



lettera circolare n. 07/08

Lonato, 1 Agosto 2007

## Valli Bergamasche Revival

**Bergamo, sabato 8 e domenica 9 settembre 2007**

↳ manca poco più di un mese all'evento e cresce sempre più l'interesse attorno a quella che sarà la più importante manifestazione dell'anno.

Evento nell'evento, la prima a partire, la numero 1, sarà l'Hercules 50 di Walter Arosio, condotta con prudenza, dal figlio Lucio.

Il drappello del Registro Hercules, in divisa d'ordinanza, che farà da apripista e di cui faranno parte anche delle Hercules ufficiali (che verranno per l'occasione dal nord Europa), farà quindi da corona al ricordo e alla memoria del grande Walter, la cui serena e franca amicizia ci manca ancora oggi, a 10 anni dalla sua prematura scomparsa.

Sarà un grande spettacolo oltre che una grande festa e consigliamo a tutti di non perdere l'occasione di rivedere una partenza dalla Fara, che a causa delle notevoli problematiche organizzative, è ben difficile che si possa ripresentare in futuro.



### sotto l'ombrellone

↳ come di consueto, approfittiamo della pausa estiva per affrontare un argomento di più largo respiro, che si propone come una delle tante frivolezze estive, ma che può anche offrire inusuali spunti di riflessione.

La prima edizione della Sei Giorni, prova internazionale di durata per Squadre Nazionali, in lizza per l'assegnazione del Trofeo mondiale (Seniores) e del Vaso d'Argento (Juniores), rinomata anche come le "Olimpiadi della Moto", si tenne a Carlisle, in Gran Bretagna, nel 1913.

Al pari delle Olimpiadi, ma con cadenza annuale, la Sei Giorni ha continuato a svolgersi, in una nazione differente, tranne le pause obbligate dal succedersi delle due guerre mondiali.

Mentre sino all'edizione del 1939 (Salzburg - Austria) si è trattato di gare di regolarità su strade normali e di uso pubblico quotidiano, anche se molto più sconnesse e molto meno affidabili di quelle odierne, con l'edizione del 1947 (Zlin - Cecoslovacchia) questo tipo di competizioni cominciò ad assumere connotati differenti, inaugurando il glorioso ciclo della "Motoregolarità in Fuoristrada" successivamente denominato Enduro.

Ai suoi esordi, e per tutti gli anni '50, in considerazione dell'estrema durezza dei percorsi e della scarsa potenza e affidabilità dei mezzi meccanici, si è trattato di uno sport estremo, esclusivamente riservato a piloti "professionisti", dotati di una particolare preparazione atletica.

Il cambio radicale nella scelta dei percorsi e la nascita del Fuoristrada, fu la naturale evoluzione di questo tipo di gare, ma avvenne principalmente in conseguenza della seconda guerra mondiale, dove l'utilizzo della motocicletta si dimostrò estremamente valido, con grandi valenze tattiche in ogni campo di battaglia.

Ai suoi esordi infatti, questo tipo di disciplina attirò l'attenzione delle gerarchie militari che vedevano in essa un ottimo banco di prova per testare le effettive capacità dei propri battaglioni motorizzati.

Questa duplice valenza sportiva-militare, favorì la partecipazione, con grande dispiego di mezzi, delle industrie dell'est, del cosiddetto "blocco sovietico", altrimenti assente in molte altre discipline motoristico-sportive che non presentavano analoghi interessi militari.

Pur trattandosi di una competizione internazionale, nel suo primo decennio di vita, crebbe e si sviluppò principalmente in poche e limitate aree geografiche del mondo, Inghilterra, Germania (Est ed Ovest) e Cecoslovacchia, a nord delle Alpi, e l'Italia con epicentro Bergamo e Brescia, a sud delle Alpi.

Per tutto il primo decennio, gli anni '50, ci fu una produzione estremamente limitata, destinata unicamente alle competizioni.

Nel corso del decennio successivo, gli anni '60, iniziò, anche se timidamente ed in modo sporadico, una modesta produzione di serie, in rapporto al crescente interesse del pubblico, che da semplice spettatore, stava rapidamente evolvendo in sfegatato praticante.

