

# SACHS, DER MOTOR!

*prima parte*

**Dopo il servizio dedicato all'italianissimo motore Hiro, continuiamo la storia dei propulsori che hanno segnato il panorama del fuoristrada motociclistico.**

**E questa volta parliamo del teutonico principe dei 2 Tempi**

**Testo: Simone Mazzucconi con il contributo di Guido Duccio D'Amico**

**Foto: Archivio Moto Club Bergamo, Guido Duccio D'Amico, Francesco Ballista, Mario Ferracin, Vittorio Righini, Riccardo Trisoldi, Roberto Biza e Simone Mazzucconi**

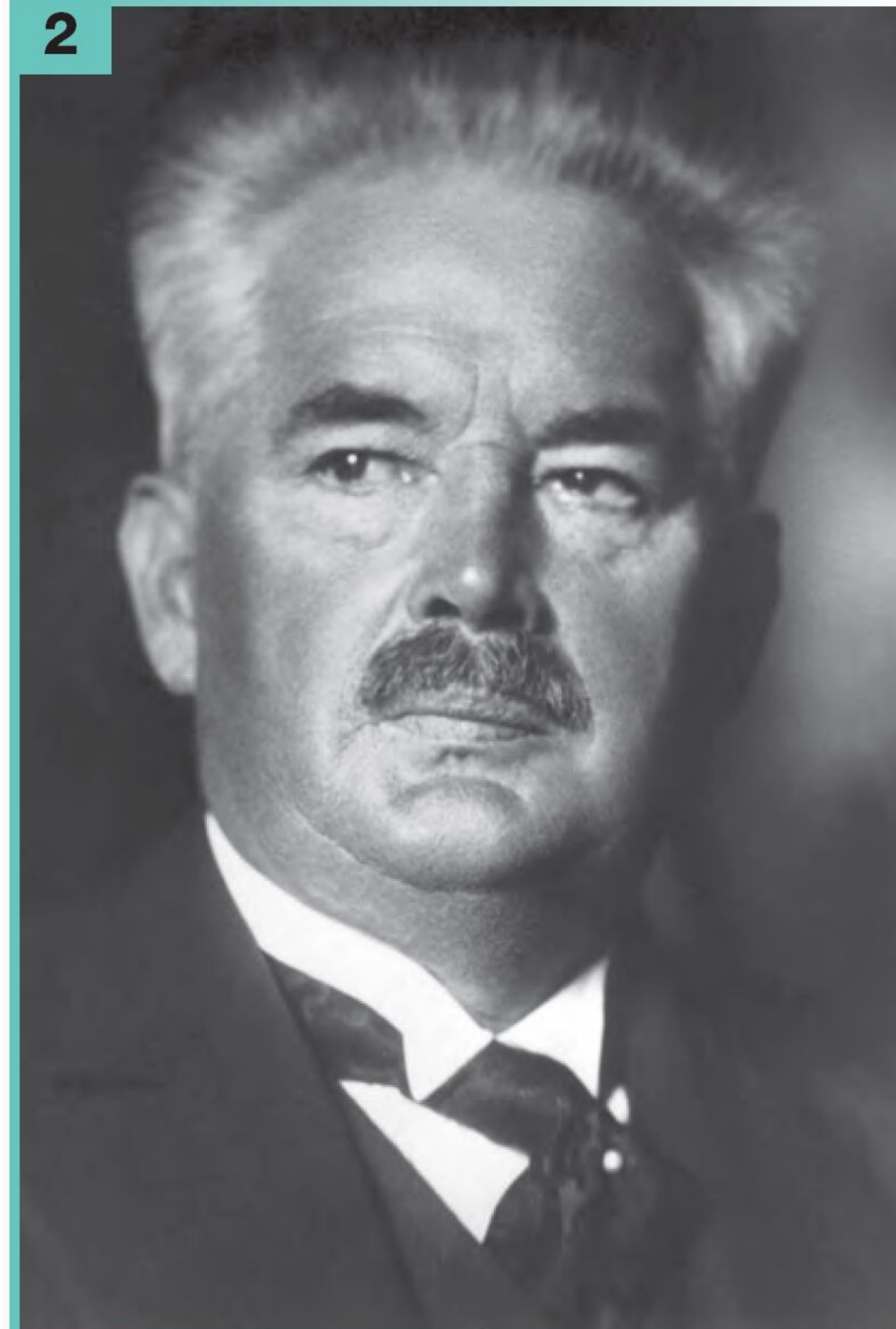
**V**alli Bergamasche, 1965. **Heinz Brinkmann**, pilota dell'allora Repubblica Federale Tedesca, è vincitore assoluto su moto Hercules 50; nella stessa gara, un 'certo' **Arnaldo Farioli** esordisce con un prototipo di moto KTM da 50 cc e conclude al 19° posto assoluto. **Entrambi hanno lo stesso motore 2 Tempi.** Cosa stava accadendo? Forse che le moto con propulsori 2 Tempi stavano per sorpassare i fino ad allora indiscussi 4 Tempi per performances, leggerezza e agilità? Stava iniziando una nuova era nel fuoristrada? Per il momento, lasciamo in sospeso la questione.

**Negli anni '70**, in Italia non c'era ragazzino (tra cui chi scrive) che tra un Battisti e un De Gregori, a seconda dell'orientamento politico (seppur queste distinzioni musicali abbiano mai avuto

senso), non sognasse di averne uno sotto il serbatoio del suo asfittico 'cinquantino'. Non c'era adolescente (tra cui chi scrive) che entrato in possesso di una moto (la Marca del costruttore era poco importante) con quel propulsore, non se lo sia rimirato e lustrato con gli occhi prima ancora che con uno straccio; una volta lenito il timore reverenziale, prendendo finalmente confidenza, non se lo sia smontato e rimontato pasticciandoci sopra un po' e, tra piccoli successi e



2



terribili fallimenti, non si sia fatto le ossa sognando di emulare, un giorno, preparatori famosi come **Giancarlo Gori** o **Enzo Simonini**.

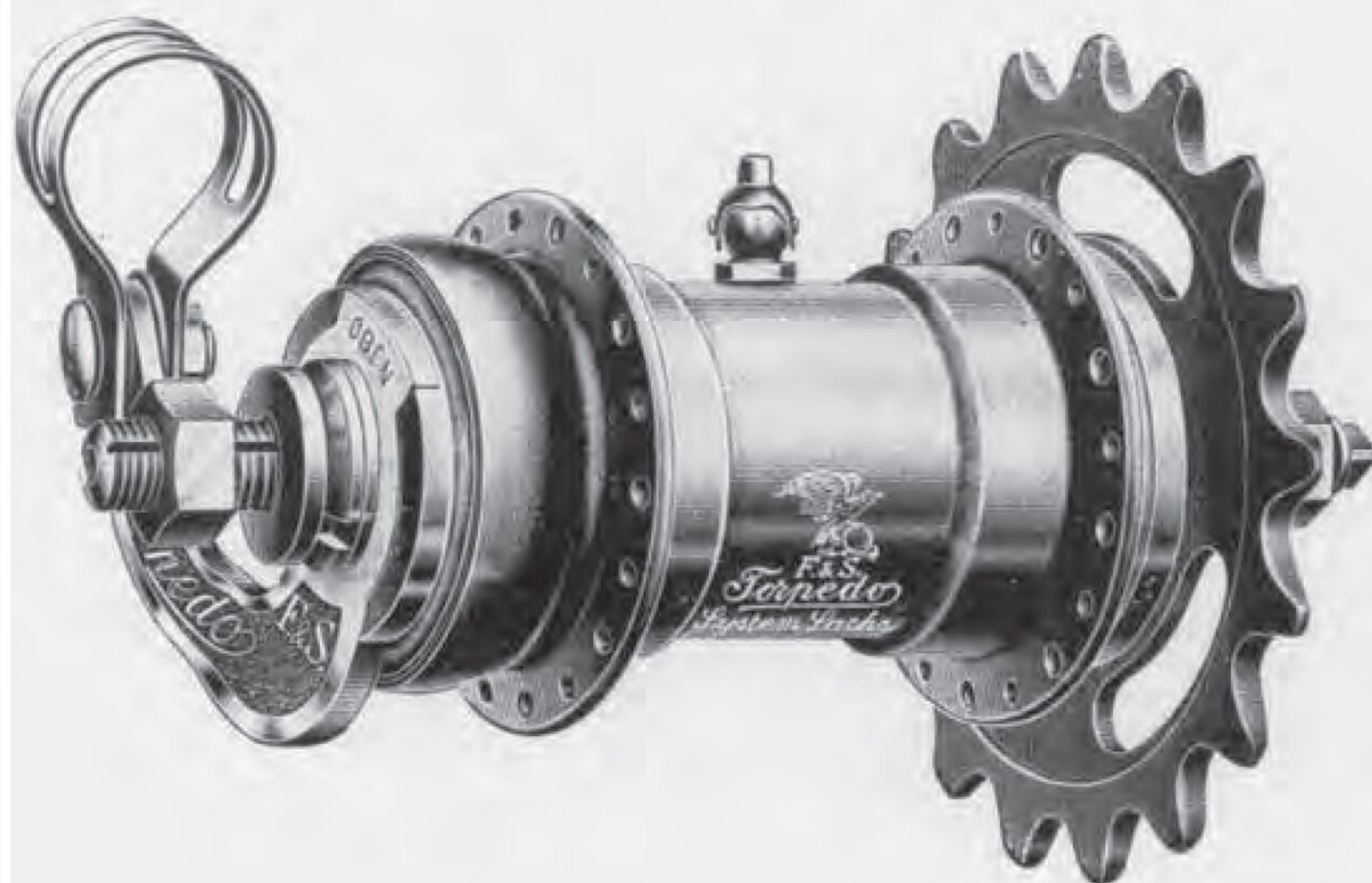
Il nome di questi motori era una staffilata di sibilanti consonanti foriere di potenza, una promessa di successi in gara, nei campetti di periferia, come fuori dalla scuola o davanti al bar.

Il suo nome così autorevole, così 'germanicamente' autoritario, era **Sachs, der Motor per antonomasia**, il più caratteristico e il più rappresentativo di quel periodo d'oro per il motociclismo in fuoristrada che furono gli anni '70. Nelle pagine che seguono ci riproponiamo di narrare, senza scendere troppo nei tecnicismi, nei dati meccanici e nelle molteplici versioni e varianti, la storia dei motori Sachs che hanno cambiato la fisionomia e il panorama motoristico del fuoristrada su due ruote. L'avrete già capito: **le moto di Brinkmann e Farioli alla 'Valli' del 1965 montavano, appunto, motori Sachs.**

È una storia lunga e dunque divideremo il servizio in due

## Torpedo-

Freilaufnabe mit Rücktrittbremse.



3

**1.** L'inconfondibile logo Sachs, un 'bollino di qualità' per intere generazioni di motocicli.

**2.** L'uomo che diede inizio a tutto: Ernst Sachs, nato a Costanza nel 1867 e scomparso nel 1932, anno in cui il figlio Will prese in mano le redini dell'azienda tedesca.

**3.** Il mozzo a ruota libera Torpedo che diede avvio alla fortuna commerciale della Fichtel & Sachs: era il 1903, quando Karl Fichtel, esperto commerciante, ed Ernst Sachs, sempre dedito al progresso, lanciarono sul mercato questo prodotto che favorì la rapida crescita dell'azienda.

**4-5.** Valli Bergamasche, 1965. Heinz Brinkmann, pilota dell'allora Repubblica Federale Tedesca, è vincitore assoluto su moto Hercules 50, 2 Tempi.

puntate: in questa ci soffermeremo sugli esordi della **Fichtel & Sachs** e sui primi modelli di motori per arrivare ai più famosi 6 marce, mentre nella prossima continueremo con l'altrettanto famoso 7 marce e con qualche 'singolarità'.

