

# Simonini MOTO

CIO' CHE NON VENNE REALIZZATO IN GERMANIA - SVILUPPARE IL 6 MARCE SACHS ANZICHE' PUNTARE SUL 7 - FU FATTO SUCCESSIVAMENTE IN EMILIA

**NELLE FOTO GRANDI**, il motore Simonini Mustang 125. Nel particolare: la DKW enduro (marchio Hercules alla Six Days) col motore rotativo.



Emilia terra di motori. Ci passai anch'io dopo il mio periodo in Sachs ed Hercules dove, per toccare un tema di attualità come il lavoro, scoprii che in una grande Azienda non sempre puoi fare ciò che vorresti, e a quel punto sei di fronte a un bivio, accettare quanto ti viene proposto o provare a bussare altrove. Abbandonare Sachs non fu facile per me, però nel 1975, ottenuti buoni risultati alla Sei Giorni Enduro di fine stagione, e in periodo di importante attività nel mondo moto, a 27 anni decisi che era giusto andarmene. Dire oggi dopo quasi quarant'anni che il 7 marce Sachs non era il motore con cui un tecnico avrebbe voluto lavorare per vincere delle gare, non vuole essere come sparare sulla Croce Rossa, come vi ho già spiegato, quel prodotto Sachs dovette scontare la presenza in progetto di una versione bicilindrica (mai prodotta di serie) quindi di una certa architettura ed un insieme di scelte che in chiave enduro e motocross non furono migliorative sul vecchio.

## ► Opportunità Italia

Così a inizio 1976 mi ritrovai a vagliare possibili opportunità Maico, Zundapp, Rotax e anche Puch. Dopo un po' si materializzò anche la possibilità di venire in Italia. Avevo conosciuto un pilota italiano, Ivan Saravesi, che aveva gareggiato con le Hercules Wankel della R&D Sachs all'Isola di Man e alla Valli (motore W 2000 Wankel, malignamente ribattezzato "aspirapolvere" per via la grande presa d'aria frontale). Saputo non so come che avevo dato le dimissioni, mi suggerì di venire in Italia, e per farla breve la mia scelta fu quella.

Bisogna sapere - e chi ha una certa conoscenza di quel periodo lo sa - che l'Italia negli anni '70 fu per la moto da fuoristrada una fucina di idee e di marchi, c'erano costruttori e assemblatori, e tra gli altri la Fornetti Impianti proprietaria della Simonini. L'idea mi lusingò, l'Azienda aveva sede produttiva a Maranello dove come sapete c'è la Ferrari, le esperienze erano poco lontane, a Torre Maina, in un piccolo capannone vicino se

non ricordo male alla casa di Enzo Simonini, con cui non però c'erano più in quel momento dei contatti. Morale, da fine maggio 1976 mi trovai nella "Terra dei Motori" col ruolo di Direttore Tecnico Simonini.

Se oggi i giovani che vanno a studiare e lavorare all'estero, dicono che non è facile, gli credo senza ombra di dubbio. Io all'epoca parlavo tedesco e inglese, mi aiutava un po' un commerciale Simonini Moto, Adriano Bonomi, col quale ragionavo in tedesco; la figlia di Fornetti che parlava inglese mi insegnò un po' di italiano. Non fu per nulla facile. In verità, fatta la scelta Simonini, pensai di studiare italiano a Perugia all'Università per stranieri, invece Fornetti volle che entrassi subito, nonostante la modalità un po' rocambolesca di tenere i rapporti con dipendenti e colleghi.

