



BMW R 12, l'infaticabile tedesca

Se ci fosse concesso di distillare l'immenso fascino della R 12 in tre singoli aggettivi la definiremmo possente, affidabile, ammaliante. È stata forse l'erede più incredibile dello stile motociclistico BMW, costituito da una caparbia volontà d'innovare (fu la prima con una sospensione telescopica di serie) e da quello stupendo bicilindrico boxer a protendersi sfacciatamente lungo i fianchi, incarnando perfettamente la sacralità di una scelta ingegneristica ancor oggi perpetuata nei modelli della gamma.

La R 12, come molti veicoli ad essa coetanei, fu figlia della guerra che sconvolse il mondo negli anni Quaranta. Dopo un inizio in abiti civili, ammantata da quei magnifici parafranghi barocchi,

dall'alternanza del cromo e della vernice nera con le caratteristiche filettature, le sue sorti si legarono indissolubilmente a quelle panzergrau, maculate e sabbia desertica della Wehrmacht che cercava mezzi veloci e sicuri per creare reparti di fanteria estremamente mobili.

Un po' di storia ► Già dall'ascesa al potere del partito nazionalsocialista nel 1933, le commesse destinate al riarmo e alla costituzione di un esercito in piena regola salirono a ritmi vertiginosi. BMW, alla stregua di rivali illustri nel settore quali la Zündapp di Norimberga, era parte integrante del quadro tattico, anche come costruttore di motori aeronautici. Una prima, rilevante, ordinazione riguardò la monocilindrica R 4, forgiata fino al 1936 in circa 8mila esemplari ma

presto soppiantata dalla concorrenza. La casa bavarese, anche grazie alla crescita del fabbisogno dettata dall'introduzione del servizio di leva obbligatorio, tornò in auge con la R 12: era una due ruote ricca d'innovazioni tecniche estremamente utili alla causa.



Photo credit: BMW Motorräder, 1923-1969
H.-L. Stegmann, Johann Kl. Leine Vennekate Verlag



La R 12 ► Debuttò al salone di Berlino nel febbraio del 1935 (sul mercato non giunse che in autunno) accanto alla consorella più sportiva, e oggi quotatissima, R 17. Fu protagonista di una vera e propria svolta: non dissimile dalla R 11, divenne però la prima moto di serie a essere dotata di una forcella telescopica con ammortizzatore idraulico. Era inoltre basata su un telaio in acciaio stampato a doppia culla (le due parti unite da grossi rivetti); un espediente molto in voga in quegli anni e che rappresentò una sorta di parentesi ad interrompere l'illustre stirpe dei tubolari. Questa soluzione evitava le crepe in corrispondenza delle saldature e aumentava la solidità generale di un mezzo che, oltre ad asperità stradali imparagonabili a quelle odierne, doveva spesso sostenere le forze scandite dall'affiancamento sulla destra di un carrozino (fu il sidecar standard della Wehrmacht).

Un disegno perfetto ► Derivava, così come la R 17, dalla creatività assoluta dell'ingegnere Alfred Böning (padre della sospensione idraulica) che nel 1933 diede vita a un unico prototipo con sigla R 7, strutturato matematicamente e geometricamente secondo i dettami Art Deco. La R 12 prevedeva un cambio manuale a 4 marce sul serbatoio con frizione monodisco (la trasmissione finale era a cardano). Dalla sua nascita in poi tutte le bicilindriche furono pure equipaggiate con un freno a tamburo anche al posteriore cosicché le ruote fossero intercambiabili.

Il motore ► Era un bicilindrico boxer da 745 cm³ (designato M 56 S 6 o 212), raffreddato ad aria, a cilindri contrapposti con valvole laterali, che raggiungeva i 110 Km/h. Nella versione civile era disponibile con un carburatore (18 CV a 3'400 giri/min.) o due carburatori Amal

(20 CV a 4'000 giri/min.) con accensione a magnete o a batteria e bobina. Nella configurazione militare rimase sempre un "Einvergasmotor" a magnete, opzione estremamente affidabile. Sebbene mancasse leggermente di potenza, andava sempre avanti su ogni terreno.

Fine di un'era ► Nel 1938 la R 12 uscì ufficialmente dal catalogo civile per assurgere a icona dell'esercito del Reich e diventare la moto realizzata nel maggior numero d'esemplari fino a quel momento (circa 36mila). Il Governo tedesco, tuttavia, non smise mai di cercarvi delle alternative promulgando specifiche evolutive che, dopo una lunga serie di problemi, confluirono nel prototipo R 72 e nella R 75. A maggio del 1942 questo gioiello apprezzatissimo in tutto il mondo cessò la sua esistenza produttiva, dapprima nello storico stabilimento di Milbertshofen e, due mesi dopo, anche a Monaco. Non rifornì soltanto la Wehrmacht, ma anche i corpi di Grecia, Romania, Bulgaria e Paesi Bassi. Lotti minori raggiunsero il Sudamerica e la Cina.

