

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

2020

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

**MORINI TURBO
INTERCOOLER**

**SPECIAL MORINI
CON LA S
MAIUSCOLA**

MAGGIO—AGOSTO 2020

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
Numero 1/2020 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Enrico Alba,
Luca Gazzolo, Roberto Marchesini*



EDITORIALE

Siamo usciti fuori dall'emergenza virus? Si spera di sì. Anche se ogni tanto le notizie dai vari telegiornali ci ricordano che da qualche parte i contagi ripartono e minacciano quella libertà faticosamente guadagnata. Gradualmente sono riprese le attività ludiche, quelle "marginali", comprese le uscite sulle due ruote, le nostre attività. Qualche gelatour associativo serale, un paio di appuntamenti al bar di Maccarese per un caffè e quattro chiacchiere e un sostanzioso giro tra Lazio e Umbria in sella ai cari "ferrivecchi" e possiamo dire che il Moto Morini Club seppur a regime ridotto, si sia rimesso in moto. Certo è saltato l'appuntamento dell'Elba Raid a cui tenevamo particolarmente e che aveva avuto sulla carta un buon successo di presenze, ma purtroppo di più non si poteva fare. L'evento isolano che all'inizio si era pensato di spostare a giugno o a settembre, verrà invece riproposto l'anno venturo nel consueto periodo dell'anno, maggio, mentre per altre iniziative che avevamo in cantiere troveremo altri periodi idonei. Per il momento dopo tutto quello che abbiamo passato nei mesi scorsi con il drastico distanziamento sociale, auguriamo a tutti i soci una buona lettura del mmc news numero due/2020 e una piacevole estate gustandovi le vostre morinelle passeggiando per il nostro belpaese. Buona estate e arrivederci presto.

Fabio

L'intercooler del 500 Turbo

Nel 1978 ero all'ultimo anno di ingegneria meccanica. La decisione di affrontare questi studi era scaturita dal fatto che ero appassionato di motori (a quel tempo vedevo solo la Ferrari e poi più), ma in tutta sincerità il mio libretto non era un tripudio di bei voti. Alcune discipline non mi andavano giù, altre, quelle legate all'indirizzo di studi "trasporti" erano per me decisamente più interessanti.

Quando fu il momento di scegliere l'argomento della tesi di laurea, chiesi a mio padre se potevo accedere ai dati della Moto Morini riguardanti i motori. Poter presentare una tesi su un motore sovralimentato (in quell'anno il progetto della 500 turbo era già in corso) mi avrebbe dato un enorme vantaggio, sia in fatto di punti che in fatto di successivi colloqui di lavoro.

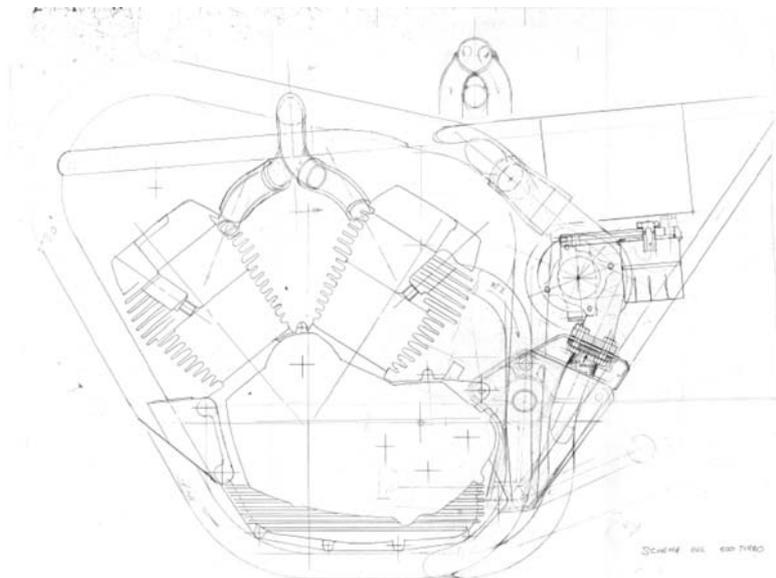
Mio padre parlò quindi con la signora Gabriella Morini, che non ebbe obiezioni di sorta, anzi mi incoraggiò a procedere e a stringere i tempi.

