

MOTO MORINI

CLUB NEWS

EDITORIALE

8
0
0
1/2

Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

**Esposizione Moto
Morini a Novegro**

**Prova del Corsaro
Veloce**

**Storia del Moto
Morini Club**

Ebbene sì, sono già dieci anni che il Moto Morini Club di Roma esiste, e ci sembra giusto sottolinearlo. Perché una iniziativa nata in punta di piedi da un'idea di Fabio e Andrea si è dimostrata più duratura di tante altre che partono con grandi proclami e poi si sgonfiano dopo poco tempo. Cercando e riorganizzando il materiale d'archivio necessario per gli articoli che leggerete ho avuto modo, io che sono socio fin dal primo anno, di ripercorrere, e talvolta ricollocare correttamente nel tempo, gli eventi che si sono susseguiti in questi anni, e realizzare che, pur nell'inevitabile divenire delle cose, è sempre esistito un filo conduttore, una coerenza di base, e che lo spirito iniziale non è mai stato tradito. Il club è nato da appassionati come punto di incontro per altri appassionati, e così è rimasto. Non è diventato una cosa "da professionisti", un lavoro, ma è ancora sorretto dall'entusiasmo, dall'iniziativa - dall'ingenuità se volete - e dal consenso dei soci. Sfogliando gli album fotografici e i libri soci di questi dieci anni ho rivisto facce e nomi di gente che, per i motivi più vari, si è dileguata nel nulla, ma anche di gente - un buon numero - che continua a seguirci ininterrottamente da molto tempo; e ho scovato anche alcune "pecorelle smarrite" che sono tornate a casa. Io la interpreto in questo modo: passato l'infervoramento iniziale, sono rimasti i più motivati, e si sono man mano aggregate altre persone appassionate e convinte. Lo "zoccolo duro" attuale mi sembra il più dinamico, propositivo (talvolta anche troppo....), concreto ed efficace di sempre. Credo comunque che sia utile e interessante per tutti rivisitare, o scoprire, cosa è successo "prima".

Questo era il passato; e il presente? Cosa è in programma quest'anno? Andate a pagina 11 e comincerete a saperlo. L'obiettivo che ci siamo dati è di cercare di proporre iniziative abbastanza eterogenee, che possano soddisfare gusti diversi: corsarini raid, fuoristrada, giri stradali... Speriamo solo di non eccedere nella quantità altrimenti rischiamo di oltrepassare la recettività e di diluire eccessivamente la partecipazione. Perché il punto è proprio questo: senza la partecipazione il club non ha motivo di esistere. Quindi fatevi avanti, osate, partecipate e contribuite alle iniziative, sono ideate per voi. Il MMC non fa il tour operator, non organizza lussuosi raduni e giri per facoltosi motociclisti annoiati. Ma non siamo nemmeno dei fessi, degli sprovveduti o degli incoscienti. Non siate passivi, datevi da fare, controllate l'olio, le gomme e partite. Il MMC siete voi.

Sergio

Gennaio—Marzo 2008

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 1/2008 a cura di*

*Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio
Milani*

edito da :
FPM edizioni srl
00147 Roma - via C.Colombo 183
info@motomoriniclub.it
Direttore editoriale:
Andrea Mazzini

UN PICCOLO RICORDO DI ROBERTO PATRIGNANI

Non l'ho mai conosciuto di persona ma solo telefonicamente.

Lo contattai per avere delle sue foto scattate alla Moto Morini e altre riguardanti prestigiosi modelli della casa bolognese quali la Rebello, la Bialbero, la Settebello e le Corsaro Regolarità Sperimentali.

Quelle immagini mi servivano per "guarnire" la nuova edizione del libro della storia della Moto Morini.

Dall'altra parte della cornetta trovai una persona molto gentile, cordiale e disponibile pur essendo molto indaffarato nella preparazione di un suo nuovo libro.

Mi inviò alcune belle foto, sei o sette, in breve tempo, scrivendo su un biglietto che in quel momento non era riuscito a trovarne altre poiché troppo preso dal lavoro.

Non chiese compensi per quelle foto.

All'epoca dell'uscita della prima edizione del libro sulla Moto Morini, fece sulla rivista *In Moto* una presentazione del mio lavoro in cui dimostrava di aver capito lo spirito di quella pubblicazione che non aveva la pretesa di essere un'opera completa ma solo divulgativa, quindi non la criticò e comprese che si trattava del lavoro di un semplice appassionato.

Sfiorammo l'incontro alla mostrascambio di Milano Lacchiarella, quando allo stand MMC trovò Andrea e non me, che ero andato in giro per compere. Cercava l'autore del libro per conoscerlo e per farsi fare una dedica sul volume.

Sul numero di marzo di motociclismo d'epoca, vengo a sapere della morte di Roberto e sinceramente la notizia mi addolora molto.

Ho conosciuto solo la sua voce e i suoi scritti ("...resti tra noi."), di cui ero un appassionato lettore.

Raccontava tutto con pacatezza, con ironia e autoironia, e con grande umanità. Faceva le cose, dallo scrivere al viaggiare in moto (e in ciclomotore!!), con grande entusiasmo e con grande passione.