LA NOSTRA MOTO

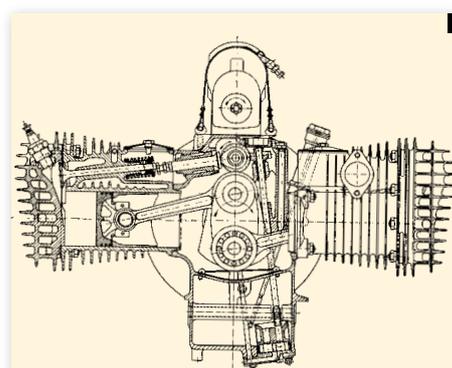
Si tratta di una R 12 del 1940 squisitamente ripristinata da mani sapienti. D'altronde il suo proprietario, Valentino Natolini, è un artigiano molto stimato nel Locarnese, liutaio titolare di una storica bottega a Muralto. La sua passione per i veicoli d'epoca è nata da piccino, durante quella gita in famiglia che lo condusse a scoprire, in un fienile, una stupenda Saroléa (ditta belga attiva nel campo delle motociclette dal 1892 al 1963). «Bisogna farsi una certa "bocca" su queste cose e io coltivali la mia predilezione già dai tempi in cui conducevamo i nostri esperimenti meccanici su vecchi motorini Sachs o Puch ereditati da zii, nonni o, addirittura, trovati nella spazzatura. Poi, appena ebbi un minimo di disponibilità finanziaria, comprai una BMW R 50 del 1954». Natolini l'utilizzò regolarmente, fino a fonderne il motore per ben due volte; anche d'inverno, tra le sinuosità ghiacciate del Monte Ceneri, per recarsi al lavoro dal suo domicilio di Barbengo. Poi, si diresse su una R 2 ma si rese conto che voleva qualcosa in più e si ritrovò a sondare quell'universo tedesco prebellico attratto dalla bellezza dei telai stampati. «Scovai la R 12 nel 2006 su un sito di vendita online dove sembrava conservata decentemente. Avevo già sentito parlare di questa BMW, ambita per essere possente ed elegante. Feci un'offerta che, dapprincipio, venne rifiutata ma poi rivalutata. Il proprietario mi disse che la moto si trovava in Germania

ma che giungeva dalla Francia (in base ad alcuni dettagli accertati in seguito che era vero)». Natolini s'accorse che la nuova arrivata, seppur mostrasse evidenti segni d'utilizzo nel dopoguerra, era stata costruita con pezzi originali ma di diversa provenienza. Il motore, ad esempio, apparteneva a una serie precedente. Accantonò dunque il progetto per un lungo periodo, nel quale si concesse il tempo d'acquistare un vasto assortimento di componenti da selezionare ed eventualmente rivendere, in maggioranza provenienti dall'est Europa dove molti mezzi furono requisiti durante la campagna di Russia e dove ancor oggi vige un culto assoluto di quella tecnologia tedesca. «Due anni orsono fui contattato da una persona che voleva comprare un parafango in stile militare. Si trattava, in realtà, del massimo esperto italiano di questo modello, venuto a scoprire quanto custodivo. Un'autorità in materia, rivelatosi preziosissimo e disposto a organizzare l'intero restauro che durò circa 12 mesi. Mi chiese che cosa avrei voluto ottenere da questa moto e come la immaginassi ad opera conclusa. Optai per una declinazione militare (senza quei parafanghi così pomposi che l'esercito scartò perché vi s'incastavano i rami) civilizzata con le classiche cromature e il nero filettato, come i lotti che vennero riassorbiti dalla società nel dopoguerra». «Catalogammo ogni vite, ogni pezzo: lui sceglieva quali fossero degni d'attenzione e m'indicava esattamente dove reperirne altri. Si occupò della revisione del propulsore (ne scovammo uno appropriato in Polonia, appartenuto a un esemplare austriaco poi tradotto in Romania), di sistemare la forcella che era piegata e di mettere in dima il telaio, delegando a ditte specializzate solo alcuni compiti particolari». Natolini, invece, si



fece carico in prima persona di preparare e pitturare tutti gli elementi nonché di rimontare la R 12. «Dopo tante frustrazioni fu davvero esaltante mettere insieme quel magnifico puzzle. La mia moto non è ancora mai stata guidata, mancano alcuni dettagli, ma ho già avuto l'opportunità d'assaporarne una per svariati chilometri, prestatami durante le uscite del gruppo d'appassionati lombardo "R 12 Boys", di cui con mia grande gioia fanno parte anche giovani. All'inizio fui in imbarazzo, per paura di non riuscire a completare con successo tutte quelle piccole procedure d'accensione e messa in strada tipiche di questo mondo antico. Poi però è andata meravigliosamente: il cambio manuale, basta farci l'abitudine, è una favola. La R 12, nella sua semplicità, è morbida, affidabile e non le si può rimproverare nulla in quanto a prestazioni». ► E allora, chissà mai che passando per le strade di Barbengo voi non sentiate un liutaio alle prese con l'accordatura di uno strumento: ma non di un violino, come certo avrete immaginato, ma del clacson di una R 12. Se ve lo state chiedendo, la risposta è "sì": si può fare anche questo.

di Elias Bertini



Gli iconici propulsori delle moto BMW furono progettati in stile boxer a cilindri contrapposti per garantire un raffreddamento ottimale, una facile accessibilità meccanica in caso di bisogno, un baricentro molto basso e un bilanciamento dinamico migliore (le forze generate dal movimento di un pistone erano compensate dal movimento dell'altro).

SCHEDA TECNICA



Periodo di produzione: 1935-1942
 Motore: 2 cilindri boxer a valvole laterali
 Cilindrata: 745 cm³
 Alesaggio x corsa: 78 x 78 mm
 Rapporto di compressione: 5,2:1
 Potenza: 18 CV a 3'400 giri/min.
 Cambio: manuale a 4 marce
 Telaio: acciaio stampato a doppia culla
 Sospensioni: forcella telescopica (anteriore), rigida (posteriore)
 Freni: a tamburo
 Peso: 185 kg
 Velocità massima: 110 km/h

VALUTAZIONI DI MERCATO

- Parzialmente restaurata con, almeno, motore, cambio, cardano e telaio originali: da CHF 10'000.-
- Ottimo stato, originale: CHF 20'000.- (con sidecar ca. 25'000.-)
- Perfetto stato, da concorso, originale in ogni particolare: CHF 35 - 40'000.-