



lettera circolare n. 05/10

Lonato, 1 Ottobre 2005

119 anni di storia

⇒ in occasione dell'avvicinarsi della ricorrenza dei 120 anni della prima motocicletta marchiata Hercules, il numero 32, agosto 2005, della sempre interessante rivista "Hercules-Interessengemeinschaft" dedica la sua copertina proprio a quel leggendario primo modello, una strana bicicletta dotata di due differenti trasmissioni, a catena (per i pedali comandati direttamente dal pilota) e a nastro (per il motore, un monocilindrico a quattro tempi). All'interno un interessante approfondimento sulla storia del marchio e le immagini delle sue moto più rappresentative.

Come sempre, quasi settanta pagine dedicate all'universo Hercules, a cavallo fra passato e presente.

Segue quindi una lunghissima, dettagliatissima e appassionata cronaca del XIV Hercules Day, visto con gli occhi e lo spirito dell'agguerrita squadra di motociclisti d'oltralpe che ha raggiunto Travo in sella alle rispettive moto.

Un altro interessante capitolo è dedicato agli incontri internazionali, fra cui in particolare la Biker's World che si è tenuta a Norimberga in primavera.

Completa l'opera la sempre utile rubrica "trucchi & astuzie".

Per festeggiare i 120 anni della Sachs si terrà a Norimberga il 1° di ottobre un primo meeting di rivenditori ed esperti del marchio cui presenzierà anche Marcello (ufficialmente invitato) al quale ci affideremo per la relativa cronaca dettagliata.

i sogni son desideri

⇒ al rientro delle vacanze Marcello si è ritrovato a dover traslocare per cui non ha potuto completare il lavoro sulla prima parte della Puch, un grande e prestigioso marchio che completa ulteriormente la storia delle motociclette austriache.

Non appena sarà di nuovo in linea potrete leggere questa nostra ultima fatica.

La seconda parte, per la stesura della quale abbiamo possiamo godere della preziosa collaborazione di Gino Perego, per quanto riguarda l'intero mondo delle competizioni, e di



Alberto Fumagalli, per quanto riguarda la parte tecnica, è in lavorazione per cui la potrete trovare in rete entro la fine dell'anno.

Questo nuovo inserimento ci offre lo spunto per affrontare un argomento ad esso strettamente collegato, la "Puch di Gritti".

Ogni volta che si abbina il pilota migliore con la moto migliore (nel 1972 Gritti e la sua Puch, sicuramente lo furono) i successi divengono talmente marcati e continui che si scatena nel pubblico un autentico stato di esaltazione collettiva che, al suo apice, sfocia nella creazione di un mito.

Nella fattispecie, questo grande mito ancora oggi riecheggia nel curioso nomignolo di "bassotto".



Non c'è quindi da meravigliarsi se, nei primi anni 70, tutti sognassero di essere il Gritti e tutti sognassero di possedere la sua moto.

Questi sogni sono normalmente destinati a rimanere tali e questo è il destino quasi scontato di tutte le grandi moto ufficiali e dei loro piloti migliori.

La "Puch di Gritti" rappresenta viceversa un'autentica eccezione perché, sulla quantità e qualità delle sue innumerevoli repliche, si potrebbe scrivere un libro.

I primi a cimentarsi furono proprio i fratelli Frigerio che quasi immediatamente, nel 1973, proposero una nuova versione delle Puch di serie trasformate in "bassotto".

Si trattava di circa 25 modifiche che davano alle moto di serie un'apparenza più grintosa potendo contare su di un'estetica molto simile alle moto ufficiali.

Malgrado il costo della trasformazione aumentasse il prezzo di circa il 60%, si sa che al cuor non si comanda, e furono in molti a sborsare questa considerevole cifra per poter realizzare il proprio sogno.

Inizialmente si sarebbe dovuto trattare di "solo" 40 pezzi, suddivisi nelle due cilindrata da 125 e 175 cc, ma nessuno può veramente dire quanti esemplari siano stati effettivamente realizzati poiché l'attività di trasformazione ebbe successo e proseguì negli anni senza soluzione di continuità.

