

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

2/2021

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

RADIO 101

PARAOLI

MUGELLO 2

OTTOBRE 2021

Moto Morini Club news

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

Numero 2/2021 a cura di

Fabio Ferrario, Sergio Milani, Enrico Alba,

EDITORIALE

Sembra che ci siamo. La X Cape è stata presentata alla stampa, che ne ha parlato bene, e tra pochissimo dovrebbe essere disponibile dai (pochi) concessionari. Sarà la nuova via della Morini ? E' una degna erede della storia della Casa ? Il dibattito sul nostro forum è già da tempo iniziato, e credo durerà a lungo.

Comunque il nostro amico Dotoli, concessionario Morini di Napoli è allertato: ci farà sapere appena sarà disponibile una X Cape da testare.

Intanto siamo già in autunno, ma continuano ad arrivare richieste di iscrizioni al Club. Richieste che a questo punto dobbiamo respingere, dato che abbiamo esaurito le tessere FMI e l'impegno per richiederne una o due onestamente è di gran lunga superiore al beneficio di avere nuovi soci. Quindi per i ritardatari, ma soprattutto per i tanti volti nuovi (ma dove eravate ?) che si affacciano al Moto Morini Club: pazienza, se ne riparla a dicembre.

A presto

Sergio



Ricordi: Radio 101 e Moto Morini

Correva la fine dell'anno 2004 quando agli onori della cronaca balzava la notizia di una asta giudiziaria che non aveva precedenti, era il caso dei fratelli Borra ex titolari di Radio Milano International Spa, meglio conosciuta come Radio One-O-One o Radio 101.

Radio 101 nasce nel lontano 1975 a Milano come Radio Milano International, si tratta certamente di una delle prime emittenti radiofoniche italiane, i fondatori sono dei giovanissimi e intraprendenti fratelli, Angelo e Rino Borra e Piero e Nino Cozzi.

Iniziano le trasmissioni in frequenza 101 in FM, il successo è immediato e la radio annovererà tra conduttori persone come Claudio Cecchetto e Gerry Scotti, con il passare del tempo viene coperto tutto il territorio nazionale e cambia il nome in Radio 101.

Giungiamo nel 2003 quando una vicenda giudiziaria investe Radio 101, sono arrestati i



fratelli Borra e la loro commercialista, sono accusati di frode e furto, una complessa vicenda di fallimenti truccati e soldi che finivano alla fine sui conti di Radio 101.

Morale della favola si arriva all'anno successivo quando la Procura della Repubblica del Tribunale di Milano decide, a seguito della vicenda giudiziaria, di mettere all'asta i beni sequestrati ai fratelli Borra con una procedura inusuale, ovvero rendendoli visibili sul sito internet della Procura e con offerte mediante

l'istituto della licitazione privata al miglior offerente.

Tale decisione è dovuta soprattutto alla mole di quanto hanno trovato le Forze dell'ordine nei capannoni dei fratelli Borra, che non è esagerato definire alla luce di quanto scovato dei veri e propri "accumulatori seriali!"

La parte del leone, sono proprio le motociclette, quasi 1.200, poi un sessantina di automobili, aerei, elicotteri, mezzi militari di ogni tipo e via dicendo, in totale sono oltre 3.000 i beni oggetto del sequestro.

Io e mio figlio ci fiondiamo sul sito della Procura che è fatto veramente bene, io cerco tutto ciò che è targato Morini anni '70, mio figlio punta sulla sua passione per le moto da regolarità.

Tra le Morini che mi interessano trovo una 500 rossa, ultima serie del '84, una 350 sport raggi disco del '76, una 350 GT marrone e una 250 bicilindrica. Le prime due sono conservate e in ottime condizioni, almeno così si evince dalle foto, mentre altrettanto non si può dire della GT e della 250.

Entro la data prevista, ovvero il 15 ottobre 2004, presentiamo le nostre offerte, io per tutte e quattro le Morini, mio figlio per alcune moto da regolarità tra cui una Zundapp GS e una TGM Hiro.



