

MOTORINI

CLUB NEWS

1/2009

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

Mostrescambio

Test della Corsaro
Veloce e della
Sport

Visita alla Moto
Morini

Kanguri e
Cammelli in
fuoristrada

Gennaio—Aprile 2009

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto
Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 1/2009 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

EDITORIALE

COME SARA' IL 2009?

Il 2008 si è chiuso alla grande per il MMC: belle imprese, i festeggiamenti del decennale, e il 2009 è cominciato bene: una gran bella visibilità ci hanno dato prima il trafiletto su Motociclismo d'Epoca, poi, molto di più, il lungo articolo su Motociclismo di Gennaio 2009. Molte persone nuove hanno contattato il club e alcune di loro si sono iscritte. Abbiamo avuto nuovi interlocutori ed è cresciuta la considerazione nei nostri confronti di quelli che ci conoscevano. Ci godiamo un po' di questa popolarità, ma sarebbe sciocco restare passivi. Così cerchiamo di migliorare il migliorabile e di imboccare nuove strade. Ad esempio, abbiamo invitato in Sede il nuovo esaminatore del registro storico della FMI, Aldo Borello, competente per Roma e il Lazio. Egli ha accettato e abbiamo avuto un lunghissimo, franco e proficuo incontro presso la Sede del Club. Con Borello, relativamente giovane e collezionista di Yamaha d'epoca da competizione, si sono sviscerati vari argomenti; dalla politica sulle moto d'epoca della FMI, sulla quale ha formulato alcune riserve, ai criteri da rispettare per l'iscrizione al Registro Storico, alle proposte di legge ancora in gestazione, ed altro ancora. Lo abbiamo anche informato sulla storia, le attività gli obiettivi del MMC e dei suoi soci, e ci ha apertamente dichiarato di essere profondamente e piacevolmente sorpreso del MMC, della sua "mission" e della passione ed impegno profusi nella diffusione della cultura motociclistica e conservazione del patrimonio storico, qualità molto più spiccate che in tanti altri club che ha "visionato". Ha anche manifestato l'intenzione di tornare con il nuovo dirigente della FMI, per fargli vedere concretamente quale dovrebbe essere lo spirito (non sto inventando o esagerando) che dovrebbe animare i sodalizi motociclistici, in particolare quelli d'epoca. Li accoglieremo volentieri.

Noi continuiamo con la nostra linea, essenziale e senza tanti fronzoli, proclami o trionfalismi, e cerchiamo di proporre iniziative e attività interessanti e gratificanti ai nostri soci, agli antipodi da tutte le cose spiacevoli, violenze, nubifragi, terremoti, beghe politiche che ci circondano.

Buona Pasqua a tutti i Soci, e pronti per le prossime imprese !

Sergio

MOSTRESCAMBIO CHE PASSIONE

Gente che viene, gente che va, l'immane zaino sulle spalle, molti sono appesantiti all'affannosa ricerca di qualche cosa, calibro alla mano si confrontano misure con appunti segnati su un pezzo di carta, mani sporche di grasso (alcuni, i più precisi, indossano i guanti!), gente che trasporta



pezzi meccanici di ogni tipo o spinge moto di ogni genere. In mezzo a tutto questo via vai, ad un certo punto parte un concerto di

sgassate, dapprima di un quattro tempi con scarico aperto e poi di un fumante due tempi che in breve annebbia e soffoca alcuni vicini malcapitati. "Bella questa! Te la ricordi, ce l'avevo da ragazzo. Eh,

moto che da ragazzi non sono riusciti ad acquistare in quanto cronicamente scannati. E la cercano febbrilmente, mostrascambio dopo mostrascambio! Così come, mercatino dopo mercatino, alcune persone vanno affannosamente alla ricerca dell'introvabile ricambio della propria moto d'epoca. In qualche occasione c'è il colpo di fulmine e da quel momento lei, la moto, è lì nella mente, nei pensieri. Si chiede il prezzo, si incassa l'eventuale colpo e poi la si guarda e la si riguarda. Ci si allontana, si rimugina e si rimugina. Dopo un po' si torna indietro e si comincia a contrattare con il venditore, per poi andarsene con la propria "amata due ruote" tra le mani.

Queste sono in breve le mostrescambio, che nonostante la lievitazione dei prezzi di moto e ricambi e nonostante il periodo di crisi economica, che non permette più tante spese per la nostra bella passione, continuano ad attrarre migliaia di persone.

Ma i mercatini, io li vedo anche dall'altra parte della "barricata", da quella del bancarellaro, dello standista.



