

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

2/2016

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

SINCRONISMO

MORINI A
SERRAVALLE

FOGLI D'ALBUM

VITA DA
ESAMINATORE

AGOSTO 2016

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
Numero 2/2016 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo
Pomponi, Enrico Alba*

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



EDITORIALE

*Agosto, andiamo. E' tempo di migrare.
Tra un po' in terra d'Abruzzi i miei Morini
Lascieran gli stazzi e andranno a girare:
Scenderan all'Adriatico selvaggio
e scorrazzeran sui pascoli dei monti.*

Ah perché non son io ora cò miei Morini?

Perché sono qui a chiudere il notiziario, che spero almeno vi piaccia.

Buona lettura e ci sentiamo a settembre

Sergio

SINCRONISMO PERFETTO: il livellamento delle valvole del gas.

Non so se vi è mai capitato di sentire, percepire, ruotando la manopola del gas che un cavo si mette in tensione prima dell'altro aprendo un carburatore leggermente prima dell'altro ma quando questo accade il motore (ovviamente parlando di un bicilindrico!!) non rende al meglio su tutto il suo arco di utilizzo. Se la differenza è macroscopica, ruotando il comando del gas si sente inizialmente una resistenza più bassa del normale e poi il carico aumenta nel momento in cui anche il secondo carburatore inizia ad aprirsi; quando la differenza è minima invece è facile vedere che una delle due guaine si muove leggermente prima dell'altra all'azionamento della manopola del gas. A questo punto che si fa? I più bravi direbbero di usare un vacuometro per allineare le due valvole del gas e attaccando l'attrezzo agli ugelli dei carburatori o ai forellini dei collettori di aspirazione, l'operazione potrebbe essere fatta in maniera rapida e precisa. Ma se non si possiede un vacuometro come si può fare? Semplice, a mano e ad occhio! Quando appuriamo che i carburatori aprono in modo sfalsato la prima cosa da fare è rimuovere il manicotto che collega i carburatori alla scatola filtro aria e valutare visivamente la differenza di movimento delle due valvole gas. A questo punto si allenteranno, provando preventivamente quanti giri avevano le due viti dalla battuta (massima chiusura), entrambe le viti di regolazione minimo, quelle esterne dotate di molla (le altre due, quelle incassate e più piccole, sono quelle di regolazione della miscela del minimo) e in questo modo le due valvole si adageranno sul fondo del condotto: è da lì che bisogna partire per sincronizzare l'alzata delle due ghigliottine lavorando sui registri posti sui coperchietti dei carburatori e

coperti da due cuffiette di gomma. Avvitando o svitando i registri si pareggiano le valvole all'apertura del gas e poi, per completare l'opera, si riavvitano le due viti di regolazione minimo riportandole allo stesso valore contato inizialmente (tot giri dalla battuta al corpo del carburatore) ricontrollando ancora il sincronismo delle valvole. Se tutte e due le ghigliottine continuano a sollevarsi all'unisono non c'è bisogno di fare altro mentre se ci sono piccole differenze, si dovranno annullare agendo ancora sulle stesse viti di regolazione minimo. Il movimento della valvola del gas del carburatore che alimenta il cilindro posteriore si controllerà con lo sguardo, stando posizionati sulla destra della moto per poter azionare la manopola del gas, mentre quella del carburatore del cilindro anteriore dovrà essere "sentita" con un dito della mano sinistra. Al termine di tutta l'operazione si potranno rimontare i manicotti carburatori/filtri aria e avviare la moto per regolare definitivamente le viti del minimo che dovranno sempre essere mosse nella stessa misura in entrambi i carburatori. Ricordatevi anche di abbassare le due cuffiette di gomma che coprono i registri dei coperchietti dei carburatori e/o di cambiarli se danneggiati.

Per quanto "casareccio" questo sistema consente un preciso livellamento delle valvole gas, richiedendo solo un po' più di tempo per lo smontaggio e rimontaggio dei manicotti carburatori/filtro.

