

# Walter Kaaden

L'EVOLUZIONE VIENE DETERMINATA DA MOLTI CONTRIBUTI PERSONALI. **IL TECNICO CHE VI VOGLIO PRESENTARE HA AVUTO UN RUOLO CHIAVE NEL MOTORISMO MODERNO, FORSE SENZA DI LUI LA STORIA DELLA MOTO DAGLI ANNI 50 A OGGI SAREBBE STATA MOLTO DIVERSA**

**WALTER KAADEN**  
(a destra) al reparto corse  
MZ Regularità. Archivio MZ.  
Archivio [www.six-days.org](http://www.six-days.org)



Vorrei parlarvi di un personaggio che ho avuto il piacere di conoscere personalmente e che a mio avviso ha avuto un ruolo determinante nella storia del motorismo, Walter Kaaden. Vi propongo alcune note sulla sua vita prima delle mie riflessioni, su di lui potete comunque trovare moltissime informazioni. Kaaden era nato l'1 settembre del '19 a Pobershau, località molto vicina a Zschopau (Germania) dove ai tempi della sua giovinezza

aveva sede la DKW; il padre era dipendente come autista dei manager aziendali e questo gli diede la possibilità di un impiego quando ancora era studente. Si diploma all'accademia di Chemnitz, entra nel 1940 alla Henschel dove Herbert Wagner progetta dei missili radiocomandati ad uso bellico, dopodiché lo stesso progetto passa al centro di ricerche belliche di Peenemünde; nell'estate del '43 quel centro è bombardato dagli Alleati e l'attività con le armi jet trasferita a Nordhausen.

A Peenemünde c'era anche il gruppo degli ingegneri di Von Braun che svilupparono le V1 e V2; si possono immaginare dei contatti, Kaaden aveva cultura motoristica del due tempi e la V1 aveva un reattore con camera di combustione e uscita gas a controcono che sfruttava le pulsazioni di pressione per incrementare le prestazioni (jet a pulsazione). Quando nel '45 Von Braun e il suo gruppo salgono in treno per consegnarsi agli americani, Kaaden ha un'altra sorte, viene catturato e tenuto per qualche tempo prigioniero. Finita la guerra ha possibilità di unirsi al gruppo degli americani e dei russi che continuano le ricerche sui motori a reazione, invece torna a Zschopau (dove la DKW non c'è più perché smontata e trasferita in Russia) e mette in piedi una fabbrica per la lavorazione del legno che occupa 32 persone; non dura molto, nel 1952 viene confiscata e chiusa. E qui viene in soccorso la sua passione per la moto che l'aveva portato a farsi notare con una elaborazione di una DKW RT 100 già dal 1949. Nel tempo libero infatti si dedicava a gare di enduro e di velocità, così Alfred Lieber, un responsabile della IFA (Industrieverband Fahrzeugbau, l'azienda di Stato che raggruppava le maggiori attività motoristiche della Germania Est, vedi Trabant, Wartburg etc) lo incarica di aprire il reparto corse moto IFA per quella che da lì a poco (1956) sarebbe diventata la MZ Motorradwerk Zschopau.

## ► Kaaden e le MZ

Kaaden inizia lo sviluppo dei motori moto mettendo a frutto con lo scarico le sue conoscenze sui motori razzo e sull'utilità della risonanza prodotta da un possibile controcono; poi incontra Da-

niel Zimmerman che aveva lavorato in proprio con dei motori DKW integrandoli della sua invenzione, cioè l'aspirazione a valvola rotante svincolata dall'albero motore. I motori DKW 125 con l'espansione crescono in prestazioni: se nel 1954 ci sono 13 cavalli a 8.000 giri, nel 1960 le MZ con disco e controcono arrivano a 23! Nel 1961 il cilindro viene girato, viene adottato il terzo travaso (posteriore) e con 25 cavalli (e qualche problema di grip-paggio) la MZ è superiore alle Honda quattro tempi. Nel mondiale velocità del 1958, MZ con Horst Fügner è seconda nella 250, poi ripete il piazzamento nel 1959 con Gary Hocking; nella 125 con Ernst Degner ci fu nel 1961 la piazza d'onore in un Mondiale che avrebbe pure potuto vincere.

