



lettera circolare n. 05/01

Lonato, 1 Gennaio 2005

... è qui l'america !

⇒ l'argomento che mi accingo a trattare è un argomento ben noto agli addetti ai lavori e non meriterebbe alcuna menzione se non fosse che alcuni eventi recenti lo hanno portato prepotentemente alla ribalta coinvolgendo tutta una serie di collezionisti non perfettamente preparati, che vanno adeguatamente eruditi onde evitare antipatiche sorprese.

Come a tutti è noto, nella seconda metà degli anni '60 l'Hercules propose al mercato italiano una serie limitatissima ed ultra sofisticata (naturalmente per l'epoca) delle sue GS più belle.

Contemporaneamente tutta un'altra serie di modelli "scrambler/cross" venne venduta sul ricco mercato americano in quantità decisamente alta, nell'ordine di qualche migliaia di pezzi.

Le differenze estetiche e meccaniche sono tuttora evidenti; simili, ma non uguali, possono essere classificate come una serie minore, che va apprezzata e valutata solo se rimane tale e non viene messo in atto il goffo tentativo di trasformarle, o per meglio dire camuffarle, in GS europee.

In questo caso si dà vita ad un banale tarocco e il loro valore, anziché salire, scende.

Ad aumentare la confusione, i sospetti e le illusioni, si sono messi anche i carter motore in magnesio ed i cambi a sei marce montati su 50 e 75, che il ricchissimo mercato americano si poteva permettere senza sacrifici già negli anni '60.

Questi carter in magnesio furono in produzione sin dalla metà del decennio (come pure il cambio a sei marce risale al 1965) e sono facilmente riconoscibili perché privi delle sedi per gli attacchi frontali, quelli posti nella parte anteriore, proprio sotto il collettore della marmitta.

Non tutti lo sanno, ma sono presenti anche su alcuni modelli italiani e io personalmente, nel corso degli anni, ne ho trovati più di uno.

Su di un mercato 100 volte più grande e 1000 volte più ricco di quello italiano l'Hercules commercializzò dei modelli per alcuni versi anche più moderni dei nostri, ma diversi in quanto adatti alle corse nelle praterie e non alle corse di Regolarità europee.

La differenza non è solo estetica, più consona al gusto ed all'uso dei cowboy d'oltre oceano, ma è evidente nella sequenza dei numeri di telaio e nei quantitativi: poche decine di GS in Italia e parecchie migliaia di scrambler e/o cross (denominati Boondocker) in USA.

Nel corso dell'ultimo anno alcuni intraprendenti commercianti hanno iniziato l'importazione dei modelli scrambler americani, reperibili a prezzi relativamente bassi; sfruttando il gran-





de fascino di questo marchio, hanno avviato un commercio che viaggia ormai a gonfie vele. L'attività che svolgono è più che legittima, vendono effettivamente delle Hercules e nulla si può dire nei loro confronti.

Molto si può viceversa dire sugli acquirenti che, con colpevole superficialità, si illudono di fare l'affare del secolo.

Queste moto costano meno semplicemente perché VALGONO meno, mediamente, il 40% di quelle italiane.

Di tutti questi modelli, sia italiani che americani, si conosce praticamente tutto; il loro censimento analitico ci permette di individuarli tutti con esattezza e non c'è possibilità di errore e, soprattutto, non c'è possibilità di confusione.

Sono ormai in molti che mi telefonano, convinti di aver fatto un affarone, e mi chiedono come possono fare per trasformare i loro Boondocker ORIGINALI in false GS.

Già solo a scriverla, si capisce che questa frase contiene una grave contraddizione.

Ma se di un affarone si tratta, da dove nasce la necessità di trasformarla? Perché non si è soddisfatti? Si vuole ottenere qualcosa di più raro? Di più importante?

Non ci si rende conto che così facendo si realizzerà solo un ibrido che non avrà nemmeno il valore di un bel Boondocker americano?

Per carità ognuno è libero di fare quello che vuole e non siamo certo noi i loro giudici, ma rimane il fatto che una bella 500 Fiat, non si trasforma in una superba Abarth 595 solo con qualche aggiunta e un po' di stucco.

In quel modo si fa solo un tarocco, che non avrà mai dignità e la sua eventuale vendita implicherà quasi necessariamente l'inganno del suo acquirente, oltre a non aver soddisfatto il proprietario che ha tanto ardentemente desiderato modificare la moto originale.

Ci permettiamo di aggiungere, infine, un particolare che, da solo, giustifica il valore sensibilmente più basso delle Boondocker:

dal momento che sono a tutti gli effetti delle moto da cross non esistono le relative fiche di omologazione e, com'è normalmente previsto per questa categoria, non possono avere la targa.

