

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

2/2013

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

LA SCUOLA
TELAISTICA
ITALIANA (parte 1)

MOTO MORINI
WEEKEND 2013

UN MORINISTA
NON
MOTOCICLISTA

RICORDO DI
MAURIZIO
ZUCCHETTI

Luglio 2013

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 2/2013 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo
Pomponi, Mario Angeletti*

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



EDITORIALE

TEMPO (RALI) D'ESTATE

Prima che tutti sia affannino a cercare di riposarsi partendo per le proprie mete per le sospirate e meritate ferie, dalle quali o si torna più stanchi di prima , o si torna sgomenti alla vista del lungo periodo lavorativo che ci aspetta, fino alle ferie 2014, diamo alle stampe questo numero del notiziario comunicando che, per darvi il tempo di riprendervi dalla stanchezza accumulata in vacanza, o dallo shock del rientro, quest'anno il nostro raduno-incontro autunnale abbiamo di proporlo nel primo weekend di ottobre, come in fondo facemmo le primissime edizioni, che riscosero un certo successo. Così tutti hanno il tempo di organizzarsi, chi viene da fuori Roma ha l'occasione di fare un "supplemento" di ferie, confidando che il tempo ci assista. Negli ultimi due anni se non ricordo male, il Morinigiuro di settembre è stato funestato dal maltempo, speriamo che anche questa volta che si sfoghi in settembre e ci lasci in pace a ottobre: Anche perché quest'anno ci ha già massacrati, anche in maggio giugno dove volevano tentare un Elba-mob, e un week end in Abruzzo che purtroppo non è stato possibile realizzare.

Il Club anche in quest'anno di crisi economica generale continua a tenere, quota 100 soci è stata superata, forse non arriveremo al picco dell'anno scorso ma in fondo possiamo dirci comunque soddisfatti. Altri club stanno molto peggio di noi, sia in termini assoluti che in relazione allo scorso anno, c'è un calo di iscritti considerevole, purtroppo diretta conseguenza della crisi generale. Speriamo di uscirne tutti sani e salvi.

Chi invece purtroppo non riuscirà a vedere la fine del tunnel è il pilota e Morinista Maurizio Zucchetti che, come leggerete nel toccante ricordo di Fabio a pagina 10, è deceduto in modo assurdo durante una gara di Motorally. Non mancheremo di riservargli il posto che merita nella sezione "personaggi che hanno contribuito alla storia della Morini" nel nostro sito web.

Sergio

CODICI DI GEOMETRIE ESISTENZIALI

La scuola telaistica italiana tra la fine degli anni "60 e l'inizio degli anni "80

Sabato 14 Giugno 1967, Isola di Man, Mountain Circuit, tardo pomeriggio. Un'avaria irrimediabile sta per abbattersi sulla moto che dopo 4 giri e oltre 240 Km percorsi guida la classifica del Senior TT. Qualche giorno prima della trasferta il direttore tecnico della MV Arturo Magni aveva ricevuto come da copione il materiale ordinato alla "Regina" di Merate, azienda leader nel settore delle trasmissioni a catena fondata nel 1919. Tra le catene consegnate anche quella destinata alla 500 di Ago. Ma un oscuro quanto apparentemente insignificante episodio, sfuggito agli occhi vigili degli addetti, risulterà determinante nella genesi dei fatti successivi. La ribaditrice automatica dei perni in uso alla "Regina", durante l'assemblaggio di quelle maglie fatali, ebbe un sussulto, un colpo di tosse. E saltò un perno, uno solo, quello celeberrimo. Quando Agostini sfrecciando per la quarta volta sul traguardo di Grand Stand si gettava nella vertiginosa discesa del Bray Hill saldamente al comando della corsa, comprese soddisfatto che il più era compiuto. Hailwood, il monarca assoluto del Tourist Trophy, 11 centri fino a quel momento suddivisi tra 125,250,350 e 500, lo tallonava ad una manciata di secondi. Contenendo furiosamente i distacchi nei tratti sinuosi, il formidabile britannico li riduceva fino ad azzerarli nei lunghi rettilinei dopo Glen Helen, quando dimenticando la manopola destra follemente ruotata a fine corsa, scatenava l'esuberante potenza della sua Honda RC 181, prima moto da GP a valicare la soglia dei 100 CV. Ma nella parte guidata fino a Brandywell il centauro bergamasco, sfruttando come solo lui sapeva la ciclistica sopraffina della tricilindrica di Cascina Costa, riprendeva il largo sull'asso inglese, costretto ad epici funambolismi per far girare e mantenere in traiettoria la scorbutica "quattro" di Tokyo. Quel giorno però neanche Mike the Bike avrebbe potuto arrestare la leggendaria cavalcata del pilota lombardo. Fu il