I motori iconici della Sachs, soprattutto il 50 e il 125 cc, portarono indiscutibilmente una rivoluzione dal punto di vista tecnico e commerciale nel settore delle moto da fuoristrada, non

solo sulle tedesche del **gruppo Hercules-DKW-Sachs**, ma anche sulle realizzazioni di numerosi produttori europei e non. La loro diffusione fu certamente favorita, oltre che dalle qualità tecniche e di performances, anche dalla facilità di acquisizione commerciale; è quasi impossibile elencare tutti i costruttori italiani che li hanno adottati, perché sarebbe una lista lunghissima. A titolo esemplificativo, e certamente non esaustivo, **Gori** li utilizzò fin dal 1969, **Mazzilli** e **Ancillotti** nel

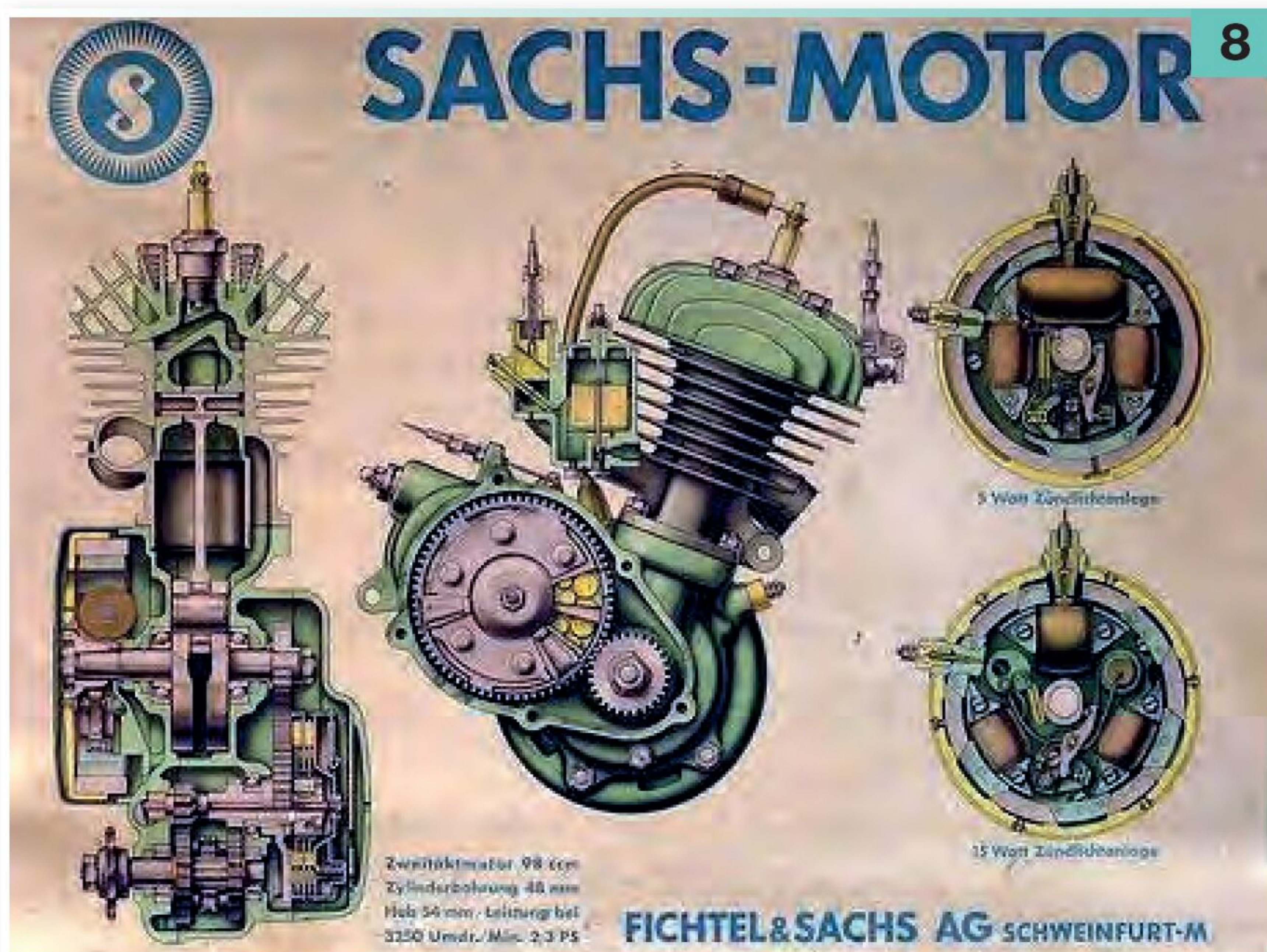
1970, **SWM** fin dalla sua nascita nel 1971 e **TGM** li adottò nel 1973. In ogni caso, fu un successo che contribuì a ridefinire il panorama delle competizioni off road fino allora quasi esclusivo appannaggio dei 4 Tempi. Anzi, possiamo senz'altro dire che i motori Sachs 2 Tempi, insieme ai contemporanei Zündapp, Puch, Maico e propulsori d'oltrecortina, furono gli asteroidi che accelerarono l'estinzione dei dinosauri 4 Tempi. I 4T risorgeranno, ma questa è un'altra storia.

4



5





La nostra storia, invece, comincia addirittura nel diciannovesimo secolo. Era il 1° agosto 1895 (secondo il sito della ZF di cui, oggi, fa parte il Marchio Sachs, mentre altre fonti riportano il 1886) quando a Schweinfurt, ridente (spero) cittadina tedesca della Bassa Franconia (Baviera), fu fondata la **Schweinfurter Präzisions-Kugellagerwerke Fichtel & Sachs**, ovvero la 'fabbrica di cuscinetti a sfera di

precisione di Schweinfurt Fichtel & Sachs'. Tanto per inquadrare il periodo: nello stesso anno, i **fratelli Michelin** testano i primi pneumatici, scoppia l'**affaire Dreyfus**, i **fratelli Lumière** girano il primo film, **Guglielmo Marconi** effettua la prima trasmissione via radio... Subito una curiosa divagazione che sembra testimoniare la predestinazione al fango e all'off road di una fabbrica, che poi

costruirà motori per il fuoristrada, situata a **Schweinfurt**, toponimo che tradotto vuol dire '**guado dei cinghiali**'. '*In nomina sunt consequentia rerum*' dicevano i latini, ovvero 'i nomi sono conseguenti alle cose'. Fine divagazione: torniamo alla famiglia Sachs.

Nato a Costanza nel 1867, sin da ragazzo **Ernst Sachs** manifestò interesse per la meccanica e

ambizioni sportive. Corridore a livello amatoriale, con qualche successo in gare ciclistiche, riteneva che i cuscinetti delle biciclette non fossero sufficientemente silenziosi. Il suo perfezionismo teutonico lo portò a sviluppare il primo mozzo di precisione per bici. Dopo essersi trasferito a Schweinfurt, incontrò **Karl Fichtel**, esperto commerciante e, insieme, nel 1903 lanciarono sul mercato il **mozzo a ruota libera Torpedo**. L'affermazione della bicicletta come mezzo di trasporto di massa comportò una rapida crescita dell'azienda, tanto che **nel 1905, la Fichtel & Sachs contava già 900 dipendenti**.

Durante il periodo tra le due guerre mondiali, la produzione di cuscinetti fu ceduta alla **svedese SKF** e la Fichtel & Sachs si concentrò principalmente sulla produzione di motori, o veicoli completi a due ruote, che iniziò nel 1930 con il **'Sachs 74'**, un propulsore ausiliario per biciclette così chiamato per la sua cilindrata; pochi anni dopo, fece seguito un 98 centimetri cubi.

Alla Fichtel & Sachs si faceva molta attenzione a quello che oggi si chiama 'marketing', tanto che c'era un reparto dedicato alle prove con piloti che gareggiavano in sella a motociclette Sachs e partecipavano a tour straordinari. Uno di questi, antesignano delle imprese dakariane, divenne famoso: si trattava del **Sachs-Motor-Africa-Europa-Expedition del 1930**, organizzato e largamente pubblicizzato proprio per promuovere il motore appena uscito. **Richard S. Klöckler**, un tedesco emigrato in Sud Africa, e **Kenneth D. Poulton**, un giornalista inglese, partirono da Windhoek (capitale della Namibia, ex-colonia tedesca) su due motocicli Sachs modello 74 e attraversarono l'Africa, l'Arabia e i Balcani, passando per Vienna, Monaco e Berlino, fino ad arrivare a Londra! A questa impresa fu dato molto risalto sulla stampa e la Fichtel & Sachs pubblicò vari opuscoli a riguardo.

**Fichtel morì nel 1911 e Ernst Sachs prese la direzione unica dell'azienda**. Uno degli ultimi suoi sviluppi fu un motore leggero a 2

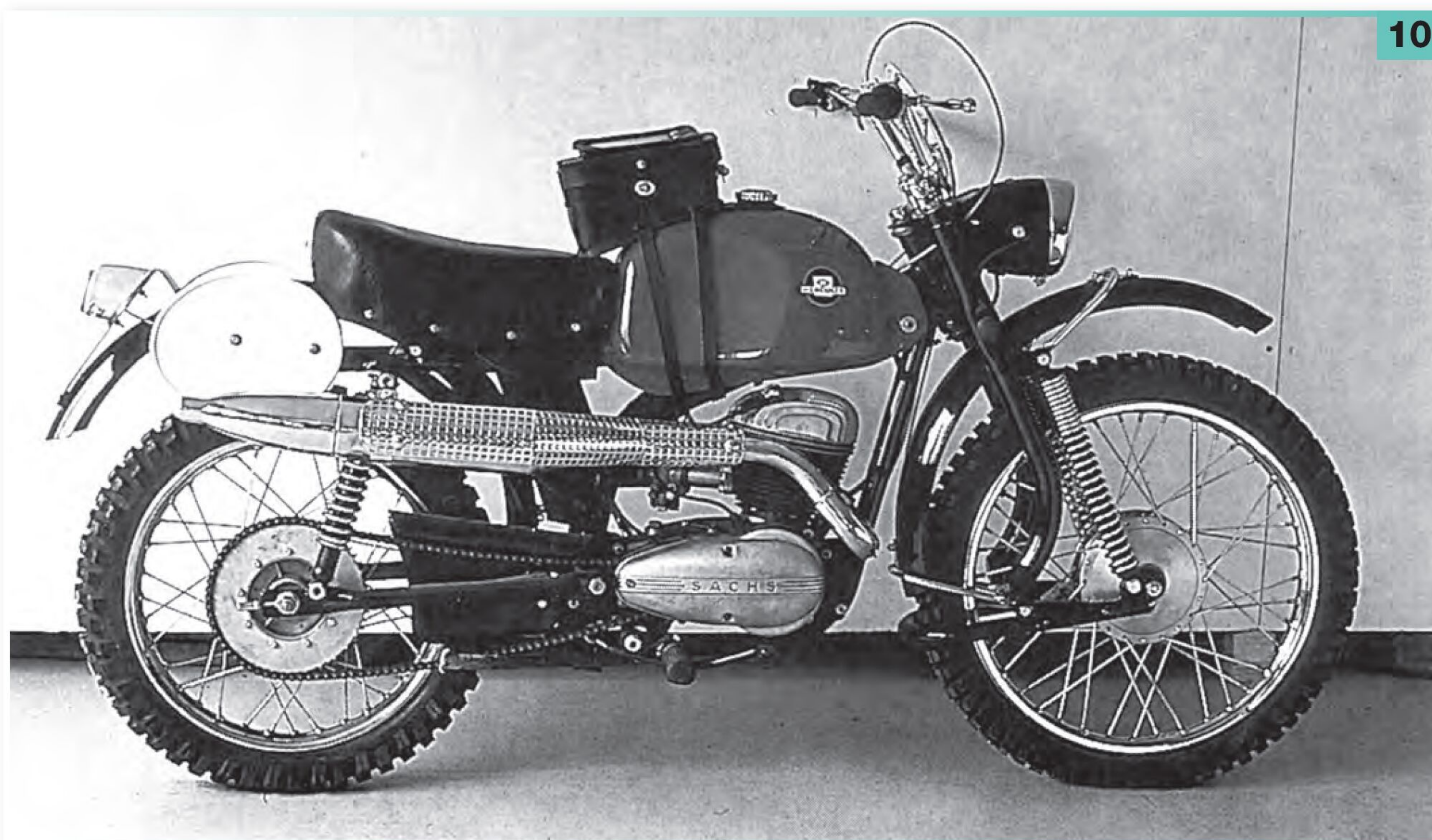
**6.** Valli Bergamasche, 1965. Arnaldo Farioli esordisce con un prototipo di moto KTM da 50 cc 2 Tempi e conclude al 19° posto assoluto.

**7.** Eloquenti dépliant pubblicitario del 1955 che recita: 'Tutti hanno un ciclomotore con Sachs'.

**8.** La pubblicità Sachs del motore da 98 centimetri cubi messo in commercio nel 1932. Durante il periodo tra le due guerre mondiali, la Fichtel & Sachs si concentrò sulla produzione di motori, o veicoli completi a due ruote, che iniziò nel 1930 con il 'Sachs 74', un propulsore ausiliario per biciclette così chiamato per la sua cilindrata, al quale fece seguito il 98 cc.