Franco Lambertini mi aiutò, dandomi l'accesso a dati, disegni e tutto il resto, e finalmente poco prima di dicembre del 1978 mi laureai, discutendo una tesi sul 500 Turbo.

"C'è un posto per me alla Moto Morini?" chiesi a mio padre passata la sbornia dei festeggiamenti.

La sua risposta fu lapidaria: "Non ho piacere che tu venga a lavorare con me. Infatti se fai qualcosa di sbagliato tutti potranno dire: *Tanto c'è suo padre che lo protegge*. Se invece tu dovessi fare qualcosa di buono vedrai che tutti diranno: *Il merito non è mica suo, è di suo padre*. No, tu devi farti strada nella vita con le tue forze e le tue capacità"

Parole sante dette da un uomo tutto di un pezzo.



Ma soprattutto altri tempi.

Trovai lavoro in un'industria bolognese che produceva impianti di lavaggio a secco, nelle quali l'impiantistica degli scambiatori di calore aveva un peso non indifferente.

Gli inizi come previsto furono un po' duri, ma dopo circa 3 anni ero già abbastanza padrone della tecnologia, al punto che proposi alla direzione alcuni progetti con soluzioni innovative.

Questi impianti infatti prevedevano l'uso di notevoli risorse di energia elettrica e di acqua di raffreddamento. Quindi già da allora il problema del recupero del calore era molto sentito.

Per un progetto di questo tipo, mi misi alla ricerca



nella parte interna dello scambiatore, poco prima di entrare nel compressore veniva effettuata l'iniezione di benzina, e all'uscita dal compressore veniva fatta passare nella camera intermedia dell'intercooler, potendo così venir raffreddata, prima di entrare nei cilindri. Lo schema era quello che pubblicizzava la Moto Morini a quei tempi, ma giurerei che non fosse proprio così al 100%. Ovviamente la miscela aria/benzina poteva venir raffreddata non solo a spese

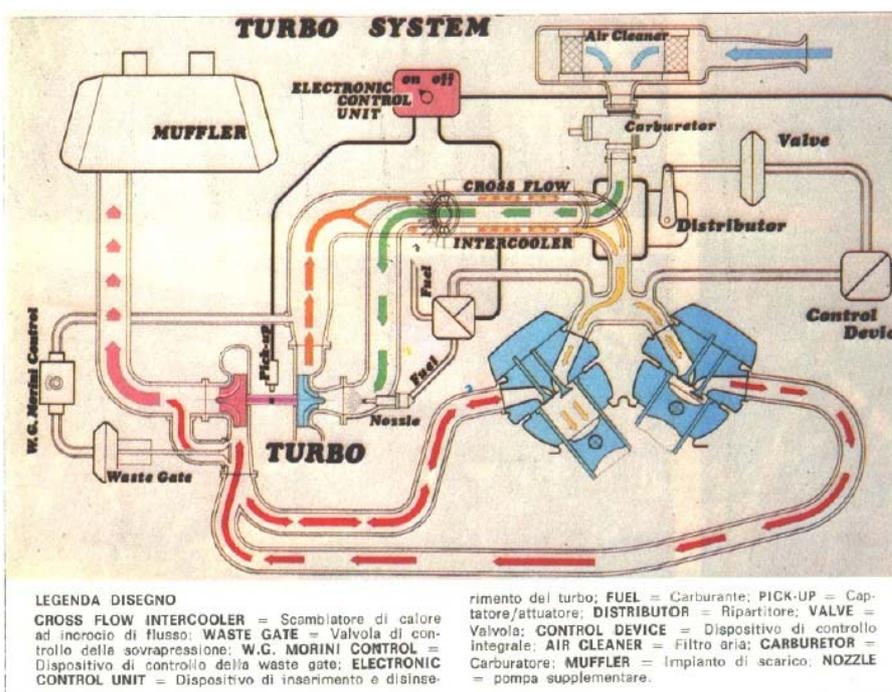
di un prodotto che consentisse lo scambio di calore fra due fluidi. Mi venne in mente quanto mi disse Franco Lambertini in una delle visite che facevo dopo l'orario di lavoro alla Moto Morini: anche se ero oramai già fuori dalla disciplina motoristica, la passione era dura a morire e ogni tanto andavo a trovarlo. Così tornai da lui e gli esposi il mio problema e come da un cilindro magico estrasse il coniglio: quello che cercavo!