Questo dimostrano i fatti.

Era anche un grande morinista Patrignani. Aveva corso con la Bialbero prima versione e provato quella dell'era Provini. Possedeva una splendida 175 Rebello.

Mi mancheranno le sue rubriche e mi dispiace non averlo mai incontrato.

Davvero.

Fabio

L'ESPOSIZIONE MOTO MORINI A NOVEGRO

Durante il salone del motociclo a Milano, proponemmo al dott. Maurizio Morini di presentare una domanda agli organizzatori della mostrascambio di Novegro (Milano), per poter allestire una esposizione di modelli storici e non della Moto Morini.

Come M.M.C. sentivamo l'esigenza e l'importanza di un simile evento nel rilancio del marchio bolognese.

Per molte edizioni della mostrascambio di Novegro, Andrea ed io ci siamo chiesti se sarebbe stato possibile organizzare una cosa simile e quanto sarebbe stato bello per noi e i morinisti tutti ammirare i modelli che fecero la storia della Morini.

Il dott. Morini appresa la possibilità di poter organizzare un'esposizione in un ambito diverso dal consueto salone per costruttori ed evidentemente spinto da una sana passione motociclistica, accetta con entusiasmo e la domenica successiva al salone milanese, prendiamo un appuntamento in occasione dell'edizione di novembre 2007 del mercato di Novegro, per parlare congiuntamente con la direzione della mostrascambio e poter organizzare l'evento.

Gli organizzatori di Novegro accettano la proposta e nello scorso febbraio, durante il primo mercato del 2008 della località milanese, l'esposizione Moto Morini ha luogo e viene accolta con grande entusiasmo dai frequentatori del mercato.

Le moto esposte all'interno del padiglione centrale rappresentavano, per grandi linee, la storia del marchio bolognese. Passato e presente facevano bella mostra attraverso una 125 2 tempi, una 175 Settebello, una Corsaro Regolarità "Ronzani", un Corsarino Scrambler (per l'occasione offerto da Edgardo Donatini), una 3 ½ Sport e poi ancora attraverso le mitiche 175 Rebello, 125 Monoalbero G.P. e 250 Bialbero G.P. ex Provini, fino ad arrivare alle attuali Corsaro 1200 Avio e 9 ½.

Il personale della Moto Morini, con Maurizio Morini in testa, ha avuto modo di dialogare e di confrontarsi con i tanti appassionati e i tanti curiosi.

Finalmente ho visto facce di vecchi morinisti sorridenti, contenti di condividere emozioni e speranze con la nuova Moto Morini, ora completamente in mano a persone che faranno di tutto per riportarla ai vecchi fasti, nonostante una partenza non proprio azzeccata.

Emozionante è stato il momento della visita alla zona espositiva da parte di Carlo Ubbiali, indimenticato pilota degli anni "50 - '60, che ci ha raccontato di come Provini affrontasse la pista con la Bialbero specialmente sul bagnato, ma ricordando tuttavia, di quanto anche lui non fosse da meno in sella ad una moto da corsa!!

In conclusione sono stati due giorni all'insegna

dell'“Orgoglio Morini” e coronati da un insolito bel tempo sul cielo milanese. Io, e con me Massimo e Andrea, ho vissuto i giorni della mostrascambio di Novegro, passando dallo stand del M.M.C. e lo spazio espositivo, condizione un po' caotica ma che comunque

non mi ha fatto perdere dei bei momenti tra le mitiche moto esposte. Credo che questo evento a b b i a sottolineato, se mai ce ne fosse stato bisogno, il continuum tra la vecchia e la nuova Morini e ciò credo, riveste una grande importanza. Almeno per noi.



Fabio Ferrario, Carlo Ubbiali e Maurizio Morini

Come prima collaborazione (la possiamo chiamare così?), tra Moto Morini e M.M.C., quindi, non ci si può assolutamente lamentare anche se bisogna tenere presente che se non ci fosse stato l'entusiasmo del dott. Maurizio Morini, difficilmente si sarebbe andati oltre le

intenzioni.

Grazie dunque alla Moto Morini che si è prodigata affinché l'esposizione riuscisse come è riuscita. La speranza ora è che altre collaborazioni possano vedere la luce sotto la stessa buona stella. Sarebbe davvero molto importante. Almeno noi crediamo.

Fabio



ANNUS X AB MMC CONDITO (prima parte)

Decimo anno dalla fondazione del Moto Morini Club.

E' un lungo periodo quello trascorso da quel lontano luglio 1998, lungo e denso di attività dalle più semplici alle più impegnative (entro certi limiti!).

Nonostante il tempo trascorso, siamo comunque ancora uniti e compatti, con tante idee da realizzare e imprese da compiere in sella alle nostre mitiche cavalcature.

Ma come è cominciato tutto, come si è formato il nostro sodalizio e con quali scopi. Dai primi anni del 1990, iniziai a fare manutenzione sulle Morini di conoscenti e di appassionati contattati con una piccola pubblicità a base di bigliettini posizionati su selle e manubri dei mezzi trovati lungo le strade della capitale.