**9.** La brochure dedicata alla spedizione Sachs-Motor-Africa-Europa-Expedition del 1930, organizzata e largamente pubblicizzata per promuovere il motore teutonico appena realizzato.

**10.** Hercules K 175 GS del 1963: il motore che equipaggia questo mezzo è il progenitore del 5 e 6 marce protagonista del servizio.



10

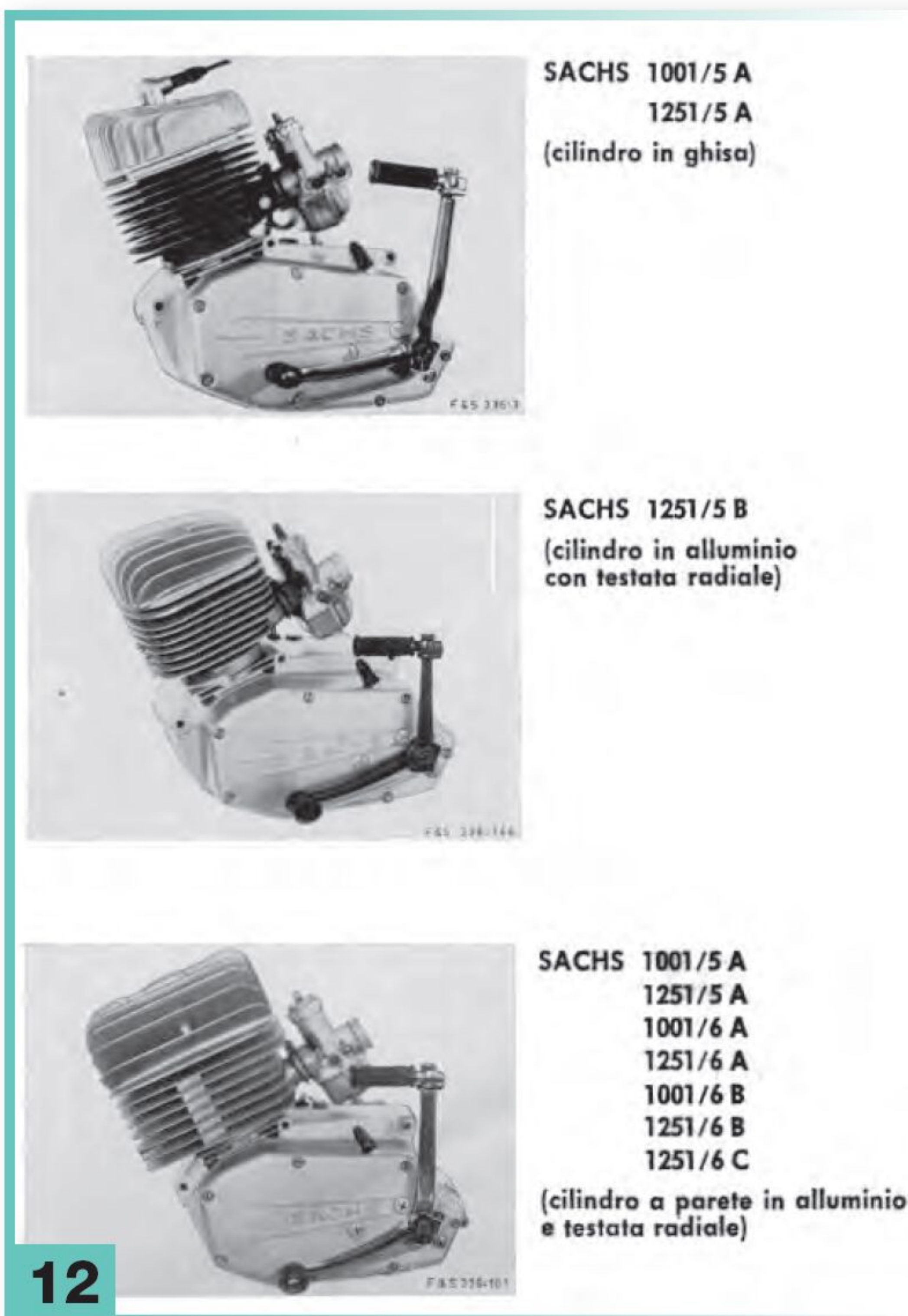


11

Tempi che, a partire dal 1932, fu installato su quasi tutte le biciclette motorizzate di piccole dimensioni di vari costruttori. **L'inventore morì lo stesso anno e il figlio Will prese in mano l'azienda.** Sempre nel 1930, la Fichtel & Sachs AG rilevò la proprietà della **Rotax-Werke AG** fondata nel 1920 a Dresda e trasferì la sua operatività a Schweinfurt. Ovvero, come portarsi il futuro nemico in casa (si veda oltre). Nel 1947, Sachs cedette la maggioranza della Rotax a un'azienda austriaca: chissà... forse la storia del motorismo motociclistico sarebbe stata diversa senza quell'acquisizione seppur temporanea. Nel frattempo, **Will** aveva aderito al Partito Nazista diventando un membro di rilievo delle SS; **sposò la figlia di Wilhelm von Opel**, tanto per restare in ambito meccanico anche in famiglia, **e da lei ebbe un figlio di nome Gunter** (su cui torneremo).

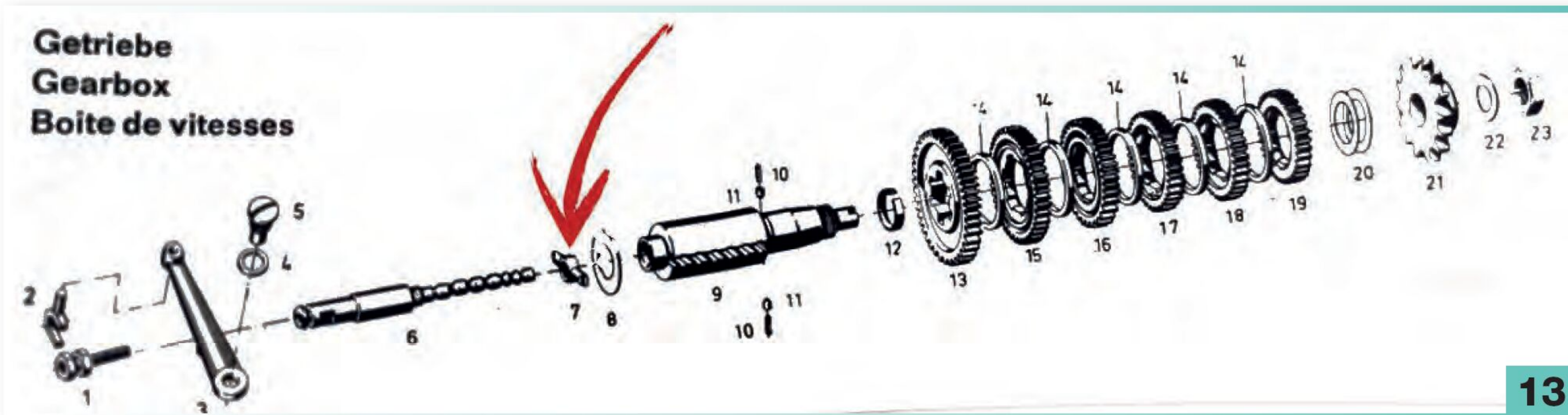
Nel 1938, la Sachs mise in commercio, e con grande successo, il **'Saxonette'**, un motore ausiliario per biciclette da 60 cc per 1,2 CV da montare sulla ruota posteriore; l'anno dopo uscì un motore da 125 cc che, tuttavia, fu prodotto in quantità limitate, principalmente per le Forze armate, a causa delle restrizioni governative sul tipo di propulsore. Dopo gli anni terribili della Seconda Guerra Mondiale (che, guarda caso, non aveva impedito alla Sachs di dotare quasi tutti i carri armati della **Wehrmacht** di giunti di sua produzione), il 67% degli stabilimenti produttivi di Schweinfurt era andato distrutto; ciò nonostante, e con Will arrestato dai militari americani, la produzione ripartì alla fine del 1945. Nuovi successi nelle vendite arrivarono all'inizio degli anni Cinquanta con il leggendario motore per motorini **'Sachser'** da 50 cc, con un cambio a due velocità.

Passo dopo passo ci si avvicina al fuoristrada.

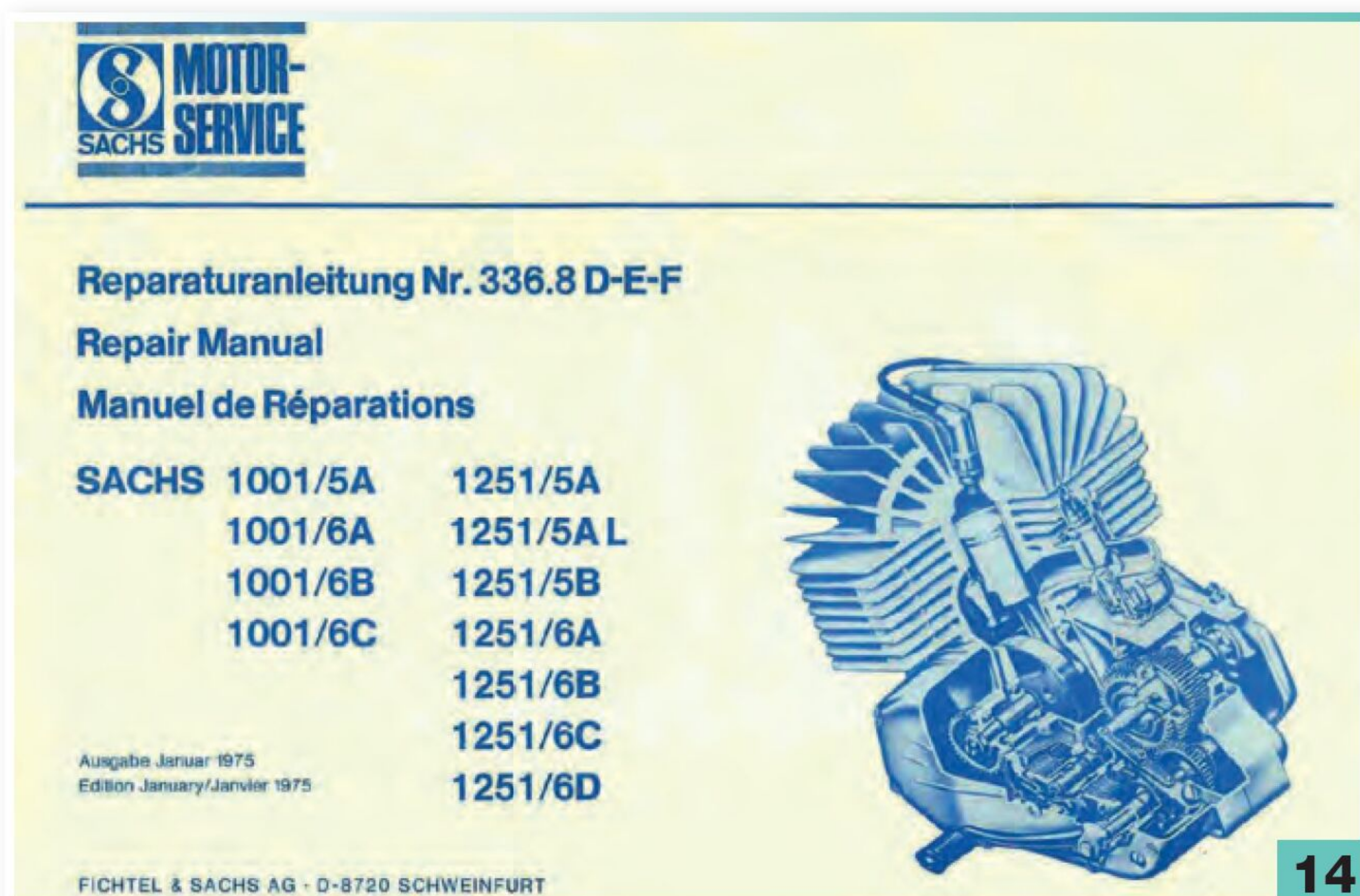


12

Nel 1958, la Sachs acquisì la **Nuremberger Hercules Werke AG** che produceva motocicli già dal 1904; qualche anno dopo fu la volta dell'acquisizione della **Zweirad Union** (Unione delle due ruote) che raggruppava altri Marchi storici del settore, come la **Victoria-Express** e il reparto motociclistico della **DKW**, che fu incorporato nella Hercules. Da quel momento in poi **il destino di Sachs, Hercules e DKW divenne uno solo: quello del Gruppo Sachs.** Nota curiosa: la **DKW** era nata per produrre automobili con motore a vapore e la sigla stava per **Dampf-Kraft-Wagen**, ovvero 'vettura spinta dal vapore', ma quando uscì il primo motore 2 Tempi



13



**11.** Il movimentato ingresso della fabbrica Fichtel & Sachs negli anni '70; grazie al successo sul mercato di una serie di sviluppi innovativi, nel 1969 la sede centrale di Schweinfurt dovette essere raddoppiata di dimensioni.