Massimo ed io ormai da tempo facciamo coppia fissa alle maggiori mostrescambio italiane, da quando Andrea ha mollato con il motoclub, e di cose da raccontare ne abbiamo davvero parecchie. Allo stand del Moto Morini Club, a volte si sono presentate e si presentano, personaggi fantastici, da non credere, quelli che ad certo punto ti guardi ed esclami "...nun è possibile!!" Però

quante cose c'ho fatto, bei tempi!". Molti dicono così e se ne vanno altri invece, oltre ad esternare ricordi, vogliono rientrare in possesso del mezzo della loro giovinezza oppure vogliono avere la

spesso sono quelli che fanno colore e soprattutto, fanno ridere (se si è in grado di non andare in bestia!) e sono spunto per commenti e pensieri di ogni genere. A volte certi individui, come si dice,

se non ci fossero bisognerebbe inventarli. Cominciamo con quelli del “Cénssettànsenq” (175!) ovvero quelli che ti chiedono i ricambi del GT. Per loro la Moto Morini è rappresentata solo da quel modello di moto. Gli altri modelli proprio



non esistono per loro, sopportano abbastanza le Corsaro ma le tremezzo manco a parlarne.

Una volta uno di questi integralisti si ferma al nostro stand. E' un signore sulla settantina e con fare risoluto, dopo aver guardato bene noi e tutto l'armamentario esposto, ci chiede: “ Ce li avete i ricambi del GT?”. Io logicamente e gentilmente gli rispondo:” Quale GT, il Tremezzo, il Corsaro,”, non faccio in tempo a terminare la frase che il tipo tutto alterato afferma:” E voi sarete del Morini Club? Non sapete nemmeno qual è il GT!” Lasciandoci completamente ammutoliti si volta e se ne va. Per lui l'attività della Moto Morini era cominciata e terminata con le “Cénssettànsenq” e guai a contraddirlo!

Altre volte capitano quelli “che sanno tutto loro”. Un tempo pensavo anch'io di conoscere molto delle Morini (molto, non tutto!), poi a mano a mano mi sono reso conto che c'è sempre qualcosa da imparare e quando ho dei dubbi oppure non so, umilmente dico che mi informerò. E non credo che la cosa sia vergognosa.

In certe occasioni sono venuto a conoscenza di cose morinistiche sulle quali precedentemente sarei caduto in errore. La Morini si è sempre dimostrata molto flessibile nella sua produzione e fornitura ai concessionari e in mancanza di un elenco ufficiale

di moto vendute, con relativi numeri di telaio, modello, tipo, colori, anno di produzione, etc., a volte alcuni modelli possono sembrare non originali eppure lo sono, anche se “fuoriserie”. Un esempio per tutti, le Tremezzo Sport fino al 1978, il concessionario Mugnaini di Arezzo, le richiedeva con il telaio rosso (di serie era nero) e la casa giule forniva con quella particolarità. Prima di conoscere questo fatto, avrei detto che una Sport di quel genere era stata riverniciata.

Un giorno si presenta allo stand del club, un tipo che comincia a fare domande sulla Tremezzo Sport, non ricordo di che anno, poi tra le tante cose chiede se quel modello fosse mai uscito con i silenziatori Lafranconi Riservati Competizione (che ovviamente non sono omologate per la strada).

Alla mia risposta negativa insiste leggermente alterato e al mio ennesimo no, motivato dalla mancanza di omologazione stradale sui suddetti silenziatori, il tipo, ormai completamente alterato, comincia un monologo a senso unico dove asseriva di avere ragione e che noi non eravamo bene informati. Finito il discorso, continuando a



sbraitare, volta i tacchi e se ne va lasciando me e i presenti allo sproloquio, completamente allibiti. Era come se si fosse fermato allo stand per metterci alla prova e per farci cadere in errore, nel suo errore. Contento lui, contenti tutti!

Nonostante tutto le mostrescambio sono un'importante momento di confronto e di conoscenza e in definitiva sono belle e interessanti anche per questi episodi, basta non in.....rsi, provare per credere!

Fabio

PROVA COMPARATIVA ... COMPARATA

I nostri tester hanno provato, nella stessa giornata, le stesse moto, una Corsaro Veloce e una Sport 1200, messe a disposizione dal Concessionario Nardi di Roma.

Ci sembrava originale.... comparare la loro prova comparativa. Nella colonna di sinistra le impressioni di Marco, e nella colonna di destra quelle di Francesco. Ai lettori: cosa ve ne (com) pare ?

Grazie alla ben nota cortesia della Moto Morini e del concessionario di Roma Valentino Nardi, Francesco (il Vate del fuoristrada) ed io abbiamo potuto provare e confrontare le ultime versioni della corsaro veloce e della sport 1200 – le moto a nostra disposizione erano entrambe bianche, con striscia blu per la sport. Il bianco dona ad entrambe ma la sport con la verniciatura bicolore è più bella. Ad un esame da fermo si nota subito che le moto sono costruite con maggior cura e attenzione ai dettagli rispetto al passato: ad esempio sono spariti i fili dell'impianto elettrico che prima erano a vista ancorati al telaio con fascette, il cablaggio e la componentistica in genere sono molto più curati, il porta targa è più bello – altra differenza la centralina ora è stata spostata all'esterno il che permette un miglior raffreddamento (in passato c'è stato qualche caso di centralina cotta) e, cosa assai gradita, si è creato sotto la sella uno spazio in grado di accogliere un blocco disco e altri piccoli oggetti; non sarà questo il motivo per cui si compra o meno una moto, però se c'è, è meglio. Le Moto Morini sono diventate un prodotto maturo, ben industrializzato e costruito con cura. Prima di salire noto con piacere che entrambe le moto sono equipaggiate con le stesse gomme, così che ogni differenza di