Nello stesso periodo iniziai a frequentare ogni anno in giugno, il Morini Day che si svolgeva e si svolge ancora, a Morano sul Po.

Ricordo ancora la gioia nel partecipare a quell'evento, la preparazione dei giorni prima, il viaggio con la mia "Treemezzo", rigorosamente in solitaria, i morinisti conosciuti in quegli incontri, i giri per le località del Monferrato per degustare vini e stuzzichini vari, le "tirate" sui lunghi rettilinei delle zone, le chiacchierate senza fine sui vari aspetti tecnici, le storie, i ricordi, etc, etc.

Ogni volta che ripartivo per l'urbe, dopo i saluti e gli arrivederci al prossimo anno con i "fratelli di marca", durante il viaggio di ritorno pensavo che sarebbe stato giusto anzi necessario che anche Roma

avesse il suo Moto Morini Club.

Dopo qualche rientro dal Morini day, nel 1998 appunto, pensai che era giunto il momento di provare.

Nel luglio del '98, pensai di mettere un annuncio sul settimanale Porta Portese, per dare un appuntamento a tutti Morinisti romani, al Gianicolo.

Dopo aver letto quel mio annuncio mi telefonò Andrea dicendomi che anche lui aveva pensato un'operazione simile e che poteva essere opportuno incontrarci per definire meglio il tutto.

Era un sabato in quel luglio del 1998, non ricordo la data in questo momento, ma l'ora dell'appuntamento era le 15,30 e in quell'occasione ci incontrammo in quindici.

Era l'inizio, eravamo partiti in sordina, ma eravamo partiti.

Fabio



Il primissimo raduno del Moto Morini Club Roma, nel luglio 1998

I numeri dei primissimi anni

anno	numero soci	note	Costo iscrizione
1998/1999	32	tra i fedelissimi, ininterrottamente con noi fino ad oggi, menzioniamo Massimo "Tacco", Massimo "Scifo", Leonardo, Mauro "camerata Catenacci", Sergio "l'Inglese"	Lire 50.000

Cronologia eventi dei primissimi anni

DATA	EVENTO
lug-98	1° raduno al Gianicolo
set-98	2° raduno regionale al Gianicolo
nov-98	Il MMC si fa conoscere alla mostrascambio di Tor di Valle
gen-99	numero 1 del notiziario MMC news
feb-99	ci incontriamo il giovedì sera al circolo degli Alpini
mar-99	presenti al bike live expo alla Fiera di Roma
mar-99	esce il libro di Fabio
lug-99	visita alla fabbrica della Moto Morini (allora Franco Morini)
set-99	il Moto Morini club inizia la partecipazione alla mostrascambio Imola
set-99	spostiamo gli incontri alla Piramide al martedì sera
ott-99	3° raduno regionale al Gianicolo
nov-99	4° raduno regionale in occasione mostrascambio a Tor di Valle

Come capita nel Moto Morini Club

Da sempre interessato a moto e motorini (ancora conservo le schede e i poster del Corriere dei Piccoli), a sedici anni riesco a convincere i miei a comprarmi un motorino. La scelta era tra un Corsarino, il Caballero e il Motobi T50, ma all'epoca il due tempi era in auge, il Caballero sembrava (ai miei) troppo sportivo e si optò per il Motobi, che, poi preparato a dovere, filava alla grande. Poi a 18 anni la moto "vera" il Triumph Bonneville 650 che ancora è con me, come tutte le moto che seguiranno. Ci vorrebbero 21 anni per guidarlo, ma chissene... Comincia la mia carriera di "Inglese". Con il Bonnie ci faccio di tutto, università, fattorino per agenzia pratiche auto, Milano e Bologna per i Saloni, raduni in Svizzera, a Imola per testare un paio di moto per Motosprint... e le sfide con gli amici del muretto: ho dato certe suonate ai Morini 350 di Agostino e Luigi che ancora se le ricordano; ma in fondo è normale, io circa 15 CV in più. Comunque simpatiche le Morini, anche il 350 gt che poi comprò mio fratello, nel suo piccolo, non era male...

Nel 1989 vado a lavorare a Rho, vicino Milano, e con i primi soldi veri arriva il BMW K75, poi l'Inglesite si riacutizza e compro il Norton Commando. Nel frattempo il Morini di mio fratello accusa i segni del tempo, lui lo trascura, a me da fastidio vederlo così (i primi sintomi di Morinite), smonto il 350, lo porto a Milano, faccio verniciare il telaio (a polvere), serbatoio e tutto il verniciabile a uno specialista, faccio fare zincature varie, poi vado verso Rimini alla Nisa a cercare il plexiglass del cupolino, e alla fine riporto tutto a Roma, convinco non so come i Finanziari che mi fermano sull'autostrada che è tutto in regola, e rimonto il 3 1/2 con bulloneria inox. Un bel lavoretto, a spese mie, per il quale ottengo solo uno stracchiato grazie. Alcuni mesi dopo ripasso per Roma: "come va il Morini?" - "l'ho rottamato" - "coooooosaaaaa ?" - "ho avuto un incidente, il carter destro ha sbattuto sul marciapiede e si è spaccato il lato destro del motore..." - "ma porcaccio Giuda, nel peggiore dei casi bastava trovare un motore di ricambio, come ca... ti viene in mente ? e poi potevi dirmelo, e il Morini lo prendevo io !" . I vaffà si sprecano, a momenti volano gli schiaffi, ci resto malissimo, la fine del Morini 350 mi turba.

