuto fare squadra alla Sei Giorni solo con le due cilindrato 80 e 125. Perciò decisero di aumentare al massimo possibile l'alesaggio del motore 125 e arrivare più o meno a 130 cc di cilindrata in modo da poter partecipare nella classe 175.

**Il 1981 fu un anno difficile per la squadra Simson:** nessun risultato significativo fu raggiunto e **alla Sei Giorni dell'Isola d'Elba, Rolf Hübler si classificò ottavo nella classe 175. A partire dal 1982 le cose cominciarono a girare meglio:** i risultati di rilievo cominciarono ad arrivare e **nella classe 175 Bernt Lämmel si classificò secondo alla Valli Bergamasche.** La squadra della Germania Est, formata da **Horst Geissenhöner e Stefan**

**1. VISTA TRE QUARTI POSTERIORE DESTRA:** LA MOTO È SEMPLICE E FILANTE, ESSENZIALE E NELLO STESSO TEMPO HA LINEE ACCATTIVANTI. LA SESTA E LA SETTIMA SERIE SONO TRA LE MOTO PIÙ ESTETICAMENTE RIUSCITE DI QUEL DECENNIO

**2. VISTA LATERALE DESTRA.** LA MARMITTA È MOLTO PIÙ PANCIUTA SULLA 175 CHE NON SULLA 125. LE CURVE SONO MESSE IN MODO DA NON DARE MAI FASTIDIOSI CONTATTI CALDI ALLA GAMBA DEL PILOTA.

LA CATENA, COME TRADIZIONE DELLE MOTO IFA, È TUTTA PROTETTA: SIA LA CORO CHE IL PIGNONE HANNO DUE CARTER PROTETTIVI IN MAGNESIO UNITI TRA DI LORO DA SOFFIETTI IN GOMMA ALL'INTERNO DEI QUALI SCORRE LA CATENA. QUESTA È UNA SCELTA TECNICA PER NON AVERE PROBLEMI CON LA TRASMISSIONE SECONDARIA. SACRIFICANDO QUALCHE ETTO DI PESO, SI PROTEGGONO CATENA, CORONA E PIGNONE DA FANGO, POLVERE E ACQUA COL RISULTATO DI AVERE UNA DURATA E UN'AFFIDABILITÀ MOLTO MAGGIORI. LA TENSIONE DELLA CATENA PUÒ ESSERE CONTROLLATA PREMENDO I SOFFIETTI CONTRO IL FORCELLONE



1



2



**Mauersberger su Simson** con l'aiuto di **Reinhardt Klädtke e Uwe Weber su MZ**, conquistò il Vaso d'Argento alla Sei Giorni di Povazska Bystrica.

**Il Reparto Corse approntò solo due esemplari di 175**, dei quali uno andò distrutto in un incidente e non venne né rimpiazzato né sviluppato per la stagione seguente. Questa moto venne messa in soffitta dai regolamenti che avevano previsto la soppressione della cilindrata 175 dal 1983. Pare che con la dotazione di ricambi che facevano parte del corredo di ogni moto da corsa, siano state ricostruite delle copie che, ovviamente, non hanno una documentazione originale ad accompagnarle.

**Conosco bene questa Simson e in più occasioni ho avuto la fortuna di farci un giro.** Appena arrivata in Italia è stata sottoposta a un controllo accurato del motore e a una revisione della ciclistica in modo da poter essere usata senza doversi aspettare brutte sorprese.

La moto è molto alta, ma appena si prende possesso della posizione di guida, **la sensazione è quella di essere su un mezzo progettato per essere performante e per aiutare molto il pilota nella guida.**

Il reparto sospensioni è molto efficace pur essendo morbido, le buche posso-



**3. LATO SINISTRO DEL MOTORE 175: LA LEVA DELL'AVVIAMENTO SNODATA AZIONA L'ALBERINO CHE MUOVE DIRETTAMENTE L'ALBERO MOTORE; IN EVIDENZA, IL CARBURATORE BVF M6 G DA 36 MONTATO SUL CONDOTTO DI AMMISSIONE CHE VA AL DISCO ROTANTE, IL RINVIO DELLA FRIZIONE E LA LEVA ALLEGGERITA DEL CAMBIO. I CARTER SONO IN MAGNESIO FUSI IN LEGA LEGGERA COME IL CARBURATORE E LA TERMICA ALETTATA**

**4. IL PRIMO PIANO DELLA TERMICA AMPIAMENTE ALETTATA E DELLA MARMITTA: QUESTA 175 È L'UNICA CON LA RETICELLA DI PROTEZIONE PER VIA DELLA PANCIA PIÙ ESPOSTA**



no essere affrontate con tranquillità e le asperità sono superate senza avere scartamenti o sbandamenti improvvisi.

Il motore gira molto rotondo, silenzioso e ha la caratteristica erogazione del disco rotante, piuttosto spostata verso gli alti regimi. Il cambio a sette marce è

ben spazioso e la rapportatura adeguata aiuta il pilota ad essere sempre al regime di coppia perfetto in qualsiasi condizione di pendenza.

**A me piace molto guidare questa moto quando mi si presenta l'occasione, sia per l'esclusività del mezzo**

**che per la piacevolezza tecnica di costruzione.**

È ovvio che una moto tanto rara deve essere trattata con i guanti bianchi: i ricambi non esistono e solo una grippata può diventare un grosso problema da risolvere.