Alle copie fatte in quel di Treviso si aggiunsero poi le pregevoli realizzazioni di Silvio Fatichi, il suocero di Bruno Birbes, che nell'officina di Brescia mise in cantiere una sua serie personale, la cui pubblicità recitava appunto: "la trasformazione delle Puch di serie in Puch tipo ufficiale".

Come se non bastasse la Puch stessa, involontariamente favorì la replica del famoso "bassotto", col nuovo modello del 1974.

La somiglianza con l'originale, pur con le solite e fondamentali differenze tra cui una marmitta più lunga e sinuosa, rese ancor più facile la sua trasformazione allungando l'infinita serie delle repliche.

Malgrado nessuna di queste copie abbia poi raggiunto alcun risultato sportivo particolarmente significativo (sostituite rapidamente sui campi di gara dalle nuove Frigerio-Rotax), sull'onda puramente emotiva generata dalle mirabolanti vittorie del prode Alessandro Gritti (detto Franco), ed enfatizzate da un altro grande del nostro mondo negli anni successivi (1973 e 1974), l'ottimo Tino Gualdi, l'ansia di compiere la metamorfosi si radicò a tal punto nell'animo degli appassionati che, ancora oggi, anno 2005, alcune ditte artigiane realizzano le varie parti, facilmente reperibili sui banchi dei mercatini, e, ancora oggi, c'è chi camuffa la propria Puch con sembianze solo apparentemente più appetibili.

La vicenda non è solo "singolare", pur con qualche smaccata analogia con la "Jawa di Stodulka", ma ha creato altresì un grosso squilibrio sul mercato poiché, a furia di "trasformare", è diventato estremamente difficile trovare le Puch vere, i modelli strettamente di serie.

Questi ultimi, solo se perfettamente conservati e con i documenti, sono diventati ormai estremamente rari e le loro quotazioni, già oggi molto alte, sono destinate a crescere, man mano che verranno immesse sul mercato nuove, inutili (e anche un po' stantie), repliche.

Forse è per questo motivo che quando vedo uno di questi fantasiosi accrocchi, luccicanti





come solo una moto nuova può esserlo, non provo alcun interesse, ma mi ritornano alla mente quei patetici nonnetti che circolano per le strade di Memphis con le bianche chiome terrazzate e le giacche in pelle dalle frange abbbbominevoli, ogni volta che ricorre un anniversario dell'indimenticato re del rock.

Resta il fatto che il fenomeno non mostra segni di stanchezza, e nessuno può dire per quanto ancora andrà avanti questa attività.

E la Puch Gritti ??

quella vera, l'unica e inimitabile fatta di titanio, electron e magnesio che arrivava direttamente dall'Austria la vigilia di ogni gara per ritornare rapidamente sui suoi passi non appena tagliato il traguardo ??

Tranquilli, è in buone mani, anzi ottime direi:

ce l'ha il Gritti !! bravo Franco !!

un po' come dire: "di 28 ce n'è uno, tutti gli altri ne han 31".

Imola & dintorni

⇒ sabato 17 settembre, di buon'ora, sono andato a visitare il mercatino di Imola.

Come sempre ottimo l'apparato organizzativo: traffico fluido, ampi parcheggi e personale educato ed efficiente già alle sei del mattino caratterizzano questa fiera romagnola come la migliore in senso assoluto dell'intero panorama italiano.

Per quanto riguarda i contenuti ho notato, viceversa, grandi novità.

Innanzitutto un bel pezzo di pista vuoto, senza espositori, come circa 10 anni fa.

Il segno meno (meno espositori, meno merce e meno visitatori) sintetizza l'intera mostra mercato che ho visitato con grande piacere, ma che ha sicuramente lasciato l'amaro in bocca a chi cercava il pezzo particolare.

