



TIME TO REMEMBER
GOLDEN YEARS
X

ATK 604

ANOTHER BRICK
IN THE WALL

Era il 1989. In un'Europa sconvolta dal crollo del Muro, dall'altra parte del mondo stava nascendo la prima moto da cross 4 tempi con avviamento elettrico

M

chiamo Klaus Nennewitz. Dal marzo dell'89 al febbraio del '90 e tra il febbraio e l'agosto del '91 ho lavorato come meccanico alla ATK Motorcycles di Los Angeles. Nell'89 l'azienda

americana aveva presentato la ATK 604, la prima moto da cross col motore 4 tempi e avviamento elettrico. Quando il 9 novembre dell'89 crollò il Muro di Berlino ero sulla punta meridionale della Baja California in Messico. Ora vi racconto la mia storia di meccanico e pilota ATK in quegli anni di cambiamenti epocali e politici per l'Europa.

◆ LE ORIGINI DEL BRAND

La storia di ATK Motorcycles inizia nei primi Anni Ottanta quando l'ingegnere austriaco Horst Leitner (nato nel 1941) emigrò con la sua famiglia dalla città di Aflenz, in Stiria, verso la California. Vivendo inizialmente in un motorhome, sviluppò e perfezionò diversi kit di sospensioni per moto (piastre forcella, set molle) e il sistema ATK (Anti Tension Kettenführung, tradotto letteralmente: Anti Tensione Guidacatena), nel quale due pignoni imbullonati sopra e sotto il perno forcellone guidavano la catena in maniera parallela al forcellone, riducendo così le reazioni del tiro catena sulla sospensione posteriore.

La progettazione di kit telai da motocross per motori a 4 tempi portò infine allo sviluppo della prima moto da cross 4 tempi col motore Rotax. La ATK 560 ebbe un rapporto peso/potenza mai visto prima per un 4T e colpì come una bomba: nei primi anni il "pomponne" conquistò vittorie importanti nei deserti del Far West come nella classica "Bastow to Vegas 1984" con Chris Crendall. Le moto furono prodotte prima a Tustin, in Orange County, e poi in una piccola tenuta nella nobile (e un po' hippy) località turistica di Laguna Beach, a circa 50 miglia a sud di Los Angeles, con un gruppo familiare di circa 10 persone. All'inizio molti componenti provenivano ancora dall'Europa: i motori Rotax

dall'Austria, i telai Benelli dall'Italia, le sospensioni White Power dall'Olanda, ruote, freni e minuteria da KTM. Altri pezzi, come i serbatoi, si trovarono nei magazzini ricambi dei produttori giapponesi. Nel 1987 una commessa per sviluppare la nuova generazione delle moto da cross per la società canadese Can-Am finì anzitempo per la cessione delle attività nel settore due ruote da parte dell'azienda madre, Bombardier. Leitner si trovò così fra le mani il progetto finito delle moto 250 e 406 2 tempi, inclusa la distinta base di fornitura con i motori Rotax. ATK ebbe improvvisamente l'accesso alla rete dei concessionari Can-Am quando le 560 4 tempi ormai avevano un'eccellente reputazione, la "Rolls Royce" delle moto da cross grazie alla loro robustezza, ai motori eccezionalmente potenti e alle ciclistiche azzeccate, nonché al prezzo esorbitante. I numeri di produzione aumentarono ed entrarono nuovi azionisti come Ken Wilkes, che fece una fortuna confezionando imballi sterili per strumenti medicali. Nell'88 Wilkes trasferì l'azienda nei suoi capannoni a East Los Angeles, mentre Horst Leitner lasciò nel 1989, anno in cui fu lanciata la nuova ATK 604, la prima moto da cross con avviamento elettrico. Con un prezzo di circa 7.000 dollari, circa 2.000 dollari in più di una Honda CR 500, la moto divenne il riferi-



Klaus Nennewitz al lavoro sulla linea di montaggio ATK.

mento per le gare nel deserto. Il progetto fu particolarmente ben riuscito e la moto si rivelò quasi perfetta: la maggior parte dei componenti proveniva ora da fornitori locali in California e il business entrò in piena espansione: vennero vendute circa 1.000 moto (2 e 4 tempi insieme), la squadra ufficiale vinse il "Campionato del

Mondo Moto Cross 4T" (non ufficialmente riconosciuto dalla FIM, ma molto importante negli Stati Uniti) articolato su una sola gara. Tuttavia, continuarono a mancare i grandi successi nelle classiche del deserto come la Baja 1000 e la LA-Barstow to Vegas dove, tuttavia, le ATK 604 arrivarono spesso sul podio contro le squadre ufficia-





li di Kawasaki e KTM. Negli anni successivi le vie di ATK e Leitner si separarono: l'austriaco cominciò a sviluppare alcuni prototipi offroad, tra gli altri per KTM, per poi farsi conoscere con l'AMP (American Made Products) e la produzione di mountain bike sofisticate sulle quali perfezionò ancora l'eliminazione dell'effetto "tiro catena" con il famoso "Horst-Link". Inoltre, sviluppò e produsse accessori per i grandi SUV americani.