5



6

**5.** LA SCATOLA DI ASPIRAZIONE ACCOGLIE IL FILTRO AVVITATO IN POSIZIONE VERTICALE CON ATTACCO RAPIDO. L'ARIA VIENE CONVOGLIATA DAL TRAVE CENTRALE FORATO TRAMITE UN CONDOTTO IN GOMMA.

I GANCETTI ANCORANO LA SELLA E UNA STAFFA AVVITATA SERRA LA FASCIA IN CUIO CHE FISSA IL SERBATOIO.

QUESTI SISTEMI DI FISSAGGIO SONO COMUNI SIA ALLA SESTA CHE ALLA SETTIMA SERIE

**6.** IL BOCCHETTONE DEL SERBATOIO È MOLTO GRANDE E IL TAPPO È AD ANCORAGGIO RAPIDO E HA LA PRESA D'ARIA CENTRALE TRAMITE TUBETTO. BELLE SONO LE SCRITTE CHE RICORDANO LE VITTORIE DEL VASO D'ARGENTO ALLA SEI GIORNI





7

**7. LA PEDANA DEL FRENO È NELLA SUA SEMPLICITÀ EFFICACE: UNO DEI PEZZI CHE RENDONO L'IDEA DI QUANTO L'ESPERIENZA SUI CAMPI DI GARA SIA STATA TRASMESSA AI PROGETTISTI. LA LEVA È PICCOLA, LEGGERA, E L'APPOGGIO PER LO STIVALE HA SOLO UN PICCOLO RIALZO ZIGRINATO CHE RENDE LA PRESA SEMPRE PERFETTA ANCHE IN CONDIZIONI DI FANGO. LE PEDANE HANNO L'ATTACCO CLASSICO COME FANTIC E KTM, MA SOLO IN SIMSON HANNO PENSATO CHE BASTA UNA PICCOLA MOLLA PER TENERE LA PEDANA SEMPRE AL SUO POSTO**



8

**8. IL FORCELLONE È SCATOLATO, L'INCLINAZIONE DEGLI AMMORTIZZATORI MOLTO ACCENTUATA. LA LEVA DEL FRENO ALLEGGERITA, IL MOZZO È TIPICO DELLA PRODUZIONE IFA. NIENTE È LASCIATO AL CASO: ANCHE L'INGRASSATORE AL PERNO DEL FRENO. IL CAVALLETTO LATERALE, ANCORATO SOTTO AL MOTORE, È UN UNICO TUBO PIEGATO IN MODO TALE DA REGGERE LA MOTO IN POSIZIONE VERTICALE**

**GELANDE SPORT**  
BERGAMO - [info@gscsport.com](mailto:info@gscsport.com)

di Signori Cinzia  
Via Torretta 4/C  
24125 Bergamo  
e-mail: [info@gscsport.com](mailto:info@gscsport.com)  
tel: 035 213283 - 3389699449



[www.gscsport.com](http://www.gscsport.com)





## SIMSON GS 125 | DEL 1983

I risultati conseguiti durante il corso del 1982 furono di sprone ai tecnici per ridisegnare l'evoluzione della ciclistica che si era rivelata molto competitiva.

Per il 1983 venne così approntata la **settima serie** ridisegnata nel telaio e potenziata nei motori e **i risultati furono colti dai forti piloti della Germania dell'Est.**

Alla Sei Giorni inglese di Built Wells, **Horst Geissenhöner, Stanislaw Olszewsky e Jens Thalmann occuparono i primi tre posti della classe 80**, mentre **Rolf Hübler e Bernd Lämmel si classificarono, rispettivamente, secondo e terzo della 125.**

Nel Campionato europeo, le vittorie e gli ottimi piazzamenti di giornata dei piloti tedeschi e polacchi su Simson non furono sufficienti a battere **il giovane Chicco Muraglia su Accossato nella 80** e **Andrea Marinoni approdato alla KTM 125.**

Le modifiche sostanziali apportate dai tecnici del Reparto Corse Simson sulla settima serie riguardavano principalmente **il comparto posteriore**. Il telaio resta invariato nella parte anteriore col trave centrale sempre sdoppiato all'altezza dello scarico, ma viene completamente ridisegnato sia l'attacco superiore degli ammortizzatori modificando la triangolazione e sul forcellone, gli ammortizzatori vengono spostati in avanti assumendo una posizione molto più verticale rispetto al modello precedente.

La forcella rimane la Marzocchi a perno avanzato da 35 e gli ammortizzatori preferiti sono sempre i Bilstein a doppia molla. Mozzi e carter copricorona sono di produzione Simson in lega leggera.

**Il motore** è sempre a disco rotante raffreddato ad aria e viene ulteriormente lavorato fino a raggiungere la ragguardevole potenza di 32 cv a 12.500 giri. Il cambio è a 7 marce e l'alimentazione è gestita dal sofisticato carburatore BVF M6 G da 32, caratteristico delle moto da corsa Simson ed MZ.