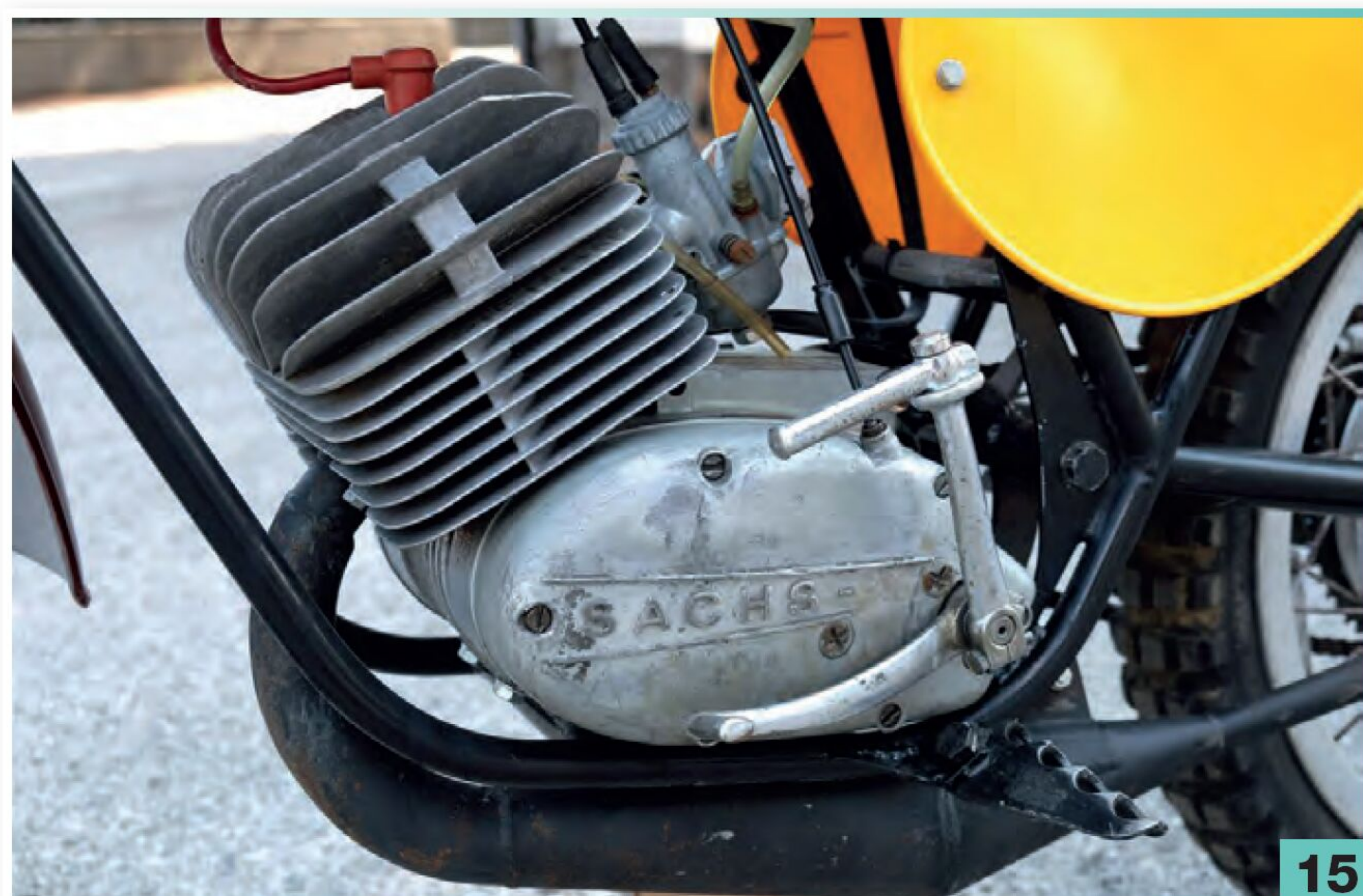
**12.** Un confronto visivo dell'evoluzione del motore Sachs 1001 e 1251, rispettivamente di 100 e 125 centimetri cubi.

**13.** La famosa 'crociera' che tanti grattacapi ha dato a molti piloti: era, infatti, uno dei punti deboli di un motore altrimenti eccezionale.

**14.** La copertina del manuale d'officina del Sachs 1001/1251 con uno spaccato del motore.

**15.** Un Sachs 50 GS corsa corta montato su una Simonini Cross del 1972.

**16.** Quasi un'esposizione d'opera d'arte in un museo: un bellissimo esemplare di un Sachs 50 corsa corta con carter insolitamente neri.



destinato a essere un giocattolo per adolescenti, giocarono con l'acronimo dell'azienda e fu battezzato '**Das Knaben Wunsch**', ovvero 'il desiderio del ragazzo'. Un gioco di parole "... *azzeccato e significativo per contraddistinguere motociclette che hanno davvero suscitato i desideri dei giovani di almeno tre generazioni*" (rivista 'Motocross', febbraio 1973). Già nel 1956 la Hercules aveva presentato una rivoluzionaria serie di motociclette specificatamente dedicate al fuoristrada, di 100 e 125 cc, con motore Sachs e **con la sigla GS, 'Gelande Sport'**, ovvero 'sport del fuoristrada'. Con questi modelli la Fichtel & Sachs, alias Hercules, partecipò a varie edizioni della Sei Giorni Internazionale: in quella austriaca del 1960, **sedici piloti ufficiali Hercules vinsero sedici medaglie d'oro**. Nel 1961 partecipò per la prima volta alla Valli Bergamasche e, dunque, si può dire che proprio in



17



18



19



20

questa occasione **il motore Sachs fece la sua apparizione ufficiale in Italia.**

Nel '63 arrivò il 50 cc, seguito dal 75 cc riservato alle moto ufficiali: si trattava del **Sachs 50S** corsa lunga (38 x 44 mm) a 5 velocità, frizione a tre dischi e potenza 5 CV, più noto come **il 'ghisa'** per il cilindro a due travasi fuso in quel materiale e testa in alluminio. Nel 1966 la potenza del 50 cc portato in gara era già passata a 7,6 CV.

**Cosa lo rendeva così diverso, performante e speciale?**

Fondamentalmente il merito era del gruppo cambio non a innesti frontali e dei materiali con cui erano realizzati, teutonicamente ineccepibili. La selezione delle marce attraverso un 'chiavella scorrevole' permetteva di avere minori masse in movimento, l'assorbimento di potenza era irrisorio ed era completato dal gruppo frizione leggero e

dall'albero motore montato su cuscinetti scomponibili: il tutto realizzato con materiali molto performanti.

Ma su questo elemento torneremo più avanti.

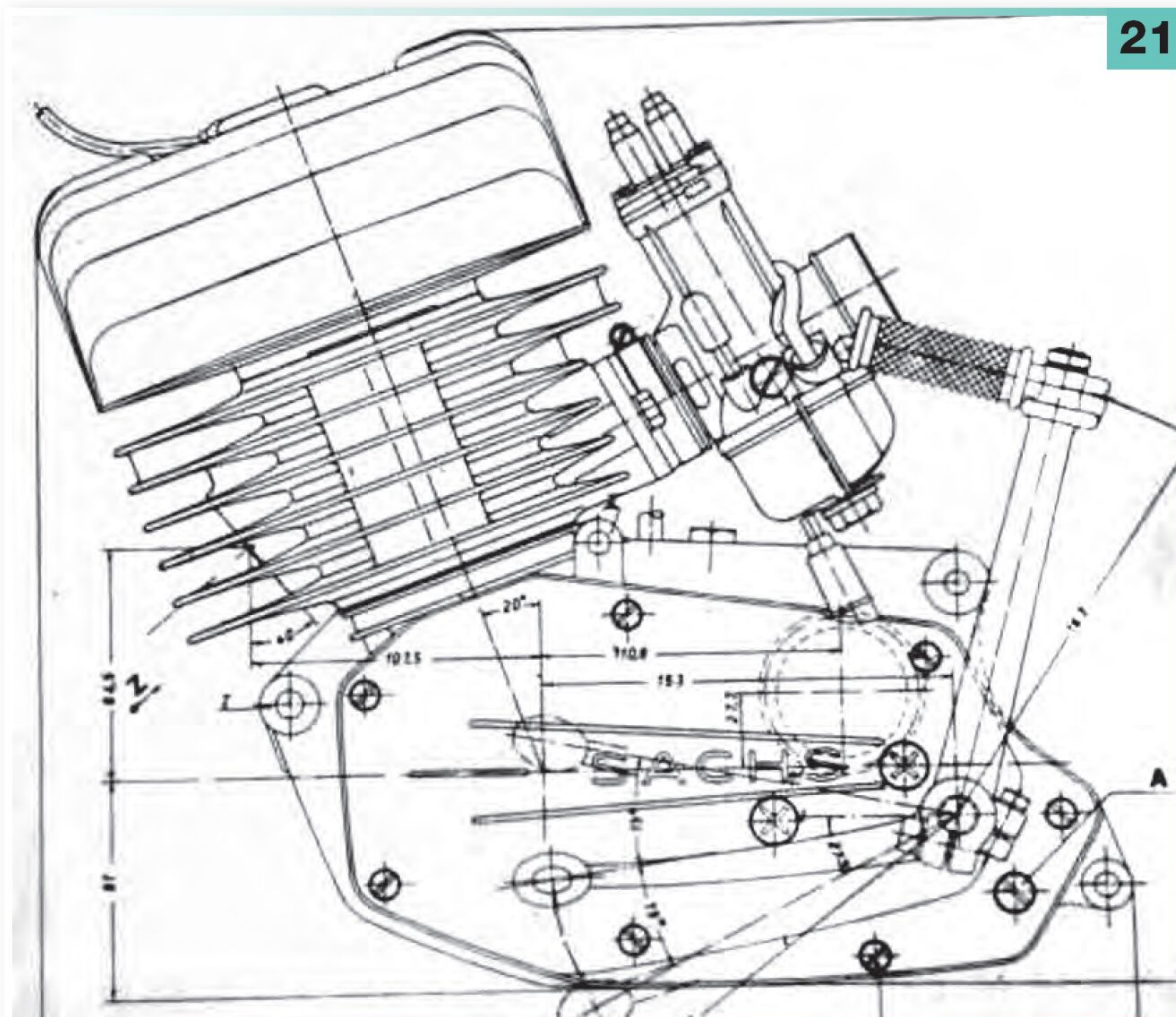
Per quanto riguarda le cilindrata superiori, intorno al 1967 il Sachs 1001/4 fu sostituito dai più moderni 1001/5A GS (48 x 54 mm) per il 100 cc e 1251/5A GS (motore quadro 54 x 54 mm) per il 125 cc: cilindro in ghisa, testa in lega leggera, 5 rapporti, accensione a volano e magnete Bosch.

*"Il tiro per tutti i modelli è buono, l'erogazione di potenza fluida, quasi elettrica. Scarsa la tendenza all'ingolfamento. Il tutto assicura una certa facilità di guida sulle famigerate mulattiere bergamasche e subito gli acquirenti... corrono numerosi".* Qualora non specificato altrimenti, le citazioni in corsivo sono tratte

dal volume **'Il grande libro delle moto da Regolarità'** di **Vittorio Righini, Riccardo Trisolli e Roberto Biza**, edito da Nada nel 1998, per gentile concessione di **Mario Ferracin**, a sua volta autore, con **Francesco Ballista**, del libro **'Playmotor l'avventura italiana Hercules-DKW-Sachs'** (Editrice B&F, 2015).

Nel 1969 l'uomo sbarca sulla Luna e fa *"un grande passo per l'umanità..."*.