L'importazione di Boondocker viaggia di pari passo con quelle dei KTM-Penton, ma profondamente diverso è il discorso che le riguarda.

Le Penton, dal 68 al 70, furono fatte esclusivamente per il mercato americano, nell'ordine di parecchie migliaia di pezzi, e solo una piccolissima parte di esse (qualche decina) arrivò in Italia.

Le Penton americane quindi sono tali a tutti gli effetti ed è impossibile, oltre che inutile, distinguerle.

Si dovranno effettuare però dei più che doverosi distinguo sul loro effettivo valore poiché, come per ogni altra cosa al mondo, dipende sempre e soltanto dalla sua effettiva rarità.

A buon intenditor...

comitato promotore

⇒ ridendo e scherzando siamo già nel 2005, e si può dire che mancano ormai solo pochi mesi al nostro XIV Hercules Day, che si terrà in quel di Travo (PC), sabato 21 e domenica 22 maggio 2005.

Nel corso dell'incontro di domenica 5 dicembre, eravamo in tanti, siamo stati onorati della presenza di Alessandro Gritti e Piero Caccia, abbiamo parlato un po' di tutto, ma abbiamo trovato il tempo per pianificare l'attività di quest'anno.



Stefano Dan ci ha confermato che non ci sono problemi circa la data e che la macchina organizzativa degli amici del Moto Club Piacenza ci fornirà il consueto supporto logistico. Dopo i lavori di restauro dello scorso anno, la piazza principale (che immagino ancor più bella e accattivante) sarà nuovamente a nostra disposizione.

Sono in contatto un po' con tutti e sento sempre molto entusiasmo e molta voglia di fare. Da parte nostra possiamo dare per scontato che godremo anche quest'anno del solido e collaudato Comitato Promotore.



Ormai conosciamo abbastanza bene tutti i costi cui andiamo incontro ed abbiamo previsto di farci carico della spesa pro capite di 70,00 EUR.

Come sempre la quota andrà a coprire i costi dei manifesti, i bollini, gli adesivi ed i gadget annuali, che, per il 2005, saranno rappresentati dall'ormai famoso (e già ambitissimo) serbatoio in scala ridotta realizzato da Renzo Menestrina,

un libro scritto da Leo Keller, il manifesto e ancora altre interessanti sorprese.

Oltre al sottoscritto siamo già in 20 ad aver sottoscritto la propria quota:

Franco Ferraris, Lamberto Poggi, Renzo Menestrina, Mario Brevi, Guido Borghin, Bruno Fegatelli, Marcello Grigorov, Maurizio Sarzi, Franco Tomat, Riccardo Tomat, Nereo Verzegnassi, Lino Foadelli, Stefano Dan, Paolo Scaffardi, Roberto Biaggi, Gino Lombatti, Alessandro Gritti, Mario Ferracin e Michele Cabas.

Potremo contare anche sulla preziosa collaborazione di Maurizio Sarzi e tutto si preannuncia come sempre all'insegna dell'amicizia e del divertimento.

Rixe, chi era costei ?

⇒ Daniele Viale ha recentemente acquistato una graziosa motoretta stradale da 50 cc, che pur avendo molte cose in comune con le Hercules si differenzia in modo simpatico e curioso. Ho cercato di saperne di più, ma non ho trovato grandi cose.

Forse qualcuno di voi ci può aiutare.

Se guardandola vi ricorda qualcosa siate così gentili di farcelo sapere.



calendario 2005

⇒ sabato 25 e domenica 26 giugno 2005, si svolgerà in Oltre il Colle (BG) la Valli Revival;
⇒ in merito alla prossima edizione di Isny 2005, riceviamo dall'organizzatore Hans Peter Bolsinger le seguenti informazioni ufficiose e probabili, ma non ancora sicure:

la data: 6 e 7 agosto; numero di piloti massimo 200

Il percorso sarà di 25 km e verrà ripetuto tre volte; domenica, ci saranno due prove speciali.

Sono ammesse moto costruite sino al 1978, indifferentemente che siano a 2 o 4 tempi.



⇒ nella ricorrenza del 25° anniversario della ISDT di Brioude, il 25 di settembre si terrà in Francia, un'edizione Revival della stessa.

Al momento non abbiamo altre informazioni, ma immagino che presto verremo informati dai numerosi e frequenti contatti europei.

www.six-days.org

⇒ il mese scorso, per la precisione il 22 di dicembre, il sito della Six Days ha compiuto il suo primo compleanno ed abbiamo festeggiato non solo la sua nascita, ma anche i suoi più che promettenti inizi.