## ► Simonini e un po' di Sachs

In Simonini c'era a metà 1976 la 125 gara di Sergio Franco, equipaggiata con un motore che conoscevo benissimo cioè il Sachs ottavo di litro cross. Modificai delle cose come mi parve giusto e il quinto posto alla prima uscita rappresentò una soddisfa-

ria però ci spiega che molte piccole aziende uscirono di scena. Credo sia capitato un po' come in Simonini: dopo un grande entusiasmo iniziale, la proprietà Fornetti Impianti vide che per centrare determinati traguardi erano necessari degli investimenti significativi, l'organico era abituato probabilmente a cose più facili rispetto a costruire un motore (Simonini, come altri, non aveva motori propri), e c'era un po' l'abitudine di fare tutto all'ultimo momento che industrialmente non è il massimo. Per me divenne molto difficile fare quanto ci eravamo proposti all'inizio, Fornetti forse anche per motivi collegati alla sua attività principale (impiantistica industriale per la produzione della ceramica), decise di limitare gli investimenti sulla moto, così (fine 1977) in assenza di obiettivi troppo precisi, abbandonò l'impresa.

## ► Dal Dell'Orto 36 al Bing da 32

In Simonini ebbi modo di confrontarmi con la visione tecnica italiana dell'epoca. Trovai, sul Sachs 125 cross delle corse, un carburatore da 36 Dell'Orto che sostituii con un 32 Bing che conoscevo meglio, poi capii che i millimetri di diametro non erano

## [ ITALIA e resto del mondo... ]

Spesso oggi affermiamo che molti costruttori italiani sul finire degli anni '70 non capirono la necessità di realizzare dei motori che puntassero meno alla potenza e più alla coppia. C'è del vero; ma quando arrivai alla Simonini nel '76, trovai che le piste italiane erano effettivamente molto veloci

zione un po' per tutti. L'Azienda appariva molto aperta e orientata al futuro, così mentre si portava avanti la stagione cross col motore Sachs, varammo il progetto del Mustang 125. E lì ebbi la possibilità di mettere in campo quanto avrei voluto fare in Hercules, costruire un motore che conservasse in buona sostanza la parte termica dello storico 125 tedesco, abbinandovi un gruppo cambio trasmissione nuovo e prestazionalmente adeguato. Facemmo un cinque marce e poi un sei (enduro); scendemmo in gara durante il '77 e con quel motore Sergio Franco figurò bene e vinse un paio di manche che introdussero la successiva bella stagione Simonini, quando con Franco Perfini vinse il titolo italiano motocross classe 125.

## ► Problematica industriale

Vi ho spiegato un attimo fa che negli anni '70 l'Italia brulicava di costruttori che si erano pure affacciati al Mondiale cross. La sto-

così direttamente paragonabili (successivamente usai anch'io Dell'Orto) e il mio scetticismo iniziale venne superato dall'idea che quanto era stato fatto aveva i suoi buoni motivi. In Italia all'epoca le piste erano un po' diverse da quelle centro europee, decisamente più veloci; detto questo, rimane un fatto che motoristicamente era ed è bene puntare sulla coppia. Professionalmente per me fu un periodo breve ma interessante perché in quella piccola azienda ebbi possibilità di fare tante cose. Poi c'era un ambiente ben diverso da quello tedesco, tutti in azienda erano degli appassionati: certamente c'erano dei problemi che in Sachs non esistevano, erano due mondi diversi, per cultura e per dimensione. Probabilmente mi fu utile a completare la mia esperienza di giovane ingegnere: nella grande azienda ti muovi in un certo modo e con certe regole, mentre in una piccola azienda le problematiche sono magari più variabili ma su orizzonti decisamente più vasti.



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



IO PENSO CHE...

"L'immagine di molte aziende italiane di metà anni '70 si può riflettere nella Simonini che a suo tempo ebbe una produzione vasta e importante, centrata a lungo su motori Sachs. Aveva conduzione familiare (la signora Miranda Fornetti, quando ci lavorai io), stabilimento a Maranello, prototipazione, sviluppo, sala prove e corse a Torre Maina, una trentina di addetti in totale. Il marchio all'epoca era noto ed apprezzato anche fuori dai confini nazionali con parte della produzione venduta tra l'altro in Svezia. Tra il 1976 e il 1977 facemmo un buon lavoro, l'anno successivo (io ero già andato via), il 1978, Franco Perfini conquistò il titolo Italiano Senior di Motocross che all'epoca era un titolo prestigioso."