



lettera circolare n. 05/03

Lonato, 1 Maggio 2003

XII Hercules Day **sabato 24 e domenica 25 maggio 2003**

ci ritroveremo a Travo (PC) per l'ormai consueto raduno di primavera.

L'ormai collaudato programma prevede che ci si ritrovi già il sabato in mattinata a Travo. Intorno alle ore 13.00 andremo tutti a pranzo in una delle ottime trattorie del paese. Con comodo, nel primo pomeriggio, cominceremo a scaldare i motori e, tutti insieme, guidati da Maurizio Sarzi e dagli amici del MC Piacenza, partiremo per un giro di ricognizione, durante il quale provvederemo a segnalare il percorso.

Alla sera di nuovo tutti insieme per la cena sociale in un altro ristorante della zona.

La mattina successiva, la domenica 25, avrà luogo il Raduno vero e proprio sulla piazza principale di questo splendido borgo della Val Trebbia, gentilmente messa a nostra disposizione dall'ospitale popolazione di Travo.

Verso le ore 10.00 avrà inizio la passeggiata in fuoristrada e, un po' per volta, ci sgraneremo sul percorso.

Il giro di circa 40 km, tutto intorno le colline di Travo, potrà essere ripetuto quante volte ognuno di noi riterrà più opportuno; la manifestazione si concluderà intorno alle ore 13.00. Dopodiché ci rifocilleremo presso i vari ristoranti che prospettano sulla piazza per concludere in bellezza la festa della nostra amicizia e delle nostre moto.

Per consolidata tradizione NON sono previsti pedanti cerimonie ufficiali, barbosi e inutili discorsi;

tantomeno verranno assegnate coppe di latta o medaglie di cartone.

Continuerà viceversa l'apprezzatissima tradizione di impreziosire le moto partecipanti con l'ambito bollino vidimatore, per la realizzazione del quale ringraziamo sin d'ora l'ottimo Renzo Menestrina.

A tutti coloro che fanno parte del Comitato Promotore verrà inoltre consegnato il gadget 2003; anche quest'anno la sua realizzazione è stata "seguita" dal valente Mario Ferracin; non vi anticipo nulla per non rovinare la sorpresa.

L'Hercules Day è una buona occasione per usare le nostre moto, ma è principalmente la nostra festa e, come sempre, chiunque potrà partecipare a titolo personale e fare festa con noi.

Come di consueto offriremo tutte queste ineguagliabili opportunità a tutti gli "amici" che vorranno partecipare, senza chiedere nulla in cambio se non la cortesia e l'intelligenza di guidare con prudenza, nel doveroso rispetto della natura e dei luoghi che si attraversano.

Comitato Promotore 2003

⇒ Il numero degli amici che hanno aderito all'iniziativa è salito a diciannove: si è aggiunto Alfredo Gramitto Ricci.

pagina 1

Registro Hercules

Segreteria c/o dr. Roberto Biza - località Arriga Alta - I-25017 Lonato (BS) - tel&fax +39 030 9913718
<http://www.registrohercules.org> - e-mail: info@registrohercules.org

tendenze

⇒ grazie ad alcune significative rievocazioni organizzate un po' in tutta europa verso la fine degli anni '80 (Isny, Valli revival etc etc) molti ex appassionati di fuoristrada hanno cominciato nuovamente ad interessarsi all'argomento e si è cominciato notare un crescente interesse collezionistico nei confronti delle moto da regolarità degli anni '60 e '70.

All'inizio ci si è riavvicinati quasi per gioco, ma poi, negli anni '90, il fenomeno si è via via ampliato, caratterizzato da una domanda crescente, supportata da un più che nutrito calendario di "mercatini".

Nel giro di pochi anni si riversò sul mercato una massa enorme di moto e ricambi a prezzi talmente appetibili da richiamare un pubblico entusiasta e sempre più numeroso.

Un mercato ampio, dinamico e vitale, capace di calamitare l'attenzione di commercianti, collezionisti e semplici appassionati per diversi anni, pur se con motivazioni completamente diverse.

Con il passare degli anni, le profonde differenze che ci caratterizzavano hanno cominciato ad evidenziarsi sino a creare due categorie esattamente contrapposte, ma non concorrenti fra di loro..... men che meno rivali !

Da un lato i collezionisti, dall'altro uno strano ibrido che tuttora gravita attorno al mondo delle cosiddette "gare d'epoca" e che chiameremo "piloti" in ossequio alla loro voglia di correre.

L'azione congiunta di entrambe le categorie si è fatto rapidamente sentire ed ha radicalmente cambiato, nel giro di una decina d'anni, l'intero panorama della moto d'epoca. Pur se con motivazioni completamente diverse l'effetto è stato quello di scremare progressivamente il mercato sino ad inaridirlo totalmente.

Mentre i collezionisti hanno "lavorato" nella parte alta, individuando e mettendo da parte le moto effettivamente belle e degne di essere conservate, i cosiddetti "piloti d'epoca" hanno lavorato nella parte bassa scremando e rottamando tutta una serie di modelli e marchi che intasavano inutilmente il mercato e gli impedivano di decollare.



Il "collezionista" e il "pilota d'epoca" sono personaggi molto particolari perché esplicano la rispettiva attività a senso unico:

il primo acquista, ma non vende; il secondo acquista e consuma direttamente.

Di conseguenza, man mano che le moto entrano nella rispettiva sfera d'azione, sono destinate ad uscire irrimediabilmente dal mercato.

Malgrado fra le due categorie non esiste alcuna affinità possiamo tranquillamente afferma-



re che senza la continua e indefessa azione distruttrice dei “piloti”, oggi i “collezionisti” non potrebbero bearsi delle stratosferiche quotazioni raggiunte dalle loro moto.