Passano gli anni, nel 1993 mi ritrasferisco a Roma, arrivano il BSA, il Benelli Tornado, il BMW R90S, il (primo) Triumph Trident 750, ma la ferita non si rimargina e a maggio 1999 c'è l'annuncio di un 350 sport a Tivoli; vado, lo vedo - non è male ma è abbandonato in una cantina sotto un prosciutto che cola grasso, ha bisogno di un padrone che lo curi un po' - lo compro. D'ora in poi all'Inglesite (mai guarita) si affiancherà la Morinite.

A novembre 1999 c'è un mercatino a Tor di Valle, vado con il Trident, ma ci sono due tizi un po' strani che su un banchetto raccolgono adesioni per un Morini Club a Roma di cui non ho mai sentito parlare. Quello alto (Andrea) ha l'aspetto un po' stralunato, quello basso (Fabio) ha lo sguardo da furetto. Mi fido ? Saranno, come dicono, due appassionati o sono il gatto e la volpe ? OK, l'occasione è troppo propizia, mi fido, ho bisogno di ricambi per il Morini, magari ne nasce qualcosa di buono. Avevo ragione.

MOTO MORINI CLUB V. CRISTOFORO COLOMBO 183 ROMA Tel. 5180565		RICEVUTA data 9/11/98 n. 27	
Ricevuto da <u>Scario Nicani</u>			
L. <u>Assopantaleuca</u> (di lettura)			
per <u>iscrizione club con tenerezza Fm valle</u>			
fino al <u>12/99</u> Motti: <u>Moto Morini 3 1/2 GT</u>			
Totale <u>28/02/60</u>			
L. <u>50.000</u>		Bollo <u>agosto</u>	



Nei prossimi numeri continueremo a narrare la storia del Moto Morini club.

Sergio

PROVE E TEST

PROVA MORINI CORSARO VELOCE 1200

La Moto Morini ha un'unica storica concessionaria e officina autorizzata a Roma. E' la famosa concessionaria Nardi di via Cola di Rienzo, da sempre legata alla MM, con, nel negozio, alcuni bellissimi corsarini nuovi, non in vendita, a testimoniare la continuità negli anni. Valentino Nardi oltre che un ottimo venditore è anche un vero appassionato ed un entusiasta della MM. Con lui si può parlare per ore del nuovo Corsaro, di cui conosce ogni particolare. Ed è grazie alla sua cortesia che un pomeriggio ho potuto provare il corsaro 1200 veloce, con calma e senza l'assillo di dover riportare la moto in negozio entro il classico quarto d'ora. Avevo già avuto una breve presa di contatto con il corsaro 1200 di Roberto e le mie impressioni le avevo scritte in un breve articolo apparso in un numero passato del notiziario. La moto è cresciuta, tanto e bene. Ma va detto ad onore della MM che anche chi ha comprato la moto all'inizio non viene abbandonato dalla casa, ma può aggiornarla gratuitamente all'ultima release passando in concessionaria. Non sto parlando di semplici richiami, graditi anche quelli, ma di veri e propri aggiornamenti, dalla sostituzione delle centraline, alla possibilità di avere a prezzo di costo l'ammortizzatore posteriore montato sul corsaro veloce per sostituire quello di primo montaggio. Ed è un lavoro che vale veramente la pena fare, perché persino io mi ero accorto che il componente montato all'epoca non era all'altezza del compito. Veramente encomiabile che una casa si preoccupi così tanto della soddisfazione del cliente da aggiornargli la moto gratuitamente. E non va sottovalutata l'estensione della garanzia a tre anni, che da tanta sicurezza in più e la dice lunga sulla robustezza complessiva della moto e sulla volontà di risolvere eventuali problemi. In questo modo comprando il corsaro si ha la certezza di averla al massimo per anni, e non sostituita e surclassata dal model year xx uscito nel frattempo. Una politica commerciale quindi seria e di rispetto per il cliente - brava MM! -

Il corsaro veloce è disponibile in tre colori, bianco rosso e nero - il nero è il più grintoso, però appiattisce

troppo la moto, le moto nere sembrano tutte uguali, il rosso è sicuramente il più adatto e classico, il bianco è modaiolo. Varrebbe la pena studiare qualche grafica, qualche variazione, perché così com'è la veloce è troppo spartana, anche la scelta del tutto nero per manubrio, piastre forcelle ecc. rende l'insieme troppo severo e insieme alle finiture ancora un po' artigianali rende la moto un filo deludente per un appassionato - non si chiede di arrivare alla cura maniacale delle MV Agusta, moto peraltro di altro prezzo, ma ci sono ancora troppi fili in vista, fissati con fascette economiche. Il logo sul serbatoio, ancorché migliorato, è ancora troppo piccolo e misero -. Anche qui pur senza arrivare alle scritte KTM in cui il logo è talmente ampio da divenire grafica decorativa della moto, qualcosa può ancora crescere. Perché queste sono moto, ripeto, da appassionato, non servono a nulla se non a giocare, questa non è moto con cui andare al lavoro, non è la moto per lunghi viaggi, è un gioco per adulti e un giocattolo deve essere gratificante anche esteticamente.