Nel 1990 ATK introdusse la prima 350 4 tempi e un anno più tardi la prima moto da fuoristrada al mondo con iniezione elettronica.

Nel '93 un seccato Ken Wilkes mise in vendita l'azienda che non riuscì a produrre utili alla famiglia White. Anche loro non provenivano dall'industria automotive ma dal mondo cinematografico. Nello Utah, lontano dalla comunità offroad californiana, il mito delle

imbattibili ATK 4 tempi pian piano svani: i nuovi progetti andarono più verso l'Adventouring, lontani cioè dalla filosofia semplice e indistruttibile delle moto originali. Una gamma di prodotti con quad e moto altrui marchiate ATK (come ad esempio una Maico 700 2 tempi o alcune moto cinesi) ed infine, nel 2003, l'acquisizione del progetto fallimentare della Cannondale Motocross 400 e di tutto il materiale stock, causarono il lento declino del grandioso marchio del "Golden State", per lungo tempo l'unica Casa motociclistica americana oltre ad Harley-Davidson con l'orgoglioso slogan "Made in USA". Oggi, dopo circa 15.000 moto prodotte in tutto l'arco di tempo e con il susseguirsi dei vari proprietari, la ATK non produce più moto ma gestisce solo la fornitura dei ricambi per le vecchie moto motorizzate Rotax e Cannondale.



La ATK 604 di Nennewitz ha attraversato l'Oceano Atlantico per trovare una nuova casa. Singolare, nel dettaglio, il disco freno posteriore infulcrato sul pignone della trasmissione finale. Qui a fianco, il corpo farfallato e la centralina del sistema ad iniezione.



◆ UN MERCOLEDÌ DA LEONI

Mezzogiorno di domenica. Ero un po' sottosopra dopo la festa all'arrivo della Baja 1000, la leggendaria corsa americana in fuoristrada attraverso il deserto della Baja California in Messico, tra il Pacifico e il Mare di Cortez. Stavo inciampando sulla sabbia calda nel centro di La Paz, sulla punta meridionale della penisola. La musica di Ennio Morricone suonava in sottofondo e i tumbleweed rotolavano per le strade come nella scena di un film Far West. Mille miglia a manetta in un'unica tratta, di giorno e di notte, con diversi piloti ad alternarsi sulla moto. Avevamo quasi vinto, il nostro team ufficiale ATK sconfitto per soli venti minuti dai team Kawasaki e KTM dopo oltre 18 ore di battaglia. Delusione dopo la maratona nella fabbrichetta di Los Angeles per montare le dodici moto ufficiali in tempo. E incanto

dopo due settimane di test e preparazione nel deserto messicano. Mi stavo dirigendo verso l'edicola in una vecchia baracca di legno in cerca di notizie dall'Europa. Da due settimane ero stato fuori dal mondo che stava cambiando. "East Germany opens border. Wall has no more meaning". Strillava il titolone in prima pagina. Non ci potevo credere! Strappai il giornale dall'edicola e corsi urlando per le strade: a nessuno importava e rimasi solo con questa notizia storica! Anche il giorno dopo, durante il viaggio per tornare a Los Angeles con il gigantesco 4x4 e le moto da gara sul rimorchio: 36 ore da solo nel più bel deserto del mondo con un'unica musicassetta: "Amigos" di Santana, e quel brano significativo come "Europa-Earth's Cry Heaven's Smile".

In Europa stava cambiando la Storia e io non c'ero!

Ero invece in California come studente stagista alla ATK Motorcycles. Sole, oceano, deserto, musica e moto da fuoristrada, ma anche durissimo lavoro di 90 ore la settimana e, quando si trattava di allestire le moto ufficiali, solo fast food. La rivista americana "Motocross Action" era stata la mia unica lettura per anni e presto avevo capito: dovevo andare in California, dove il Motocross era stato portato alla perfezione assoluta dagli Yankees!

Ingenuo, con l'inglese scolastico e 400 marchi tedeschi in tasca, mi presentai dall'AD Ken Wilkes. "Cosa ci fai qui?" mi chiese sorpreso. Horst Leitner, fondatore e capo di lunga data di ATK, aveva appena lasciato l'azienda senza parlare

del mio arrivo. "Mostrami cosa sai fare!". Quindi, niente bella vita! Giù a lavorare duro, montando pneumatici a catena, preparando il materiale per la produzione. Stipendio minimo 5 dollari l'ora. Da studente della bella città tedesca di Monaco di Baviera a spintonare in fila con i profughi messicani e vietnamiti... il passo fu breve!

