



lettera circolare n. 05/04

Lonato, 1 Aprile 2005

HERCULES day

**sabato 21 e domenica 22 maggio 2005
si terrà in quel di Travo (PC) il XIV Hercules Day**

⇒ del nostro Raduno si è già detto tutto o quasi e non ci resta che attendere che tutte le iniziative intraprese vadano a buon fine.

I serbatoi di Renzo Menestrina sono lì, belli e impossibili, al sicuro nelle loro confezioni trasparenti, i libri di Leo Keller, debitamente autografati, sono arrivati dalla Germania, i manifesti realizzati da Marcello Grigorov sono già pronti, mentre le bozze del bracciale del quale si occupa Mario Ferracin aiutato da Marcello hanno soddisfatto le aspettative ed è già partito l'ordine.

Un'altra sorpresa arriverà da Cormons, dove valenti meccanici e abili lattonieri...

Tutto quello che potevamo fare l'abbiamo fatto o lo stiamo facendo e non ci resta che dedicarci ai dettagli per migliorare e rendere ancora più attraente l'incontro, come pure abbiamo esteso l'invito a simpatizzanti di altri marchi che potrebbero darsi un appuntamento di un certo risalto senza tanta fatica.

Anche le varie testate giornalistiche del nostro mondo sarebbero dei graditi ospiti, mentre Paolo Franzoso si è attivato per convogliare su Travo altri appassionati di fuoristrada d'e-

poca, mediamente più giovani di noi, ma abituali frequentatori del Forum di SoloEnduro.

L'importante è cominciare; anche se venissero solo due espositori ed un altro marchio, pur con una rappresentativa contenuta, già sarebbe un successo.

Diciamo che abbiamo arato il campo e l'abbiamo seminato, ma su quanti amici raccoglieranno l'invito rimarrà fino all'ultimo il più fitto mistero.

Siamo abituati a pensare in positivo e non abbiamo motivo per modificare il nostro pensiero!



comitato promotore

⇒ a proposito di positive sinergie, anche l'amico Alfredo Gramitto Ricci, il dinamico segretario del Registro Ancillotti, ha voluto sottoscrivere la propria quota e siamo ormai prossimi a colmare tutti i posti disponibili.

⇒ Il nuovo ScreenSaver ideato da Marcello e interamente dedicato all'autore delle bellissime immagini che lo compongono, il grande Walter Arosio, ha ottenuto un successo senza precedenti e ha fatto parlare di noi nei Forum di quattro continenti.

In una sola notte sono stati 62 gli amici americani che lo hanno scaricato e, nel giro di una settimana, ha fatto letteralmente il giro del mondo.

Per l'occasione Marcello ha rielaborato anche gli ScreenSaver dedicati alla Rievocazione Storica della Sei Giorni di Camerino e della Valli Bergamasche Revival 2003 che forse non tutti hanno avuto il piacere di vedere dato che erano apparsi come comete l'anno scorso.

La storia della KTM è stata completata in ogni sua parte, anche grazie a nuove e interessanti immagini, mentre quella della Morini sta per avere un sostanzioso incremento di informazioni e fotografie, addirittura 15 preziosi scatti di Walter Arosio alla Sei Giorni del 1969 di Garmisch ed a quella del 1971 all'Isola di Man.

Nel frattempo abbiamo anche completato la storia della Beta che potrete presto leggere in rete, corredata da un'interessantissima serie di inediti.

mercato

⇒ l'ultimo fine settimana di febbraio si è rinnovato il rito "ambrosiano" di Novegro dove, con Marcello, ci siamo accompagnati ad uno scoppiettante Lino Toso.

L'eccezionale ricchezza dei beni offerti, il folklore che ammantava la manifestazione e lo scenario pittoresco che la contraddistingue attraggono appassionati da tutta Europa. Novegro condivide con Imola la palma dei più "grandi", ma la sua particolare attenzione al mondo del fuoristrada lo caratterizza a tal punto da essere considerato un attendibile specchio del nostro mondo.



Anche quest'anno Novegro è stato all'altezza della sua fama e nessuno è rimasto deluso, ma i tanti cambiamenti che ho riscontrato suggeriscono alcune riflessioni.

Così come, in occasione dei tradizionali incontri con le reliquie di san Gennaro, malgrado la massa dei fedeli sia sempre straboccante, non sempre il successo consacra l'incontro, altrettanto non si può stabilire il successo di Novegro solo contando il numero dei presenti.

Se è relativamente facile accertarsi della liquefazione delle reliquie, cogliere le medesime incontrovertibili prove a Novegro è quanto mai difficile, specie se bisogna mettere a confronto i tantissimi fattori che contraddistinguono l'importante evento.

Sicuramente è sparita l'orgia consumistica degli anni '90, come pure il sovraffollamento isterico ed eccessivo di alcune passate edizioni.