La prima versione del 500 Turbo non prevedeva l'intercooler: il turbocompressore pompava l'aria all'interno di un tubo che, oltre alla funzione di telaio, serviva da polmone di accumulo di aria in pressione per alimentare i cilindri: ottima soluzione per limitare i ritardi nella risposta del turbo. Questa era anche la configurazione che avevo utilizzato per i disegni della mia tesi di laurea.

Ma Lambertini era andato oltre e aveva messo a punto un sistema ben più sofisticato che prevedeva appunto un intercooler. Come si può vedere l'aria fresca proveniente dal filtro passava

dell'aria fresca ma anche grazie all'alettatura esterna.

“Se tu utilizzi il profilato che ho trovato, anche tu potrai trovare la soluzione ideale per il recupero



di calore che cerchi per le tue macchine” e così dicendo Lambertini mi allungò una copia di una lettera di un fornitore, in cui si vedeva in modo inequivocabile come era fatto l'intercooler in sezione. Facendo poi le debite proporzioni con i disegni del 500 e con le foto, si poteva capire che

STORIA DELLA MORINI



VAW ITALIA S.R.L.
Capitale Sociale L. 110.000.000

20010 CORNAREDO - VIA MANTEGNA, 6
TEL. 0362020/902/903 TELEX: 334327 VAWITA I
C.C.I.A.A. MILANO 9/2016 TRIB. DI MILANO 17898/77
Codice Fiscale e Partita Iva N° 0361740156

S/
MOTO MORINI SpA
Via A.Bergami, 7
40133 BOLOGNA
Alla c.a. Sig. Lambertini

Cornaredo, 12 maggio 1981
NS/ RIF. _____
VS/ RIF. _____

Come da accordi telefonici intercorsi tra il Vostro Signor Lambertini ed il nostro Sig. Alberio, Vi comuniciamo nostra migliore offerta per la fornitura del nostro profilato n. 59406 (di cui alleghiamo copia) simile al profilato relativo al Vostro disegno n. 882-Sp/1:

prezzo: DM 8,15/Kg
quantità: n.20 verghe da 6.000 mm
consegna: 4-5 settimane dall'ordine
pagamento: rimessa diretta 30 gg (valore cambio del momento del pagamento)

Ringraziandovi per la richiesta, salutiamo distintamente.

VAW ITALIA S.R.L.

All/

era lungo circa una ventina di centimetri. Questa copia, fatta su carta chimica (a quel

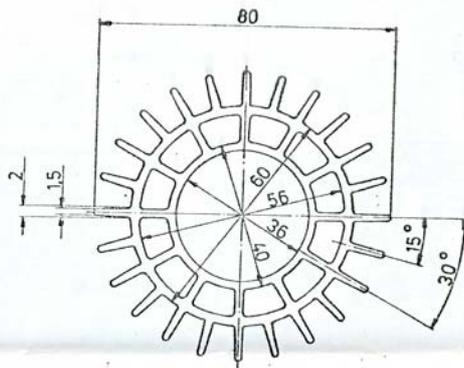


tempo non c'erano ancora le fotocopiatrici odierne) si è salvata solo perchè ha dormito per tanti anni dentro una cartella di studi di prototipi che non hanno visto mai la luce, ed è saltata fuori oggi solo perchè dopo quasi 40 anni, ho deciso che era ora di mettere un po' a posto tutte le mie scartoffie, buttando via il superfluo.

Tutti sanno come finì la storia del 500 Turbo, non ebbe seguito, così come non ebbe seguito ovviamente il progetto del recupero di calore.

Però trovo giusto condividere con voi tutte queste cose.