La messa in moto è irreprensibile. Sia a caldo che a freddo la moto parte sempre al primo colpo e raggiunge rapidamente la temperatura di esercizio. Le ventole fanno buona guardia, anche nel traffico intenso partono non appena si arriva a 90 gradi e immediatamente abbassano la temperatura, per cui il motore è sempre tra gli 80 e i 90 gradi - le marmitte Termignoni montate di serie oltre ad essere molto belle e meno visivamente invasive sono anche più libere e quindi scaldano meno rispetto a quelle del corsaro. Anche il suono del grosso bicilindrico è migliorato, quando si apre il rombo è pieno e gratificante però è ancora un tantino metallico, forse togliendo i db killer... Penso che valga la pena lavorarci sopra perché il suono di un motore è importante, il tuono di una Ducati o l'urlo rabbioso di una quattro cilindri

sono musica per un appassionato, E' talmente importante che l'HD ha persino brevettato il suono dei suoi bicilindrici per difendere un tratto distintivo così personale dalla concorrenza - La posizione di guida è piacevole e permette un buon controllo della moto, solo in città c'è un po' troppo carico sugli avambracci e la cosa stanca, ma appena si aumenta l'andatura l'aria sostiene il busto e tutto va a posto. Se fosse per me alzerei i riser di uno o due cm, perdendo alle alte



PROVE E TEST

morini club news 1/2008

pag. 7

velocità, ma guadagnando in controllo e maneggevolezza alle basse e medie. - tanto le alte velocità, ancorché possibili e peraltro facilmente raggiungibili, sono nei fatti precluse dalla mancanza di riparo aerodinamico che rende troppo faticoso reggerle oltre la sparata momentanea.



Sparata che è l'essenza stessa del corsaro - la coppia veramente formidabile del motore fa sì che a qualsiasi velocità si apra il gas, senza bisogno di scalare, si viene letteralmente catapultati in avanti e l'unica attenzione è non aggrapparsi troppo al manubrio per evitare qualche reazione di troppo allo sterzo. Si raggiungono in un attimo velocità preoccupanti per la salute della patente. In qualche breve allungo ho raggiunto in un attimo i ... kmh (nb: ricordarsi di azzerare subito dopo la memoria del tachimetro) con una progressione veramente notevole. Il peso sopra la media ed il baricentro piuttosto alto sul misto stretto non danno immediata confidenza, rimane un po' faticosa, ma adesso grazie al nuovo ammortizzatore l'avantreno si alleggerisce meno. Certo bisogna andare cauti con il gas se non ci si

vuole trovare con la ruota anteriore alzata, e spesso l'avantreno galleggia un po' - ci sono moto più rigorose - ma il corsaro è cresciuto tantissimo anche in questo e il model year 2008 monterà un ammortizzatore Ohlins, che migliorerà ulteriormente la tenuta - L'attuale interasse di 1440 mm forse si potrebbe aumentare per allungare il forcellone e rendere la messa a terra della potenza più lineare. Sull'ultima cbr 1000 della Honda, diretta discendente della cbr di Toseland, il forcellone è quasi mezza

moto! - del resto questa è la strada che alla MM stanno percorrendo sulle ultime nate, che vede la Granpasso, la scrambler e la sport con il forcellone più lungo. Comunque il telaio si mostra affidabile e grazie al carattere più trattabile del motore si può tenere un buon passo. Il meglio di se questa moto però lo dà nei tratti con curve alternate a rettilinei distesi dove può far valere la progressione eccezionale del motore.

Ineccepibile il comportamento della frizione che è anche facilmente modulabile, poco piacevole però il



comando di granito. Se di mestiere fate il fabbro non ci sono problemi, negli altri casi dopo un po' in città la mano sinistra non se la passa bene. Comunque non

è certo la città il luogo ideale per questa moto, se ne esce stanchi e sudati, e come ho già avuto modo di scrivere si guarda lo scooter del vicino al semaforo con desiderio.

Quello che è cresciuto di più e meglio è il motore: pur senza nessuna modifica strutturale adesso è veramente godibile - quasi completamente sparito l'on off - la

progressione è lineare e la curva di coppia è continua e rotonda, senza gli alti e bassi delle prime versioni e questo rende la moto molto più redditizia in traiettoria. Arriva a 8500 giri, che per un bicilindrico così grosso non sono pochi, è assai prestante, non molto rabbioso, ma ha una coppia difficilmente eguagliabile ed una potenza persino esuberante per l'uso che se ne fa - gli unici motori che ho provato con una coppia ed una erogazione paragonabile sono alcune HD v-rod che



PROVE E TEST



non a caso hanno un bicilindrico a v di 1200 molto simile, la ducati 1098, l'MV Agusta e le race-replica 1000 giapponesi, ma sono tutte moto che costano il doppio o sono vere e proprie moto da corsa, un altro pianeta, meno adatte (tranne la v-rod, ma è oggetto assai diverso per filosofia e impostazione) per una sportiva scorribanda, che è invece il motivo di esistere del Corsaro.