Nel 1970 s'innesca una nuova evoluzione che preannuncia i motori futuri: la Hercules monta un 50 cc corsa lunga denominato 50/GS/ABE con gruppo termico in alluminio, frizione a 5 dischi e cambio a 6 rapporti, *"un grande passo"* per lo sviluppo di questo motore. Analoga evoluzione avviene nelle cilindrata superiori, con propulsori che vantano un gruppo termico ampiamente allestito non più in ghisa, ma in alluminio, che



21

**17-18.** L'ultima evoluzione del Sachs 50 cc è datata 1978, anno in cui Gino Perego vinse il Campionato Europeo in sella alla Sachs 50. La fusione del cilindro 'in terra' è molto grossolana, caratteristica di questi gruppi di scoppio, mentre nella parte inferiore del cilindro vediamo i sei travasi perfettamente raccordati ai carter solo nei motori ufficiali.

**19.** Sachs 1251/6B. Nel 1975 questo motore vinse il Vaso d'Argento alla Sei Giorni Internazionale dell'Isola di Man con la squadra SWM: Pierluigi Rottigni su 125, mentre gli altri componenti, Gualtiero Brissoni, Pietro Gagni e Attilio Petrogalli utilizzarono il modello da 100 centimetri cubi.

**20.** Hercules 125 GS del 1970: monta il Sachs 1251/6B migliorato solo nel 1975 con l'adozione del cilindro a sei alette.

**21.** Questo disegno del motore Sachs 1251/6D di 125 centimetri cubi ci consente di apprezzare le sue misure d'ingombro: per il periodo in cui nacque, era uno dei più compatti, soprattutto a livello di carter motore, caratteristica che non fu conservata per il successivo motore a 7 marce.

**22.** Nel 1974 nasce il Sachs 1751/6A di 175 cc con qualche caratteristica specifica: quattro travasi, frizione maggiorata, carburatore da 32 mm per una potenza di 24 CV a 8.000 giri/min. Viene realizzato solo nel biennio 1974-1975.



22

diventano il 1001/6A GS (14 CV) e 1251/6A GS (17 CV), entrambi con carburatore Bing da 26 mm. **È l'inizio di un quinquennio di vittorie sui campi di gara e di strapotere commerciale.** Nel 1971 si registra un nuovo balzo in avanti con la nascita del **Sachs 50/6GS. È il famoso corsa corta** per via dell'alesaggio di 40 mm e della corsa di 39,8 mm. Cilindro generosamente alettato

e canna cromata, 6 marce, con la sesta ricavata direttamente sull'albero, frizione a 9 dischi in bagno d'olio, di cui 5 di materiale di attrito. L'accensione passa dal volano magnete all'elettronica Motoplat. Carburatore Bing da 22 mm a vaschetta laterale o 23 mm a vaschetta centrale, 8,5 CV a 8.000 giri/min. Ma in mano ad abili preparatori, queste performances 'di base' potevano

essere aumentate fino a 12 CV con carburatore fino a 36 mm.

*"Il nuovo corsa corta gira più alto, è più potente (siamo oltre i 7,5 CV) ed è ancora più cattivo: è un vero successo ..."*

**Nel 1972 viene immesso sul mercato italiano:** ha qualche difetto, ma viene continuamente migliorato, tanto che il suo sviluppo si protrae fino alla fine degli anni '70. Cilindro generosamente alettato



**23.** Un dépliant Ancillotti dello Scarab CR 50 Cross Casa con motore Sachs 50 GS/6; nella descrizione del propulsore, si menziona la preparazione nel reparto corse Ancillotti.

**24.** L'ultima versione del Sachs 1251/6D da 125 cc montato su un Ancillotti 'Rombo'.

in alluminio con canna cromata e testa radiale; la trasmissione primaria è a ingranaggi elicoidali (alcuni preparatori la sostituiscono con denti dritti), la frizione è a 6 o 9 molle, a dischi multipli in bagno d'olio. Il cambio è sempre lo stesso, azionato da una crociera scorrevole all'interno dell'albero primario.

Già, la famosa crociera, o crocetta, o chiavella... croce e (poca) delizia di ogni possessore di un Sachs di quei tempi, che fosse un 50 o un 125 cc. Un componente piuttosto vulnerabile, in particolare se il selettore non era registrato a puntino, con la conseguenza di un consumo precoce e di una imprecisione degli innesti.

Se non si rompeva proprio! Chi non ha avuto a che fare con questo problema? Chi non ha tirato in ballo le divinità più esotiche quando si è trovato senza marce in mulattiera per la rottura della crociera o dopo una sfollata dovuta al consumo della stessa si è trovato a dover disassemblare tutto il motore per sostituirla? Eppure, eppure... un 'trucco' c'era. Tutto era previsto dai progettisti Sachs, ma tenuto ben nascosto e, in ogni caso, pressoché sconosciuto.

**Guido 'Duccio' D'Amico**, che di Sachs (e non solo) se ne intende, ci ha rivelato nei dettagli come fosse relativamente facile intervenire: "... fin dai suoi esordi, quel motore Sachs 100 - 125 era veramente un gran prodotto per quei tempi ed era stato progettato coi controc... veramente studiato con una logica vincente, all'avanguardia e a disposizione di tutti i clienti. Il



MODELLO « SCARAB CR 50 CROSS CASA »

23

**TELAIO** dalla particolare e modernissima geometria, frutto di due anni di positive esperienze in campo internazionale che pongono questa realizzazione all'avanguardia della tecnica mondiale e l'unica accessibile ai corridori privati. Realizzato in tubo di acciaio speciale ad alta resistenza, dotato di un forcellone oscillante su silent-block, è pertanto esente da manutenzione e di durata illimitata; il canotto di sterzo portante cuscinetti conici consente qualsiasi condizione di sollecitazione, la stessa scorrevolezza dello sterzo ed una assoluta tenuta all'allentamento ed alle rotture.

**SOSPENSIONE ANTERIORE** con forcella speciale MARZOCCHI o CERIANI da 30 mm. con portaruota in magnesio e 20 cm. di escursione.

**SOSPENSIONE POSTERIORE** con ammortizzatori olicpneumatici a lunga escursione CERIANI o MARZOCCHI con serbatoio separato ed appositamente tarati. (Lunghezza 345).

**RUOTE** con cerchi AKRONT con o senza bordo, raggi speciali a doppio diametro in acciaio inossidabile con nipples in ergal; mozzi speciali conici Grimeca in lega leggera (ant. 125, post. 125).

**PNEUMATICI** METZELER, ant. 2.50 x 21, post. 300 x 18.

**PARAFANGHI** - PRESTON PETTY.

**MOTORE SACHS 50 GS 6/v** preparato nel reparto corse ANCILLOTTI: 6 travasi, collettore Ancillotti per carburatore BING da 27, lubrificazione al 6%, filtro doppio ancillotti con cartucce di carta. Potenza alla Ruota CV 11 a 10.000 giri.

**COMPLESSIVO DI SCARICO** speciale stampato, disegno Ancillotti.

sistema di comando del cambio, poi considerato il suo punto debole, era stato concepito in quella maniera così semplice, non soltanto per motivi di spazio, ma anche per un importante motivo tecnico, sicuramente pensato dagli ingegneri e non venuto per caso: la sostituzione della crociera senza aprire i carter centrali. Solo che di questo procedimento di manutenzione, idea geniale, se n'è saputo dopo tanti anni ed era stato tenuto come un segreto dai meccanici della Casa e, forse, da pochi altri. In occasione della **Sei Giorni di Camerino del 1974** ho potuto vedere, il mercoledì sera prima del Parco Chiuso, i piloti tedeschi ufficiali della Hercules inserire un cacciavite di 7 millimetri di diametro nel foro dell'alberino di uscita del pignone catena, aprire il carter, sfilare la frizione, girare

a mano la ruota posteriore alla rovescia e trafficare sul selettore del cambio... Solo che non si vedeva quasi niente, perché era impossibile avvicinarsi, dato che i tecnici della Sachs erano tutti intorno a fare muro per non far capire cosa stessero facendo. In circa 5 minuti era tutto fatto! Solo dopo tanti anni ho conosciuto quel geniale segreto e ho potuto constatare personalmente più volte la validità e la semplicità del procedimento". C'è chi sostiene, però, che i bergamaschi 'giusti' conoscessero bene questo segreto e che cambiasse abitualmente la crociera in questa maniera già dal 1973, prima di ogni gara! I tempi sono cambiati, tanto che oggi si trovano persino su Youtube dei tutorial su come fare questa operazione: a vederli, sembra tutto facile. Sembra...



**Il 125 cc (1251) è forse stato il motore più utilizzato e rappresentativo dell'epopea Sachs e ogni costruttore si è adoperato per migliorarne le prestazioni.** A titolo esemplificativo e senza nulla togliere ai molti altri (come la SWM con i modelli ES ed ER), **Simonini** adottò i propulsori Sachs 50 nel 1971 e l'anno dopo allestì un 125 con 1251 6B o 6C: nell'acquistare il **Simonini Long Range** (nel 1974 e anni seguenti) si poteva optare per il motore standard o, con un ovvio sovrapprezzo, per quello elaborato dalla Casa. *“L'intervento sul propulsore ... era sicuramente rilevante: la testa veniva abbassata di 1,2 mm e la compressione aumentata da 11:8 a 13:5; nel cilindro si ottenevano due travasi supplementari di sezione circolare, il carburatore passava da 28 a 32 mm con getto da 150, con conseguente allargamento del condotto di ammissione; il mantello del*

*pistone veniva limato di 2 mm. Dal lato ammissione, il risultato era di 22 CV a 9.000 giri/min, contro i 19 CV a 8.800 giri/min del motore di serie”.*

Ma si poteva ottenere anche di più. Di nuovo a titolo esemplificativo, **la versione Cross dell'Ancillotti 125 Internazionale del 1975** vantava, da brochure, 24 CV a 9.400 giri/min con carburatore Bing da 36 mm. **Elaborare i Sachs, tirarne fuori ogni briciolo di cavallo in più, era diventato quasi uno sport, una sfida, una mania generalizzata;** cavalcando l'onda, la rivista 'Motocross' pubblicò articoli, oggi si direbbe 'tutorial', studiati da ogni preparatore in erba (tra cui chi scrive) su come intervenire per ottenere di più da questi propulsori.

Su queste basi, nel 1974 nasce il **Sachs 1751/6A di 175 cc** con qualche caratteristica specifica: quattro travasi, frizione maggiorata, carburatore da 32 mm per una potenza di 24 CV a 8.000 giri/min. Il motore però non convince, è

molto potente ma delicato per la maggiore sollecitazione al cambio; ciò nonostante, un giovane **Gianpaolo Marinoni** vince il Trofeo FMI nella classe Oltre 175 su DKW/GS di 176 cc preparato dalla **Playmotor Italia**, battendo l'agguerrita concorrenza delle altre Marche emergenti.

**E il 50 cc? Non fu da meno in quanto a successo.** Non c'era azienda che non proponesse la versione Competizione o Casa del proprio 50 cc con il 'piccolo' della Sachs. Un motore esteticamente piacevole a vedersi e, forse, più aggraziato dello spartano e squadrato 125 e che, come il fratello maggiore, ha subito continue migliorie ed evoluzioni fino ad arrivare alla versione SW con raffreddamento ad acqua e radiatore montato sulla testa.

E per ora ci fermiamo qui. **Nella prossima puntata:** il tanto atteso Sachs 'Seven' che però deluse le aspettative, qualche singolare motore e anche un po' di gossip. ■

# SACHS, IL CREPUSCOLO DEGLI DEI

*seconda parte*

**Riprendiamo e concludiamo la lunga storia dei motori Sachs con quello che avrebbe dovuto essere il 'principe ereditario', ovvero il famoso ma sfortunato 'Seven', e qualche soluzione molto particolare**

**Testo: Simone Mazzucconi con il contributo di Guido Duccio D'Amico**

**Foto: Simone Mazzucconi, Guido Duccio D'Amico, Francesco Ballista, Mario Ferracin, Vittorio Righini, Riccardo Trisoldi e Roberto Biza**

**S**iamo a metà degli anni '70. Il mondo sta cambiando in maniera rapida e radicale: nel 1975 **Bill Gates** e **Paul Allen** fondano la **Microsoft Corporation**, con tutto quello che ne consegue.