Il mondo dei collezionisti è cresciuto, ha razionalizzato i suoi comportamenti e sedato le sue passioni; i fenomeni di shopping compulsivo sono ormai circoscritti a qualche rara new entry, particolarmente facoltosa, mentre tutti gli altri dosano con giudizio le spese, muovendosi con più cautela, ma anche con più cognizione di causa.

Questo atteggiamento più maturo e consapevole si riflette immediatamente sul numero e



sulla qualità delle transazioni che hanno subito sicuramente una decisa frenata.

Questa cautela è generata in parte dalle cosiddette “difficoltà economiche”, ma in parte è anche generata da un’offerta di gran lunga inferiore a quella di 15 anni fa.

Nei mercatini si compra bene la roba vecchia di 15/20 anni.

Mentre negli anni '90 si poteva pescare nei ricchissimi anni 70, il periodo di boom produttivo con una gamma di modelli e marchi talmente vasta da accontentare chiunque, adesso si pesca a cavallo degli anni '80 e '90, quando la produzione era già precipitata a livelli bassissimi. Le moto belle di quegli anni non sono molte e bisogna cercarle con cura; spesso però la ricerca è premiata da pezzi ben conservati a prezzi del tutto abbordabili, sicuramente destinati a rivalutarsi col tempo.

Altrimenti è ancora possibile una fruttuosa ricerca nella ricambistica, ma acquistare un manubrio o un parafango non equivale certo ad acquistare una moto intera.

Le moto degli anni '50 e '60 non sono introvabili, semplicemente non si trovano più ai mercatini, anche a causa del loro rilevante valore.

Per questi tipi di moto, praticando i mercatini si possono tessere “buoni contatti”, ma sono altri i salotti dove si intavolano e concludono le trattative.

Può sembrare paradossale, ma il mercato delle moto sino ai primi anni '70, che oscilla dai 5.000 EUR in su, risente solo in minima parte della crisi, mentre tutte le moto prodotte successivamente, comprese tra i 1.000 ed i 3.000 EUR, hanno un comportamento meno lineare e, in alcuni casi, fanno registrare cali pesanti.

La differenza non è solo nei numeri di produzione: le moto della prima categoria sono talmente poche, da trovare quasi sempre un compratore, mentre quelle della seconda non possono certo vantare una simile fortuna e sono molto più sensibili agli umori del mercato.



In questo secondo caso, i marchi che sono ben rappresentati, che hanno alle spalle un gruppo di persone attivo e credibile, tendono ad apprezzarsi anche se senza grandi salti in avanti. Fatta eccezione per la Zündapp (ma quella è un’eccezione sin dalla sua nascita) i marchi che sono mal rappresentati o che addirittura non hanno un punto di riferimento sul territorio danno segni di evidente cedimento e ripiegano su se stessi, giorno dopo giorno.

Anche il comportamento dei collezionisti è cambiato; in questo momento, si dà più risalto all’investimento che non alla possibilità di fare una gara d’epoca ed avviene così che il modello statico, ma autentico e originale, gode dell’apprezzamento di collezionisti vecchi e nuovi. Le moto stesse ormai si trattano solo se ben conservate e originali; ma soprattutto complete in ogni dettaglio, altrimenti vengono trattate semplicemente come ricambi.

I criteri in base ai quali i collezionisti fanno la loro scelta, si attestano sempre più su sei capisaldi: età, autenticità, originalità, completezza, rarità, quantità e qualità delle vittorie.

Sull’età e sulla rarità c’è poco da dire, anche perché la portata di questi due elementi è ben chiara nella mente dei collezionisti, mentre sugli altri tre punti si può spendere qualche parola.

L’autenticità è ovviamente un fattore determinante e, proprio su questo argomento hanno pesato i comportamenti di coloro che, nel bene e nel male, tentano di rappresentare i vari



marchi, mentre la completezza, data la scarsa disponibilità di ricambi particolari e originali, pesa non poco nel guidare le scelte.

Là dove le persone si sono dimostrate serie e affidabili, le possibilità di contraffazione sono ridotte ai minimi termini, la probabilità di fare un buon acquisto è concreta e il collezionista è incentivato a spendere e comprare.

La dove è accaduto il contrario c'è molta più diffidenza e i pezzi di valore sono rigorosamente circoscritti a quelli strettamente di serie, ben conservati, magari coi documenti, dove non sono state effettuate fraudolente manomissioni e luccicanti trasformazioni. In questi casi è ormai buona norma andare oltre, secondo il dantesco motto "non ti curar di loro, ma guarda e passa".

L'originalità è un elemento che ancora tutti, forse, non comprendono esattamente, ma che è sicuramente destinato a pesare sempre di più.

Quando si parla di originalità ci si riferisce a quante componenti sono state effettivamente progettate e realizzate da ciascun marchio.