Nel corso degli anni '70, l'enduro si trasformò in un autentico sport di massa, salvo ritrovarsi, alla fine del decennio, con un crollo verticale dell'intero settore, la chiusura di oltre l'80% dei produttori ed il numero dei praticanti che si inaridì nel giro di brevissimo tempo.

Se datiamo l'inizio dell'Enduro intorno al 1949, possiamo anche immaginare che, trent'anni dopo, qualcuno avrebbe potuto cominciare a raccogliere "i pezzi vecchi" e dare inizio al collezionismo.

La distinzione è ovviamente approssimativa, ma facilita la definizione dei vari periodi storici.



Fra me, Marcello e l'Alfredo Gramitto, per esempio, pur non essendoci 10 anni di differenza, ognuno di noi ha poi trovato una sua collocazione all'interno del proprio decennio di riferimento.

Io e Marcello abbiamo puntato sulle Hercules e sugli anni 60, Alfredo, più "giovanile", sugli Ancillotti e sugli anni '70. Nel corso degli anni '80, la generazione che mi ha preceduto ha cominciato quindi a raccogliere le moto degli anni '50, poi siamo arrivati noi (1° Hercules day 10 maggio 1992, con Ermanno Zampolli e Walter Arosio), alla ricerca delle moto degli anni '60, e infine quelli dopo di noi, con tutta l'apoteosi dell'enduro e delle produzioni a tre cifre degli anni '70. Se osservate con attenzione scoprirete che, a distanza di

30anni, si sono anche replicati esattamente i rispettivi trend commerciali.

All'inizio i prezzi erano abbastanza contenuti, al pari del numero degli appassionati, per poi cominciare a correre man mano che si è allargata la base dei collezionisti, che nel corso di questo decennio ha raggiunto le sue dimensioni apicali.

In teoria, quindi, noi siamo al culmine di un ciclo economico e ci troviamo alla vigilia di una radicale inversione di tendenza, accompagnata da un calo molto forte e repentino del numero dei collezionisti, con possibili e vistosi risvolti anche sul corso delle quotazioni.

Detta in parole povere, dopo la generazione dei "ragazzi degli anni'70" c'è il vuoto e non potremo godere dell'indispensabile e benefico travaso di nuove energie, che potrebbe comportare una sensibile, pur se temporanea, contrazione delle attività.



Poiché manca la generazione a cui passare il testimone, il prossimo decennio potrebbe comportare fenomeni di riflusso, legati all'impossibilità di allargare il numero delle persone coinvolte e coprire (è brutto dirlo, ma così è la vita) i vuoti che il passare del tempo inevitabilmente crea.

Come disse il poeta: "Si sta come, d'autunno, sugli alberi, le foglie"

Quello testè delineato è uno scenario possibile, ma non l'unico.

Molto dipenderà da noi e dalla buona volontà che saremo in grado di esprimere.

Come accennavo, la contrazione sarà temporanea, e non potrà andare oltre il decennio, dopodiché la base dei collezionisti diventerà mondiale e con un numero di praticanti quotato nell'ordine di milioni, assisteremo ad una vistosa e progressiva inversione di tendenza, sotto la pressione di una massa di collezionisti infinitamente più numerosa di quella attuale.

Da come affronteremo il prossimo decennio, potrà dipendere il destino delle nostre moto ed è giusto interrogarsi sul nostro futuro, cercando insieme la soluzione.

Poiché la vita non è una prova speciale, ma una gara di durata, talmente lunga che vorresti non finisse mai, la prima cosa da fare è cercare dei buoni compagni di viaggio.

Solo se resteremo uniti potremo mantenere alto il livello dell'attenzione e della memoria; insieme, saremo capaci di esprimere tutta l'energia necessaria ad incontrare le nuove generazioni, che prima o poi verranno alla ribalta, e tramandare loro la nostra esperienza.

Pensate, ad esempio a Travo, la cui organizzazione, nel secolo scorso, non richiedeva particolari problemi e tutti potevano, se volevano, organizzare qualcosa di simile senza difficoltà e senza spese.



Oggi, a distanza di solo 15anni, tutto questo è impossibile.

