

Il caso ERNST DEGNER

LO SCARICO CONO/CONTROCONO VENNE RIVELATO CON LA FUGA DALL'EST NEL 1961 DI UN PILOTA EX MZ. IL SUO PASSAGGIO A SUZUKI FU UNA SPY STORY CHE ACCELERÒ NEL RACING L'ASCESA DEL 2T

➤ Ricorderete che tempo addietro vi parlai dello scarico ad espansione e del suo inventore, l'ingegner Walter Kaaden (1919-1996), che ne derivò il concetto dal propulsore a pulsazione delle V1 di epoca bellica. Dopo la fine del conflitto, Kaaden non si preoccupò di fuggire negli USA come fecero altri del gruppo di Von Braun, rimase in Germania Est dove si impegnò a ricostruire l'attività motociclistica come responsabile corse MZ. Fece entrare in squadra un tecnico e pilota, Ernst Degner, che segnò nel bene e nel male la storia della MZ e della tecnica motociclistica perché, a un certo punto, fuggì all'Ovest portando con sé i segreti di quanto aveva scoperto Kaaden, la valenza cioè dello scarico cono/controcono che in pochissimo tempo determinò il dilagare del motore due tempi a tutti i livelli, dalla velocità al cross.

► L'occidente incontra la MZ

Ernst Degner entra in MZ nel 1956. La Seconda Guerra Mondiale aveva lasciato dietro di sé una Germania divisa da una situazione di guerra fredda tra due blocchi, l'Est sotto l'influsso dell'Unione Sovietica e l'Ovest guidato dagli Stati Uniti. Anche l'industria venne smembrata, la DKW con storica sede a Zschopau, territorio dell'Est, venne in parte trasferita a Ingolstadt, e ciò che rimase prese nome di IFA (Industrieverband Fahrzeugbau) da cui ha poi origine la MZ (Motorenwerke Zschopau). Il contatto con Kaaden avviene nel racing dove Degner si fa notare per i successi in sella alla ZPH. Entrato in MZ, tra il '57 e il '58 vince molte gare del campionato della Germania Est.

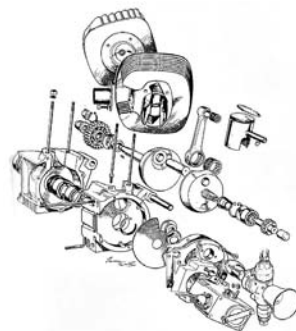
Sempre nel 1958, Degner viene schierato da MZ al Mondiale della 125 e, un anno dopo, a Monza, ottiene la vittoria nel Gran Premio. Per il motorismo occidentale è una batosta, una moto arrivata dall'Est, messa in campo da una fabbrica meno nota e meno strutturata degli occidentali e dei giapponesi, era riuscita a far vincere un motore, il 2T, che nessuno prendeva in considerazione.

► Rivoluzione tecnologica

A quanto si poteva sapere, l'Est non era tecnologicamente a livello degli occidentali. È vero che nell'area comunista le aziende moto potevano contare per il racing sull'appoggio governativo, quindi sviluppare particolari eccezionali, però all'Ovest la tecnologia progrediva in massa; poi, nell'elenco di quanti guidavano questo processo evolutivo, c'erano ovviamente i co-



PILOTA E TECNICO.
In sella alla MZ 125 nel 1961 e con la Suzuki 50 nel 1962.
(FOTO ARCHIVIO MANUSARDI E SUZUKI).



struttori del Sol Levante, in fortissima ascesa. Detto questo, nei Grand Prix classe 125 il confronto Est-Ovest nel periodo Degner era tra il 2T MZ ad espansione e il 4T Honda bicilindrico bialbero.

Ma la fortuna, dice la storia, non fu dalla parte della MZ. Nel 1960 Degner intacca la sua chance nella corsa al Mondiale con una caduta nelle prove del Tourist Trophy (gara di apertura); immediatamente dopo, però, vince in Belgio e ottiene altri buoni risultati che alla fine lo classificano terzo assoluto. Tuttavia, il disco rotante MZ va fortissimo e, non a caso, Honda per contrastarlo progetta e mette successivamente in campo motori a quattro e anche cinque cilindri 125, arrivando nella 250 al sei cilindri della stagione 1966.

