

lettera circolare n. 08/01

Lonato, 1 Gennaio 2008

XVII
HERCULES

II
ZÜNDAPP

&

III
MAZZILI
I
GABOR

24 & 25 Maggio 2008, Travo (Italy)

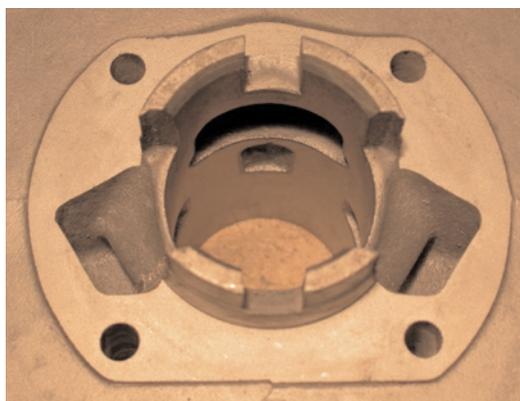
✈ all'appuntamento del 2 di dicembre, ci siamo, come sempre, ritrovati in un bel gruppetto e la giornata è passata rapidamente, con ognuno di noi perso in piacevolissime chiacchiere.

È ovviamente impossibile sperare di ritrovarsi tutti; gli impegni, i chilometri, l'età, spesso si frappongono inevitabilmente fra noi e le nostre passioni, ma per molti è stata l'occasione per farsi sentire, magari con una telefonata od una mail, e ribadire la voglia di andare avanti.

Questo è, in effetti, il sentimento che è emerso chiaramente nel corso della giornata ed anche quest'anno abbiamo pianificato il prossimo Raduno di Travo.

Quattro raduni di marca, cui parteciperanno ufficialmente tutti e quattro i marchi, come peraltro era già avvenuto nel 2007, impreziositi dal consueto contorno di "storia, cultura e varia umanità", legati da un unico collante comune: una grande passione e una salda amicizia.

Ai tre marchi dello scorso anno, Hercules, Mazzilli e Zündapp, quest'anno si aggiunge la Gabor, con l'adesione entusiasta di Guido Borghin, in persona, sempre piacevolmente accompagnato dalla mitica Erminia.



Suggerimenti ed idee su come migliorare l'incontro e renderlo ancora più ricco e interessante, non sono certo mancati, e cercheremo, come sempre, di fare tesoro delle passate esperienze.

Il nostro tallone d'Achille è, da sempre, la ristorazione il giorno di domenica.

Invitiamo quindi tutti coloro che avessero delle idee o delle iniziative in proposito, a prendere contatto preventivamente, in modo da non disperdere nessuna opportunità.

Ancora non abbiamo individuato il gadget del 2008, dal momento che saremo, forse, costretti ad escludere la prima, attesissima, ipotesi.

Renzo Menestrina, l'autore di quei bellissimi serbatoi in scala 1:10 che abbiamo distribuito due anni orsono, ha purtroppo incontrato enormi difficoltà nel realizzare un secondo modello.

Il primo prototipo, quello del KTM anno 1971, l'abbiamo visto tutti, ed era semplicemente perfetto.

Il problema di fondo è il costo, il cui ammontare è cresciuto, nel frattempo, a dismisura ed ogni modellino potrebbe costare molto di più di 100 euro.

Tramite Guido Borghin stiamo cercando nuove strade, artigiani dotati di tecnologie differenti e più economiche, ma la ricerca richiederà il suo tempo.

Per il momento siamo in una fase di stallo; ci sono varie proposte sul tavolo, ma, ancora, non sappiamo cosa fare in alternativa.

Nel caso in cui il costo fosse eccessivo, sceglieremo un gadget più accessibile, ed eventualmente proporremo il solo modellino del serbatoio, una tantum, in serie limitata, solo a coloro che fossero espressamente interessati ad allargare la collezione.

Ognuno sarà libero di scegliere se prendere o meno il serbatoio, senza pregiudizi negativi che potrebbero essere mal interpretati, svincolato dall'organizzazione di Travo e di tutto quello che ne consegue.

Dopo le feste ci risentiremo per fare il punto della situazione e stabiliremo il da farsi.

comitato promotore

👉 pur nell'incertezza sulla tipologia del gadget 2008, si è comunque costituito il tradizionale Comitato Promotore.

Come nelle precedenti edizioni ognuno di noi sottoscriverà la quota di 70,00 euro, al fine di far fronte ai costi organizzativi della manifestazione.

Al momento siamo già in otto, Roberto Biza, Marcello Grigorov, Guido Borghin, Maurizio Sarzi, Lino Toso, Renzo Menestrina, Alfonso Crisci, Nevio Dottorini.

www.six-days.org

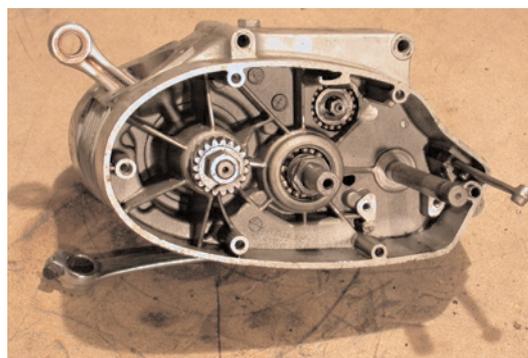
👉 nel corso del mese di dicembre, per l'esattezza il 22, il sito ha compiuto quattro anni, durante i quali abbiamo pubblicato la storia di 31 differenti case motociclistiche, sparse in tutta Europa, oltre ad altri racconti, immagini e resoconti di tutto quanto riguarda l'enduro d'epoca.