Fra i collezionisti “molti furono i chiamati e pochi gli eletti” nel senso che molti piccoli collezionisti si sono persi per strada e la quasi totalità delle moto d’epoca si è progressivamente concentrata nelle mani di pochissimi, fortunati proprietari.

E’ un fenomeno mondiale e non semplicemente italiano o europeo.

Dall’Italia al Giappone (la Collezione dell’amico Takeshi Fujita qui sotto, ad esempio) pas-



sando per la Germania, il Belgio, l’Olanda e la Svizzera.

Considerando il ristretto settore del fuoristrada, non più di 400 collezionisti detengono da soli l’80% delle moto effettivamente belle, autentiche e di valore esistenti al mondo.

Fra i piloti, viceversa, “molti furono i chiamati e nessuno sarà eletto” nel senso che molti dei ricambi indispensabili per poter affrontare serenamente una stagione di gare sono ormai introvabili e presto nessuno potrà dare sfogo alle proprie frenesie corsaiole a causa dell’oggettiva impossibilità di disporre di mezzi adeguati.

Già oggi il parco macchine a disposizione dei piloti è costituito da strani ibridi che poco o nulla hanno a che vedere con le moto vere.

Pensate ad esempio alla classe 50 dove per gareggiare è indispensabile possedere un Sachs 6 marce corsa corta.

Già oggi questo tipo di motore è diventato come l’araba fenice e nessuno è ormai in grado di affrontare un’intera stagione di gare a causa dell’ingente salasso derivante dall’acquisto di suoi eventuali ricambi, ammesso che si possano ancora trovare.

Ancora un paio d’anni e poi l’intero settore sarà completamente ingessato e impraticabile. A nulla possono quindi valere i patetici regolamenti che consentono la tal cosa e proibiscono la tal’altra poiché nulla di quello che è consentito sarà più reperibile sul mercato ed i piloti avranno a disposizione solo quello che è, viceversa, vietato.

In mancanza di moto degli anni ’60 e ’70 si passerà quindi alla rottamazione delle moto anni ’80, ma è indiscusso che ci troviamo di fronte ad un vicolo cieco, il classico “cul de sac” da cui nessuno riuscirà più a venirci a capo.

Le Gare d’epoca sono state prodotte dall’estrema abbondanza di mezzi a disposizione e ci si è illusi di poterle consumare all’infinito dimenticando che il numero era irrimediabilmente chiuso.

Adesso che la fonte si è esaurita, bisogna cercare nuova linfa sconfinando in anni più recenti.

Pur essendo un collezionista e non un pilota comprendo benissimo le aspirazioni di questi ultimi e la loro voglia di correre.

Le mie constatazioni non sono e nemmeno vogliono essere una critica nei loro confronti; ognuno è libero di fare quello che ritiene meglio senza il preventivo consenso di nessuno; ci mancherebbe altro !!



Più semplicemente ritengo che sarebbe più intelligente passare subito alle moto vecchie (anche sino agli anni '90, più facili da trovare e più economiche da mantenere) e lasciare le moto d'epoca a chi ha la capacità e l'intelligenza di conservarle.

Dopo anni di incertezze la FMI ha deciso di scendere in campo; anziché essere utilmente propositiva si è limitata a inseguire il consenso e si è fatta la portabandiera di queste strane competizioni.

Sarebbe bello che non rimanesse alla finestra ad ammirare il massacro, ma si attivasse sin da ora per dare uno sbocco positivo per tutti a questo tipo di attività.

In mancanza di iniziative concrete il processo in atto è destinato ad accentuarsi ulteriormente ed avrà fine solo quando i "collezionisti" avranno acquistato il 20% ancora disponibile, o peggio i "piloti" l'avranno completamente distrutto.

Hercules I G

⇒ dagli amici tedeschi riceviamo il n.25 – Aprile 2003 – della nota rivista Hercules Interessengemeinschaft che in copertina hanno pubblicato un interessantissimo e (per noi) inedito prototipo Military della fine degli anni '60.



Il serbatoio come pure il marchio impresso su di esso è quello della DKW, le forcelle sono telescopiche e non a bracci oscillanti, ma soprattutto il motore ha il gruppo di scoppio che sembra da 80 cc. Molti gli articoli interessanti e gustosi; fra tutti segnalo la cronaca del raduno di Brionne (Normandia) firmata da Mark Reul, nonché la cronaca del raduno di Reunion Ride (USA),

una sorta di rievocazione della ISDT e quella dell'Off-road Festival del Ciocco dello scorso anno, entrambe a firma di Leo Keller.

scambi & baratti

⇒ Aldo Cividati (aldocivi@libero.it ☎ 0371475289) sta restaurando il suo DKW 50 del '73 ed è alla ricerca della sella e delle pedane.

⇒ Frank Wiegand (Wiegand-Sonnenbrillen@t-online.de ☎ 0049 6205 6289 o 0049 171 5161123 - Germania) vende il suo GS 175 del 1976, con i documenti originali tedeschi, in perfette condizioni e con parecchi ricambi a disposizione.

⇒ Phillip Moore (moorept@msn.com) cerca dei ricambi per il suo Hercules 100cc del 1966 K 102s al fine di poterlo restaurare.

fiocco rosa

⇒ mercoledì 16 aprile è nata mia figlia Nike; chissà quante volte avrete visto l'immagine di Minerva, dea alata della vittoria (sul radiatore delle Rolls, ad esempio) che in greco si chiama appunto Nike, con la speranza che le sia di buon augurio.....

Madre e figlia godono di ottima salute, come pure il sottoscritto.

ci vediamo a Travo ciao!!