Sulle MZ, invece, il motore è semplicissimo, 125 monocilindrico e 250 bicilindrico parallelo sempre disco rotante, con le novità introdotte da Kaaden dell'espansione cono/controcono e del terzo travaso.

Nel 1961 tutto fa pensare che possa essere l'anno del Mondiale MZ. Sulla moto tedesca ci sono Degner, Shepherd, Brehme, Musiol, Fischer e Szabo, di fronte a loro la Honda con Phillis, Taveri, Redman, Hailwood (guidò anche la EMC), Tanaka, Shimazaki e Taniguchi. Il campionato, undici gare, vive sul duello Degner-Phillis e ha tutti i contorni del thriller, compreso il grippaggio di Degner al penultimo GP, in Svezia, dove avrebbe potuto matematicamente laurearsi Campione. La tensione va alle stelle perché è in quel GP che Degner fugge all'Ovest: la vicenda assume connotati politici, MZ rifiuta evidentemente di dargli la moto per l'ultimo GP di stagione in Argentina, Degner cerca un manubrio ma non ce la fa e il Mondiale è di Tom Phillis.

► Degner, MZ e la cortina di ferro

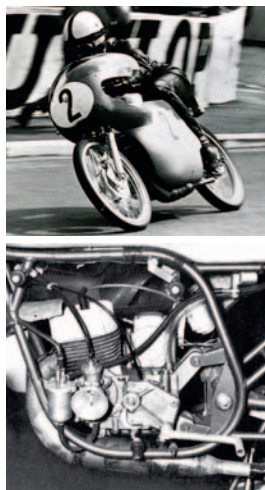
Abbiamo detto che l'ingresso di Degner in MZ risale al 1956. Nel contesto della società dell'Est, credo abbia vissuto da privilegiato rispetto ad altre persone, grazie alla sua abilità di pilota e alle sue capacità di tecnico potè infatti avere una buona auto ed ebbe anche il matrimonio (1957, con Gerda) "offerto" dell'azienda, cioè dallo Stato della DDR. Tuttavia, era affascinato dal mondo occiden-

le collaborazioni speciali di Motocross

JAN WITTEVEEN NELLA SUA VITA HA PROGETTATO MOTORI E MOTO

“Nella mia vita sono passato da un'azienda all'altra preoccupandomi di non portare materiali o persone con me, pensando cioè a non creare disagi a chi mi aveva dato fiducia. Chiaramente ciò che hai nella testa è un patrimonio che nessuno ti può togliere, e se un'azienda si preoccupa di questo problema, beh, credo che gli strumenti vi siano e vengano normalmente utilizzati. Oggigiorno vi sono contratti dove viene messo nero su bianco l'impossibilità ad operare nello stesso settore per la concorrenza una volta interrotto il rapporto di lavoro, credo però che la validità di questa clausola venga riconosciuta dalla Legge solo quando viene corrisposto, per questo, un preciso indennizzo.”

le, come del resto molti tedeschi orientali; molti fuggirono o cercarono di fuggire all'Ovest, tant'è che a Berlino nell'agosto del 1961 venne edificato il famoso muro. Questo “giro di vite” fece probabilmente decidere Degner a intraprendere la fuga. Nato a Gliwice/Gleiwitz, in Polonia, il 22 settembre 1931 come Ernst Eugen Wotzlawek, aveva cambiato cognome con lo scoppio della Guerra e il trasferimento con la madre e la sorella in Germania. La sua vita non era stata facile, perso il padre già prima del '39, dopo il trasferimento al Luckau perde anche la madre; frequenta la scuola di meccanica di Postdam dove nel 1950 ottiene il diploma, parallelamente si appassiona alle gare motociclistiche e nel 1953 ottiene la prima vittoria. Correndo il Mondiale (dal 1958), vive il mondo occidentale che molto probabilmente non manca di lusingarlo. Nel settembre 1961, nel week-end del GP di Svezia (Nazione neutrale durante la Guerra), mette quindi in atto il piano di fuga per sé e la famiglia. La moglie e i due figli passano la frontiera nel baule di un'auto, mentre lui, liberatosi dell'impegno in gara (grippaggio del pistone, “spontaneo” oppure “indotto”), passa in Danimarca e da lì in Germania Ovest.