I freni sono buoni, il posteriore è valido e aiuta molto, non è solo per figura come su altre moto, coadiuvato dalla frizione antisaltellamento ben tarata – si evitano sia i momentanei bloccaggi che scompaiono la moto in frenata, sia la sensazione di ruota 'in folle' delle frizioni antisaltellamento troppo invasive. Però su una moto da 14.000 euro trovo poco accettabili le pompe assiali di freno e frizione ed anche la mancanza di pinze radiali all'avantreno – la pompa radiale alla frizione permetterebbe sicuramente di ridurre lo sforzo alla leva, ed ai freni ne aumenterebbe enormemente la modulabilità (sulle pompe radiali vedete l'articolo nel prossimo numero) mi ha però assicurato Valentino Nardi che sul corsaro veloce 2008 verranno montate di serie due belle pompe Brembo radiali – Concludendo il Corsaro Veloce è cresciuto tanto, adesso è molto più godibile e divertente. Non è ancora, né vuole esserlo, una moto da principianti, ma si fa guidare con scorrevolezza e sa farsi apprezzare.

Marcarena

Alla mostrascambio di Reggio Emilia Maurizio Morini ci ha fatto leggere la lettera pervenutagli da un appassionato possessore di un Corsaro Veloce. Ne riportiamo integralmente il testo

Spettabile
Moto Morini Spa
Via Porrettana 377
40033 Casalecchio (Bo)

Reggio Emilia, 13/2/2008

Vorrei ringraziarvi. Prima della Corsaro Veloce ho avuto dieci moto – di differenti marche, cilindrata e tipologie – e credevo che il ventaglio delle emozioni possibili fosse ormai esaurito, destinato a qualche interessante replica e null'altro. Mi sbagliavo. Avete progettato e realizzato la moto che, attingendo al libro dei sogni, avrei voluto costruire con le mie mani: agile e fremente, capace di vibrare nella pancia, con gli scarichi che cantano la gioia del pilota. La sintesi del meglio. Come quando gli uomini fantasticano sulle donne: mi piacerebbe con gli occhi di questa, le gambe di quell'altra... Non è la ricerca della perfezione – le moto giapponesi sono perfette, eppure noiose come elettrodomestici – ma dell'unicum che dà al nostro destriero un'anima e un carattere suoi. Salgo in sella e torno ragazzino (l'avventura era partita da un Malaguti Fifty con motore Morini, e dunque il cerchio si chiude), sfioro il gas e galleggio nel vento, col cuore palpitante, immerso nel paesaggio dell'Appennino. Non mi piace rischiare. Disporre di un bolide è una felicità intima, l'esibizione in pubblico non è dovuta. Così vado al trotto sul mio campione, tra tante cartoline di brevi viaggi da raccontare a mia moglie e alla mia bambina, ammirato dalla bellezza della natura. Mi è capitato, in un borgo, di passare accanto alle lenzuola stese al sole, inondato dal profumo di bucato. Poi dicono che la moto è fatta solo per correre a testa bassa.

Nella mia e Vostra Corsaro vedo il meglio del nostro Paese. Vedo il coraggio degli imprenditori che danno lustro al cognome che portano, credono in ciò che fanno e lo garantiscono più di tutti; vedo il genio di certi ingegneri italiani che non hanno rivali nel mondo, parlano schiettamente e non hanno paura di ungersi le mani; vedo quella passione per i motori che è soprattutto nostra, di noi emiliani. Per tutto questo, grazie. E grazie anche alle persone (soprattutto donne, ho letto) che lavorano alla Moto Morini. Mi piace pensare che le mani che confezionano questi gioielli a motore sappiano muoversi in cucina con la stessa naturalezza, abilità e poesia.

Con l'augurio di successi sempre maggiori

IL CORSARINO VELOCE (???)

Dopo la prova del poderoso corsaro veloce 1200 è la volta del corsarino veloce 60.

Rispetto al corsaro 1200 il peso è un quarto, la cilindrata



un ventesimo, la potenza un trentacinquesimo, ma l'età del corsaro è solo un quarantesimo di quella del corsarino! I colori, il marchio sul serbatoio e la grinta sono gli stessi. Il

corsarino 'veloce' oggetto della prova è una special su base zz ultimo tipo. La moto è bassa, sportiva, grintosa. Si è intervenuti con decisione sulle sospensioni, montando davanti una marzocchi idraulica da 28 mm (quella del corsarino super scrambler) tarata per l'impiego sportivo stradale, con la piastra superiore modificata stante il montaggio dei mezzi manubri e al retrotreno sono stati utilizzati due ammortizzatori Ceriani replica lightweight in alluminio.