Allestire un raduno è diventato un evento che coinvolge decine di persone e richiede grandi capacità professionali e organizzative. Pensate solo alla difficoltà di ottenere i permessi da sei autorità differenti (Comune, Provincia, Prefetto, Guardia Forestale ecc ecc), senza contare i costi delle polizze assicurative e di tutto l'apparato di contorno.

Piccole entità, capaci di coagulare poche decine di persone attorno ad un pur prestigioso marchio d'epoca, non avranno più la possibilità di organizzare un incontro ed avranno sempre più difficoltà nel raggiungere i livelli minimi di visibilità.

Attenzione, nessuno si può chiamare fuori, perché anche quelli che adesso sono in tanti, nei prossimi anni potranno solo diminuire;

fatti i doveri scongiurati, non ci sono grandi alternative !

Tanto più che nessuno di noi, nemmeno i più attivi e numerosi, superano il centinaio di simpatizzanti, un numero comunque ridicolo in considerazione di un futuro globale dove le minoranze si conteranno nell'ordine delle centinaia di migliaia.

Ancora una volta ci ritroviamo a ribadire l'importanza di stare uniti, intensificando la collaborazione reciproca, ed a riproporre Travo come la grande casa di tutti, affinché ognuno di noi possa andare avanti e raccontare la propria storia, senza il pericolo di perdere per strada tante, preziose, memorie.

Negli anni venturi dovremo concentrare ancora di più i nostri sforzi su pochi, ma quotati eventi, gli unici capaci di trovare lo spazio sufficiente ad emergere ed indicare a tutti la strada.





L'Hercules Day o la Valli Bergamasche Revival, come delle luci nella notte che tutti possono riconoscere come il proprio mondo di appartenenza, fonti inesauribili di contatti e di scambio, luogo di ritrovo certo e consolidato.

Purtroppo siamo ancora in pochi ad essere convinti di questa necessità, e constatiamo nel quotidiano una grande dispersione di energie, ma soprattutto una conflittualità acida, una competizione sterile che finisce per disperdere anziché unire.

Ancora una volta ci ritroviamo a ricordare a tutti che non serve a nulla seminare vento, e chiunque si ritiene interessato a fare qualcosa di buono, lo può fare e basta.



Tutte le chiacchiere da bar e le cattiverie che hanno caratterizzato in negativo il 2007 e che ancora ci attraversano, vanno fermate rapidamente e bisogna cambiare altrettanto rapidamente pagina, dando spazio unicamente alla buona volontà ed isolare chi predica male e razzola peggio.

Alla vigilia di un periodo sicuramente problematico per il mondo dell'enduro retrò, avanziamo ancora in ordine sparso, facili prede della miseria, della noia e del disinteresse.

Il prossimo autunno è ricco di incognite e, siamo sicuri, non sarà avaro di sorprese.

Già si avvertono molti cambiamenti, sia nel mercato, sia nel quotidiano, e guardiamo con molta curiosità agli appuntamenti importanti come Imola e Novegro.

Dal canto nostro continuiamo a credere di poter costruire, tutti insieme, qualcosa di bello e di buono, o se preferite, giocare liberamente con le nostre motorette.

Non chiediamo altro, lasciatecelo fare !!

---

## ringraziamenti al moto club parma

---

👉 e scuse per esserci dimenticati nella circolare di luglio, ringraziamo sentitamente gli amici del Moto Club Parma, che erano presenti a Travo con un stand eno-gastronomico degno della loro grande fama, ed hanno generosamente offerto a tutti i presenti gustose prelibatezze della loro terra.

Rinnovando le nostre scuse per l'involontaria dimenticanza ci auguriamo vivamente di averli ancora con noi, magari coordinandoci per meglio valorizzare il loro prezioso contributo.

Attorno a questa validissima iniziativa, si potrebbe "costruire" un'area di ristoro in grado di offrire un'ottima soluzione alternativa al pranzo di mezzogiorno, favorendo la permanenza in loco dei partecipanti al raduno allungando la festa.

Un contributo importante che merita tutta la nostra gratitudine.

---

## scambi & baratti

---

🍏 Gabriele Mechi, di Perugia, tel. 335.23.4781, cede il suo Hercules 50 gs anno 1967, in ottime condizioni. Si tratta di un esemplare molto raro e di particolare pregio.

*ciao!*

*Roberto & Marcello*