Buon lavoro!

Fabio

ATTIVITA' DEL CLUB

morini club news 2/2016

pag. 3

**RADUNO A SERRAVALLE
(si ma che palle)**

Il 3 luglio si è tenuta a Serravalle Pistoiese la seconda edizione del raduno "Moto Morini una storia italiana" di cui abbiamo dato preventiva comunicazione anche qui sul notiziario. L'evento è stato organizzato da Maurizio Vettori, che più volte ci ha contattati per chiederci di partecipare. Invogliati anche dal battage pubblicitario con locandine



volantini e depliant plastificati (roba da ricchi), sponsor e patrocini, si pensava: sembra roba seria. Però però però, qualcosa non mi quadrava nel programma: sabato niente eventi se non la cena,



domenica alle 16,30 giro in moto e a seguire tavola rotonda con impressioni e aneddoti. Strano, ma uno quando torna a casa? Comunque si decide e si va. Io, Fabio e Gianclaudio, partiamo sabato



mattina presto (oddio non tanto, al presidente non è suonata la sveglia e lo abbiamo aspettato un'ora) e ci mettiamo sulla Cassia con ritmo allegro ma non troppo, perché non abbiamo fretta e comunque la cassia ha un asfalto che in molti tratti sarebbe adatto per allestire una



gara di enduro. Comunque, costanti e inesorabili, a pranzo arriviamo a Vinci, ove tutto fa riferimento al

geniale Leonardo, dalla casa, al museo, fino ai prosaici panini e birra a lui



ATTIVITA' DEL CLUB



dedicati. Ci rifocilliamo, ormai prossimi alla meta, ma siamo afflitti dalla titolare del B&B dove dovremo alloggiare, che sollecita l'arrivo perché deve uscire ... m m m h h h poco professionale.



Insomma arriviamo in zona raduno, ma non si vede nulla... dove sarà sto raduno ? Non c'è una Morini in

giro. Infine individuiamo l'area e resto perplesso: tutto ruota intorno a un bar/ristorante/alloggio (la piramide) con intorno un' ampia area verde, dove ci sono quattro stand quattro che vendono prodotti per cani, miele, gomme cinesi, e (strano!) ricambi usati Morini. Poi c'è la strada chiusa al traffico e allestita a mo' di pista con balle di paglia. Tripudio di bandiere e striscioni, addetti agli ingressi e Protezione



Civile, ma i Morinisti dove sono? C'è solo uno sparuto gruppetto di moto, diciamo una ventina (poi arriveranno a circa 30/35), e nemmeno particolarmente interessanti. Sì, c'è la moto originale con cui Valentini vinse all'Elba, dentro il bar (!) una bialbero, e un inquietante ibrido telaio norton "letto di piume" (wideline) e motore morini excalibur; c'è anche



Ruozzi con la sua 350 (si fa per dire) da gara, ma l'atmosfera generale è dimessa.

Del club c'è anche Giggiotto, che motivi suoi è dovuto venire in macchina, ma si è portato il corsaro appena restaurato (bello!), e in serata ci raggiungerà Paolo con la sua 350

con accensione elettronica sperimentale creata da Massimo. Ci sono anche Stefano e gli



amici del Granpasso (come mai il correttore ortografico aveva scritto granpacco ?) club. Rinunciamo alla vampiresca cena con hamburger a 25 euro proposta dall'organizzazione, in favore di mega pizza in un limitrofo ristorante con tanto di schermo per assaporare la sconfitta dell'Italia contro la Germania agli europei. Il giorno dopo appaiono anche Luca , nonché Edgardo Donatini con alcuni suoi corsarini e (meno male)

ATTIVITA' DEL CLUB

pag. 5

Lambertini, a cui mostriamo l'accensione "modello Massimo" e che prontamente provvediamo a rapire e segregare



sotto un gazebo per estorcergli i suoi segreti sulla curva di anticipo ideale, e altri segreti e aneddoti della vita in Moto Morini. Lambertini è sempre un signore e un maestro, e da solo riesce a dare un senso alla nostra avventura, per il resto

deludente. La



mattina passa così, sul pratone a bighellonare, chiacchierare e ustionarsi al sole.

