



In Nord Europa il 'side' ha grande tradizione. E il Boxer ha detto la sua anche lì...

## L'ERA del SIDECAR

**C**redo che ciascuno di noi abbia ben presente cosa fu la Seconda Guerra Mondiale. La moto in quegli anni finì come tante altre cose nell'elenco dei veicoli per utilizzo bellico, e l'attività racing venne accantonata. La storia ci segnala che il primo Mondiale

procurandosi una quantità di fratture. Ingessato e bendato, viene trasportato a Monaco in aereo, lì inizia una lunga convalescenza che nella sventura gli riserva una buona dose di fortuna, in quelle condizioni viene ovviamente esentato dal servizio militare. La guerra finisce, Meier nel

parte dei Sovietici il 2 maggio del 1945, resa del Reich agli Alleati l'8 maggio) quindi ripartono anche le gare motociclistiche. Nel 1947 Meier vince il Campionato tedesco ripetendosi negli anni '48, '49, '50 e '53. Per la Tipo 255 è l'epilogo della sua epopea, nel Mondiale il compressore è vietato quindi quel progetto viene accantonato. Ma solo in parte. BMW infatti sviluppa il motore Boxer 500 realizzando la RS 53 (RennSport, Racing, con la sigla dell'anno) e successivamente la RS 54 (24 unità, piccola produzione dedicata alle gare, motore da 66 x 72 mm, 43 cavalli a 7.800 giri che salgono nel tempo fino a oltre 50 a 9.000 giri). Il confronto in gara con le britanniche Norton Manx e Matchless G50 (production race per i privati) è difficile anche per la moto ufficiale che ha motore corsa corta con dimensioni vitali di 70 x 64 mm, fino a 65 cv a 9500 giri e peso complessivo di 132 chili. Zeller nel 1956 è secondo nel Mondiale 500 dietro John Surtees, dopodiché l'anno successivo il tedesco si ritira dalle competizioni e

la saga del Boxer due ruote va sostanzialmente esaurirsi. Non senza lasciare una propria traccia: nel 1954 Zeller e i fratelli Meier, sul circuito di Montlhéry, vicino a Parigi, avevano ottenuto un record di velocità molto significativo per l'epoca, otto e nove ore a una media di 166 chilometri l'ora. Il bicilindrico "piatto" a 180° comunque non è fuori dai giochi, come ben sapete il Mondiale è aperto anche ai sidecar, e quel motore che si sviluppa parallelamente al terreno ha una struttura che sembra fatta apposta per equipaggiare le moto a tre ruote. Messo il carrozino, dal 1954 al 1974, escluse un paio di stagioni (1968 e 1971 quando prevale URS), BMW vince diciannove Mondiali trovando altri due decenni di grande notorietà sportiva fino a quando non entrano in scena i motori pluricilindrici. Di periodo sidecar rimane un record a oggi imbattuto, il 4 ottobre 1955 sull'autostrada Monaco Ingolstadt, Wilhelm Noll (successivamente vice presidente FIM) percorre il chilometro e il miglio alla media di 280,20 chilometri



**BOXER SU SIDECAR**  
Wilhelm Noll e Fritz Crohn col side BMW nel 1953.  
(Archivio BMW).

Motovelocità venne disputato nel '49, cioè dieci anni dopo la vittoria del Boxer BMW all'Isola di Man. La Tipo 255 Racing che aveva ottenuto al Tourist Trophy 1939 una doppietta epocale (vincitore un pilota tedesco su una moto non inglese), rimase ferma e soprattutto ben nascosta per tutto il periodo del conflitto. Georg Meier, protagonista di quel trionfo, sempre nel '39 dopo il TT, partecipa ad altre gare tra cui il GP di Svezia dove, nel superare un doppiato, cade a 200 chilometri orari

frattempo ha recuperato una buona condizione fisica; è un campione motociclista e lo sa anche un certo colonnello americano che, da appassionato, gli chiede di partecipare a una gara. Pensava non avesse la moto... In realtà la moto c'era, per buona precauzione Meier l'aveva nascosta ad Allach in un fienile: sulle prime è titubante, teme la confisca, viene, diciamo così, a trattativa, e la Tipo 255 ritorna a rombare. Nel '46 il conflitto è dietro le spalle (presa di Berlino da

**> LA STORIA DEL BOXER È PIÙ CHE CURIOSA.** Nei suoi primi cinquant'anni, prima e dopo la guerra, quel motore ha ottenuto una quantità di successi notevolissima, nelle varie epoche, aggiornato e sviluppato secondo quanto ammettevano le normative tecniche. Nato da un progetto che non prevedeva applicazioni supersportive, ha trovato modo di esprimersi ad altissimo livello, prima tra le moto con l'implementazione della sovralimentazione e poi tra i side in virtù delle caratteristiche di layout. Utile segnalare che, mentre in Italia l'attività in pista coi tre ruote non ha mai riscosso grande attenzione, in Nazioni come Germania e Olanda viene vista con grandissimo interesse, il sidecar è nella cultura popolare. Da noi il Boxer è storia più recente, Rally per esempio, avremo modo di parlarne.