La ciclistica è stata completata con due cerchi Akront in alluminio da 17, misura scelta per dare compattezza al mezzo ed anche per poter usufruire di una più ampia gamma di pneumatici disponibili, e sono state montate gomme da 2.50 di disegno sportivo. Per imbrigliare le esuberanti prestazioni del potente motore di 60 cc si è montato anteriormente un Grimeca da 140 modificato da Augusto A. per aumentarne il raffreddamento e il look sportivo. Il motore ha subito una serie di modifiche per maggiorarne la cilindrata e migliorare il rendimento. Abbiamo così albero motore modificato, canna cilindro da 44 mm completamente rifatta, valvole più grosse, asse a camme marcato 60, collettori modificati e un bel carburatore da 18mm. A completare il tutto una bella marmitta Silentium replica a cui è stato tolto uno dei due diaframmi, ottenendo così un (va detto) dubbio aumento prestazionale, ma sicuramente un rombo più pieno e cattivo.

La posizione di guida è sportiva, un po' guastata dalle pedane rimaste di serie e quindi troppo avanzate per i mezzi manubri, ma sul corsarino se si montano pedane arretrate poi non c'è più posto per la corsa della leva della messa in moto che quindi va abolita e il mezzo messo sportivamente in moto a spinta. La faccenda risulta rapidamente tediosa per cui si è deciso di mantenere tutto di serie.

In ogni caso il controllo del mezzo è totale e invita a buttare il corsarino nelle curve con pieghe aggressive, confortati dalla tenuta di gomme dal disegno moderno (quindi dalla spalla piena).

Le sospensioni svolgono egregiamente il loro lavoro, contrastando efficacemente i trasferimenti di carico ed assicurando, pur nella taratura rigida, un discreto confort. Confort un po' inficiato dalla sella sportiva. In ogni caso nella guida il corsarino veloce dà una maggior sensazione di compattezza e stabilità rispetto ad un zz normale.



L'esuberante motore (non esageriamo... mi sto facendo prendere un po' la mano dall'entusiasmo per la creatura) nella guida si rivela assai più pieno e corposo del 48cc di serie, non tanto come prestazioni massime, pur avendo raggiunto nel corso della prova la ragguardevole velocità di 74 kmh, quanto come erogazione di coppia e valore della stessa. Le salite si affrontano con almeno una marcia in più, e il tiro vigoroso permette di riprendere con sicurezza anche senza far uso del cambio. In definitiva pur senza essere una elaborazione esasperata e quindi senza (forse) compromettere l'affidabilità il motore permette di divertirsi senza dover paventare il ricorso alla prima in una salita appena più ripida del normale. Il corsarino 60 veloce è quindi una riuscita special che pur rimanendo aderente allo spirito del mezzo e senza cercare di scimmiettare le moto moderne dà quel qualcosa in più rispetto al zz di serie in grado di soddisfare il pilota.

Marcarena



Purtroppo quest'inverno i nostri incontri mensili sono quasi del tutto saltati causa le condizioni meteorologiche o le restrizioni al traffico che hanno impedito di raggiungere il Gianicolo sia a chi abita all'interno del raccordo sia a chi all'esterno.

Non avendo resoconti particolari da riportare vorrei proporre per una delle prossime volte la visita ai capannoni di Piana delle Orme a Borgo San Michele circa 5 km dopo Latina.

Non ci sono mai stato ma hanno detto, e Sergio lo ha confermato, che in ogni capannone è stato realizzato un "diorama" a tema. Ad esempio in uno vi è riprodotto il lavoro delle Bonifiche del Agro Pontino, con tutti i macchinari dell'epoca, in un altro la Battaglia di El Alamein con mezzi, trincee, armi posti in un mare di sabbia portata apposta, in altri ancora una raccolta di giocattoli d'epoca, di auto e di moto...

Mezzi molto grandi, come aeroplani e trattori sono all'aperto fra un capannone e l'altro. All'interno vi è una trattoria dove potremmo mangiare. Direi di andarci da Maggio in poi con la "quasi" certezza del bel tempo.

Altra proposta, questa volta notturna ed estiva, diciamo verso metà Giugno con la luna piena. A forza di girare per Tolfa con la sezione fuoristrada abbiamo ormai una buona conoscenza del luogo...

Ebbene ci si trova tutti nel tardo pomeriggio e ci si dirige verso l'aeroporto Savini, gli stradali continuano fino al paese via statale, i fuori vi arrivano tramite FACILI ed AMENI sterrati. A Tolfa si cena in allegria e poi con il buio si ripercorre la stessa strada alla luce della luna e dei "potenti" fari delle nostre Morini. Dall'aeroporto tutti insieme a casa, previsto

arrivo ben prima di mezzanotte.

Spero si possano realizzare entrambe le proposte con soddisfazione di tutti i soci. Cambiando argomento avete visto la nuova Morini Scrambler? Intanto perché non chiamarla Country?

Poi mi dà l'impressione che si giri sempre intorno allo stesso modello quando la "base" aspetta ben altro. Comunque notizie positive giungono dal mutato clima di relazione con i Club come ci ha spiegato Fabio. Aspettiamo con fiducia.

Ciao

Francesco

P.S.