**Il glorioso Sachs 1251 (e derivati) è arrivato alla versione 6D.** Oltre che 'nativamente' montato sulle moto tedesche del gruppo **Hercules-DKW-Sachs**, nel corso degli anni era stato scelto da moltissimi costruttori italiani ed esteri. A parte Zündapp, Puch, Beta, Aspes, Gilera, Villa e poche altre, praticamente tutte le Marche più in voga di allora presentavano in catalogo moto con questo propulsore: KTM (dalle origini fino al 1975 per i 125 e i 100 di cilindrata), SWM, Ancillotti, Simonini, Gori, MAV, Portal, Monark e molte altre. Senza addentrarsi troppo nelle specifiche tecniche, la

caratteristica più appariscente, se così si può dire, che contraddistingue l'ultima e definitiva versione dalle precedenti è la predisposizione per un collettore elastico del carburatore e un'aletta di raffreddamento in meno sul cilindro, che da 7 passano a 6 per una migliore circolazione d'aria, ora collegate da ponticelli a V rovesciata. **Un motore epico oramai spremuto dalla fabbrica e da ogni**



1

**assemblatore-preparatore fino al limite delle sue possibilità e con i noti problemi di debolezza del cambio.**

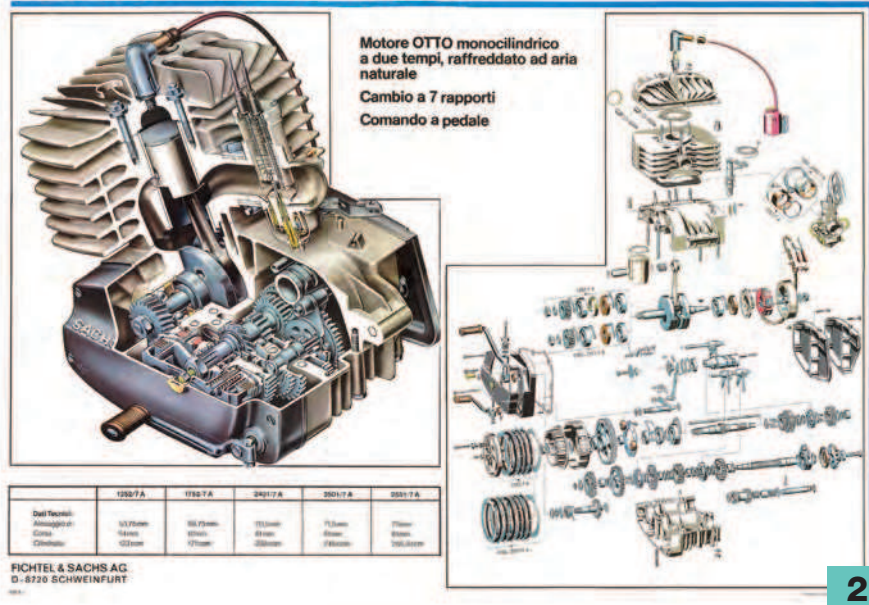
Ha i giorni contati, perché sul finire del 1975, dopo essere apparso custodito in una bolla di plexiglass al Salone di Colonia ed essere stato protagonista al Salone di Milano, **entra in produzione il Sachs 1252/7A 'Seven', destinato a sostituire il suddetto 1251/6D.**

Ottime le credenziali di questo nuovo motore: ha un 'look' decisamente più moderno ed è sempre un 54 x 54 mm con una potenza dichiarata, per il 125 cc, di 22 CV. Testa e cilindro sono in alluminio, quattro travasi, carter in magnesio tagliati orizzontalmente per interventi più agevoli, frizione a bagno d'olio a 4/6 dischi di materiale di attrito a seconda delle versioni di 125 e 175/250 cc e sei molle con parastrappi; albero motore su tre cuscinetti a sfere, carburatore Bing da 32 mm (34 mm per il 175 cc e 36 mm per il 250 cc), possibilità di avviare con marcia innestata e ben 7 rapporti.

Le tolleranze ottimizzate permettono di usare miscela al solo 2%, mentre sui 'vecchi' Sachs veniva consigliata fino al 6%; al giorno d'oggi sembra strano, con le evoluzioni dei lubrificanti, ma si veda ad esempio la brochure pubblicitaria o il manuale d'uso e manutenzione della Ancillotti 125 Scarab Internazionale del 1975... Oltre al 125 cc viene proposto anche un 175 cc (1752/7A) e un più riuscito 250 cc (72 x 61 mm) da 35 CV.

**È il nuovo motore che molti aspettavano...** Ma lo è? E soprattutto, lo sarà? In ogni caso tutti i costruttori, italiani in primis, si affrettano a mettere in listino modelli con questa novità. Da subito, però, nascono critiche e delusioni. Performances a parte, non così esaltanti, molti piloti lamentano, paradossalmente, il numero eccessivo di marce, soluzione che doveva essere un 'plus' ma che costringe a cambiare spesso, tanto che alcuni tentano di bloccare la prima e a volte anche la seconda.

## SACHS 1252/7...2551/7



2

**1.** L'inconfondibile logo Sachs, un 'bollino di qualità' per intere generazioni di motocicli.

**2.** I dati tecnici del motore 'Seven' nelle sue diverse cilindrata e lo spaccato del propulsore.

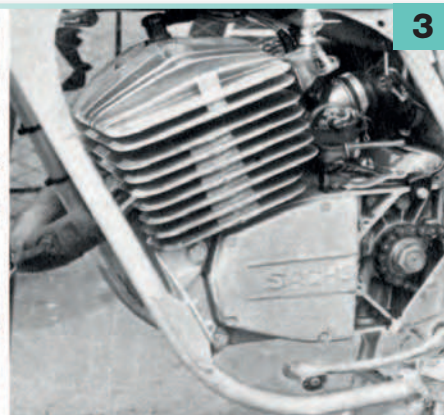
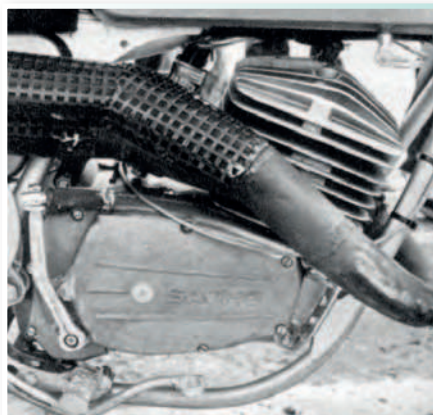
**3.** Il prototipo di 175 centimetri cubi prese il via a Camerino in occasione della Six Days del 1974: fu un esordio sfortunato, che diede inizio alla produzione del 'Seven'.

*cambio con ingranaggi a innesti frontali comandati da forchette scorrevoli, molto più robusto e affidabile. Questo nuovo motore aveva il basamento in magnesio con forme simili al 1251, ma era praticamente realizzato al contrario, avendo l'accensione e l'uscita pignone sul lato sinistro e la trasmissione primaria e frizione sul lato destro. Aveva anche il cilindro e la testa di dimensioni ridotte e con un più armonioso e moderno design, fresati in modo da non sporgere lateralmente dai carter. Fu sperimentato nel 1974 e fece l'uscita più importante alla Sei Giorni di Camerino, montato in configurazione 175 cc sulla **Hercules di Johann Sommerauer** che, però, il terzo giorno si dovette fermare per un banale inconveniente al cambio (in pratica, l'allentamento di un bulloncino del selettore). Un piccolo problema che, forse, segnò la sorte anticipata di questo 'gioiello incompreso'...*

**L'Ingegnere olandese Jan Witteveen**, uno dei migliori progettisti della Sachs, proprio a causa di questo motore (a suo parere non ancora a punto) entra in disaccordo con la Casa tedesca, che non aveva voluto prolungarne la sperimentazione; lascia l'azienda, privandola così del suo prezioso bagaglio di conoscenze, esperienza e inventiva. Abbandonata la Sachs alla fine del 1974 (Witteveen non partecipò alla progettazione definitiva e alla messa in produzione del 'Seven' nel 1975, ndr), dopo un anno l'Ingegnere olandese arriva in Italia, dove diviene Direttore tecnico della **Simonini - Fornetti Impianti**, con la quale, nel 1978, vince il Campionato Italiano di Motocross. Nello stesso anno, viene chiamato dalla **Gilera**: fra le mura della Casa motociclistica di Arcore rimane fino al 1983 per poi approdare, negli anni successivi, alla **Cagiva** e, quindi, alla **Aprilia**.

Eppure un'ulteriore alternativa al vetusto 1251 e, dunque, anche al 'Seven' c'era e, probabilmente, proprio su ispirazione di Witteveen. Lasciamo parlare di nuovo **Guido Duccio D'Amico**: "Qualche anno fa, sono stato invitato al Mondiale Velocità

*dal Team Aprilia Campetella a Misano e ho avuto occasione di pranzare con il team manager Carlo e l'Ingegnere Witteveen in persona. Un'opportunità d'oro per approfondire il discorso del suo periodo alla Sachs e su un motore sperimentale che avevo visto. Witteveen aveva dimostrato la sua competenza proprio cercando di migliorare il motore Sachs tipo 1001, 1251 e 1751, di 100, 125 e 175 centimetri cubi, realizzando il progetto di un nuovo propulsore, simile come ingombri e peso ma molto più moderno e funzionale. A mio avviso, era una meraviglia di quel tempo, perché risolveva tutti i problemi del cambio a crociera scorrevole del precedente modello, adottando un nuovo*



3



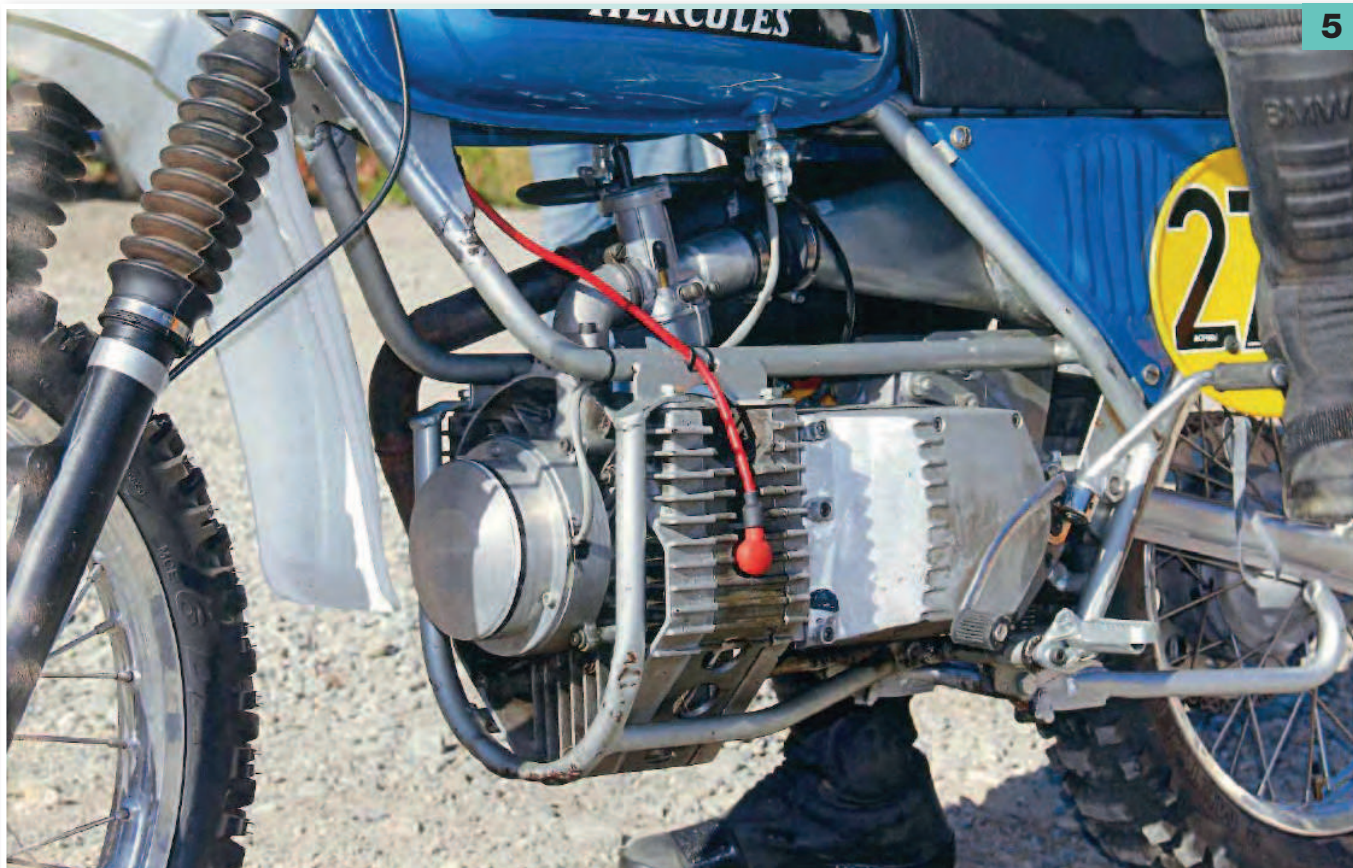
4

Dopo un paio d'anni, le Case costruttrici iniziarono a guardarsi intorno per trovare valide alternative; nel frattempo era nato il motore 'tuttitaliano' **Hiro** (si veda il numero di Maggio - Giugno 2023 della nostra rivista), adottato subito da Ancillotti, TGM e Mazzilli, solo per citarne alcune, mentre **dall'Austria arrivarono i Rotax a disco rotante**, scelti da SWM, Gori e Aprilia, sempre per citarne alcune. Il divario prestazionale tra il Sachs 7 marce e il Rotax venne immediatamente notato e fu a favore dell'ultimo arrivato, anche se **Gualtiero Brissoni** si laureò Campione Italiano, nel 1976, in sella alla SWM 125 motorizzata 'Seven'.