La marmitta ad espansione ha la forma detta a 'serpentone' e il silenziatore passa dalla parte destra alla sinistra per ovviare ai rilevamenti della fonometrica. In quei tempi **la verifica fonometrica era allestita durante la**





LA SIMSON GS 125 DEL 1983 VISTA LATERALE DESTRA E SINISTRA. LA TRIANGOLATURA DEL TELAIO ALL'ATTACCO SUPERIORE DELL'AMMORTIZZATORE È COMPLETAMENTE RIVISTA RISPETTO AL MODELLO PRECEDENTE





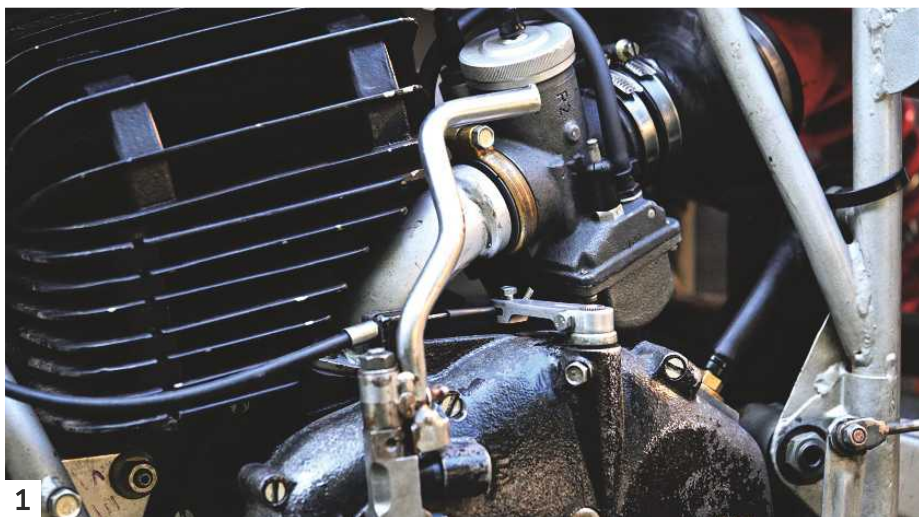
**prova di accelerazione** e i microfoni per rilevare i decibel erano posizionati sempre sul lato destro. Da qui l'accorgimento di far spostare il silenziatore sul lato opposto per evitare penalità.

**L'evoluzione di questa moto nel**

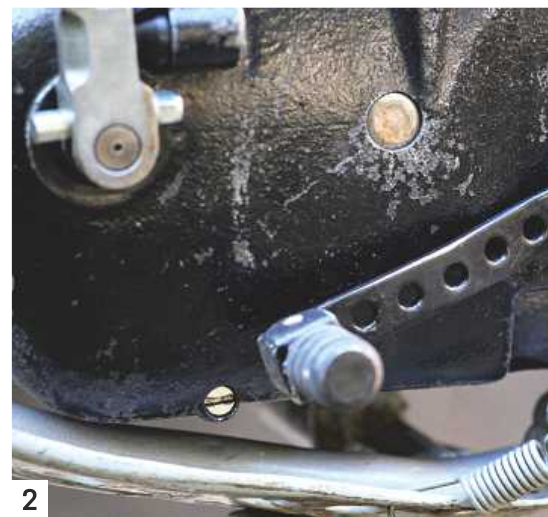
**1984** riguarda principalmente il motore che, ulteriormente preparato, arriva ad erogare la ragguardevole potenza di 33 cv a 10.600 giri.

**Con questo modello si raggiunse lo stato dell'arte per le moto Simson**

**GS raffreddate ad aria.** Solo pochi particolari vennero modificati negli anni successivi e questo consentì a **Rolf Hübler** di conquistare il primo posto al Campionato europeo, sia nel 1984 che nel 1985; sempre nell'84 **Bernd Lämmel** con la 125 e **Jens**



1



2



4



5



7

**1. VISTA ANTERIORMENTE DELL'ALETTATURA SCALETTATA DELLA TERMICA PER FAR PASSARE IL CONDOTTO DI ASPIRAZIONE AL DISCO ROTANTE. IL CILINDRO È IN LEGA LEGGERA FUSA IN TERRA CON CANNA IN GHISA RIPORTATA. IL CARBURATORE È IL BVF DA 32**

**2. IL PARTICOLARE DELLA LEVA DEL CAMBIO IN FERRO VERNICIATO E DELLA PEDANA TRATTENUTA IN POSIZIONE DALLA MOLLA. QUESTA IMMAGINE RIESCE A METTERE IN EVIDENZA LA GROSSOLANITÀ DEI CARTER MOTORE FUSI IN TERRA IN LEGA DI MAGNESIO**

**3. IL PARAFANGO ANTERIORE STYLMOTOR È SOSTENUTO DA UNA STAFFA IN ALLUMINIO.**



**Thalman con la 80 alzarono il Vaso d'Argento alla Sei Giorni in Olanda.**

**La settima serie delle Simson GS è forse la serie più riuscita esteticamente.** Le linee sono filanti e il telaio a vista è particolare, in un momento

nel quale tutte le altre moto da Enduro montavano fiancatine per coprire e proteggere la cassa filtro. **Tutto è all'insegna e alla ricerca della leggerezza:** vi è un grande uso di leghe leggere, sia per il motore che per i componenti della ciclistica. È una moto

tecnicamente essenziale, studiata per sopportare i duri percorsi fuoristrada e malgrado tutto sia progettato con un obiettivo tecnico, **l'insieme risulta essere una delle moto più affascinanti di quegli anni.**

Non è stato possibile provare la moto 125 oggetto del nostro servizio. Il proprietario, poiché non intende usarla per gare o manifestazioni per il momento, ha saggiamente svuotato il motore dall'olio, il serbatoio dalla benzina e il carburatore dalla miscela. È un'operazione che si dovrebbe fare sempre se si intende lasciare a riposo per lungo tempo un motore. In modo particolare, la miscela con la benzina verde è molto aggressiva e lascia incrostazioni difficili da togliere soprattutto all'interno dei passaggi del carburatore.