Alla chiusura dell'asta risultiamo aggiudicatari solo della 500 e della 350 Sport del '76, le offerte sono state centinaia e ogni giorno si poteva monitorarne l'andamento, sempre in crescita, non ci sono stati certamente regali a

nessuno !

Con l'avviso dell'aggiudicazione ci viene comunicato la data e il giorno del ritiro dei mezzi che sono a Montebello della Battaglia in provincia di Pavia, l'appuntamento è febbraio.

E' una fredda mattina di febbraio quando di buon ora io e Riccardone ci diamo appuntamento sotto casa. Riccardone è un amico di mio figlio, altezza un metro e ottantacinque, stazza di novanta chili, professione boscaiolo, per questo Riccardo è solo per gli amici Riccardone, viene per darmi una mano.

Si scalda il motore dell'inarrestabile Renault Trafic (mai più avuto un mezzo simile !) e si parte, man mano che scendiamo dalle nostre valli dell'alto Varesotto verso la pianura padana incontriamo a tratti una fitta nebbia che solo dopo un'oretta incomincia a diradarsi.

Usciamo dall'autostrada dopo Pavia, una breve pausa in un bar per un caffè e una conferma sul tragitto e, cartina alla mano (ma quali navigatori) finalmente siamo arrivati ai capannoni che si trovano nella periferia di Montebello della Battaglia.

Quello che si presenta a noi già entrando nel grande cortile non è facilmente rappresentabile in poche righe, si vede di tutto soprattutto molti mezzi militari, mezzi conservati e naturalmente privi degli armamenti.

Da ex aereomodellista riconoscono uno splendido Starfighter F 104, purtroppo mutilato delle ali e del radar, un caccia supersonico già in dotazione anche all'Aeronautica Italiana, tanto famoso per le prestazioni quanto per i numerosi incidenti tanto da affibbiargli in Italia il nome di "bara volante", poi un Fiat G.222 bimotore da trasporto, un Fiat G.91 altri aerei, carri armati, camionette etc ...

Entriamo nel grande capannone, quello che colpisce subito è il numero dei mezzi, soprattutto le moto, e diversi elicotteri in fila uno dietro all'altro che emergono tra tutto il resto.

Provare a dire quello che c'è non è facile, sarebbe forse più facile dire quello che non c'è.

Ci aggiriamo tra le moto che sono generalmente tutte in buone condizioni, conservate, diverse con la loro targa originale, incredibile la varietà dei modelli e delle epoche, partiamo soprattutto dagli anni 50/60 in poi, come Gilera, Guzzi, Mondial, Rumi, Benelli, Motobi, Laverda e naturalmente Morini.

Della casa Bolognese c'è un po' di tutto, mi colpisce tra le altre moto una Corsaro Special 125, serbatoio rosso, banda bianca, penso un '72, sotto la polvere sembra immacolata, passo un dito sul parafrangino anteriore, le cromature sono perfette !

Si potrebbe stare qui fino a sera, ma non abbiamo molto tempo, finalmente troviamo le nostre moto. La 500 è una 6V ultima serie unificata del 1984, il corno del cigno della 500, colore rosso, in buone condizioni come da foto, solo qualche difetto sulle bande bianche e nere del serbatoio, invece del cupolino tipo K2 monta una ingombrante carena di moda in quegli anni.

Controllo naturalmente anche il numero di telaio e non mi sorprende di trovare una W in luogo di una W2 di omologazione, in Morini ci si arrangiava con quello che c'era, specie in certi momenti, inoltre in via Bergami c'era sempre una particolare attenzione al portafoglio !

Dopo poco troviamo anche la 350 sport del '76, che è messa ancora meglio della 500, anche se



quando me lo trovo davanti c'è una cosa che mi fa immediatamente arrabbiare, per non usare

altri termini !

Il solito cretino, ma preferisco definirlo un ladruncolo, ha staccato i loghi Morini del serbatoio e, nella fretta, ha graffiato il serbatoio e spezzato i due attacchi che sono rimasti nelle mollettine del serbatoio, ma poi con quale risultato, mi chiedo ?