comportamento sarà dovuta alle moto e non ai pneumatici. La messa in moto per entrambe è immediata sia da freddo sia, come vedremo nel corso del giro, da caldo. Il doppio scarico della sport produce un rombo molto piacevole e mai

fastidioso, mentre la veloce è meno aggressiva. Certo, se dai termignoni estraessimo i db killer sicuramente sarebbe il contrario, ma forse ci sequestrerebbero la moto prima di finire il giro. Guido inizialmente la sport e trovo una sella comoda e bassa da terra, il che con una moto che supera i 200 kg e ha un baricentro abbastanza alto da tanta sicurezza e maneggevolezza nel traffico. Le pedane sono messe in

Mi chiama Marco e mi dice: Venerdì 13 ho prenotato da Nardi la prova su strada dello Sport, perchè non vieni anche tu?

Detto fatto, telefono a Nardi per prenotare la Granpasso, ma è già occupata, allora non mi resta



che il Corsaro Veloce: in effetti mi incuriosisce soprattutto per vedere le differenze rispetto al Corsaro di Roberto. Mentre sto arrivando all'appuntamento in sella alla mia hondina arriva anche Marco in sella alla sua nuova huski sm 450r dal rauco, potente rombo di scarico

Da Nardi ecco le tre moto che ci aspettano: mentre sbrighiamo la parte burocratica mi soffermo sulla Sport, mi piace è ben proporzionata, con il manubrio abbastanza alto ed una postura comoda, Marco mi dice che lungo la prova ce la scambieremo.

TEST E PROVE

posizione corretta ed il manubrio è alto e comodo, se fosse un cm o due ancora più alto sarebbe perfetto – certo in velocità si pagherebbe duramente dazio, ma si acquisterebbe ulteriore maneggevolezza e facilità di controllo a velocità medio basse – anche le pedane probabilmente in velocità si riveleranno un tantino troppo avanzate per poter fare forza sulle gambe e contrastare la spinta dell'aria, ma a velocità medio basse e nel traffico sono perfette. Il motore gira rotondo e corposo anche ai bassi regimi, la risposta al gas è immediata ma non troppo brusca anche se l'avantreno si alza in continuazione e bisogna parzializzare – ma questa è stata da sempre una caratteristica delle Morini – comunque sulla sport la situazione, grazie alla posizione ed al manubrio risulta più facile da tenere sotto controllo. Le sospensioni sono confortevoli ma nonostante questo l'avantreno è preciso e la moto stabile. Merito anche del passo allungato dal nuovo forcellone (comune alla scrambler ed alla granpasso) e della forcella sfilata di un paio di mm dalle piastre. Affronto i curvoni della panoramica senza cercare il limite ma cercando piuttosto di capire se l'effetto on off che affliggeva i primi corsaro c'è ancora – una curva lunga è un banco di prova perfetto – se in percorrenza si parzializza e poi si riapre l'on off, se c'è, è evidentissimo e anche sgradevole perché porta a nette variazioni della potenza che sporcano la traiettoria e tolgono godibilità e precisione alla moto. Tutto bene, l'on off di una volta è solo un brutto ricordo. Rassicurato oso qualcosa in più e mi trovo bene, la moto non ha l'agilità di una motard ma curva con precisione, mi permette di correggere gli errori di traiettoria e risponde rassicurante. In uscita di curva non bisogna esagerare con il gas sennò l'avantreno si alleggerisce e si perde sicurezza – in compenso la rotondità del motore permette di aprire senza temere che improvvise botte di coppia tolgano aderenza alla ruota posteriore - su tutte le moto se questo succede bisogna ignorare l'istinto di chiudere il gas, perché sennò la ruota posteriore riacquista bruscamente aderenza, la moto si raddrizza, si traversa e ti spara in avanti in modo incontrollabile – se va bene parte la clavicola, se va male... lasciamo perdere. Quindi parzializzare e tutto andrà bene – facile a dirsi naturalmente...- tornando alla sport in curva si rivela una moto facile, con la quale si può osare qualcosa in tranquillità e quindi divertirsi – l'agilità che era emersa nel traffico si ritrova anche sulle curve della via camilluccia e la moto diverte senza richiedere troppo impegno – in staccata mi manca un po' la frizione antisaltellamento, in compenso è morbida al comando e stacca con precisione e visto che siamo in tema trasmissione anche il cambio ha fatto un deciso passo avanti, è rimasta solo una certa difficoltà nella ricerca del folle da fermo, però gli ingressi delle marce sono netti e veloci. I freni sono potenti ed efficienti, non prontissimi, ma più che adeguati alle prestazioni della moto e delle gomme assecondati da una forcella che affonda con giusta progressione. Non vorrei dare l'impressione che la sport sia una moto 'moscia', tutt'altro, è una gagliarda motociclettona strapotente e strabordante di coppia, solo che rispetto alle corsaro che ho provato in precedenza è molto più amichevole e facile e ha qualcosa in più in fatto di precisione di guida e piacevolezza d'erogazione della potenza rispetto alla 9 ½ - mi

La Granpasso rispetto alle altre due è proprio imponente...ci salgo un attimo ma noto subito che tocco terra solo con le punte delle scarpe...Nardi ci dice che questa è ancora il modello "alto" mentre al salone di Milano è stata già presentata l'H83, più bassa di qualche centimetro. Ci guiderà il meccanico a bordo di un'altra Granpasso.