Mangiamo qualcosa, poi mezza siesta finché, quando ormai pressochè tutti gli altri se ne sono andati, si risveglia lo speaker ufficiale, che invita a prepararsi al giro, che ci porterà tra i vivai della zona (di una estensione impressionante e inimmaginabile) fino al panoramico castelletto di Vinacciano. Il giro è simpatico, solo che il contesto è grottesco,



siamo pressochè solo noi e quelli dell'organizzazione, più numerosi dei partecipanti. Anche la miss che consegna



i diplomini, caruccia ma niente più e con fidanzato geloso e ringhiante, appare un po' fuori contesto.

Insomma è tardi, io e Luca, in vista degli impegni lavorativi del giorno dopo optiamo per un rientro autostradale, noioso ma rapido, gli altri tornano via

Cassia anche se, mi hanno

riferito, con qualche problemino tecnico che li ha fatti rientrare in ora molto tarda.

In definitiva, un'occasione sprecata, organizzatori animati da genuina passione, se non altro per il dispiego di mezzi e uomini, ma privi di senso pratico e organizzativo. Comunque nei giorni

seguenti è arrivata al club una targa metallica di partecipazione dal Comune di Serravalle.

Gli organizzatori, che comunque ringraziamo per l'impegno e le attenzioni profuse, devono però rivedere profondamente il meccanismo, non si può lasciare i partecipanti abbandonati e inoperosi, e poi programmare le attività solo la domenica pomeriggio, quando è noto che tutti pensano a rientrare alla base, tanto prima quanto più è lontana. Serva da insegnamento per la prossima edizione, se ci sarà, anche se, dagli umori dei partecipanti, ben pochi saranno invogliati a tornare, visto l'esito di quest'anno. Gli errori purtroppo si pagano cari, risollevarlo e ridare credibilità alla manifestazione sarà durissima. Vedremo.

Sergio

IO MORINISTA**Fogli d'album**

I bagliori sinistri della guerra avevano appena cessato di turbare anima e corpo di un paese affranto e devastato dal conflitto che i sogni di una nuova aurora accendevano la fantasia di Alfonso Morini. Due terribili tragedie mondiali non lo avevano piegato. Nel 1948 il padre della gloriosa azienda tornava alle competizioni. Sfogliando l'album dei ricordi ci appare in dissolvenza il prototipo di una moto gloriosa quanto capace di commuoverci, oggi, per la sua essenzialità ed apparente ingenuità. Una 125 due tempi con prestazioni allora emozionanti, 8 cavalli a 7000 giri, due tempi per soli 68 kg. Raffaele Alberti, mitico pilota degli anni che furono, portò ripetutamente al successo questo piccolo scricciolo di moto nel campionato italiano motoleggere, mentre un altro asso della casa, Umberto Masetti, vince il campionato di seconda categoria. Si erano accesi i motori della poesia con le prime entusiasmati competizioni. Luigi Zinzani, Vittorio Zanzi e Dario Ambrosini furono, in circostanze diverse, gli alfieri di questa fantasticheria. Alcune configurazioni meccaniche e telaistiche rendevano questa moto particolare; vale la pena di ricordare il motore monoalbero, le molle a spillo delle valvole "all'aperto", il telaio a culla aperta, il forcellone posteriore oscillante e tocco di estro, ammortizzatori a parallelogramma. Il cambio era a tre rapporti convertiti in seguito a quattro. Quali competizioni esistevano a quei tempi? Corse su strada, poi corse in salita prima di approdare alle gare mondiali. Silenzio e quiete di officine intente a realizzare di genio ed azzardo mezzi altrimenti irripetibili con pochi spicci d'ingegno. Piloti-meccanici, poche gomme su cui lavorare e correre a rischio acqua, sole, pioggia ed asfalto oltre a fatali ostacoli di strada, marciapiedi, paletti, cordoli ed alberi, gente assiepata per un rombo di pochi istanti. Sfrecciava temerario come la speranza lasciando acri odori di olio e benzina. Il 125 del 1948 con la sua miscela