Roberto Marchesini
Bologna, 5/1/2020



nicht bemaßte Radien sind R=1mm

*sup. alle note sono R=1mm
sup. non quotati sono R=1mm.*

sup. Fläche = 1205 cm²
peso Gewicht = 3,25 kg/m
lega Werkstoff: AL Mg Si 0,5

1 Stang
225 Res.
Stirn für Hammer
58438 = 215
D 367 (90°) 1/2 x 1/2

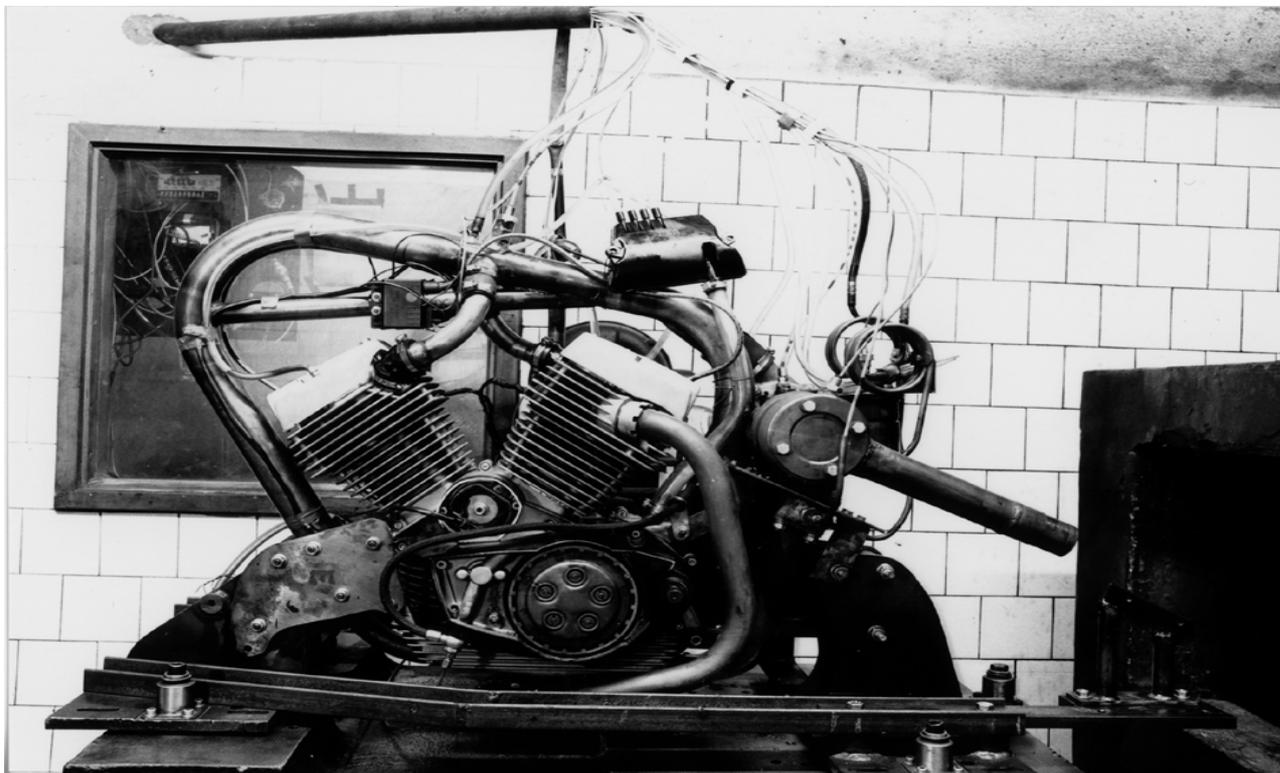
n° 59406

1978	Tag	Name	Das ist notwendig zu dieser Zeichnung gehört eine Liste
02	10.1	fr...	Bezeichnung der Bauteile
03			oder Abzeichnung der Bauteile
Norm			Personen sind zu schreiben
Material			