Dopo alcune settimane, Willie dalla Stiria, che seguiva lo sviluppo delle moto dall'inizio, mi accolse nel suo team per la produzione delle 4 tempi. Le moto erano ingegnosamente semplici. Niente materiali hi-tech, sostanzialmente un buon design ridotto al minimo. Ero quasi un po' deluso.

Non sempre tutti i pezzi si montavano bene, spesso era necessario rifinirli e adattarli. Ma in generale lo standard qualitativo

della manifattura era notevole: i telai e i forcelloni in acciaio al cromo-molibdeno provenivano dalla leggendaria azienda californiana C&J, il motore "cubo ad aria" era assemblato da Rotax in Austria, le ruote erano KTM, le sospensioni le olandesi White Power. Le parti in plastica e i componenti più piccoli venivano ormai prodotti localmente in California, mentre alcune minuterie provenivano ancora dagli scaffali di ricambio dei produttori giapponesi.

Nel 1989 lavoravano circa 20 persone in azienda, di cui la metà in officina/produzione, il resto in amministrazione. Non c'erano grandi sviluppi in quell'anno, la produzione della nuova 604 con avviamento elettrico e delle 2 tempi da 250 e 406cc era appena iniziata. L'obiettivo annuale erano all'incirca 1000



Nennewitz in Sierra Nevada negli anni del grande sogno americano. Bei tempi...



“
la 604 brillava sia sui percorsi tecnici sia sugli sterrati a tutto gas

moto prodotte.

Eravamo in due ad assemblare le moto a 4 tempi, secondo la disponibilità dei componenti riuscivamo a montarne fra le tre e le cinque alla settimana, il resto del tempo veniva dedicato a sistemare le moto ufficiali, quelle dei clienti o alla preparazione dei componenti. Dopo la partenza di Horst Leitner tirava brutta aria: la vecchia cordata degli austriaci aveva il know-how, ma era in conflitto con i nuovi proprietari.

Un grave infortunio alla spalla mi aveva obbligato a rivedere i miei piani per le corse nel deserto e per alcune settimane mi era toccato lavorare alla reception. Finalmente, per il lungo weekend del 4 Luglio – giorno di Festa Nazionale – ero riuscito ad imbracciare il manubrio della 604 per la prima volta sulle montagne della Sierra Nevada californiana.

Esperienza stupefacente: ergonomia azzecata, ciclistica perfettamente bilanciata, maneggevole e stabile con il potente motore, tutto per una guida divertentissima sulle piste nei boschi create appositamente per le moto da fuoristrada. Un paradiso totale! La 604 brillava sia sui percorsi stretti e tecnici sia sulle strade sterrate a tutto gas. Il grande serbatoio da quasi 18 litri garantiva una generosa autonomia e l'avviamento elettrico una buona assicurazione sulla vita quando il belvedere in cima alla Sierra Nevada era coperto di tracce d'orso. Il contralbero permetteva una guida a lungo senza affaticamento e solo il forte rumore dello scarico Supertrapp strideva in quel paradiso naturale, ma sicuramente aiutava a tener lontani gli orsi! Durante le sfide contro le 2 tempi come le Honda CR 500 o le KTM 550 sulle "hill climbs" il concetto

geniale e semplice della moto con raffreddamento ad aria e freno posteriore sul pignone catena giocava i suoi punti di forza: il motore non cedeva mai durante le salite interminabili a pieno gas. Quando si buttava l'ATK sul lato per girarla sulle rocce e scendere dalla collina, nessun radiatore si poteva rompere e il disco freno posteriore era ben protetto dal motore. Segno particolare delle moto i due pignoni montati sotto e sopra il perno forcellone che guidavano la catena parallela al braccio di forza oscillante evitando così l'effetto tiro catena. Questo sistema era pensato prevalentemente per fare funzionare bene la sospensione posteriore sulle interminabili whoops nei deserti americani. Problematica invece l'uscita di curva in accelerazione, dove la sospensione posteriore cedeva sotto il trasferimento di carico. Per



La ATK 604 era un vero e proprio cavallo da battaglia, dalla manutenzione semplice. Però alla biada preferiva la benza...



contrastare questo effetto, la molla dell'ammortizzatore (ancorato direttamente sulla traversa dei due bracci, privo cioè di biellismi) era precaricata di più rispetto ad altri mono.