## ► Degner spy story

Ma si verifica un episodio che segna la storia MZ. Degner, in forza alla MZ anche come tecnico, a inizio stagione 1961 progetta la fuga all'Ovest. La cosa gli riesce al GP di Svezia ma per la situazione politica dell'epoca, la vicenda assume i contorni di una spy story condita da una sorta di tradimento: provano a impe-

secondo alcuni) a 51 anni nel 1983. Kaaden, il quale per sua scelta anni prima era rimasto all'Est pur avendo avuto la possibilità di andare negli USA, si sentì tradito. Un analogo sentimento pervase evidentemente lo staff IFA che non gradiva la divulgazione via Motomondiale di quelli che riteneva i propri segreti, così l'attività corse su pista venne ridimensionata. Kaaden venne contattato dai giapponesi ma rifiutò sempre di abbandonare i luoghi in cui era nato e cresciuto, non amava spostarsi, si può dire che trascorse tutta la sua vita a Zschopau o nei dintorni; continuò ad occuparsi del reparto corse MZ fino a quando venne chiuso nel 1975, dopodiché continuò con le corse fuoristrada fino al 1985. Ricordo di averlo conosciuto e di avergli parlato nella sua qualità di membro della Commissione Tecnica FIM, era un tipo in gamba che fece moltissimo per la moto e da cui ho avuto modo di imparare.

## ► Senza Kaaden niente due tempi?

La figura di Walter Kaaden ha avuto un ruolo fondamentale per la storia della moto. Quando nel '60, '61 e '62 le sue due tempi da

## IOPENSO CHE...

“Lo scarico ad espansione ha dato un grandissimo impulso alla fine degli Anni 50 allo sviluppo delle prestazioni di motori semplici come furono all'epoca i 100 e 125 cc. 2T che costituirono uno degli strumenti della motorizzazione di massa del Dopoguerra. Il controcono alla fine del megafono dello scarico crea delle onde di ritorno che a bassissimo

## [Mondiali 2 e 4 TEMPI]

**In velocità dal 1949 al 1961 i titoli mondiali sono stati appannaggio del motore 4T. Dal 1962 al 1974 il 4T ha vinto 35 titoli e il 2T ne ha vinti 30. Dal 1975 al 2001 ha vinto sempre e solo il 2T, 104 titoli. Nel 2002 è nata la MotoGP coi nuovi regolamenti che hanno riportato in auge il quattro tempi. Storia analoga ha vissuto la moto da cross.**

dirgli l'ultima gara che potrebbe dargli il titolo, poi lo ammettono al via con una EMC ma non esce nulla di utile, e alla fine del Mondiale c'è il secondo posto dietro la Honda di Phillis.

Degner, che aveva stretto accordi con Suzuki per correre e lavorare con loro, determina con le sue conoscenze fanno dopo un balzo dalle retrovie fino alla testa del gruppo. Sparisce e lavora in Giappone alla realizzazione dei nuovi motori 50 e 125, e correndo con la più piccola conquista nel 1962 per la Casa giapponese il primo titolo di Campione del Mondo della categoria che è anche il primo del motore due tempi.

Difficile giudicare il comportamento di Degner. Oggi è normale per un tecnico passare da un costruttore all'altro, chiaramente si porta con sé le proprie conoscenze quindi può determinare una crescita importante; all'epoca del Muro però era diverso. Degner continuò a correre ma nel 1966 ebbe un brutto incidente a Suzuka; patì pesantemente tutta la questione, visse quasi come un emarginato, decise di trasferirsi alle Canarie e lì morì di overdose da psicofarmaci (suicidato da agenti dell'Est

gran premio, uno e due cilindri, disco rotante con scarico ad espansione si dimostrano superiori ai 4T pluricilindrici, dopo Suzuki anche Yamaha e Kawasaki imboccano questa strada. Honda prova a resistere, inizia a fare dei plurifrazionati (fino a sei cilindri) di piccola cilindrata (bellissimo il Sei di 250 cc.), vince ancora dei titoli ma dal 1967 nella 125 i Mondiali diventano appannaggio del motore due tempi. Il 4T rimane nelle classi maggiori fino alle vittorie MV di Phil Read nella 500 anni '73 e '74, poi dal '75 è solo due tempi (primo titolo di Agostini con Yamaha). Ora mi chiedo come sarebbe stato il mondo della moto se non avesse avuto Walter Kaaden. Honda probabilmente non avrebbe investito per sviluppare i suoi 4T pluricilindrici, non avrebbe fatto il due tempi, magari le moto di Freddy Spencer sarebbero state delle altre, forse avremmo avuto a livello di moto di serie dei prodotti molto differenti.

E' impossibile riscrivere la storia, però quando penso a personaggi come fu Kaaden per la moto o come lo è stato Jobs per l'informatica, la domanda viene spontanea...



costo danno al due tempi una efficacia superiore, sono onde che viaggiano mediamente a 500 metri al secondo che si riflettono verso il cilindro e contribuiscono a trattenere i gas freschi per il nuovo ciclo di lavoro.”



le collaborazioni speciali di Motocross

## JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

CHE, TRA INDIVIDUALI E COSTRUTTORI, HANNO VINTO 40 TITOLI MONDIALI