3



6

LA MASCHERINA ALLOGGIA IL PICCOLO FARO CHE È FISSATO CON TRE VITI. ESTETICAMENTE QUESTA MASCHERINA È CARATTERISTICA DELLE SIMSON E DELLE MZ. L'AGGANCIAMENTO DELL'ELASTICO È ASSICURATO DA UN PERNO PASSANTE IN FERRO

**4.** LE PIASTRE CHE ACCOLGONO GLI STELI DELLA MARZOCCHI SONO IN PRESSOFUSIONE DI ALLUMINIO E SONO IDENTICHE PER LE GS DA CORSA DI QUEL DECENNIO. GLI STELI SONO PROTETTI DA SOFFIETTI IN GOMMA. IL SERBATOIO È INFILATO SUL CANNOTTO TRAMITE FISSAGGI IN GOMMA ANTIVIBRAZIONI

**5.** IL FORCELLONE È SEMPRE SCATOLATO ED

È IDENTICO ALLA SESTA SERIE, MA NELLA SETTIMA GLI ATTACCHI DEGLI AMMORTIZZATORI VENGONO SPOSTATI MOLTO PIÙ AVANTI PER AVERE UNA PROGRESSIONE DI LEVA PIÙ AMPIA E DARE MAGGIOR ESCURSIONE ALLA RUOTA. A VOLTE SPUNTANO PARTICOLARI INEDITI COME IL CAVETTO CHE TIENE LA BOCCOLA DEL PERNO RUOTA PERCHÉ NON SI PERDA IN CASO DI SMONTAGGIO. I REGISTRI DELLA TENSIONE DELLA RUOTA SONO TRADIZIONALI CON PIASTRINE A TIRARE

**6.** LA VISTA DA TRE QUARTI POSTERIORE DESTRA EVIDENZIA LA MARMITTA CON LA PANCIA PIÙ MAGRINA RISPETTO ALLA 175.

IL TUBETTO CHE COLLEGA IL SILENZIATORE ATTRAVERSA LA MOTO DIETRO LA SCATOLA FILTRO, SOLUZIONE PER PASSARE INDENNI DALLE PROVE FONOMETRICHE POSTE DURANTE LA PROVA DI ACCELERAZIONE

**7.** IL GROSSO CARTER CHE PROTEGGE LA CORONA NORMALMENTE È VERNICIATO DI NERO E QUI SI INTUISCE IL MOTIVO: LA FUSIONE È IN MAGNESIO CHE SOFFRE UN'OSSIDAZIONE RAPIDA A CONTATTO CON L'ACQUA



## SIMSON GS 80 | DEL 1984



**D**opo la tripletta trionfale nella classe 80 della Sei Giorni inglese, al Reparto Corse fervono i lavori per affinare la moto che è risultata molto competitiva... la moto da battere.

**I piloti Simson** dovettero inchinarsi nel Campionato europeo a Muraglia su Accossato, che lo fece suo per la seconda volta, ma **alla Sei Giorni in Olanda fecero capire chi comanda dominando la classe 80**. I primi quattro posti furono occupati da **Horst Geissenhöner, Stanislaw Olszewsky, Jens Thamann e Zbigniew Przybyla**.

Gli alfieri della Germania dell'Est e della Polonia possono ora contare su un nuovo motore della 80: l'ammissione si fa aspirata piston port, conservando il raffreddamento ad aria; la struttura del carter pompa rimane quella tradizionale divisa dal carter del cambio. La potenza raggiunge i 22 cv a 11.500

giri, quindi la rapportatura a sette marce aiuta molto a gestire un motore così 'appuntito'.

**La ciclistica** è modificata in pochi particolari rispetto all'anno precedente: cambia solo il forcellone scatolato che assume anche una piega a 'banana' non troppo accentuata.

La forcella Marzocchi a perno avanzato e gli ammortizzatori Bilstein sono ormai un classico per **le moto di Suhl**. Il parafango anteriore ha montato una piastra di rinforzo e le patelette in gomma per riparare dagli spruzzi del motore. La scatola di aspirazione è leggermente diversa all'interno per il diverso posizionamento del carburatore che ora è diretto sul cilindro e non sul bocchettone laterale dell'aspirazione a disco rotante.

**La leva della messa in moto è anteriore sulla sinistra come sulle sorelle maggiori** e aziona direttamente l'albero motore in modo che staccando la

frizione è possibile l'avviamento con la marcia innestata.

**L'avviamento in avanti a sinistra non è molto comodo e necessita di un buon periodo di training:** stando seduti in sella è facile a fine pedalata incocciare con il tallone nella leva del cambio, innestando di colpo la prima. Se non si ha l'accortezza di tenere tirata la frizione e di fare attenzione al tallone, è facile fare un balzo in avanti.

**Nell'insieme la moto è la più leggera tra le piccole 80 di quegli anni** per il largo impiego di magnesio e leghe leggere e per l'essenzialità di costruzione, dove il motto costruttivo pare fosse: **"Ogni abbellimento pesa...!"**.

In realtà **la Simson GS 80 nella sua semplicità risulta bellissima**, come le sue sorelle maggiori: tre punti di colore rosso (scatola del filtro a vista, gli steli della forcella e la mascherina) si





accordano per dare luce alle tre tabelle gialle e per creare contrasto col grigio alluminio del telaio e del serbatoio e col nero opaco del motore.