Il principale obiettivo è ovviamente quello di diventare una vera e propria biblioteca sufficientemente ampia da abbracciare i molteplici argomenti che compongono il nostro vasto mondo; essendo un sito "ad accumulato", nel senso che non si toglie mai niente, ma si continua ad aggiungere, superata la fase critica dell'inizio, la sua crescita è pressoché inarrestabile.

180.000 pagine lette in un anno sono senz'altro un ottimo risultato, ma il fatto che la crescita di lettori sia proporzionale all'aumento degli argomenti ci conferma che siamo sulla strada buona e che sempre più persone vengono a leggere le nostre storie.

Gli orari più frequentati vanno da mezzanotte in avanti, con picco alle due del mattino e dalle quattro del pomeriggio sino alle diciannove (orari che paiono essere d'oltreoceano). Sono circa 4.000 le persone che, singolarmente e da tutto il mondo, sono venute a trovarci mentre le visite giornaliere, inizialmente attestate attorno alla ventina, superano ormai stabilmente la trentina.

Il più cliccato di tutti è lo screen saver che ogni giorno trova nuovi estimatori.

Più avanti ci auguriamo di dare al sito un ulteriore lieto fine, magari anche clamoroso; per il momento siamo ancora in "miniera" e dobbiamo scavare a testa bassa per trovare il filone giusto.

⇒ nel frattempo Marcello è all'opera per caricare la cronaca della rievocazione di Camerino con tutte le sue foto e poi ancora la quarta puntata della storia Hercules con tutti gli interessanti capitoli dedicati agli anni '70. Poi verranno aggiornate le schede dei modelli Seven sul sito Hercules.

Continua la lunga e laboriosa ricerca storica attorno a tutti i marchi e presto metteremo in rete anche il secondo capitolo della Storia della KTM, dal 1970 al 1980. Potremo già contare sull'apporto dell'archivio di Walter Arosio e vi preannuncio interessantissimi inediti.



saranno famosi

⇒ l'edizione di domenica 5 dicembre del diffuso quotidiano l'Adige ha dedicato un'intera pagina, con tanto richiamo in prima, al nostro Carlo Gasperi.

Al centro dell'articolo la sua grande passione e la sua straordinaria collezione di pezzi rari e preziosi. Oltre alle moto bellissime, da segnalare anche la rara collezione di auto e camion in miniatura, un vero sogno per bambini-grandi come noi. **Bravo Carlo !**



⇒ Molti di voi conoscono Leo Keller personalmente ed è ormai nota la sua passione nello scrivere libri. Recentemente è andato alle stampe un interessante volumetto di ben 130 pagine, corredate da altrettante foto a colori, interamente dedicate al marchio KTM. L'opera riguarda tutta la produzione che va dai ciclomotori, agli scooter, alle moto da enduro, da cross e pista. Il prezzo è di 9,95 euro ed è possibile acquistarlo anche per posta. Per eventuali informazioni e contatti potete rivolgervi direttamente a Leo Keller info@enduro-senioren.de

scambi & baratti

⇒ Mario Gritti, grittimario@virgilio.it, cerca una sella per il suo Hercules 50 GS del 1972, quello con il serbatoio giallo.

⇒ speciale marmitte: facendo ordine in officina Marcello cede, anche in permuta, le seguenti marmitte:

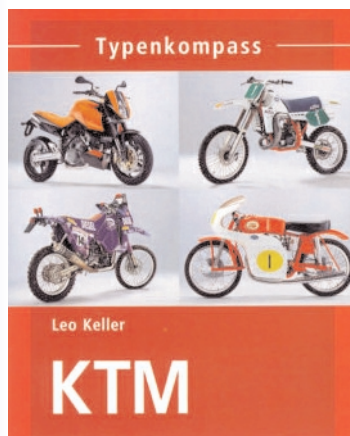
- 1- DKW-Hercules 100/125/175 - 6 marce - 1975
- 2- Hercules 100/125 - 6 marce - 1971/72
- 3- DKW-Hercules 100/125 - 6 marce - 1973 senza grata
- 4 - DKW - Hercules 175/250 - 7 marce seconda serie
- 5 - Hercules 100/125 - 1972 - forse "tubone originale"!
- 6 - Espansione e silenziatore Minarelli 50 cc.
- 7 - Silenziatore Sito per 250 cc. - 1976/1977
- 8 - Marmitta per 250 cc. ma non per modelli DKW-Hercules-Sachs - forse Maico
- 9 - Espansione per 50 cc. generica o per Sachs o per Minarelli

⇒ sono ancora alla ricerca di una (va bene anche due) rotella tendifilo Magura, possibilmente grigia, ma va bene anche arancio e di una linguetta coprifilo del comando gas Magura, primo tipo anni '60.

Ringrazio in anticipo l'anima buona che mi vorrà aiutare.

ciao!!

Roberto & Marcello



Motorräder seit 1953