Ora, prima di raccontarvi la prova, una premessa: non mi soffermerò su aspetti tecnici, ci sono altri più preparati di me in materia, cercherò solo di trasmettere le emozioni provate in base alla mia esperienza ed a quello che prediligo in una motocicletta. La "mia" Corsaro è bianca, un colore che non le sta benissimo e la rende un po' anonima; il codone spara verso l'alto e costringe ad alzare molto la gamba quando si sale. Manubrio bassino e pedane alte....vabbè è una sportiva dopotutto!

Messa in moto immediata con solo un tocco di pulsante, frizione, prima e parto...: lo sforzo per disinnestare la frizione è elevato, fastidioso nell'utilizzo cittadino, il motore spinge subito



furibondo anche con modesta aperture del gas, nel traffico tutto ciò mi mette un po' a disagio, guido un po' attento cercando di non perdermi gli altri che mi sembrano totalmente a loro agio... l'avantreno lo sento un po' pesante e tendente a cadere all'interno delle curve perché probabilmente le faccio troppo piano...ma non riesco a prendere un ritmo confidenziale. Mi viene in mente quello che scrissi provando quella di

TEST E PROVE

dirà poi Valentino Nardi che la cosa è dovuta allo scarico ed alla nuova mappatura della centralina. Scendo dalla sport soddisfatto e gli unici appunti, ma sono gusti personali, sono un manubrio che mi piacerebbe un filo più alto, le ruote in lega per aggiungere precisione alla guida (le ruote a raggi sono belle e fanno vintage, ma sono molto più elastiche e dimensionalmente meno precise e questo su una moto da oltre 200 kg si avverte in senso non certo positivo), la pompa radiale almeno per i freni e per una moto che si fregia del nome sport vorrei la forcina regolabile.

Scambio di moto con Francesco e salgo sulla corsaro veloce. E' tutta un'altra moto: le pedane più arretrate, la sella più alta e il manubrio più basso si risolvono in un assetto molto più sportivo che carica i polsi e rende la posizione adatta alle velocità più elevate in cui l'aria sostiene il busto, ma è più stancante a bassa velocità. Per spiegarmi meglio: con la sport si guida guardando la strada e quello che c'è intorno, con la corsaro si guida guardando l'asfalto davanti alla ruota anteriore: è una moto sportiva e deve essere così. Ritrovo anche la frizione di granito – francamente troppo dura per una moto che non sia esclusivamente da pista – anche se a suo merito va la buona taratura dell'antisaltellamento che non fa mai perdere il contatto con la ruota posteriore ma evita che la moto si scomponga in staccata. I freni sono potenti e, grazie alla pompa radiale, anche più pronti di quelli della sport, in questo la corsaro è nettamente superiore. Il motore ne ha di più, si avverte sotto la manopola che c'è molta più coppia e potenza rispetto alla sport – però è anche più brusco nell'erogazione. Tale erogazione per essere contenuta costringe a una sospensione posteriore molto sostenuta che rende la moto più nervosa, il miglioramento è comunque nettissimo rispetto ai primi modelli, l'ohlins c'è e si sente, Con sospensioni più rigide sulle buche si salta un po' e non c'è il confort della sport, in compenso i trasferimenti di carico in accelerazione e frenata sono più limitati e c'è maggior reattività e precisione di guida. Anche i cerchi marchesini fanno la loro parte e la sensazione di poter mettere le ruote dove si vuole è maggiore. Tutto questo fa sì che in curva la corsaro sia più veloce della sport, ma l'impegno di guida è superiore. Il passo più corto, le sospensioni più rigide e l'erogazione più sostanziosa ma più brutale del motore mi confermano il giudizio che ho già dato precedentemente: la corsaro è una moto sportiva veloce ma impegnativa, è una moto che non dà molta confidenza – è migliorata tantissimo ma continua ad essere una moto per esperti. In conclusione sono due moto rivolte a target diversi: la sport pur essendo una moto dalle grandi prestazioni è molto godibile e all-around, più specialistica e sportiva la corsaro, che si rivolge ad un pubblico di appassionati che sono disposti ad impegnarsi per godere di quel di più che ha, innegabilmente, sotto il profilo prestazionale.

Marcarena

Roberto: è una moto che non interpreto...Dopo la salita di Monte Mario ad un semaforo rosso, Marco cuore d'oro, ha pietà di me e mi propone il cambio!

Salgo sulla Sport ed è tutta un'altra musica: postura perfetta, motore dolcissimo, vai con un filo di gas, avantreno comunicativo...finalmente me la godo ed apprezzo il lavoro di Lambertini. Una gran bella moto! Riesco comunque a perdermi gli altri ...in effetti vado piano..ma me la godo proprio questa Sport! Una volta rientrati ci scambiamo i pareri, io l' unica cosa che cambierei alla Sport è il manubrio: lo metterei un filo più largo e più alto. Nardi mi fa notare che allora mi piace quello del nove e mezzo ed in effetti è così! Sulla Veloce bisognerebbe proprio intervenire sulle frizioni.