**Il proprietario attuale della moto mi ha gentilmente lasciato la moto per qualche giorno per scattare le foto, ma soprattutto per lasciare che la provassi.**

Sì... ho avuto questa fortuna: avere a disposizione una Simson GS 80, probabilmente **quella di Thalmann con ancora le sue punzonature dell'ultima gara disputata.** Sia il mozzo dietro che il silenziatore, il telaio e il motore hanno infatti la pennellata rossa con inciso il 3 a punzone, come si usa fare ancora oggi alla Sei Giorni.

La responsabilità di custodire un pezzo tanto raro è grande e il primo approccio in sella è riverenziale. Per l'avviamento a freddo bisogna 'cicchettare' fino a

far spruzzare benzina dal BVF M6 G da 30, poi un colpo deciso sulla leva di avviamento e il motore comincia a girare. Con questi carburatori non esiste la leva dell'aria, quindi il motore appena avviato fatica a stare acceso e necessita di continui colpetti di acceleratore per tenerlo su. Poi, appena si scalda, gira regolarmente senza accusare vuoti. **Il manettino sul manubrio che sembra la levetta dell'aria in realtà è solo un regolatore di carburazione,** una bella soluzione per avere sempre il motore perfetto in qualsiasi condizione di tempo e di altura.

**Il motore** oggi gira piuttosto rumoroso, ma è evidente che si tratta di una moto che è stata sfruttata in gara ai massimi livelli: è una delle qualità che riconosco a questa moto... lo stato di conservazione originale e la mancanza di freschezza, ne aumentano il fascino. Su strada mi avvio e innesto la prima, la

**LA PICCOLINA DI FAMIGLIA SIMSON È LA GS 80. QUESTA MOTO È DEL 1984 E, CONSERVANDO TELAI E CICLISTICA IDENTICA ALLE SORELLE MAGGIORI RIESCE, A CONTENERE IL PESO CON UN MOTORE MOLTO PIÙ LEGGERO**

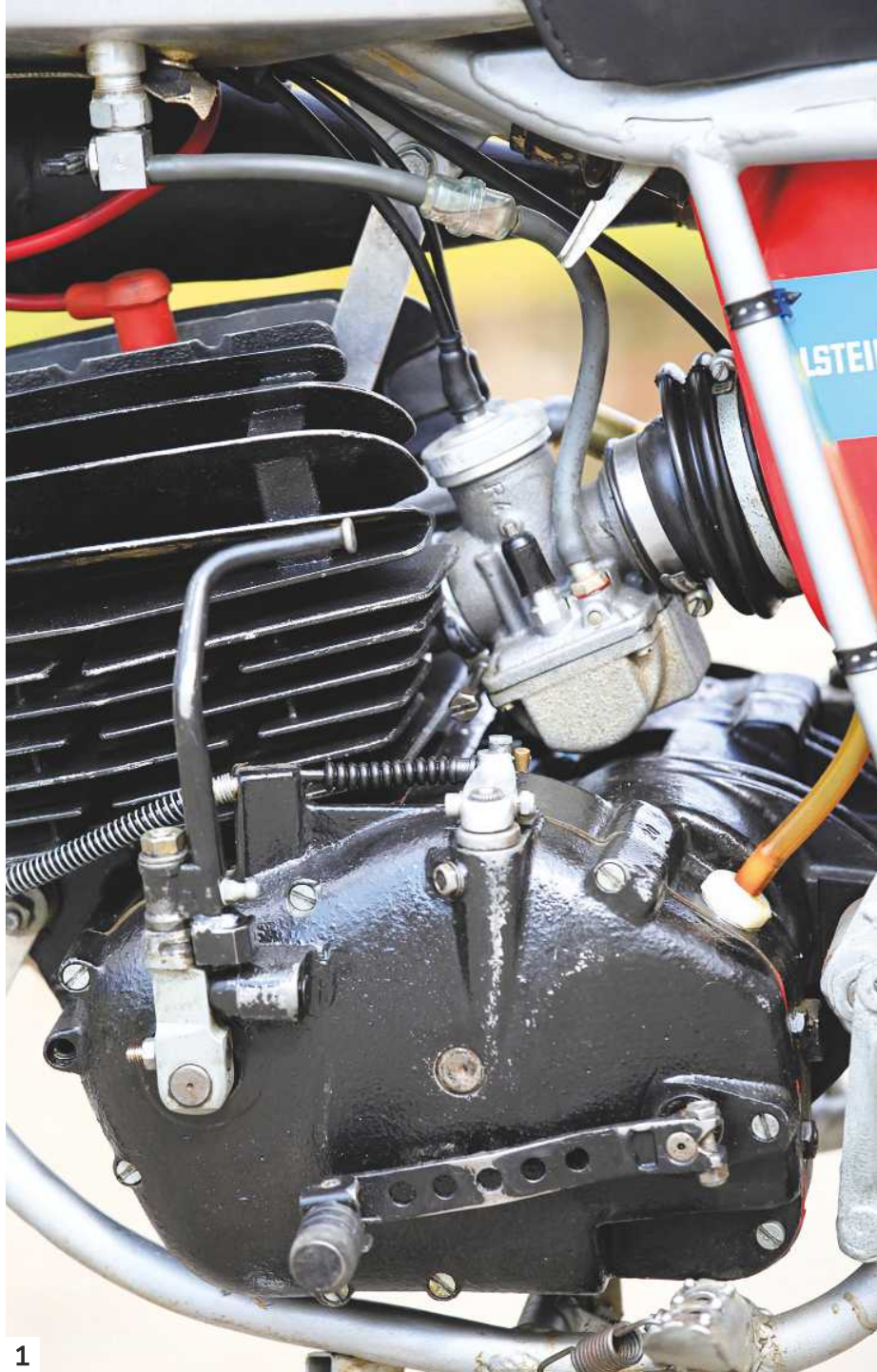


seconda e via via tutte le altre marce. Rallento e riparto dalla prima per capire la spaziatura tra una marcia e l'altra.