destino a farlo, quello stesso destino che inondando di pioggia la piana di Waterloo la notte antecedente la battaglia ne compromise l'esito favorevole alle truppe napoleoniche impedendo l'uso tempestivo dell'artiglieria pesante da parte del Grande Corso. "Non esistono i presagi: il destino non manda araldi. E' troppo saggio o troppo crudele per esserlo", (Oscar Wilde). Il famoso perno malamente ribadito sciolse l'effimero abbraccio con la piastra interna della maglia e la catena cedette. Fu così che ad un passo dal mettere a segno la sensazionale impresa di sconfiggere Hailwood nella sua tana e aggiudicarsi quella che gli esperti giudicano la sfida per antonomasia, Giacomo da Lovece si ritrovò in lacrime a percorrere con la moto in folle la discesa tra Brandish ed Hilberry ...La leggendaria edizione del TT 1967 insieme all'intera stagione agonistica di quell'anno sancirono dal punto di vista tecnico la definitiva affermazione di un nuovo modo di progettare le moto da competizione. L'inconsueto frazionamento del propulsore adottato dalla MV era più di ogni altro aspetto indicativo di una filosofia costruttiva moderna, non solo protesa alla ricerca della massima potenza tout court. La concezione alla base della invincibile tre cilindri (Tredici campionati del mondo conquistati, tutti con Agostini, nelle classi 350 e 500) era destinata a divenire un punto di riferimento per la concorrenza e apriva di fatto una nuova era per le moto da GP e non. Tecnicamente quasi convenzionale, poteva però vantare un estremo equilibrio tra i vari reparti tutti perfettamente integrati tra loro con lo scopo di avere un mezzo compatto, leggero ed eccezionalmente maneggevole. Queste caratteristiche nel corso degli anni consentirono l'affermazione e il progressivo riconoscimento di una vera e propria "scuola" telaistica italiana che dalla fine degli anni "60" agli inizi degli anni "80" con una tecnologia pressoché invariata e tutto sommato povera, attraverso marchi quali MV, Benelli, Moto Guzzi, Ducati, Laverda, Moto Morini per citarne solo alcuni, seppe contrastare l'onda lunga nipponica sulle piste e nei mercati. Non va poi dimenticato il sostanziale contributo fornito dall'eccelsa componentistica italiana per anni leader nella

fornitura di freni, sospensioni, cerchi ed altro. Cercheremo nel seguito di evidenziare le peculiarità che hanno contraddistinto i telai nostrani partendo proprio dall'icona per eccellenza, la moto prediletta dal quindici volte campione del mondo. Nata dall'input perentorio del conte Domenico, viene sviluppata dal misconosciuto e valente progettista Mario Rossi col contributo tecnico sostanziale di Magni ed Agostini stesso come collaudatore. La base di partenza è l'eccellente 250 bicilindrica di Ubbiali poiché lo scopo è ottenere una moto compatta ed agile. Il motore stesso nasce affiancando un terzo cilindro a quello della quarto di litro, sfiorando a malapena i 380cc nel primo prototipo (Quello con due valvole per cilindro e molle a spillo). In questo modo la sezione maestra della moto è notevolmente ridotta rispetto le vecchie "quattro" opera dell'ingegnere romano Remor ma soprattutto è inferiore di gran lunga all'impronta frontale delle moto schierate dalla sempre più agguerrita concorrenza giapponese. La maggiore penetrazione che ne deriva dovrebbe nelle speranze del progettista compensare i cavalli in più che frazionamenti a 4 o a 6 cilindri regalano agli avversari. Il motore a corsa corta (Alesaggio 62 X corsa 55, 497,8cc, oltre 80Cv), inclinato in avanti, è contenuto in altezza oltre che stretto e si presta ad essere ingabbiato in una struttura bassa e rigida. La materia prima, denominatore comune per lustrini dei telai italiani, sono i tubi della "Columbus" di Caleppio di Settala (Mi), ditta fondata da Antonio Luigi Colombo nel 1919. Utilizzati già da anni per realizzare auto da competizione e granturismo, sono tubi a sezione tonda di vario diametro e spessore ricavati in acciaio basso legato al Cr-Mo attraverso lavorazione meccanica di estrusione in filiera seguita dal trattamento termico di "bonifica" (Tempra in olio e rinvenimento a caldo per contenere le dislocazioni e affinare il grano cristallino). Questa particolare lega viene identificata con sigla 25CrMo4 dalla normativa UNI-SAE, mentre con il codice 4130 dall'AISI, American Institute of Iron Steel. L'indice 25 è il prodotto della percentuale di carbonio (C)-compresa tra 0,22% e 0,29%- e 100. L'indice 4 è ottenuto in egual maniera riferito però al silicio