Abgezeichnet von: 1/11

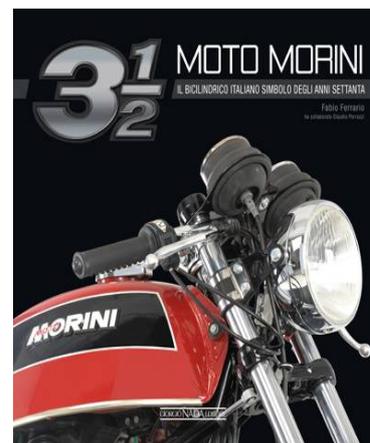
VAW aluminium VAW Leichtmetall GmbH 53 Bonn Technische Beratung und Einzeichnung

Zeichnung-Nr. 1-1



La Morini Turbo al salone di Milano 1981

Ulteriori informazioni sulla Morini Turbo potrete trovarle nel libro di Fabio Ferrario



NOI MORINISTI

Una Morini Special con la "S" maiuscola

Gabrio aveva telefonato la settimana precedente per fissare un appuntamento in officina: "guarda che ti porto la 350 sport, la special bisogna solo darci un'occhiata per mettere a punto meglio la carburazione !"

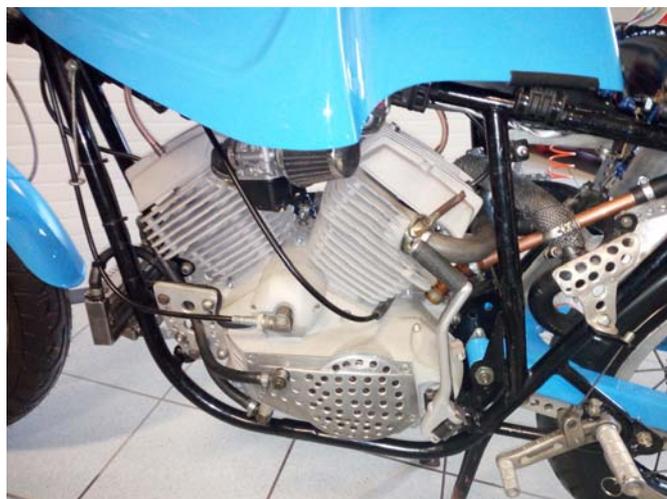
La passione per le moto, specialmente quelle d'epoca, ci accomuna da molti anni, lui forse più di noi, sì, è uno che in moto ci ha vissuto per una vita, tanto per dirne una, per anni e per motivi di lavoro, ha fatto avanti e indietro dal suo paesello tra le Prealpi Varesine fino a Milano, sotto il sole e sotto l'acqua, con la sua Guzzi California.

Morini poi è un capitolo a parte, nei locali sotto casa, o meglio "sottratti" alla casa, sono esposte in bella mostra una 350 Sport del '74, un classico "tamburone" assolutamente ben conservato con targa originale e poi questa 350 sport telaio nero a cui da tempo aveva messo mani per realizzare qualcosa di speciale sulla falsa riga delle classiche elaborazioni degli anni '70.

Arriva lunedì e arriva anche Gabrio, auto e carrello con la moto, gli andiamo incontro: "ciao ragazzi, datemi una mano che scarichiamo la Morini, non è proprio la moto che avevate visto a casa " esclama sorridente!

In effetti rimaniamo esterrefatti, che cavolo ! Già a prima vista sembra veramente un lavoro eccezionale !

Iniziamo la "circumnavigazione" della moto con le relative descrizioni, avantreno e retro sono un bel



classico con cerchi in alluminio a raggi, impianto frenante con doppi dischi forati e svasati, la piastra sterzo è l'originale ma modificata con un unico strumento, un contagiri Veglia Borletti. Ci fa rimarcare che quasi tutti i componenti sono originali dell'epoca, come appunto il contagiri, le pedane arretrate della Cinque Anelli in magnesio, i semimanubri Menani, dietro un bel paio di ammortizzatori della FAC etc

Il telaio è quello originale di una A3 del '77, con qualche modifica più che altro per prevedere dei punti di appoggio/saldatura, non è stato modificato, ma è stato aggiunto uno splendido forcellone "Fridegotto replica" realizzato in acciaio leggero, di sezione rettangolare con un sistema di eccentrici tendicatena, e più lungo dell'originale di 25 mm.