Conclusione: io comprerei il nove e mezzo che è (a dire di Nardi) ancora più amichevole della Sport e costa ben 1000 euro di meno. Al di là dei costi industriali, credo che di Sport e di Nove e Mezzo se ne venderebbero tante se avessero dei prezzi più allineati alla concorrenza perchè sono ottime motociclette. Un grande ringraziamento alla Moto Morini per la possibilità dataci, a Nardi ed al grande Marco.

Francesco



**LA BEFANA VIEN DI NOTTE CON LE STRADE
TUTTE ROTTE...**

Anche quest'anno il Coordinamento Motociclisti (www.cmfem.it) ha organizzato a Roma il 6 gennaio l'ormai tradizionale "Befana del Sindaco", consistente nel recarsi in gruppo, in moto e più numerosi possibili, ad un incontro con



il Sindaco, o suo delegato, per regalargli una "calza" contenente

vicesindaco Mauro Cutrufo non è mancato all'appuntamento e lo ha fatto, diciamo pure, con stile. Egli si è infatti presentato, in tenuta biker, in sella alla sua gigantesca Harley gialla, ed è poi salito sul "palco" per ricevere la "calza" e rispondere alle domande del presidente del C.M., Riccardo Forte, e dei presenti. I temi erano i soliti,



quello che non va nella circolazione cittadina. Inutile dire la calza, anche quest'anno, conteneva biglietti con segnalazioni e foto di marciapiedi pericolosi, strade in stato pietoso, semafori non funzionanti, insulti vari ecc.



Se vi ricordate, ne parlammo già nel numero 1/2006, quando a ricevere la calza si presentò l'assessore Calamante, e nel numero 4/2006, comunicando che il blocco delle moto euro

zero all'interno dell'anello ferroviario era posticipato al 31/12/2009 per i



congestione del traffico, condizioni delle strade, contributo dei motociclisti alla riduzione dell'inquinamento ed allo snellimento della circolazione, necessità di non chiudere l'accesso all'anello ferroviario agli euro zero alla fine del 2009, dei "cascopark" in rovina e ancora presenti nel territorio cittadino, dell'inutilità dei blocchi del traffico ecc.



motocicli a 4 tempi, e senza limite di per i veicoli storici.

Nel frattempo è cambiata l'Amministrazione Capitolina ed eravamo curiosi di vedere cosa sarebbe successo, così il vostro solerte cronista si è presentato (in

incognito, in sella ad una BSA) all'appuntamento alla Piramide e si aggregato al gruppo fino al luogo dell'incontro a piazza Venezia. Il tragitto si è rivelato, e non era colpa delle sospensioni vetuste, paragonabile ad una mulattiera Elbana, e, quando sono stato intervistato dal TG3 non ho mancato di ringraziare l'Amministrazione che ci consente di praticare il fuoristrada senza doversi allontanare dalla città; gli amici che mi hanno visto in TV (peccato che non sono riuscito a vedermi) mi hanno telefonato per manifestarmi il loro apprezzamento e solidarietà...ma sto divagando. Non c'era moltissima gente, forse sarà stata la pioggia, ma il

Su tutti gli argomenti Cutrufo, che è anche presidente dell'associazione parlamentari "amici delle due ruote", ed è risultato essere amico da lunga data di Riccardo Forte, ha mostrato di essere a conoscenza ed in sintonia con le problematiche in quanto egli stesso motociclista (e per una volta sono propenso a credergli) e che l'Amministrazione, nella quale milita in qualità di motociclista anche l'assessore alla mobilità e trasporti, Sergio Marchi, è e sarà più sensibile della precedente nell'accogliere i suggerimenti che proverranno dalle associazioni del settore ed anche dai singoli cittadini. A riprova, Cutrufo ha anche comunicato che chiunque abbia da sottoporre segnalazioni e suggerimenti sensati in materia potrà inviarli direttamente al suo indirizzo email istituzionale, vicesindaco@comune.roma.it

Così, in un clima tutto sommato amichevole e collaborativo si è sciolta la manifestazione e Cutrufo è andato via con la sua Harley. Che dire? Le premesse ci sono, ora vedremo se le promesse si tramuteranno in fatti concreti.

Sergio

Nota della redazione: Alcuni giorni fa, il 25 marzo per la precisione, abbiamo ricevuto il presente articolo da Roberto. Eravamo dubbiosi sul pubblicarlo, trattandosi di una visita in via autonoma alla fabbrica Morini di un anno fa, e avendo già rendicontato sul notiziario 2/2008 di analoga impresa effettuata dal nostro club. Ma poi, è notizia di questi giorni, la catastrofe si è abbattuta su L'Aquila, città di Roberto, e anche lui è rimasto colpito dagli eventi nefasti, anche se fortunatamente senza luttuosi o lesioni personali...ma sono cavoli amarissimi lo stesso. Abbiamo allora riletto l'articolo sotto una luce diversa, ed è emersa la passione, lo slancio e la tenacia di Roberto nell'affrontare le difficoltà per raggiungere i suoi obiettivi. Ci auguriamo che le stesse qualità lo sorreggano nell'affrontare e superare questi terribili momenti. Da parte nostra, siamo sicuri che tutti i soci vorranno manifestargli la loro solidarietà facendogli una telefonata o inviandogli un sms, ove non si possa offrire anche un aiuto più concreto. Chi vuole può contattare Sergio o Fabio per avere il numero di cellulare di Roberto, siamo sicuri che gli farà piacere.