(Si). La sezione tonda è quella che, a parità di peso e per sollecitazioni complesse agenti secondo direttrici non privilegiate, fornisce le migliori prestazioni. Inoltre, con l'accortezza di riempire il trafilato di sabbia fine, consente la sagomatura per deformazione (Tramite macchina "piegatubi") fino a realizzare gomiti con raggio pari a soltanto due volte il diametro del tubo stesso. Tenori opportuni di Cromo e Molibdeno conferiscono alla matrice metallica a struttura prevalentemente martensitica, un incremento sostanziale delle caratteristiche meccaniche (Limite di snervamento, tenacità e carico di rottura). Si hanno dunque maggiore resistenza ai carichi, minore peso specifico, e migliore resistenza alla trazione, ma ne risulta compromessa in parte la saldabilità. Quest'ultima caratteristica può essere valutata tramite la scala CEV (O del carbonio equivalente). A titolo di comparazione ricordiamo che l'indice CEV per acciaio al carbonio C40, pari a "40", corrisponde ad un livello di saldabilità compreso tra "buono" e "molto buono". Per un acciaio 25CrMo4 l'indice CEV si dimezza e il livello di saldabilità si attesta sullo "scarso". Si ricorre pertanto al procedimento T.I.G. (Tungsten inert gas), saldatura ad elettrodo infusibile di tungsteno in atmosfera di gas inerte protettivo (Argon, Elio o miscele). Tale metodo presenta molti vantaggi a cominciare da una maggiore resistenza meccanica dei giunti. I cordoni appaiono brillanti e compatti in virtù dell'isolamento costante del bagno di fusione dall'atmosfera esterna assicurato dalla "cupola" di Argon erogato dalla torcia. Tra gli svantaggi il rischio di formare inclusioni di tungsteno per contatto accidentale dell'elettrodo con il bagno. In questo caso dopo il raffreddamento si genera una placca accentratrice di sforzi con possibilità di successiva evoluzione a cricca. Inoltre per spessori superiori ai 2mm si deve ricorrere a passate sovrapposte. Ne consegue che realizzare un telaio motociclistico in tubi d'acciaio speciale è impresa da affidare a mano d'opera altamente specializzata che necessiterà, avvalendosi di dime precostruite, di svariate decine di ore per completare il lavoro. Possiamo solo immaginare la frenetica attività nel blindato reparto corse MV per allestire il meraviglioso telaio della "tre". E' costituito da tubi di vario

diametro e spessore fino ad un massimo di 25mmX1,2mm. Lo schema, a doppia culla smontabile per estrarre il motore, si distingue per le dimensioni principali decisamente contenute per una mezzo litro. L'interasse infatti è limitato a soli 1335mm nonostante la forcella (Ceriani con steli da 35mm), secondo l'uso dell'epoca, sia piuttosto "aperta". L'inclinazione dell'angolo di sterzo si attesta infatti intorno ai 27°*(Utilizzeremo di qui in avanti l'asterisco per indicare dati non ufficiali, ricavati da evidenze fotografiche). Tale angolo, con cerchi da 18" calzanti pneumatici 3.25 (Anteriore) e 3.50 (Posteriore), genera un'avancorsa A_p , di oltre 130*mm. Il dato tradisce l'età del progetto (Oggi si riscontrano per le racing replica valori di A prossimi ai 100mm) benché sia errato valutare l'avancorsa distintamente dal passo. Per questo ci si riferisce più correttamente all'"avancorsa posteriore", A_p , definita come somma di quella anteriore e del passo. Nella tre cilindri A_p non raggiunge i 1470*mm valore sorprendente ancor oggi dal momento che la maggior parte delle supersportive oltrepassa abbondantemente i 1500mm (Con cilindrate più che doppie però). Come è noto l'avancorsa ha una grande influenza sul comportamento dinamico, al punto che per una moto da competizione è prevista la possibilità di intervenire modificandola onde adattare la ciclistica al tracciato. Più esattamente si preferiranno valori maggiori di A per circuiti molto veloci con lunghi rettilinei e curve ad ampio raggio, valori più contenuti se le curve si susseguono numerose a medio e piccolo raggio con velocità sul giro non elevatissime. Questo essenzialmente perché al crescere dell'avancorsa aumenta l'effetto del momento raddrizzante che si desta quando qualsiasi tipo di disturbo tenda a ruotare lo sterzo (Senza la volontà del pilota). La sensazione avvertita è di grande sicurezza e stabilità. Di contro si perde sensibilità in manovra e si aumenta il raggio di sterzo a scapito della maneggevolezza. A titolo puramente informativo ricordiamo che un analogo effetto raddrizzante si può ottenere spostando maggiormente il carico sulla ruota anteriore senza aumentare eccessivamente A , per questo motivo oggi si è più propensi a valutare le avancorse (anteriore e posteriore) in relazione ai carichi sulle due ruote