Proseguono il secondo lunedì di ogni mese le uscite in fuoristrada aperte anche a partecipanti extra-Club e a mezzi non Morini, chi si vuole aggregare è benvenuto.

L'appuntamento abituale è sull'Aurelia, dopo il raccordo davanti a Leonori, alle nove.

Il nostro Francesco darà lustro al Moto Morini Club partecipando con il suo Corsaro Regolarità al Motogiro, che partirà il 20 maggio (operazioni preliminari il 19) da Roma, per farvi ritorno il 24 maggio. Complimenti al nostro Francesco, e andiamo tutti a fare il tifo per lui.

I nostri appuntamenti

morini club news 1/2008

pag. 11

Per informazioni e per le conferme contattate Sergio 339 7368078 (sertribsa@tiscali.it) o Fabio 338 3997154

13 APRILE: STAGE DI “INIZIAZIONE” AL FUORISTRADA

(anche in previsione del Trofeo di cui sotto)

Il prof. Pietro, laureato all'Università della KTM, ma docente presso la scuola Morini, propone una uscita “iniziatica” in Sabina per Corsari, Kanguri e Cammelli che vogliono mettere le ruote fuori dall'asfalto, su ampie strade sterrate e facili sentieri, per 40-50 Km. Appuntamento alle 9,30 sulla Salaria davanti alla BMW, rientro a casa per pranzo o al massimo nel primo pomeriggio. (In caso di pioggia il corso sarà posticipato al 20 aprile). Date le adesioni a Pietro al 335 5890981

27 APRILE: 3° TROFEO REGOLARITA' MOTO MORINI CLUB

Tre giri del campetto da fuoristrada sulla Colombo, vince chi percorre il tracciato con minor scarto dal primo giro. A seguire salsicce, pizze rustiche, lasagne ecc. (ognuno porta qualcosa) per una giornata all'aria aperta. Appuntamento alle 10 al Fungo, oppure ci vediamo direttamente al campetto. Conferme entro il 20 aprile.

Venerdì 9 e sabato 10 MAGGIO: VISITA ALLA FABBRICA MORINI E LA MARCIA VERSO ROMA

Venerdì pomeriggio visita alla fabbrica della Moto Morini a Bologna — L'INIZIATIVA E' APERTA A TUTTI I SOCI DEL MOTO MORINI CLUB. I più intrepidi si recheranno a Bologna con i furgoni con sopra caricati i Corsarini, per far ritorno a Roma sabato calvalcando i loro mezzi, per una impresa che ha del leggendario. Alcuni Corsarini sono “prestabili” a chi non li possiede. Conferme (dobbiamo prenotare l'albergo e reperire i furgoni!) entro il 20 aprile. E' richiesto un anticipo di € 30

24-25 MAGGIO: VII ELBA RAID

Riproponiamo, a grande richiesta, un classico del Morini Club. Paesaggi mozzafiato e posti incantevoli, ideali per scorrazzare a bordo dei Corsarini (non disdegnando gli altri modelli). Partenza da Roma il 23. Per i fuoristradisti partenza anticipata di un giorno e il venerdì è dedicato all'enduro. Conferme (dobbiamo prenotare i traghetti e l'albergo !) entro il 30 aprile. E' richiesto un anticipo di € 50

20-21-22 GIUGNO: CORDEGNA (Corsica / Sardegna) RAID

Ci avventuriamo nelle isole maggiori alla ricerca di nuovi territori da esplorare. Itinerario in corso di definizione.

... e non dimenticate le uscite “domenicali” del 6 aprile, 4 maggio e 1 giugno, con appuntamento al Gianicolo ore 10 (salvo diversa comunicazione via sms)

QUOTE SOCIALI ANNO 2008

E' tempo di rinnovare la vostra iscrizione al club

	notiziario via email	notiziario per posta
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 57
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 52
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 49
Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990: Iscrizione MMC + FMI	€ 37	€ 39
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 27

I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2008. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro uno. Nuove iscrizioni entro settembre 2008

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget previsti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltre pratiche registro FMI e Morini; certificato di conformità all'originale;...e per i soci a Roma.. le convenzioni

Modalità di pagamento:

- Direttamente presso la sede del Club, in via Luigi Corti, 29 a Roma
 - Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b
- Coordinate bancarie IBAN (obbligatorie dal 1/1/2008) : **IT 58 C 01030 03211 000001596471**

Per comunicare con il Moto Morini Club potete contattare (oltre la sede del Club ovviamente)

Fabio Ferraio 338-3697154
Sergio Milani 339-7368078 (escluso settore ricambi)

Nuovo Organigramma Moto Morini Club Roma

CONSIGLIO DIRETTIVO
Presidente: Fabio Ferraio
Vicepresidente: Sergio Milani
Consigliere: Andrea Mazzini

SEGRETARIO
Marco Ferraio

DIRETTORE SPORTIVO
Sergio Milani

Sezione Fuoristrada
Pietro Nassis

Sezione Corsarino
Marco Arena

SETTORE PROMOZIONE
Francesco Grotti / Marco Travaglini

CONSULENTE
Massimo Tacconelli

Rinnovate subito la vostra iscrizione.
Non vorrete diventare come lui ?