Mercoledì 19 marzo 2008

VISITA ALLO STABILIMENTO MOTO MORINI

Un'alzataccia, indubbiamente. Ma, sai com'è, dalle mie parti si dice che "dove c'è gusto non c'è perdenza"!

E del resto non è una novità: a gennaio abbiamo fatto lo stesso percorso per recarci a visitare il megashow di Padova, ancora più su. Dico "più su" perché noi siamo dell'Italia di mezzo, zona non particolarmente attiva dal punto di vista motociclistico, e quindi se vogliamo partecipare ai grandi eventi dobbiamo per forza "andare su".

Stavolta siamo partiti per aggregarci ad un gruppo di appassionati, morinisti e non, del Motoclub Generoso, di Mendrisio, CH (dove CH sta per Confederazione Elvetica, non Chieti ...).

Avevo visto una locandina sul sito "Morini special", ho quindi contattato l'ottimo Giordano chiedendogli se potevo aggregarmi, e così eccoci qui, io e mio figlio, in macchina alle quattro di notte, stavolta però con qualche dubbio. Infatti, mio figlio Luca ha sdraiato il sedile e si è riaddormentato, io invece sto guidando, sull'autostrada che da L'Aquila attraversa la catena del Gran Sasso in direzione

Teramo, in una tempesta di neve, e mi sto chiedendo come sarà la situazione più in là. Il fatto è che se il maltempo persiste e c'è neve anche sull'Adriatica, non arriveremo in tempo all'appuntamento. La voglia di "lasciar perdere" è forte, tuttavia vado avanti, e faccio bene. Gradualmente la situazione meteo migliora: l'alba ci porta il bel tempo, ed il seguito sarà infatti una bellissima giornata.

Arriviamo a Casalecchio di Reno, davanti allo stabilimento Morini, alle nove, in perfetta tabella di marcia.

Il tempo di prendere un caffè nel vicino bar (si chiama "Le Tre Birichine", e poi capisco il perché: il caffè al banco non l'ho pagato un euro nemmeno a Via Veneto ... Birichine davvero!), ed ecco che arriva il pullman degli svizzeri. Brevi presentazioni, si instaura subito un rapporto cordiale, con qualcuno è subito "intimità", si passa a parlare di aumenti di cilindrata, alleggerimenti e "truccature" varie.

Entriamo nel piazzale antistante la fabbrica, ove ci accoglie un tecnico addetto al servizio post vendita che insieme ad una gentilissima impiegata (dei quali purtroppo non ho memorizzato il nome), ci guida nel Santa Santorum.

Lo stabile non è quello che ha prodotto le storiche Morini, ma è quello della "Morini Franco Motori", riconvertito alla nuova produzione.

La visita guidata inizia ... dalla fine: infatti come prima tappa alla linea produttiva, ci mostrano il prodotto finito: in prima vista ci si parano davanti bellissime Corsaro 1200, 9 $\frac{1}{2}$, Corsaro Avio e Veloce. Pensavo di trovare anche la Gran Passo, già vista a Padova ma, ci spiegano, quella esposta era una maquette, non ancora in produzione. Infatti la rivediamo a fine visita pronta per essere spedita ad una esposizione in Grecia.

Tra i banchi di montaggio mi trovo a mio agio: ho passato la mia vita lavorativa in una megafabbrica, con funzioni di tecnico di metodi, tempi, organizzazione e razionalizzazione del lavoro, costi industriali, sicurezza sul lavoro: gioco quindi in casa. Le maestranze impegnate nelle attività produttive sono pochine, una decina o poco più, e si alternano nelle varie fasi di lavoro, dai premontaggi agli assemblaggi finali.

Nella mia mente è inevitabile il confronto con la grande serie cui sono abituato: qui la produzione è

quasi artigianale.

Ci vengono mostrati pistoni già montati nei cilindroni (un solo pistone di questi motori corrisponde quasi alla somma di cilindrata di un paio delle mie vecchie 3 $\frac{1}{2}$...), i magazzini con i materiali pronti per il montaggio, l'accettazione merci con sofisticati metodi di controllo dei materiali in entrata; la linea di montaggio delle sovrastrutture; davvero interessante il box di test funzionale dei motori assiemati. Infine, l'area tecnica.

La capacità produttiva al momento è di dodici motociclette al giorno, nei vari modelli.

Pochine, a dire il vero: non posso che auspicare un fulgido futuro a questi gioielli.