tramite il rapporto R_p , "rapporto ponderale delle avancorse normali". In generale alti valori di A generano azioni esterne che vanno ad interferire con i modi di vibrare durante il moto dell'avantreno (Wobble, frequenze tra 5 e 10 Hz) e del retrotreno (Wave tra 1,5 e 3 Hz). Questa interazione, maggiormente alle alte velocità quando per effetto dinamico si allunga l'impronta a terra del pneumatico e dunque A , può destare gravi fenomeni di risonanza in alcuni casi talmente amplificati da pregiudicare il pieno controllo del mezzo. La MV era però già dotata di ammortizzatore di sterzo; esso funge da smorzatore diminuendo l'ampiezza delle oscillazioni. Dalla nota formula generale dell'avancorsa si evince che essa è funzione dei seguenti parametri geometrici: angolo di sterzo, disassamento tra steli e canotto, disassamento tra stelo e perno ruota, raggio della ruota e passo. Nella MV in esame molte scelte rimasero inalterate per una o più stagioni. In particolare all'avantreno risultano invariati angolo di sterzo, forcella (Sempre a perno centrato), diametro dei cerchi. Come si interveniva allora sul valore dell'avancorsa? In primo luogo attraverso un dispositivo contenuto all'interno di due porzioni di tubo da circa 40*mm di diametro disposte alle estremità del perno del forcellone, una per ciascun lato della moto. Internamente a queste ruota un perno massiccio da 36*mm di sezione. Nei tondi (In acciaio) da 36* è ricavata la sede dove si infulcra l'asse del forcellone. L'asse del tondo e quello della sospensione posteriore sono però spostati di una quota pari a circa la metà del raggio del cilindro stesso (9*mm). Ruotando il tondo si induce la rotazione relativa e la traslazione del perno del forcellone fino ad un massimo di 18*mm. Ciò modifica il passo e conseguentemente l'avancorsa totale. Se le traslazioni sono considerevoli è necessario sostituire la catena, piccole traslazioni consentono invece di utilizzare il dispositivo a perno decentrato anche per regolare la tensione della catena medesima. Il sistema ha il difetto di alterare anche l'allineamento tra fulcro sospensione e pignone. L'altro metodo adottato in MV era la sostituzione delle piastre di sterzo con altre dalla differente geometria (Off set delle piastre). In questo modo si variava il disassamento tra steli e canotto senza

L'ANGOLO TECNICO

alterarne il parallelismo. In altre parole si avvicinava o si allontanava la forcella al canotto variando così avancorsa e passo. Le piastre erano in alluminio costruite direttamente a Cascina Costa. Questo approccio presenta però il problema, oltre certi limiti, di ridurre la rigidità torsionale dell'avantreno. Tornando allo schema del telaio si nota come i tubi che lo costituiscono convergano nelle zone maggiormente stressate, vale a dire attacco del forcellone e canotto di sterzo. Nella parte centrale si aprono vistose triangolazioni affiancate, con un vertice comune rivolto verso il basso e unito all'ancoraggio del forcellone tramite una scatola composita. Le stesse triangolazioni superiormente sopportano i due tubi orizzontali che al posteriore offrono appoggio e fulcro rispettivamente a sella (Altezza seduta di soli 660*mm) e ammortizzatori (Ceriani), mentre all'anteriore si congiungono alla parte bassa del canotto. I tubi della culla dopo aver corso aderenti al perimetro del gruppo motore-cambio abbracciando i collettori, formano, in corrispondenza dell'asse a cams di scarico, un gomito dove è ricavato il giunto che consente di sbullonare la culla medesima. A monte del giunto i tubi proseguono salendo quasi verticali e scavalcano elegantemente quelli orizzontali prima descritti, andando poi a morire alla sommità del canotto. Da questa zona un'ulteriore triangolazione si protende indietro verso la traversina che funge da ponte tra i soliti tubi orizzontali sotto il lato lungo del totemico serbatoio (In lamierino d'alluminio battuto a mano). La struttura appare semplice e razionale, le triangolazioni ottimamente delineate sembrano in grado di decomporre le sollecitazioni provenienti dalle sospensioni in modo che i singoli segmenti reagiscano effettivamente come puntoni. Il posizionamento del motore era scelto semplicemente con il criterio di limitare il più possibile la quota verticale del baricentro, ovviamente lasciando una luce a terra (Circa 100*mm misurata dalla stretta e lunga coppa, 150*mm dallo scarico) compatibile con le possibilità di piega garantite dalle modeste coperture dell'epoca. Quanto alla quota orizzontale del centro di gravità, veniva ottenuta pesando la moto, pilota in sella, con due bilance,