In realtà non ho visto moto particolarmente belle, tranne un Mazzilli tubone a 6.000 euro, e nemmeno ricambistica di pregio. Moto e ricambi degli anni '60 erano assolutamente introvabili, poca roba degli anni '70, ma di scarso rilievo collezionistico e un po' di roba degli anni 80/90 a prezzi abbastanza accessibili.

Come sempre le moto più belle erano da cross, mentre la motoregolarità non era rappresentato un gran che.



Un'apparentemente bella Jawa 350, completa e restaurata, per la quale venivano chiesti "solo" 2.600 euro (udite, udite !!), ha faticato ad essere venduta pur con un consistente sconto sul prezzo indicato a chiare lettere sulla moto stessa.

Il particolare non è indifferente e conferma un generale e sensibile calo dei prezzi delle moto di medio/basso valore, o dei marchi che non possono contare su di un punto di riferimento autorevole alle proprie spalle; proprio per questo motivo, vivono in una zona grigia, una sorta di far-west che frena l'entusiasmo fra i collezionisti.

La Jawa, ad esempio, a fianco di una modestissima e prestigiosa produzione "ufficiale", ebbe una discreta produzione

di serie, discretamente commercializzata sul mercato interno, inglese e americano, con ordini di grandezza largamente superiori a quelle del Reparto Corse.

L'impressione generale è che tutti questi modelli di serie, racimolati a prezzi tutto somma-



to modesti, hanno finito per allungare la fila delle tante, troppe “Jawa di Stodulka”, con l’unico risultato di danneggiare indistintamente un po’ tutti.

Ho visto un solo Hercules, un 125 cross americano con la sua bella manopolona d’alluminio sulla pipa dello sterzo, in condizioni sicuramente non soddisfacenti e da restaurare per il quale veniva chiesta la cifra di 2.200 EUR.

Una richiesta abbastanza elevata, se raffrontata a quella della Jawa 350 restaurata, ma che da la misura del differente peso di cui godono i vari marchi.

Conoscendo l’espositore, mi sono fermato nello stand diversi minuti a conversare amichevolmente e devo onestamente riconoscere che alla classica domanda “che cos’è?” ha sempre correttamente risposto che si trattava di un modello cross, di importazione americana, ma ho notato anche che i vari interlocutori davano scarso peso al dettaglio e si mostravano molto interessati, riconoscendo a priori il valore del marchio Hercules.

Pur se in tono minore Imola non ha tradito le aspettative; per fortuna, la massa delle merci offerte era talmente ampia da far sì che ognuno di noi potesse alla fine trovare qualcosa di buono.

Io, come penso molti altri, son tornato a casa soddisfatto; ho trovato alcune belle riviste, interessantissimi reperti, genere memorabilia, ed alcuni ricambi preziosi.

La cosa più bella che ho visto ?

Una strepitosa riproduzione in scala ridotta della Lamborghini Countach, mossa da un motore a scoppio tipo tagliaerba e adatta ad un bambino di 10 anni circa.

Chiedevano 7.000 euro ed era troppo al di fuori della mia portata anche per evidenti questioni tematiche, ma sono sicuro che se solo l’avesse vista un collezionista del marchio, abituato a spendere da 100.000 euro in su, l’avrebbe comprata anche per una cifra doppia, tanto era bella e fedele al suo originale.

Non una semplice curiosità quindi, ma un piccolo gioiello che non credo sia stato compreso da molti.



saranno famosi

⇒ In occasione della prova di Campionato Mondiale di Motonautica Endurance Classe S-8000, che si è disputata a Sarnico domenica 4 settembre, il nostro Lino Foiadelli si è classificato terzo assoluto, conquistando una splendida medaglia di bronzo.

Un risultato di grande rilievo per il quale c’è da essere orgogliosi: Bravo Lino !!!

scambi & baratti

⇒ il Moto Club Broncino organizza ad Albavilla, località Alpe del Viceré, un raduno per moto da fuoristrada d’epoca, domenica 9 ottobre.

Purtroppo la comunicazione non contiene un numero di telefono a cui fare riferimento.

ciao!! Roberto & Marcello