D'accordo che io li vedo con "gli occhiali rosa", innamorato di un marchio che ancora mi dà grosse soddisfazioni, nel mio mondo di piccolo collezionista, ma, a parte questo, mi sembrano ottimi modelli, di buon livello qualitativo, e sicuramente soddisfacenti.

Mi viene spontaneo il confronto con le rivali di sempre, parlo di Ducati e Moto Guzzi, ovviamente, e penso che tutto sommato il rilancio della Moto Morini sicuramente ruberà loro una buona fetta di mercato. L'ampliamento della gamma, con una Corsaro "veramente" Veloce, dovrebbe portare il rinato marchio davvero alla ribalta del mondo motociclistico mondiale. E, magari, perché no? Una bella cruiser per intaccare la nicchia della Guzzi California e di parecchie altre moto dagli occhi a mandorla.

Siamo di nuovo nel cortile, ma a sorpresa il sig. Morini ci invita, me e mio figlio, nell'ufficio dirigenziale e ci mostra tre reliquie: la 250 monocilindrica "più veloce del mondo", del 1963, con cui corse e vinse l'indimenticato Tarquinio Provini, un Rebellò 175 "monoalbero sdoppiato" vincitore del Giro d'Italia 1955, e la prima quattro tempi da competizione della Morini, la 125 monoalbero.

Noto però che non ci sono "tracce" dei bicilindrici ideati dall'incommensurabile Franco Lambertini negli anni '70. Spero che non si voglia disconoscere il passato fatto di quei prodotti che fecero la fortuna commerciale della Morini, dandogli lustro in Italia come altrove. Lo stabilimento è grande, ed un angoletto quei modelli se lo meritano proprio ...

Di nuovo nel cortile, foto ricordo, saluti e gradito ricordino della visita, offertoci dalla simpatica

impiegata.

E' ormai ora di pranzo e, come previsto, ci rechiamo in un ristorante dei dintorni.

A tavola capitiamo con persone simpatiche, aperte e cordiali, e la conversazione non si ferma un momento. E' entusiasta perfino mio figlio (trent'anni meno di me, ed anche di più rispetto agli altri commensali). Con noi c'è anche un ingegnere che si è divertito a realizzare un Guzzi bicilindrico longitudinale a V aperto, 120° se ben ricordo, tipo il 500 W, sulla base di una moto anni '50 e, giustamente orgoglioso, ce ne mostra le fotografie.

Viene il momento dei saluti, una stretta di mano a tutti e, a Giordano: "Il mondo è piccolo, può darsi che ci rivedremo ...". Qualcuno mi invita a Mendrisio: per la prossima estate hanno un nutrito programma di gare ed altro. Chissà?

Ripartiamo, ci aspettano circa cinque ore di viaggio. Saliamo in macchina con la convinzione di non aver sprecato la giornata. Sono soddisfatto della visita; so che se non fossi venuto sarei rimasto con un grosso rimpianto. Unica delusione, se così posso chiamarla, o forse sarebbe meglio dire rimpianto: venendo su covavo la segreta speranza di incontrare il "deus ex machina", la mente di questi e dei precedenti motori, il grande Lambertini. Avrei mille domande da fargli; ad esempio come mai la scelta degli 87° per gli attuali bicilindrici, fin troppo parenti dei 90° di Ducati e Guzzi. Anche perché leggo che la americana Buell invece ha fatto gli ultimi motori con un angolo di 72°, i "nostri" 72°. Gradi che avrei rivisto volentieri anche su questi nuovi modelli Morini.

Anche mio figlio è soddisfatto della visita. Anche lui, che "gioca" con Ducati sull'asfalto e con Aprilia sullo sterrato ... ma che guarda con devozione i miei intoccabili 3 $\frac{1}{2}$, Kanguro, New York, K2 ecc!

Roberto di Vincenzo, Morinista per passione (rodivi@alice.it)



FANGO E ARENA

Questa volta io e Francesco (il Vate) ci diamo il cambio: lui, endurista duro e puro, si è reinventato tester di moto stradali, io stradista da sempre e endurista per caso (della serie dilettanti allo sbaraglio) vi racconto di una uscita in fuoristrada che abbiamo fatto a fine marzo. La nostra Sezione Fuoristrada ha organizzato una gita/passeggiata/seminario di fuoristrada facile, dedicata ai neofiti e ai possessori di Kanguri e Camel — se poi si rientrava in entrambe le categorie meglio ancora. Così una decina di avventurieri si è dato appuntamento all'agip dell'Aurelia, e poi via verso Bracciano—Tolfa.