in modo da determinare la ripartizione statica del peso tra avantreno e retrotreno al variare degli attacchi motore-cambio. La configurazione migliore possibile era quella che più si fosse avvicinata al fatidico 50% e 50%. Le limitate potenze specifiche dei motori (Circa 180CV/litro per la "tre" vs i 500CV/litro delle ultime due tempi a scoppi irregolari), l'aderenza dei pneumatici molto inferiore agli standard moderni tanto da rendere quasi inutili freni più potenti, non ponevano particolari problemi ai tecnici e dunque l'approccio descritto era da considerarsi valido (Almeno in prima approssimazione). Le prestazioni attuali hanno però spinto i progettisti ad allontanarsi da questo schema ideale adottando posizioni del baricentro notevolmente più alte ed avanzate. La sospensione posteriore della tre cilindri ha il classico schema in voga all'epoca con i due ammortizzatori verticali, soluzione che obbliga ad avere una variazione lineare di corsa (E velocità) dell'ammortizzatore rispetto alla ruota. Il forcellone, autocostruito, è in lamiera d'acciaio da 3*mm piegata e saldata a formare i due bracci a sezione rettangolare e la generosa scatola in prossimità del fulcro. Al forcellone è demandato il compito di mantenere allineata la ruota posteriore con l'asse longitudinale della moto, pertanto il dimensionamento è a torsione e flessione laterale, essendo la flessibilità longitudinale meno importante. Ciò giustifica la sezione rettangolare disposta col lato lungo parallelo alla verticale. Il 29 agosto 1976 Agostini regala l'ultimo successo alla MV chiudendo una stagione durata lustri, esaltante e irripetibile. La casa di Cascina Costa alla fine di quell'anno interrompe infatti in modo definitivo l'attività agonistica e poco dopo anche quella produttiva in ambito motociclistico. Altre case italiane nel frattempo ne avevamo raccolto il testimone realizzando moto estremamente originali e diverse tra loro, tutte contraddistinte da una ciclistica spartana, efficace e senza compromessi. Di alcune di esse, fulgidi esempi della scuola telaistica italiana, tratteremo nel seguito di questo articolo.

Fine parte prima

Mario

ATTUALITA'

MOTO MORINI WEEKEND 2013

Come gli scorsi anni la sezione Morini del Pompone Club ha organizzato il Moto Morini Weekend 2013, questa volta nella splendida cornice delle Dolomiti.

Lo scorso anno in Toscana (Sovicille) abbiamo



partecipato numerosi e anche quest'anno l'intenzione era la stessa ma purtroppo per vari motivi via via abbiamo perso gran parte dei soci all'approssimarsi

della fatidica data della partenza, ma noi temerari, Fabio ed io, non ci siamo sottratti alla partecipazione dell'evento impressionati positivamente sia dell'esperienza dei precedenti incontri con il simpatico gruppo di smanettoni e appassionati fanatici del mitico marchio



Sabato mattina dopo una ottima colazione all'inglese, almeno per me, ci apprestiamo a scaricare le moto dal furgone circondati da un via vai di moto che arrivavano per partecipare all'evento, tra cui Stefano, Walter e Adriano, quelle che uscivano dal garage dell'albergo e i numerosi

motociclisti che transitavano di fronte all'albergo base del nostro gruppo, durante la fase di scarico siamo stati piacevolmente distratti dalle due ragazze della sera prima che erano particolarmente interessate alle nostre moto e alla nostra provenienza: per dirla alla Pietro mahhhhh.