**La trovo praticamente perfetta:**

ogni marcia ha la rapportatura esatta rispetto alla precedente o alla seguente per avere sempre il motore in tiro. Il motore dal piccolo pistone ha poco tiro ai bassi e se non lo si tiene allegro, fatica a tenere la marcia.

**Su strada** la settimana può essere tenuta solo se si viaggia ad una certa



1

**1. IL MOTORE DELLA PICCOLA GS 80 CAMBIA RADICALMENTE: L'ASPIRAZIONE È TRADIZIONALE SUL CILINDRO REGOLATA DAL PISTONE E NON A DISCO ROTANTE. IN SIMSON, IN QUEGLI ANNI, AVEVANO SPERIMENTATO ENTRAMBE LE SOLUZIONI PER LE VARIE CILINDRATE. POI FU PREFERITA SULLA 125 L'AMMISSIONE A DISCO MENTRE SULLA 80 QUELLA TRADIZIONALE**

**2. SUL FODERO DESTRO IN MAGNESIO DELLA FORCELLA MARZOCCHI È FISSATO IL PICCOLO TACHIGRAFO DIVENTATO OBBLIGATORIO IN GARA CON I NUOVI REGOLAMENTI DEI PRIMI ANNI 80**



2



velocità, altrimenti è d'obbligo passare alla sesta per riprendere brio.

**In fuoristrada il comportamento è perfetto:** una marcia via l'altra come se si avesse un cambio automatico e le scalate vanno fatte sempre 'sentendo' il motore su di giri.

**La posizione in sella è molto comoda:** le pedane sono al posto giusto, la leva del cambio è sempre lì a disposizione, la cambiata è rapida e precisa.