del Club; nulla di fatto per gli altri capi di imputazione, interruzione del rapporto di lavoro, cessione di proprietà ideologiche altrui, cessione di materiali non suoi), tuttavia il timore della Stasi certamente ce l'ha perchè è spesso accompagnato da un bodyguard.

Il rapporto con Suzuki finisce nel 1964 a causa di una caduta a Monza che gli costa nove mesi di ospedale, ma la vera fine della carriera arriva tempo dopo a causa di una caduta a Fuji quando, incaricato da Kawasaki di realizzare una 125 bicilindrica, rompe la catena e finisce per quattro giorni in coma. I postumi gli creano la necessità di fare uso di antidolorifici, viene preso dalla depressione e comincia ad assumere psicofarmaci.

Nel 1978, lavorando per Suzuki Germania, è alle Canarie per un certo meeting: si innamora dell'Isola e si trasferisce a Tenerife. E' lì che nel 1983 viene trovato morto, per eccesso di farmaci secondo la versione ufficiale, ucciso - romanzarono alcuni - dagli agenti segreti della DDR che non gli aveva mai perdonato la defezione.

► L'espansione cambiò il mondo

La fuga di Degner accelerò la crescita tecnologica del 2T che in pochissimo tempo andò a dominare le scene Mondiali, in pista e fuoristrada. Probabilmente questo sarebbe avvenuto anche se egli fosse rimasto all'Est, ci sarebbe voluto più tempo, MZ avrebbe magari vinto uno o due titoli, dopodichè anche gli avversari avrebbero avuto modo di comprendere e ricalcare la tecnologia dell'espansione. Sulla vicenda sono state scritte moltissime cose ma quella che più mi ha colpito venne da gente ex Suzuki che nel 2007 fece capire che Degner aveva portato con sé materiali e documentazione.

Detto questo, è anche vero che la diffusione e lo sviluppo di quel genere di conoscenza cambiarono il mondo delle moto. Nei Grand Prix, dal 1949 al 1961 i titoli furono tutti per il motore 4T; dal 1962 al 1975 il 4T ne vinse 35 e il 2T 30, dal 1975 al 2002 - prima che il regolamento venisse modificato a favore del 4T - il 2T ne vinse 104 e il 4T nemmeno uno.

► Campione del Mondo con Suzuki

La vicenda è su tutti i giornali e in breve si innesca una spy story. Il governo DDR lo mette sotto indagine. Il reparto corse MZ finisce in cattiva luce, il budget corse viene ridotto. Lo stesso Kaaden, quando successivamente ebbi occasione con lui di sfiorare l'argomento, aveva espressioni di fiducia tradita, con Degner se ne erano andate all'estero molte delle sue fatiche dedicate allo sviluppo del 2T. Degner infatti in Germania Ovest rimane molto poco. Viene ingaggiato da Suzuki per rifare le “Racing Machine”, principalmente la 125 che per contratto avrebbe dovuto avere 22 cavalli, e anche il 50 che viene talmente bene che con quella moto nel 1962 vince il Mondiale. Intanto cresce in lui la paura. La denuncia portata in FIM dalla DDR a fine '61 era finita in una bolla di sapone (multa di 250 franchi svizzeri per aver tradito la fiducia e aspettative

[L'espansione da **MZ A SUZUKI**]

Prendendo Degner al proprio servizio nel 1962, Suzuki acquisì la tecnologia MZ del 2T a pulsazione di pressione fino a ottenere il dominio nei Grand Prix. Spiace che il lavoro di Walter Kaaden e della Casa di Zschopau non sia stato premiato da un Titolo Mondiale

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