Alle 10,00 si parte e dopo una prima sosta per il pieno via per i mitici valichi delle dolomiti, l'emozione era al massimo la moto era perfetta ma ahimè a metà salita



VITA DI CLUB

per arrivare al passo Fedaiia (2.057 mt slm) ho iniziato ad avere seri problemi di carburazione fino a fermarmi (alla faccia della meticolosa preparazione) Fabio che aveva capito la mia difficoltà e mi seguiva è prontamente intervenuto consigliandomi di staccare i manicotti dalla scatola dei filtri rendendo la presa d'aria dei carburatori diretta, appena



ripartito con “viva e vibrante soddisfazione” abbiamo ripreso ad inerpicarci su per i tornanti senza risparmiare minimamente le moto (il mio 33 ½ sono riuscito a portalo oltre gli 8500 giri) riprendendo il gruppo dopo qualche km sul passo Fedaiia (si erano fermati per una sosta prevista).

Ripartiti dal passo Fedaiia purtroppo dopo poche curve sui tornanti in discesa all'interno di una

galleria artificiale è avvenuta una caduta con trasporto in ambulanza al PS del conducente per una forte contusione al fianco che fortunatamente, dopo gli opportuni accertamenti, è stato dimesso senza particolari problemi.

La caduta ha provocato una sosta di circa mezzora ed una parziale disgregazione del gruppo che ad ogni buon conto grazie alle nostre esperte guide

Walter e Stefano, con la sua supertecnologica MOTORONA che conoscono quelle strade come le loro tasche siamo riusciti a percorrere tutto il giro previsto dagli organizzatori fino a Cortina d'Ampezzo dove Walter a ripreso la strada verso casa direzione Longarone e noi con un cielo sempre più minaccioso e con un'acre odore di pioggia ci siamo diretti verso passo Giau (2.236 mt slm).

Purtroppo in prossimità del valico è iniziata la pioggia costringendoci, sul valico, ad indossare le tute impermeabili (Stefano e Adriano erano sprovvisti) e a percorrere gli ultimi 23 tornanti e altri 30 km a passo





Che ci fa Northwest a nordest ?

d'uomo tra tuoni e fulmini fino all'arrivo in albergo dove abbiamo parcheggiato fortunatamente le nostre moto in garage, ahimè bagnate, dopo di noi è rientrato solo un piccolo gruppo di 4 persone, di cui una donna con un bel manico e due belle, che da Cortina ha preferito proseguire per Longarone e fare il passo Staulanza.

In conclusione a fine giornata il giro effettuato con partenza e arrivo a Selva di Cadore ha toccato i seguenti passi: Fedaià (2057 slm), San Pellegrino (1918), Valles (2032), Rolle (1984) sosta pranzo al sacco (foto 8), Cereda (1369) (foto 6), Duran (1605), Falzarego (2109) (foto 7) e Giau (2236) per un totale di circa 260 Km.

Dopo una tonificante doccia tutti a cena con la simpatica compagnia di Stefano e Adriano che hanno approfittato della cena per cambiare le maglie, asciugare i pantaloni e Adriano fare una piccola scorta di alcool prima di ripartire per le loro rispettive destinazioni Pordenone e Vicenza.

Terminata la cena è giunto il momento della distribuzione degli attestati e dei gadget e mentre si faceva salotto, tra una birra una grappa e ancora una birra e una grappa e via proseguendo, e le

solite chiacchiere sulle moto dei tempi andati e sulle moto attuali siamo rimasti piacevolmente distratti dalle due ragazze cimentate in balli scatenati fino a che chi più o meno alticcio si è presa la strada delle rispettive stanze.

Dopo un profondo sonno ristoratore ed una buona colazione, per me sempre all'inglese, ci siamo avviati verso il garage per recuperare le nostre moto e caricarle sul furgone, ma tra un saluto e l'altro con i vari partecipanti che prendevano la strada in sella alle loro moto ci siamo sentiti un po' fuori luogo in quanto l'ideale sarebbe stato caricare i bagagli sui nostri

affidabili ferrivecchi e prendere la strada per Roma ma ad eccezione dei primi 70-100 km di curve e tornanti il resto sarebbe stato di una noia infernale quindi ci siamo convinti, a nostro malincuore, che la scelta fatta era quella giusta ed armati di buona pazienza abbiamo nuovamente richiesto al furgone di sprigionare tutti i suoi cavalli lungo la strada per Roma dove siamo arrivati intorno alle ore 19,00.

Adesso un po' di riposo e poi cominciamo a prepararci per il MMWeekend 2014.