L'ultima in ordine di tempo, la SWM, la cui storia è stata letta da centinaia di visitatori, già nei primi giorni di pubblicazione.

Dopo tre anni di continua crescita, nel corso del 2007 abbiamo consolidato le posizioni confermando, più o meno, gli stessi, considerevoli, valori del 2006:

oltre 20.000 visitatori, ancora una volta, in maggioranza americani, hanno effettuato circa 30.000 visite, superando le 600.000 pagine lette ed una massa di foto e testi scaricati, superiore a 15.00 Giga bytes.

L'elevato numero di accessi ci ha fatto guadagnare stabilmente visibilità nei principali motori di ricerca e, con sempre maggior frequenza, chi cerca informazioni sull'enduro d'epoca entra nel sito Six-Days.



Ogni anno si allarga la cerchia dei contatti e cresce nel mondo il numero degli appassionati che, attraverso il sito si incontra e comunica direttamente, superando barriere geografiche e generazionali senza difficoltà alcuna.

Il calendario dei lavori per il 2008 è già fitto di impegni e sono già pronti altri, importanti capitoli.

Nel 2007 abbiamo pubblicato la storia della Esselle, sorvolando sulla storia della Iso, che cronologicamente, è precedente.

Prossimamente colmeremo la lacuna e completeremo la storia delle moto Iso con i suoi esemplari da fuoristrada, tra cui la moto con cui Gianfranco Saini vinse la Valli Bergamasche del 1956.

Di questi rarissimi esemplari abbiamo recuperato le poche immagini che furono, un tempo, scattate, che rappresentano un patrimonio culturale tanto prezioso quanto raro.

Anche la storia della Capriolo sarà interamente rivisitata e arricchita con immagini inedite ed estremamente preziose.



Dopodiché allargheremo l'orizzonte a tutte le moto russe, dal 1947 al 1975, e siamo sicuri che per molti di voi si tratterà di una interessantissima e piacevolissima scoperta.

Personalmente non mi è più capitato di vederne un esemplare, se non nei lontani anni '70, quando ancora partecipavano a qualche evento particolarmente importante come la Sei Giorni o la Valli Bergamasche, ma è verosimile pensare che qualcosa si sia salvato e che, in fondo a qualche magazzino o nell'angolo di una buia cantina, giacciono abbandonati, dei piccoli pezzi di storia.

Purtroppo il cirillico non aiuta nella ricerca e tantomeno

nella comunicazione, ma coltiviamo la speranza di poter entrare in contatto con chi oggi conserva quelle moto, magari consapevolmente e magari, nemmeno conscio di cosa effettivamente si tratti.

Pubblicando le immagini, potremmo superare l'empasse ed evitare che, coperte dall'oblio, vengano irrimediabilmente disperse.

Per recuperare almeno una parte di quelle che furono delle belle macchine da competizione, ricche di fascino e di storia, non sarà nemmeno necessario acquistarle, ma sarà sufficiente rendere edotto il proprietario del reale valore per stimolarlo ad un recupero e ad una sua sempre migliore conservazione.

In questi giorni abbiamo messo in cantiere la storia della Jawa e delle Tatra.

Si tratta di due marchi impegnativi, che richiedono un'attenta analisi di tutto il materiale raccolto, e, se tutto va bene, completeremo l'anno proprio con queste due nuove storie.

In Italia non si trova facilmente documentazione dedicata a questi due marchi, ma in Francia, dove la Jawa esportava 1000 moto l'anno, già nel 1947, abbiamo trovato molto materiale interessante, attraverso il quale potremo circostanziare esattamente tutte le fasi di sviluppo e crescita di questo importantissimo marchio cecoslovacco.

La Jawa è stata una delle prime case al mondo ad avere in catalogo un modello da fuoristrada in vendita al pubblico.



Nel 1954, dopo il debutto vittorioso della nuova Kylvacka 250, che si aggiudicò il Trofeo alla Sei Giorni inglese di Llandrindod Wells, la Jawa mise in produzione e relativa commercializzazione, un particolare modello adatto alle competizioni in fuoristrada, denominato Six Days.

Le moto si presentavano molto bene ed erano praticamente identiche ai modelli ufficiali.

Va però ricordato che erano anni in cui le moto ufficiali avevano fortissimi legami con le moto di serie; esteticamente, non differivano di molto dai modelli stradali, tranne che per i pneumatici, i parafanghi meno avvolgenti, una protezione sotto il motore, un registro giornaliero ed un orologio incassati nella carena del faro.

Anche il motore del modello Six-Days fu potenziato.

Grazie ad un maggior rapporto di compressione, 8:1, erogava "solo" 15 cv, a differenza della versione cross che ne aveva 17,5.

Molti esemplari di questa versione furono venduti in Olanda e Belgio dove, già allora, l'enduro era molto diffuso.



scambi e baratti

👉 L'ultima volta che ho usato il mio Hercules 50, alla Valli Bergamasche revival dello scorso anno, ho segnato vistosamente il cerchione posteriore e, anche se la moto è ancora in grado di viaggiare senza problemi, tanto vale che cominci a cercare un cerchione nuovo di scorta.

Le misure sono quelle minime, 3.00 x 18, e il modello quello semplice, senza rinforzi laterali.

Ringrazio sin d'ora chiunque mi potrà aiutare.

A proposito di Valli Revival, la Norelli ha rinnovato il sito www.scuderianorelli.it, ricco di informazioni e immagini, anche d'epoca.

Sull'ultima edizione della Valli Revival troverete pubblicate 99 foto, ma sul sito potrete acquistare direttamente materiale video molto interessante, insieme con tutta l'oggettistica, dai libri alle magliette, firmata Norelli.

ciao!

Roberto & Marcello