Ma la vera chicca è il motore sul quale è stato fatto molto di più di quanto si possa intuire dalla semplice osservazione esteriore, è un motore largamente elaborato partendo dal supporto tecnico e dai consigli di uno specialista che non ha biso-



gno di presentazioni, il Sig. Mario Perfetti “uno” che le mani sulle Morini le sa mettere, questi gli interventi.

Cilindri e pistoni speciali ad alta compressione del 500, i pistoni sono stati forati per adattarli agli spinotti originali del 350, anche i cilindri sono stati lavorati per pervenire ad una cilindrata complessiva di 426 cc. Con un alesaggio e corsa di mm. 69 x 57, necessaria la barenatura carter motore e bielle, albero a camme modello “L5”, le testate sono quelle del 501 XE naturalmente lucidati i condotti, carburatori Dell’Orto PHBH da 30, alleggerita la trasmissione primaria e il tamburino frizione.

Per assicurare un migliore raffreddamento del gruppo termico è stato montato un radiatore supplementare dell’olio, anch’esso di produzione anni ‘70, in posizione frontale e raccordato al carte motore,



la pompa olio è stata maggiorata.

Le sovrastrutture sono in vetroresina compreso il grande serbatoio che ci in-

curiosisce non poco ! Gabrio ci spiega che si tratta di un serbatoio costruito in Francia appositamente per le Moto Morini che correvano nelle competizioni di Endurance, ad ulteriore riprova ci fa notare i due vani ricavati nella parte inferiore e destinati al gruppo filtro originale !

Le dimensioni del serbatoio hanno determinato una riduzione dello spazio a disposizione per la sella, ovviamente mono posto, e per il porta targa, problema risolto montando un porta targa in gomma di una Guazzoni RM 72 e comune ad altre moto da regolarità di quegli anni.

Una menzione particolare va fatta sul lavoro per lo scarico realizzato, come buona parte degli altri interventi direttamente da Gabrio, partendo dai collettori del Kanguro allungati e modificati soprattutto per ottimizzare la compensazione, per terminare con due tromboncini, risultato: scarichi della stessa lunghezza e prestazioni ancora più performanti !

Nel pomeriggio si mette mano alla moto, un paio di scalciate e parte subito, il rumore dei tromboncini è meno esagerato di quello che ci si aspettava ma pieno, cacciavite e occhio ai carburatori da 30 la cui taratura non è semplice, probabilmente per il getto del massimo montato da 135, si fanno necessariamente delle prove.

La “quadra” sembra trovata e si va in strada con la targa prova, e per quanto possa essere un luogo comune veramente non ci sono parole: il motore risponde al gas in modo esaltante sia in accelerazione che in ripresa anche se è meglio non aprire troppo ... siamo in rodaggio ! Il rettilineo della Statale con la moto va che fa paura, un paio di curve, una rotonda e si ritorna, il tragitto è breve ma basta per provare che questa è veramente una Special con la “S” maiuscola ! Bravo Gabrio !

Remo

TESSERAMENTO 2020

notiziario via email notiziario per posta

Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	73	85
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	68	80
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	65	77
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, OPPURE**

BONIFICO BANCARIO: effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (nuova iscrizione/rinnovo iscrizione Moto Morini Club anno 2020). Comunicate comunque per email a iscrizioni@motomoriniclub.com con l'avvenuto pagamento

REVISIONI

Per fare la revisione della vostra Moto Morini (ma anche di altre marche e delle auto) andate al centro Revisioni Airbenz, , viale dei Colli Portuensi 92 e chiedete di Paolo o Leonardo. Tel 06-58203042

9° ELBA RAID

RINVIATO AL 2021

MOSTRESCAMBIO E RADUNI:

La Mostrascambio Imola, che si sarebbe dovuta tenere a settembre, non si farà.
Riprenderà speriamo nel 2021

La Mostrascambio di Novegro al momento è confermata per il 6-7-8 novembre 2020

Il salone di Milano EICMA, previsto per novembre, non si terrà