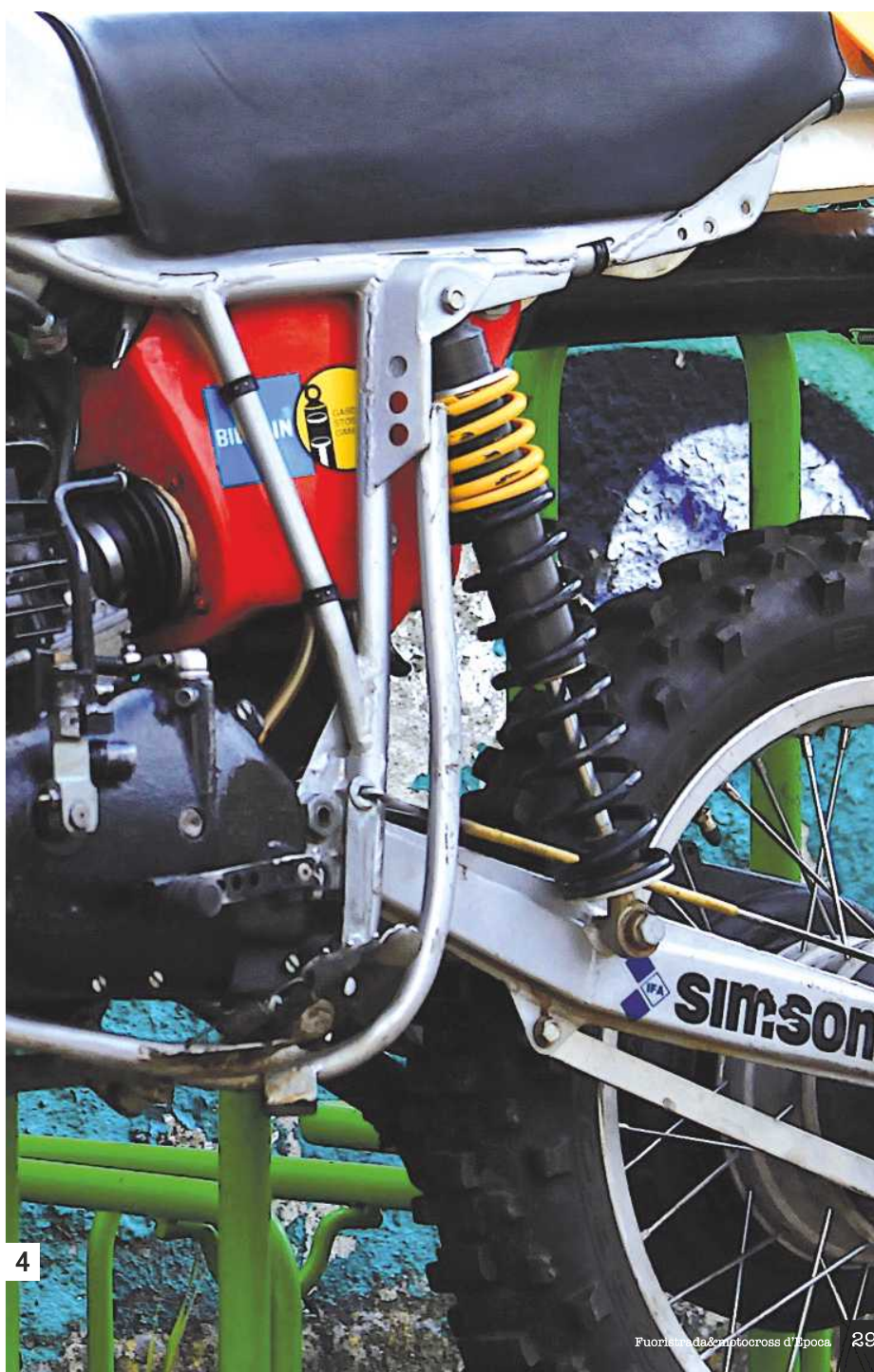


3

**3. IL MANUBRIO MAGURA È FISSATO ALLA PIASTRA SUPERIORE IN VERTICALE. SULLA SINISTRA, IN POSIZIONE PROTETTA, È FISSATO IL FAMOSO MANETTINO CHE CONSENTE DI CARBURARE ALLA PERFEZIONE LA MOTO 'IN TEMPO REALE' SENZA DOVER SMONTARE IL CARBURATORE PER CAMBIARE GETTI O POSIZIONE ALLO SPILLO**

**4. IL CAVALLETTO LATERALE ANCORATO SOTTO AL TELAIO È UN CAPOLAVORO DI SEMPLICITÀ ED EFFICACIA. A RIPOSO, SCOMPARE COMPLETAMENTE DIETRO ALLA CULLA DEL TELAIO E LA PUNTA VIENE ALLOGGIATA NEL FAZZOLETTO DELL'ATTACCO SUPERIORE DELL'AMMORTIZZATORE. IL FORCELLONE DEL 1984, SEMPRE SCATOLATO, SI PIEGA A 'BANANA' IN CORRISPONDENZA DEGLI ATTACCHI DEGLI AMMORTIZZATORI CHE DIVENTANO ANCORA PIÙ AVANZATI**

4





La leva del freno dietro pur essendo minuscola ha una forma che è impossibile 'scarpare'.

**Le sospensioni** sono a parer mio troppo morbide dietro (o forse sono io che sono un po' troppo pesante...!) e la motretta tende a sedersi con l'inconveniente di tirare su la forcella. Io la preferirei più dura dietro e più

impuntata.

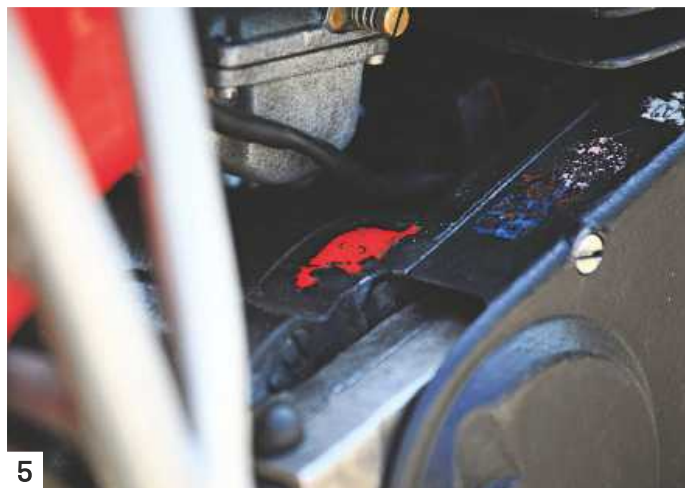
**Nello sconnesso veloce, la ciclistica dimostra tutta la sapienza e l'esperienza di gare ai massimi livelli:**

non scarta, tiene perfettamente le traiettorie anche nelle buche in curva ed è facile seguire i solchi scavati in single track.

**La leggerezza e la facilità di guida**

**di questa moto è davvero impressionante: sembra di essere su una bicicletta da downhill moderna.**

Ho provato questa moto con tutto il rispetto che bisogna usare primo, con un oggetto che non ti appartiene e secondo, con la rarità di un oggetto da collezione di alto livello.



5



6

**5 E 6. IL PARTICOLARE DELLE PUNZONATURE SU MOZZI, TELAIO, MOTORE E MARMITTA CHE RIPORTANO LO STESSO NUMERO DI GARA (IL 3), SONO UN SEGNO IMPORTANTE DI QUANTO QUESTE MOTO SIANO ORIGINALI E CONSERVATE. LE RICOSTRUZIONI COPIATE SONO TUTTE LUCENTI E NUOVE COME APPENA USCITE DAL REPARTO CORSE, NON HANNO SEGNI COME GRAFFI O COLPI ACCUSATI IN GARA**

## CONCLUSIONE

Al di là delle quotazioni che hanno raggiunto o che possono ancora raggiungere le moto di questa prova, **è stato grande il piacere di poter avere a disposizione un alto valore storico.** Queste Simson erano prodotte in pochi pezzi da tecnici che lavoravano

per ottenere un prodotto che fosse l'orgoglio della tecnica Comunista e le affidavano a **piloti inquadriati militarmente**, che si allenavano alla guida ogni giorno dell'anno, compresi Natale e Ferragosto.