Tutti si sono calati nella parte, c o n abbigliamento più o meno a d e g u a t o (addirittura Gian Claudio ha sfoggiato un paio di stivali comprati per l'occasione, come dimostrava

l'etichetta ancora attaccata, che il Gian si è rifiutato di togliere per tutto il giro), tranne il prof Pietro, che da quando ha fatto il corso della KTM e forte dell'esperienza accumulata in decine di motocavalcate, non mancava di esternare la sua superiorità presentandosi in abiti quasi borghesi, casco integrale, scarponcini montanari in sella ad un vetusto trabiccolo marchiato Yamaha. Agganciamo Nicola nei pressi di Bracciano e parte il giro, guidati dal Prof. e dal Vate su viottoli e stradine sterrate, intervallati da

brevi tratti di asfalto. Giunti in zona Tolfa il gioco si fa più duro, c'è da attraversare una zona fangosa: momenti di dubbio. Ce la faremo? Sarà prudente? Alcuni si lasciano suggestionare e l'ostacolo, nell'immaginazione, comincia ad assomigliare sempre più ad una orrenda viscida palude popolata da coccodrilli e serpenti. Si manda in avanscoperta il Prof, ma la sua dichiarazione di fattibilità non convince nessuno, comprensibilmente considerati i precedenti.



Comunque ci si fa coraggio e si decide di affrontare l'ardua prova...che in realtà si rivelerà per quello che è, una stupida

pozza di fango della lunghezza di poche decine di metri. Ormai gasati dalla maschia prova, con la moto rusticamente sporca di fango, si affronta, con sprezzo del pericolo, un pericoloso guado (come testimoniano le foto ottimamente scattate dal prode Marcarena, peccato che a me mi ha mancato...), superato con gagliarda baldanza, e si raggiunge Tolfa per il meritato ristoro. Al ritorno alcuni decidono di affrontare nuovamente il tragitto, altri, per motivi di tempo,

optano per una più scorrevole strada asfaltata...e bene fanno perché il Camel del Vate comincia a zoppiare e ad andare a un cilindro e solo con molta pena riesce a tornare a casa. Conclusione: grazie al Vate e al Prof per la disponibilità e l'organizzazione. L'evento, dal tasso



tecnico minimo ma dall'elevatissimo divertimento è stato molto apprezzato e attendiamo trepidanti il prossimo giro; scherzi a parte, il fuoristrada non va preso alla leggera, pensate che bel guaio sarebbe se uno si avventurasse da solo e rimanesse in panne.

Alla prossima.

Sergio

I nostri appuntamenti

morini club news 1/2009

pag. 11

Per informazioni e per le conferme contattate Sergio 339 7368078 o Fabio 338 3997154
info@motomoriniclub.com

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2009

25-26 Aprile: IL LUNGO TEVERE IN CORSARINO - Dal Monte Fumaiolo al Mare Tirreno lungo il percorso del fiume sacro ai destini di Roma

DATE LA CONFERMA ENTRO IL 15 APRILE !!!!!

Domenica 3 Maggio: III° TROFEO REGOLARITA' (?) - 4 salti in fuoristrada, e poi tutti a pappare ! ... **DATE LA CONFERMA ENTRO IL 27 APRILE !!!!!**

Inizio Giugno (data da definire): 1° SARDEGNA RAID - l'Elba non bastava più...

L'incontro stradale di domenica 3 maggio viene posticipato ad altra domenica (da stabilire - lo indicheremo sul sito web) sempre di maggio. Gli appuntamenti per i giri della prima domenica del mese non sono più al Gianicolo ma all'Agip di via Aurelia, subito prima del GRA

18-19 APRILE : Mostra "fuoriserie" alla fiera di Roma

30-31 MAGGIO: 20° raduno Morini Day a Morano Po (AL)

6-7 GIUGNO: Mostrascambio "Millennium" a Roma (ippodromo capannelle)



MOTOMORINI
Galzignano Terme

X Raduno MotoMorini e altre moto
23-24 Maggio 2009

Sabato ore 15 gita turistica e alla sera
PORCHETTATA AD OFFERTA LIBERA
Domenica ore 9 iscrizione al motogiro e pranzo

Per info ore pasti:
Mauro 3283713461—Claudia 3490074531—Lele 3804292346

Per essere sempre aggiornati sulle iniziative del Club, e per dire la vostra sugli argomenti che più vi interessano, non dimenticate di visitare il nostro sito web www.motomoriniclub.com (avrete notato che abbiamo cominciato ad aggiornarlo) e il nostro forum <http://motomoriniclub.forumcommunity.net>

QUOTE SOCIALI ANNO 2009

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 56
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 53
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 31

I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2009. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro due. Nuove iscrizioni entro settembre 2009

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; inoltro 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
- RICARICA POSTEPAY: carta postepay n. 4023600472207259 intestata a Fabio Ferrario. La ricarica può essere effettuata recandosi alla Posta, o da uno sportello bancomat, o trasferendo l'importo da altra postepay, anche dal sito web delle Poste Italiane. Segnalate per telefono, fax o email chi e quando ha effettuato il pagamento.
- VAGLIA POSTALE: pagabile a Fabio Ferrario

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

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

Nuovo Organigramma Moto Morini Club Roma



In questi tristi momenti vogliamo augurare al socio e amico del Moto Morini Club, Roberto, colpito dal sisma che ha sconvolto la città di L'Aquila, di tornare presto alla normalità ed in sella alle sue Morini (qui sotto è in azione con il suo K2). Lo abbiamo contattato ed invitato a rivolgersi anche a noi per tutto quanto possa essergli utile per superare questi momenti. Faremo tutto quello che è nelle nostre possibilità, Roberto, tutto il MMC è con te !