Luigi

**VI PARLO DI UN SOCIO NON
MOTOCICLISTA.....**

Sta lì, appeso nel soggiorno, in un angolo della stanza, un quadretto con dentro un'ode dedicata ad una persona che, a quanto pare, alla fine di una lunga e bella carriera lavorativa, se l'è davvero meritata. Lo scritto, vicino alla sua medaglia dei Maestri del Lavoro, è firmato dai colleghi con cui questa persona ha condiviso anni di gioie e dolori lavorativi, prendendosi spesso delle belle soddisfazioni. Il suo lavoro era quello del prototipista ottico-meccanico. Conosco bene il protagonista di quei versi incorniciati



e appesi in quel soggiorno e spesso insieme a quella persona ho lavorato su progetti meccanici avventurosi, partoriti dalla mia fantasia e dalla mia inventiva, che però senza le capacità dell'uomo in questione, difficilmente si sarebbero potuti realizzare.

La "collaborazione meccanica" inizia tanti anni fa, con il mio innamoramento per le moto e con i primi lavori sul veicolo di turno, una Moto Morini (ovviamente!) 125H del 1977, di cui ancora ricordo la targa (Roma 371907) e a cui, con il tempo, verrà fatto di tutto. Poi, di volta in volta, altre moto sia mie che di mio fratello, con lui sempre lì ad aiutare e a togliere eventuali castagne dal fuoco, quando il "gioco si faceva duro" e la meccanica, che per sua natura richiede precisione ed esperienza, prendeva strade tutt'altro che facili. Anche quando tornava dal lavoro, sicuramente stanco, se c'era la necessità di dover dare una mano, molto

difficilmente (per non dire mai), l'ho sentito negarsi. Una vera dimostrazione d'amore.

Poi con il tempo arriva la costituzione del motoclub e l'organizzazione della sede, tirata su dal niente, a quattro mani. In quel nuovo ambiente, piano piano, e con l'arrivo di nuove attrezzature, la mia inventiva e la voglia di fare "grandi cose" cresce, e cresce anche l'apporto del meccanico D.O.C.

Nascono i Corsarini 80 "Testa Piatta", con i condotti completamente rifatti alla fresa e al tornio così come la camera di combustione piatta, realizzata con le stesse lavorazioni meccaniche, i bicilindrici di 400, 420, 460 e 520 cc completamente modificati nei condotti, nel disassamento delle guide per poter utilizzare valvole più grandi possibile, etc

Ma per poter fare tutte queste belle cose bisogna avere delle attrezzature costruite ad hoc e anche qui il Maestro del Lavoro non si smentisce e realizza un piano inclinato dedicato per le lavorazioni alla fresa e utensili fatti apposta per realizzare i progetti più difficili. Facendo affidamento sulle esperienze passate, richiamate dai ricordi di un tempo lontano in cui molte lavorazioni venivano fatte nelle stesse aziende meccaniche e i ragazzi apprendevano il lavoro partendo dal basso, facendo la cosiddetta "gavetta", il protagonista dell'ode, mi guida per mano verso la conoscenza di tecnologie come il trattamento

termico degli acciai e così è possibile realizzare piattelli per punterie, aste corte, assi per bilancieri, etc.

E che dire, parlando di cose al di fuori della meccanica motoristica, della costruzione delle strutture dello stand di Motodays a tempo di record, con un altro intervento da mani d'oro.

Alla Moto Morini usavano dire che: "tutto quello che non c'è non si rompe" noi diciamo che "tutto quello che non c'è.....si costruisce!" grazie alla collaborazione con il Maestro del Lavoro nonché Socio Onorario del MMC Roma, Mario Ferrario, mio padre.

Fabio

RICORDO DI MAURIZIO ZUCCHETTI

Arriva con il suono di un messaggio sul cellulare, la notizia che non ti aspetti, quella non avresti mai voluto sentire. “Maurizio Zucchetti è morto durante un trasferimento in una gara di motorally a San Severino Marche in sella ad una TM 125”. Ed io ancora non ci credo e lo vedo con il pensiero mentre con la sua Zuc-Machine, la fedele e amata Camel 501, viaggia come il vento tra i pioppi sui terreni adiacenti al luogo del tradizionale ritrovo del Morini day a Morano sul Po.

Un gran bravo pilota, stimato da tutti, e una gran brava persona.