due tempi ed i 125 orari incontra l'entusiasmo ma anche il demone Mondial che spinge la casa Morini ad elaborare un motore adeguato che si batte, con una nuova quattro tempi variamente sviluppata fino al 1952 con velocità di punta di 160 orari. Sarà Mendogni che per un soffio perde il Gran Premio delle Nazioni a consacrarne le gesta. L'epopea Morini è cominciata e prosegue. Accompagnando briciole di entusiasmo e povertà di una Nazione che si accontentava di sentire talvolta sul ciglio di una strada un ringhiare inconfondibile. Era pane per i bisogni e le illusioni. Pane di poveri, trovate di ricchi che provano a rilanciare la storia di una gente infine industriosa e desiderosa di lavorare al meglio. Ma il nostro album si chiude per ora e lascia la 125 giunta, come tutte le storie, a dignitosa conclusione. Nel 1954 una 175 Rebello ne avrebbe ben diversamente raccolta l'eredità. La vita è un albero con radici rami e fronde. O, se volete, una sequenza di trasmissioni, primaria e secondaria, rotta la quale non c'è dinamica, storia, futuro. Forse un giorno rimetteremo insieme pignone catena e corona per una nuova vicenda umana comune e forse per correre ancora sotto l'estinto vessillo di un mito che ricordiamo nostalgicamente col nome di Moto Morini.

Vincenzo

APPUNTAMENTI

morini club news 2/2016

pag. 7

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

VITA DA ESAMINATORE— ABERRAZIONI

Spesso, sulle pratiche online, arrivano foto dove sono alterate le proporzioni, con moto che diventano larghissime e bassissime (vedete ad esempio la vespa qui sotto), o viceversa, perché le foto sono state ridimensionate male, vuoi perché il formato iniziale è fuori standard (la finite di fare le foto con sti c.. di telefonini?) oppure perché non capiscono che le dimensioni 1024x768 si riferiscono alle foto in formato orizzontale, se la foto è verticale devi ridimensionarla a 768x1024. Ma facciamo finta che può succedere. Ma altre volte arriva roba da, diciamo così, fare girare la testa. Ma come si fa a fare e mandare delle foto così? C'è in giro della gente veramente assurda, siamo messi veramente male...
Sergio



TESSERAMENTO 2016

Purtroppo la FMI ha aumentato il costo della tessera e ci siamo dovuti adeguare. Anche le tariffe postali sono aumentate e chi vuole il notiziario per posta deve accollarsi i maggiori costi

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 71	€ 83
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 66	€ 78
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 63	€ 75
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (senza tessera FMI)	€ 36	€ 48

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 "member" FMI; 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 OPPURE

BONIFICO BANCARIO: effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (iscrizione/rinnovo motomorini club anno 2016). Comunicate comunque per email a iscrizioni@motomoriniclub.com l'avvenuto pagamento

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO 2016:
9-11 settembre 2016—Mostrascambio Imola

11-13 novembre 2016—Mostrascambio
Novogro



Federazione
Motociclistica
Italiana



MOTO MORINI
La marca che dà prestigio

Produzione Moto Morini

1971

Corsarino ZZ 50
Corsarino Scrambler 50
Corsarino SuperScrambler 50

Corsaro Sport Lusso 125
Corsaro Super Sport 125/150
Corsaro Gran Turismo 150
Corsaro Country 125
Corsaro Country 125
*Regolarità Casa,

Si raccomanda OLIO CASTROL