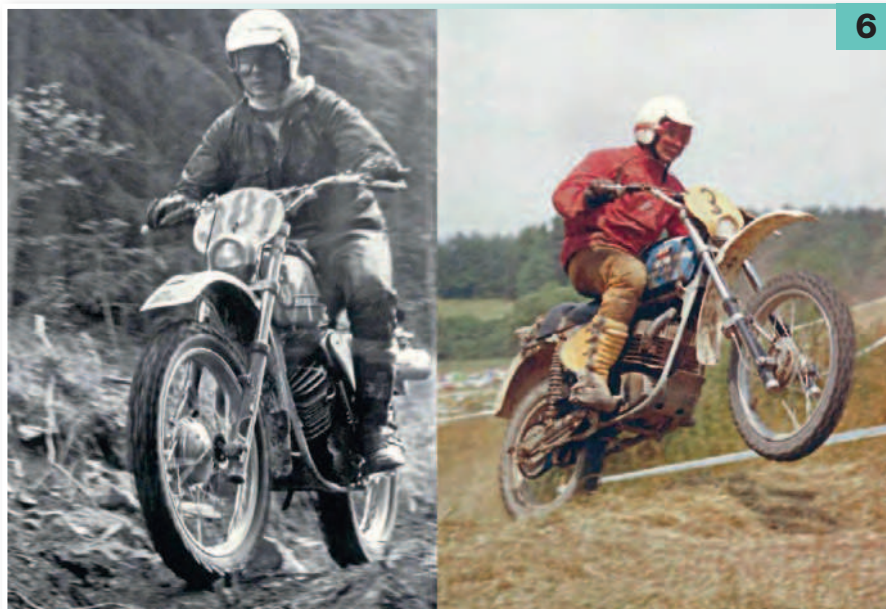
Nello stesso anno in cui tutti attendevano la presentazione e la produzione del nuovo motore Sachs evoluto e senza il selettore delle marce legato alla chiavella scorrevole, la **DKW** stupì tutti schierando alla Valli Bergamasche del 1975 una moto con un propulsore singolare: un **Wankel** con 33 CV di potenza a 7.000

Il motore progettato da Witteveen non entrò mai in produzione e i fatti, comunque, gli diedero ragione: il 7 marce si rivelò, infatti,

pesante e con prestazioni mediocri. Ciò segnò il *Götterdämmerung*, ovvero il '**Crepuscolo degli dei della Sachs**'.



5



giri/min di 294 centimetri cubi, evoluzione del modello stradale denominato **W2000** regolarmente in commercio.

Il principio di funzionamento del Wankel è semplice (e geniale): un rotore a tre lobi ruota eccentricamente intorno all'albero motore, generando con il suo movimento camere di lavoro, all'interno delle quali si compiono ciclicamente le quattro classiche fasi di aspirazione - compressione - combustione - scarico. Avendo il rotore tre lati uguali, il processo avviene in modo sequenziale tre volte a ogni giro del rotore stesso (corrispondente a tre giri dell'albero motore), con un notevole vantaggio

ai fini della potenza erogata e della regolarità di funzionamento.

I primi modelli di W2000 utilizzavano una miscela benzina-olio per lubrificare il motore, ma successivamente furono aggiornati con un iniettore d'olio.

Tra il 1974 e il 1977 ne furono venduti solo 1.800 esemplari, sia come **Hercules** che come **DKW**, in quanto gli acquirenti rimasero diffidenti nei confronti di questo motore e del prezzo cospicuo rispetto a modelli con una motorizzazione più 'canonica'.

La novità di questo propulsore generò anche qualche confusione all'atto dell'iscrizione, in quanto la FIM calcolò 588 cc invece dei 294

**4.** Tullio Masserini prova la Hercules Wankel di derivazione stradale nel 1975 in occasione della Valli Bergamasche; la moto sarà poi affidata a Ivan Saravesi per disputare sia la Valli Bergamasche, sia la Six Days all'Isola di Man.

**5.** Una visione ravvicinata del motore Wankel della moto stradale W2000 adattata in GS, durante una rievocazione in Germania.

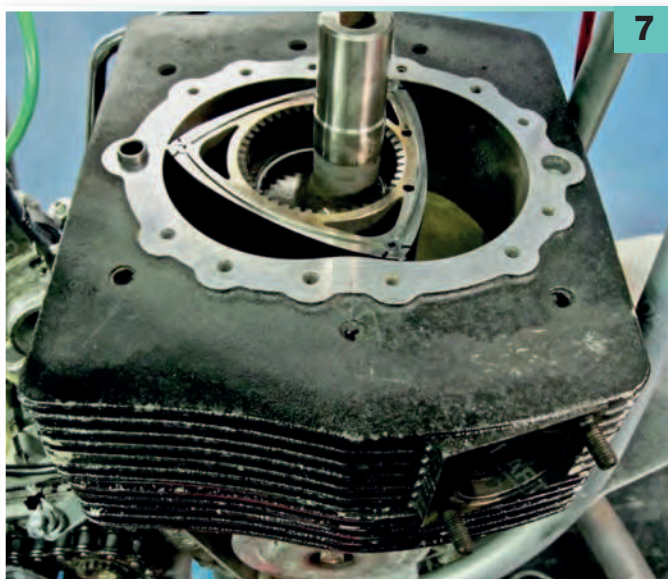
**6.** Il pilota Kurt Fischer in due immagini con la stessa Hercules 502 GS: nella foto in bianco e nero è impegnato alla Six Days in Austria nel 1976, mentre in quella a colori è in una rievocazione storica in Germania di una quindicina di anni fa.

**7.** Il Wankel della 502 GS aperto: uno sguardo 'indiscreto' sul rotore 'alieno' e la fusione dell'alettatura di raffreddamento che riprende la forma dei 'Seven' di serie.

**8.** Una vista ravvicinata di un Sachs Seven 250 cc 'prima serie 4 bulloni' con alettatura rastremata.

cc calcolati per singola camera di scoppio (allora perché non  $3 \times 294 = 882$  cc per tre camere generate dal pistone rotante?).

Anche alla Sei Giorni dell'Isola di Man del 1975 furono schierate tre moto con questo particolare propulsore.



## STORIE DI MOTORI

**Ivan Saravesi, allora pilota ufficiale DKW, ricorda:** “A me il Wankel piaceva tantissimo. Un sacco di tiro ai bassi, tipo 4 Tempi e un allungo invece da 2 Tempi che non finiva mai... E il suo rumore, indimenticabile. Mia moglie lo chiamava la lavatrice, perché aveva il rumore dell’asciugatura finale”. Ha però il difetto di consumare tantissimo e di usurare le palette del motore (corrispondenti ai segmenti di un normale pistone). Nessuna delle moto schierate all’Isola di Man finì la gara e non entrarono mai in produzione con quel tipo di motore. Ma nel 1976 si continuò a credere nelle possibilità del propulsore rotativo e sulla base del blocco motore Sachs 7 marce, furono approntati cinque motori e **tre o quattro moto Hercules denominate Wankel 502 GS** per partecipare alla Sei Giorni di Zeltweg, in Austria.

L’albero motore posizionato verticalmente per un migliore raffreddamento gli dà l’apparenza di un 2 Tempi standard; lo scarico esce dal lato destro del rotore per poi fuoriuscire sul lato sinistro della moto.

Ma (si può leggere sempre su ‘**Il grande libro delle moto da Regolarità**’ di **Vittorio Righini, Riccardo Trisoldi e Roberto**

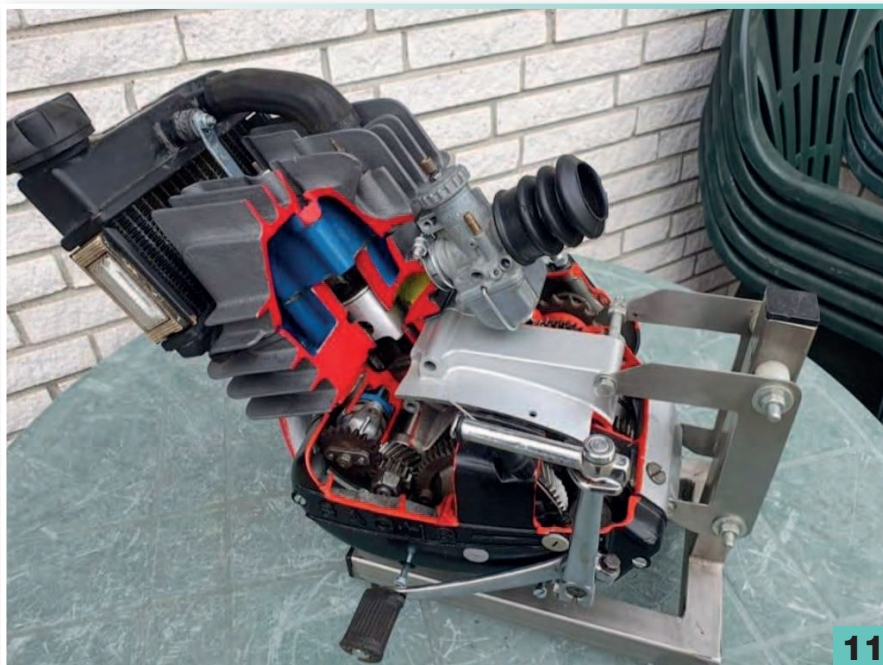
**Biza**) siccome era “... privo di ventole di raffreddamento (del W2000, ndr), risentiva particolarmente della temperatura di esercizio. Pronto e potente all’inizio di ogni gara, soffriva di un notevole calo di potenza verso la fine di ogni competizione... per la difficoltà nello smaltire le alte temperature di esercizio, tali da ‘tingere al calor rosso’ la prima parte della curva dello scarico”, ricorda sempre Saravesi. In un’intervista su ‘Motociclismo d’Epoca’ del 2017, **Jan Witteveen** racconta: “Al Reparto corse Hercules-DKW abbiamo montato, sul basamento sperimentale del futuro Sachs a 7 marce, un rotore Wankel per valutarne un suo eventuale utilizzo nel fuoristrada. In tutto abbiamo assemblato cinque motori, che messi al banco hanno dato una potenza di circa 40-42 CV. Potenzialmente il Wankel offriva tanti Cavalli, un’ottima coppia e un’erogazione molto uniforme e progressiva, ma su questo motore incombeva la spada di Damocle rappresentata dal calcolo della sua cilindrata effettiva. Per continuare lo sviluppo servivano molto tempo e molto denaro, requisiti che mal si addicevano alla situazione economica dell’azienda (ovvero quando la Sachs voleva spendere nel campo dello sviluppo



motociclistico, che equivaleva al 5% dell’intero fatturato del gruppo... ndr). Il progetto fu così annullato ed io mi portai a casa, come suo ricordo, uno di quei cinque motori”.

E qui, come in ogni romanzo che si rispetti, la storia si vela di mistero, lasciando tracce ambigue. Durante le nostre ricerche, è sorto un piccolo arcano: alcune fonti web americane asseriscono che un certo numero di 502 GS furono poi costruiti per **l’importatore statunitense Penton Motors**, altre fonti non ne fanno menzione, nemmeno Witteveen nella sua citata intervista. Ma allora come mai una 502 GS Wankel appare proprio sul sito <https://www.pentonusa.org/> nella galleria fotografica di un raduno Penton a Cleveland, in Ohio, nel 2016? Non restava che scrivere al **Penton Owner Group** per avere ragguagli: abbiamo ottenuto la netta smentita che la storica Casa statunitense, alter ego della KTM negli USA, sia mai stata coinvolta in un’operazione del genere e che quella presente a Cleveland era ‘solo’ una Hercules a motore rotativo ospitata nel padiglione Penton. Ma come c’era arrivata? E perché ha il rotore con scarico a sinistra, diverso dalle altre 502 GS conosciute?