**Echi di un mondo misterioso a affa-**

**scinante che si è sbriciolato insieme al Muro.**

*99 palloncini in viaggio per l'orizzonte... Ho trovato un palloncino, penso a te e lo lascio volar via (tratto da un brano di Nena intitolato '99 luftballons').*



**NON SI PUÒ PROVARE UNA MOTO SENZA DOMANDARSI SE IMPENNA. L'IMPENNATA È UNA DELLE DOTI FONDAMENTALI PER LE MOTO DA ENDURO: SE È FACILE CONTROLLARLA IN IMPENNATA, ALLORA È UNA FIGATA DI MOTO. IL PESO ABBONDANTE DEL FANTINO E GLI AMMORTIZZATORI MORBIDI DI MOLLA HANNO MOSTRATO UN FACILE AFFONDAMENTO DEL RETROTRENO CON CONSEGUENTE PERDITA DI PRECISIONE DELLA FORCELLA.**

**L'AGILITÀ DELLA PICCOLA CILINDRATA NELLO STRETTO È UGUALE ALLA CONFIDENZA CHE SI PUÒ AVERE NELLE CURVE VELOCI. UNA CICLISTICA OTTIMAMENTE RIUSCITA GRAZIE ALLA COLLABORAZIONE DI UN TEAM DI TECNICI E PILOTI CHE ERANO RESPONSABILIZZATI SU QUANTO FOSSE IMPORTANTE IL SUCCESSO DELLE MACCHINE DELLA GERMANIA EST IN AMBITO SPORTIVO**



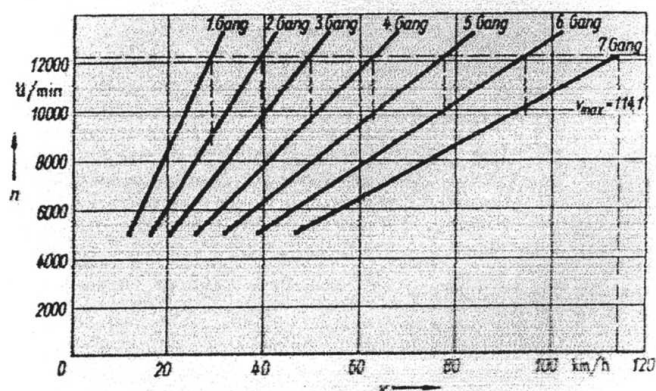
SIMSON



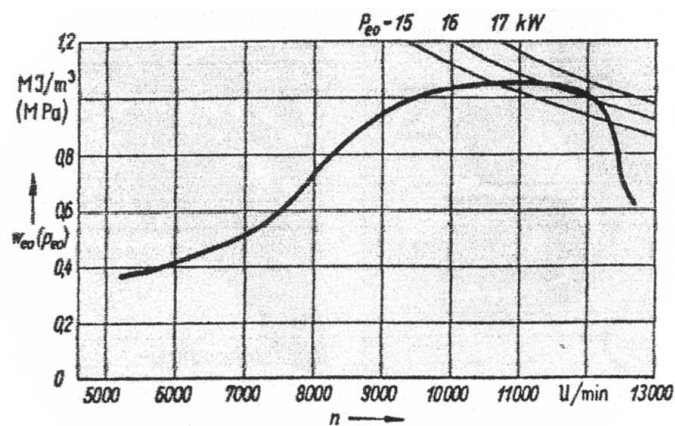
# GS 80 | GS 125 | GS 175

## SCHEDA TECNICA

CARATTERISTICHE	GS 80	GS125	GS175
ALESAGGIO E CORSA	48X43,3	54X54	56X54
CILINDRO	CANNA IN GHISA	CANNA IN LEGA LEGGERA TRATTAMENTO AL NIKASIL	
CILINDRATA	78 CC	124CC	132CC
POTENZA	22CV/12000 GIR	33CV/10500GIRI	ND
CARBURATORE	BVF 32 M6 G	BVF 36 M6	BVF 30 M6 G
ACCENSIONE	ELETTRONICA HKZ CON ANTICIPO VARIABILE		
FRIZIONE	A DENTI DRITTI E DISCHI A BAGNO D'OLIO		
CAMBIO	7 MARCE A INNESTI FRONTALI, CARTER SEPARATO		
TELAIO	IN ACCIAIO AL CROMO MOLIBDENO, TRAVE CENTRALE CON CULLA SDOPPIATA		
INTERASSE	1420 MM	1420 MM	1420 MM
ANGOLO DI STERZO	28°	28°	28°
PESO	93KG	98KG	98KG
VELOCITÀ MASSIMA	114 KM/H	ND	ND
FORCELLA	MARZOCCHI IN MAGNESIO PA DA 35 SU PIASTRE PRESSOFUSE IFA		
AMMORTIZZATORI	BILSTEIN DOPPIA MOLLA A GAS SERBATOIO INCORPORATO		
RUOTE	CERCHI IN LEGA, MOZZI IFA IN ALLUMINIO 3.00X21 ANT. - 4.00X18 POST.		



Gang-Diagramm der Simson GS 80



Vollast-Kennlinie des 80er Simson-Motors

I DIAGRAMMI DI POTENZA RILEVATI SULLA SIMSON GS 80 RILEVANO UNA VELOCITÀ MASSIMA DI 114 KM/H RAGGIUNGIBILE IN SETTIMA MARCIA E UNA POTENZA DI 17 KW (22CV) A 11500 GIRI/MINUTO. DATI DI TUTTO RISPETTO SE PENSIAMO AD UN MOTORE DEL 1984 NON REGOLATO DA LAMELLE, SENZA VALVOLA ALLO SCARICO E RAFFREDDATO AD ARIA