Dando il massimo della valutazione alla marca che produceva in proprio i motori, i telai, i mozzi e la ciclistica in generale, si scende progressivamente man mano questi elementi venivano realizzati altrove, da altre ditte.

Per fare due esempi estremi prendiamo le Gilera degli anni 50/60, che, tranne i fanali, i raggi e i copertoni, erano interamente realizzate all'interno della fabbrica, ed un marchio qualsiasi degli anni '70, che prendeva un telaio Verlicchi, motore Sachs o Rotax, forcelle Ceriani o Marzocchi, mozzi Grimeca o Campagnolo, cerchi Redaelli o Akront, comandi Magura o Tomaselli ecc ecc.

Intendiamoci questo non è l'unico elemento di valutazione, ma è sicuramente uno dei sei, ed è bene cominciare a tenerlo ben presente.

La quantità e la qualità delle vittorie è un elemento incontrovertibile, sul quale è possibile documentarsi ed è utile anche per fare dei doverosi distinguo all'interno dello stesso marchio, poiché non tutti i modelli sono stati vincenti.

Proseguendo il resoconto di Novegro, fra le novità significative che hanno identificato l'ultima edizione, ci metterei anche l'elevato numero di francesi e belgi, presenti in forze sia fra gli espositori che fra i visitatori.

È interessante notare che l'Enduro in Francia cominciò molto più tardi che da noi, più o meno a metà degli anni '70. Come tutti sapete i francesi hanno colmato rapidamente la lacuna e, da almeno vent'anni, tutto il mondo apprezza la bravura dei loro piloti.

Guarda caso stanno facendo altrettanto nei mercatini e non c'è quindi da stupirsi se li ritroviamo quarantenni a percorrere le nostre stesse strade.

La cosa in sé è decisamente positiva, si tratta di un inequivocabile allargamento del mercato capace di dare un valido sostegno in questi tempi di crisi; è anche un'ottima occasione per venire a contatto con un mondo che solo fino a ieri si defilava silente ed approfittiamone per fare nuove amicizie che, fra le tante attività che ci contraddistinguono, sarà sicuramente quella capace di arricchirci maggiormente.

Personalmente ho girato fra le tante bancarelle in compagnia di Marcello e di Lino Toso,





uno dei tre alfieri delle primissime Mazzilli, insieme con Giorgio Mazzilli e Roberto Picozzi. È stata una giornata estremamente piacevole, dedicata alle nostre passioni e inframmezzata da una conversazione arguta e colta, divagando del tempo e nella tecnica che furono.

fantic, fortissimamente fantic

⇒ martedì 8 marzo, ho partecipato con grande piacere, alla presentazione delle nuovissime Fantic e del nuovo Team Fantic agli “amici”.

Mi hanno detto che la presentazione alla stampa seguirà in un secondo momento ed eviterò quindi di perdermi in dettagli tecnici per soffermarmi invece sulle emozioni che l'amico Federico Fregnan ha generosamente regalato alla vasta platea di “amici”, intervenuti con gli occhi lucidi e il cuore trepidante, a condividere il sogno cui, con ammirevole coraggio, ha dato nuovamente vita.

Devo dire peraltro che quei due cinquantini (versione “serie” e versione “casa”) sono proprio belli, molto caratterizzati e grintosi, danno l'immediata sensazione di voler fare grandi cose, anche grazie alla cura con cui è stato sviluppato il sofisticato progetto.

Ma più di tutto ho apprezzato l'atmosfera che immediatamente si è venuta a creare quando sono via via arrivati gli uomini che hanno fatto grande il marchio ed ai quali inevitabilmente la memoria ritornava, anche per merito delle rare immagini di passate Sei Giorni che scorrevano sui due megaschermi posti nella sala.

Alla spicciolata sono arrivati piloti, capitanati da Gualtiero Brissoni, ottimi meccanici, ingegneri e progettisti, uomini dell'entourage e grandi personaggi del passato, come il buon Arnaldo Farioli o Jan Witteveen, mescolandosi in un grande abbraccio con una platea stracolma, che ha commosso un po' tutti. Per un paio d'ore si sono alternati sul palco i protagonisti a vario titolo del passato e del futuro della Fantic e noi ci siamo beati ad ammirare lo spettacolo, ascoltare le testimonianze, condividere speranze e progetti.

Tutto è filato via come sempre troppo in fretta e la festa è proseguita attorno ad un gustoso buffet, innaffiato da ottimi vini locali. Grazie Federico !



scambi & baratti

⇒ Bruno Brevi b.brevi.biquattro@gruppocar.it tel.335 78025230, è alla ricerca di un Sachs 50 Perego replica o di un Gilera 5 competizione. È disposto ad uno scambio ed eventuale conguaglio con un Puch 50, con documenti del '76.

ciao!!

Roberto & Marcello