Questo assetto sicuramente non era la soluzione migliore per la guida tecnica su terreni sassosi, ma funzionava alla grande nei passaggi veloci sulle whoops dove la sospensione posteriore – a sua volta alleggerita anche del disco freno (montato direttamente sul pignone) – lavorava libera per consentire velocità considerevoli per una 4 tempi "pesante". La versione motocross con avviamento elettrico e batteria pesava 125 kg. effettivi, almeno 10 kg. in meno rispetto alle altre 4 tempi dell'epoca senza avviamento elettrico.

La manutenzione dell'ATK era estremamente semplice: domenica sera la si metteva in garage e venerdì pomeriggio la si rimetteva sul rimorchio senza bisogno di molto lavoro. Un vero cavallo da battaglia, che faceva a meno dell'idropulitrice perché nel deserto californiano non pioveva quasi mai.

Molte ATK erano quindi "stagionate" bene, dopo settimane di duro lavoro nel deserto non vincevano certamente i concorsi di bellezza, ma la tecnica era semplice, robusta e sempre pronta all'uso.

I pignoni del sistema ATK sopra e sotto il perno forcellone toglievano un po' di cavalli e risultavano problematici in condizioni di fango. Nella sabbia arida del deserto della California, cuscinetti e pignoni comunque duravano facilmente quanto la trasmissione secondaria. Il freno a disco posteriore fissato sul pignone tramite un distanziatore in alluminio era molto delicato nel dosaggio e per la resistenza al calore, poiché girava tre volte più veloce rispetto a un classico disco montato sulla ruota posteriore. Il sistema di raffreddamento montato sul motore e vicino al collettore di scarico non era ottimale. Interessante la leva freno posteriore incernierata davanti, indeformabile nei canaloni e protetta da eventuali infiltrazioni di rami.

All'inizio il kickstarter sul lato sinistro della moto (la secondaria Rotax tipicamente sul lato destro) era



un po' inconsueto, ma anche senza l'avviamento elettrico la messa in moto meccanica funzionava bene. Dall'autunno dell'89 comincio a conoscere bene la moto dentro e fuori, facevo revisioni dei motori e preparavo insieme al mio collega Willie le moto ufficiali per la Baja 1000 e per la classica del deserto LA-Barstow to Vegas.

Nel frattempo, tutta l'America era in delirio per la caduta del Muro, più di quanto mi aspettassi: la mia stazione radio preferita "KLSX 97.1-Classic Rock" metteva in palio pezzi del Muro di Berlino come "Pieces of Classic Rock" e suonava continuamente "Wind of Change" dei Foreigner e la sera l'intero album "The Wall" dei Pink Floyd senza interruzioni. Per un momento Chernobyl era dimenticata, i Simple Minds portavano nel loro nuovo album canzoni politiche come "Mandela Day" o la cover di "Biko", che svegliavano anche uno stagista come me.

A fine anno Ceausescu venne fucilato in Romania; qualche mese più tardi, febbraio 1990, Nelson Mandela venne finalmente liberato... ogni viaggio all'edicola diventava una sorpresa. Il mondo veniva ribaltato in Europa ed io non c'ero. Sulla West Coast del "Sunshine and Fun" vivevo un film completamente diverso basato sulla libertà sconfinata mentre ci tuffavamo nella vastità del deserto sulle nostre ATK. Ogni giorno era un "Mercoledì da Leoni". Scoperte, amicizie intorno al falò del bivacco, ambizione infinita nello spostare i propri confini come nella conquista pionieristica del selvaggio West secoli fa. "On a steelhorse I ride" di Jon Bon Jovi era diventata la nostra colonna sonora.

La vita di una rockstar? Non proprio, piuttosto la vita di una star del cinema. Steve McQueen era morto di cancro nove anni prima, in circostanze misteriose, in una

clinica privata messicana. Nel leggendario film di Bruce Brown "On any Sunday", insieme a Malcolm Smith e Mert Lawwill, ci aveva mostrato il sogno romantico dell'uomo nel deserto: sfrecciare spensierati in moto insieme ai migliori amici fino a quando non era stato raggiunto uno stato di innocenza infantile.

Il tempo si stava esaurendo, ogni fine settimana veniva vissuto al massimo fino all'ultimo minuto e l'ultima salita nel deserto del Mojave prima di tornare in Europa a metà febbraio del 1990, nel "Nuovo Mondo". Che, questa volta, si trovava ad Est!

Portai con me la mia ATK e cominciai ad esplorare la ex DDR nella regione Eichsfeld vicino casa. Un vero paradiso dell'Enduro per un paio d'anni dopo l'apertura del confine, ma mai come l'"Hotel California".

Dal quale puoi uscire, ma dimenticare mai...

Stivali Alpinestars Victory, pantaloni Fox, maglia O'Neal e casco Bell. Come un vero californiano Anni 80.