**9-10.** Un 100 cc su basamento 'Seven' prima serie del 1976: fu sperimentato da alcuni preparatori (oltre che da Marchi italiani: la Simonini lo ebbe regolarmente in listino con il nome di 'Fly') ma non ebbe maggior fortuna del 125 se non con una riduzione degli spazi nocivi del carter pompa e una delicatissima messa a punto della conformazione dei travasi del cilindro.

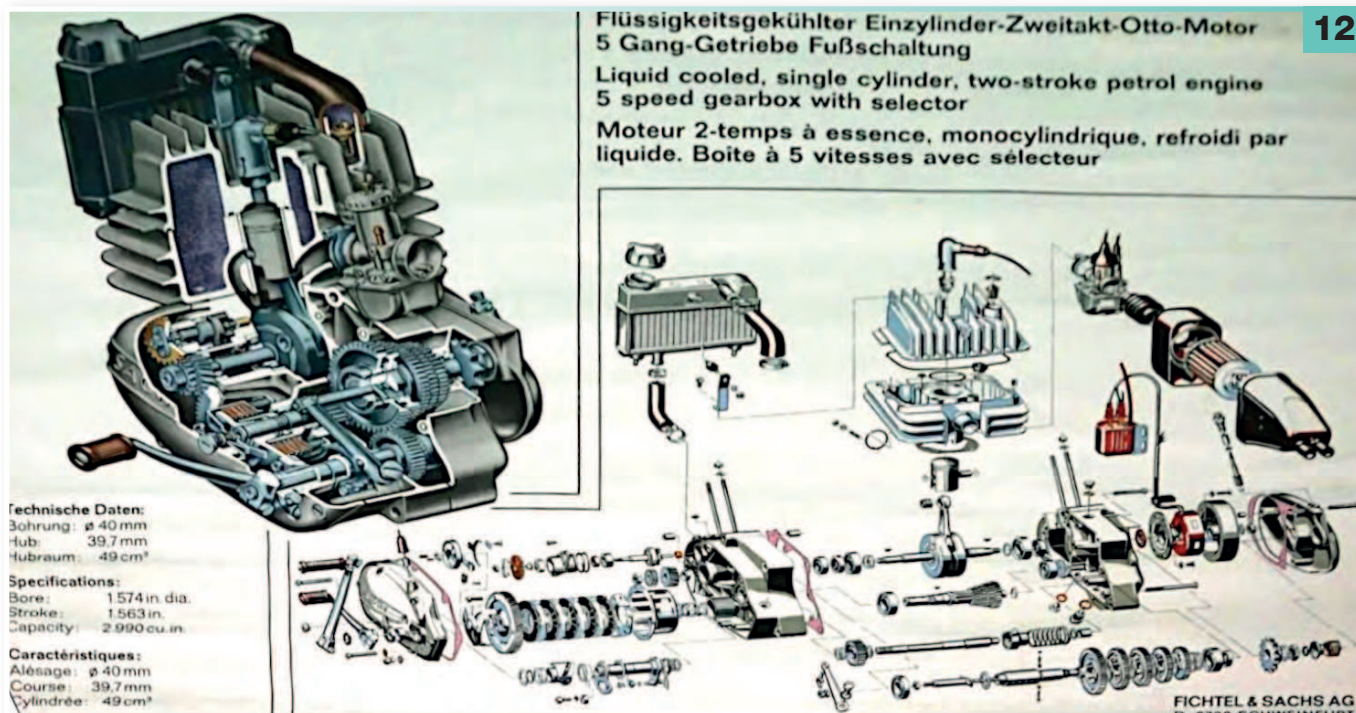
**11-12.** L'ultima evoluzione del Sachs 50, il modello SW, raffreddato ad acqua e con radiatore in testa, con lo spaccato tratto da un manuale.

Tra la pubblicazione della prima e della seconda parte di questo ampio servizio dedicato alla storia dei motori Sachs, abbiamo avuto modo di verificare per dare ai lettori la seguente risposta alle nostre stesse domande. Si trattava di un 'ibrido' con gruppo di scoppio W2000 stradale adattato al basamento del 'Seven': c'era chi l'aveva visto fare e, in seguito, l'ha rifatto negli USA. Nel 1977 tutti gli strumenti di

produzione per moto (stradali) con motore rotativo furono venduti alla **Norton**. *Exit Wankel...*

**A difendere, per onore di bandiera, il 'Seven' restò solo la Hercules-DKW-Sachs** che nel 1976 cominciò subito, con l'Ingegnere **Heiner Wieditz** (strappato alla Zündapp), la sperimentazione dei cilindri con finestrelle: era un ingegnoso sistema che permetteva di

intervenire sui travasi, variandone profilo e dimensioni, senza dover effettuare differenti fusioni. Con questo motore **Renato Foresti** vinse il Titolo Italiano nella classe 100, mentre nel 1977 si impose alla Valli Bergamasche con la vittoria assoluta di **Gianpaolo Marinoni**; fece poi degli ottimi risultati alla Six Days in Cecoslovacchia, nel Campionato Europeo e nell'Italiano. Nel 1978, finito il periodo Wieditz (migrato alla KTM), il motore fu stravolto con nuove fusioni in magnesio, ridotta la termica, aggiunta una versione di 350 cc







13

e fu dotato di un cambio a 6 rapporti, tradizionalmente su due alberi e selettori a scorrimento, ideato dall'Ingegnere **Michael Schafleitner**, lo stesso che introdusse anche i nuovi cilindri a sei travasi di ammissione. **In questo modo, il 'Seven' divenne molto valido e vincente, ma ormai era troppo tardi.** Sul canto del cigno Sachs lasciamo parlare **Mario Ferracin**: "Dopo la sperimentazione in gara dei 'Seven' dotati di gruppo di scoppio con finestrelle e telai diversi da quelli di serie negli anni 1976 e 1977, nel '78 la Sachs si presentò con un motore a 6 marce nelle versioni 175, 250 e 280 cc del tutto simile al 'Seven', ma ben diverso nell'alleggerimento del cambio (non più a tre alberi) e con un gruppo di scoppio a 6 travasi con canna cromata. Con un nuovo e performante telaio furono subito vincenti: **Franco**

**Gualdi** è Campione Europeo nella 175, **Augusto Taiocchi** sfiorerà il Titolo Europeo, mentre **Gino Perego** vincerà la classe 50 dopo aver sviluppato personalmente telai e motori per tutto il 1978. Manca un nuovo propulsore di 125 cc e questa assenza sembra il preludio di abbandono del settore da parte del gruppo tedesco. Nel 1979, molti attendevano la commercializzazione delle inedite moto Sachs con i nuovi motori, ma tutto si fermò: l'azienda abbandonò il settore fuoristradistico continuando solo lo sviluppo del modello MC 250 per un paio d'anni. Le moto prodotte e invendute furono troppe, la produzione fu azzerata e i fondi di magazzino venduti. L'unica e ultima sorpresa è vedere alla partenza della Six Days del 1981 all'Isola d'Elba, due ottantini creati sul basamento del famoso 50 a 6 marce, ma con un inedito telaio, e un 250 simile ai modelli del

1978: sarà l'ultima apparizione del Marchio Hercules e del suo reparto corse in una competizione di livello internazionale".

Fine della storia? Quasi. Se i motori Sachs stavano piano piano, e tristemente, uscendo dalla porta principale del motociclismo in fuoristrada, qualcuno tentò di farli rientrare dalla finestra. **Nel 1973, alla Six Days di Dalton, negli Stati Uniti, la Rokon, un'azienda americana del New-Hampshire**, schierò una motocicletta molto particolare con soluzioni tecniche mai viste prima su un mezzo da fuoristrada: freni a disco su entrambe le ruote e razze in lega di magnesio. Ma quello che più ci interessa è il motore: un Sachs 2 Tempi di 335 centimetri cubi automatico (come la coeva Husqvarna 360) con una molto scomoda accensione a strappo come quelle dei fuoribordo o dei tagliaerba, caratteristica che denuncia

la provenienza da una motoslitte. La Rokon si presentò al via anche della Sei Giorni di Camerino nel 1974, con due moto arrivate entrambe al traguardo e della Sei Giorni di Zeltweg nel 1976. Un'eccentrica soluzione che non potevamo non menzionare nella nostra storia: era pur sempre un propulsore Sachs su una moto da fuoristrada, ma che non ebbe successo né di mercato, né sportivo, a parte qualche risultato agonistico in gare statunitensi.

Prima della fine del secolo scorso, cessò del tutto la produzione di motori Sachs: *'Sic transit gloria mundi'*.

**Oggi, le attività principali della Sachs** sono legate alla produzione di componenti per autoveicoli e motocicli, principalmente frizioni e ammortizzatori di cui è apprezzata leader. Il settore motociclistico è ora seguito da un'azienda di Norimberga chiamata **Sachs Fahrzeug- und Motorentechnik GmbH**, che utilizza il Marchio storico Sachs Bikes. I modelli di

scooter ancora in commercio con questo Marchio sono costruiti in Asia. Sachs è importatore generale per il Marchio francese VoxanMoto, la Malaguti e l'azienda cinese HuananMotors. Il settore che sviluppava parti per biciclette è stato scorporato e acquisito da un'azienda statunitense.

E per chiudere, dopo tante informazioni storiche e tecniche, concludiamo con una curiosità di gossip vintage. **Ricordate l'attore Gunter Sachs?**

Scrivo Guido Duccio d'Amico: *"Un bel ragazzo tedesco, biondo e dagli occhi azzurri, millionario erede di grandi aziende motoristiche: suo nonno materno Wilhelm era il fondatore della Opel e suo padre era proprietario della Fichtel & Sachs. Appassionato di fotografia (era il suo lavoro) ma anche di astronomia, di motori e di belle donne, frequentava l'alta società mondiale ed era amico di Gianni Agnelli, John Fitzgerald Kennedy, Salvador Dalì, Coco Chanel e Andy Warhol. Nel suo film 'Blow*

**13.** Sachs 250 GS ufficiale, conservata, del 1978. Moto con telaio e motore inediti: il Seven, simile per ingombri, era ritornato ad avere sei marce e il cilindro con otto alette. Questo modello non è mai entrato in produzione.

**14.** Basta che sia un Sachs: ecco la Rokon, la moto yankee per il fuoristrada in azione alla Sei Giorni di Camerino nel 1974 con il pilota canadese D. Muongenast.

*up', Michelangelo Antonioni volle che il protagonista vestisse alla 'Sachs', ovvero nel modo del play-boy Gunter, con i pantaloni bianchi, camicia chiara a righe blu senza cravatta e mocassini neri calzati rigorosamente senza calzini, look poi imitato nel jet-set di tutto il mondo. Ebbe relazioni con molte belle donne, come la principessa Soraya, Marina Doria, Juliette Gréco e Ira Fürstemberg, e fu il terzo marito di Brigitte Bardot".* Non si può forse dire analogamente che i motori Sachs



14

**15.** Impeccabile mise per Gunter Sachs, in basso a sinistra, fotografato insieme a un giovane Jan Witteveen, in alto a destra.

siano stati i grandi seduttori del mondo motociclistico fuoristrada negli anni del boom? Dei veri Don Giovanni che hanno conquistato e fatto vibrare migliaia di moto!

E così si conclude la storia di questi motori che hanno dato tantissime soddisfazioni a costruttori, piloti o semplici appassionati, e tra questi anche chi scrive, che **ancora si commuove quando accende il suo Sachs... Immagino succeda a molti dei nostri lettori.**

Nel chiedere venia per imprecisioni e omissioni (ho forzatamente saltato per mancanza di spazio alcuni passaggi dello sviluppo dei vari motori Sachs), voglio ringraziare tutti coloro che mi hanno permesso di portare a termine questo duplice servizio: in particolare **Guido Duccio D'Amico** per le piacevoli e lunghissime chiacchierate telefoniche, la condivisione dei suoi ricordi ed esperienze, il materiale originale messo a disposizione e alcune precisazioni sul testo finale e



**Mario Ferracin**, per la pazienza che ha avuto nello spiegarmi le varie evoluzioni dei motori in

coloriti scambi telefonici e per avermi fornito il già citato libro sulla storia della Regolarità.

“Since 1974 centro specializzato Cross/Enduro/Trial”

# GAMBIRASIO

## RACING



RedMoto



VENT



HONDA



SHERCO



KTM



Concessionario HONDA e SHERCO e Rivenditore KTM per Bergamo

Via Ramera. 49 - Ponteranica - Bergamo - Tel. 035 576920 - team.gambirasio@gmail.com