Me lo ricordo da sempre al raduno delle moto bolognesi sulle rive del grande fiume e spesso ci siamo trovati a parlare di Moto Morini, delle modifiche apportate alla sua Camel per affrontare in modo vincente le gare di motorally. Sempre gentile e disponibile, ricordo che quando gli dissi che anche io avrei voluto allestire una Camel per fare un po' di fuoristrada amatoriale, si profuse in utili consigli, derivanti dalle sue esperienze sul campo, e dopo avermi fatto provare la sua Zuc-Machine, mi disse che aveva dei pezzi avanzati che mi avrebbero fatto comodo nell'impresa che avevo in mente. Sarà stato tre o quattro anni fa e in quell'occasione mi disse che aveva intenzione di ridurre gli impegni con le gare, anche perché gli era nata da poco una figlia e gli impegni famigliari erano dunque aumentati e poi, parlando della Camel, mi disse che la moto aveva fatto tante gare e pur andando ancora bene, andava usata con parsimonia oppure andava rivista e il tempo, per il motivo di prima, non ce n'era. Da qui la sua volontà di darmi del materiale che aveva nel box che lui non avrebbe più usato, anche se poi, non ricordo bene il perché, la cosa non andò in porto.

In un articolo di qualche anno fa scritto da me, per il MMC News n. 2/2005, oltre ad aver parlato della sua attività agonistica in sella alla Camel 501, parlai di

un'altra sua passione che ci accomunava (anche se già all'epoca la stava abbandonando, perché tutto non si poteva fare) la rievocazione storica nella veste di pretoriano romano e in quell'occasione immaginammo, sorridendo, la fondazione della “Legio 3 ½ Morinica”.

Lo scorso anno poi, sempre a Morano, quando gli dissi che durante una passeggiata in fuoristrada con il mio Camel ad una velocità bassissima e a causa di troppa rilassatezza caddi, procurandomi una frattura ad una gamba, parlammo di come è facile farsi male anche facendo le cose più facili. Già, farsi male. A volte troppo male.

Ci mancherai Maurizio, mancherà il tuo viso sorridente, la tua disponibilità, le tue sgroppate tra i pioppi con la Zuc-Machine, ma soprattutto, purtroppo, mancherai a tua figlia Giulia, a tua moglie Monica e a tutta la tua famiglia, alla quale ci uniamo in questo momento di grande dolore.

Ciao Maurizio e mi raccomando, anche dove sei ora, guida sempre come sai fare tu.

Fabio



I nostri appuntamenti

morini club news 2/2013

pag. 11

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2013

Per le uscite della prima domenica del mese l'appuntamento e il percorso verrà indicato sul sito web e sul forum. Chi non ha accesso a internet telefoni preventivamente a Fabio o Sergio per la conferma dell'appuntamento.

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

31 LUGLIO - 01 AGOSTO:- GAMBETTOLA (FC) - mostra scambio

13 - 14 - 15 SETTEMBRE 2013: MOSTRASCAMBIO A IMOLA

9 - 10 NOVEMBRE: NOVEGRO (MI) MOSTRASCAMBIO

e dulcis in fundo, della serie "questi ancora non hanno capito"

28 - 29 SETTEMBRE - Il Meglio di Millennium a Capannelle XXVI edizione

30 NEVEMBRE—1 DICEMBRE – Millennium a Tor di valle

APPUNTAMENTI MOTO MORINI CLUB

Itinerari, dettagli e modalità di partecipazione sono sul forum

Data da decidere, comunque in settembre (consultate il sito web) 2013

Mannaggia la Maiella, ovvero week end in Abruzzo

La data esatta verrà determinata in base alle previsioni meteo e comunicata sul forum

5-6 OTTOBRE - il nostro MORINIGIRO A ROMA

QUOTE SOCIALI ANNO 2013

Il Moto Morini Club effettuerà il tesseramento esclusivamente con le tessere FMI “vintage”.

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 63	€ 69
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 58	€ 64
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 31	€ 37

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 “vintage” FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci “simpatia”); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI ;

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. Comunicate per telefono, fax o email a iscrizioni@motomoriniclub.com chi e quando ha effettuato il pagamento, e la cifra versata, altrimenti potremmo non essere in grado di individuare il pagamento.

-PAYPAL: si può effettuare il pagamento con Paypal inviandolo a ferrario.fabio@libero.it . Se pagate con Paypal dovete farvi carico del le commissioni di paypal, utilizzando per il pagamento il tab "familiari/amici" e controllando che sia spuntata la casella "pagherò la tariffa"



Registro Storico FMI

Il vicepresidente del Moto Morini Club Roma, Sergio Milani, è stato nominato Esaminatore Nazionale del Registro Storico. E' una ulteriore riprova di competenza e affidabilità del nostro club, che annovera anche tra i suoi soci un Referente del Registro Storico.