Comunque la moto è veramente bella, conservata, tutto è in ordine e originale, sella, cromature, verniciature, lo stesso dicasi per i cerchi Borrani e i raggi, il contachilometri segna solo poco più di 22.000 km.



Per finire passiamo dal funzionario responsabile per la e sottoscrizione del verbale di vendita e di consegna dei beni e il contestuale pagamento, entrambe le moto sono senza targa e senza documenti.

Faccio presente al funzionario il fatto delle scritte, pur immaginando la risposta, infatti non si dice sorpreso, purtroppo si sono verificati altri casi di persone che si sono trovati con le loro moto già aggiudicate senza parti o accessori, per non

ATTUALITA'

parlare dei ricambi che sono ammassati negli scaffali e che non è stato possibile inventariare.

Carichiamo le moto, togliendo prima l'ingombrante carena della 500, che potrebbe rompersi oltre che ad occupare posto, e si ritorna a casa, mi giro un'ultima volta per soffermarmi su quello che molto ma molto difficilmente penso che potrò vedere in altre occasioni !

Nei giorni successivi apprendo che della 350, di cui ho il numero di targa, è possibile avere la fotocopia del libretto dallo studio notarile che si occupa della documentazione del fallimento, bene.

Per la cronaca le due moto saranno oggetto di un restauro praticamente conservativo e anche la meccanica una volta fatti gli interventi necessari non riserverà sorprese, una volta reimmatricolate le due Morini ritorneranno ad una nuova vista e a solcare le nostre strade lasciandosi alle spalle i Capannoni di Montebello della Battaglia !

Remo

SE IL PARAOLIO PERDE.....

Una piccola panoramica sui paraolio presa da Wikipedia e pazientemente rivista da me medesimo. La prossima volta la scrivo da me che faccio prima.

“Il paraolio è un elemento di tenuta per prodotti lubrificanti, come il grasso e l'olio, interposto tra due elementi con superfici cilindriche, quali un tubo o asse interno e un supporto esterno.

I paraolio devono convivere con sollecitazioni derivanti da movimenti differenti e che fondamentalmente sono:

- *ROTAZIONI ASSIALI*, tipiche sui paraolio che fanno tenuta sugli assi che compongono un motore;
- *SCORRIMENTO ASSIALE*, tipico sui paraolio montati nelle forcelle delle moto;

I paraolio sono progettati in modo che sia sempre la loro parte interna a creare la tenuta.

Il corpo del paraolio è composto da una struttura metallica che permette di conferirgli resistenza e stabilità e che viene poi ricoperta da un composto gommoso che oltre a rivestire la struttura metallica, va



anche a formare il labbro di tenuta.

Il labbro permette la tenuta del lubrificante e in genere viene coadiuvato da una molla disposta sulla circonferenza interna del labbro stesso che ne migliora le prestazioni. In alcuni casi il labbro può essere doppio, con il secondo che ha funzione di parapolvere. I paraolio a seconda della pressione che devono sopportare durante il loro lavoro, vengono definiti a

bassa pressione quando questa non supera i 0,5 bar, mentre per pressioni che possono raggiungere anche i 10 bar i paraolio utilizzati vengono definiti ad alta pressione. In alcune applicazioni, il labbro, nei paraolio che devono assicurare le migliori prestazioni possibili, viene prodotto con una rigatura elicoidale atta ad aumentare le loro capacità di tenuta, richiamando indietro il lubrificante.

A seconda del lubrificante con cui vengono a contatto e delle condizioni operative più o meno gravose, i paraolio possono essere realizzati con caratteristiche diverse e con diversi tipi di materiali gommosi.”

Fine della descrizione tecnica e inizio di quella dell'intervento meccanico.

Quando un paraolio non riesce più a svolgere la sua funzione e permette l'indesiderata fuoriuscita di lubrificante, è giunto il momento di sostituirlo. Vediamo come farlo per avere il miglior risultato possibile. La difficoltà maggiore che si presenta quando bisogna sostituire un anello di tenuta in un motore montato, è rappresentata dall'estrazione del paraolio usurato senza rovinare l'asse su cui lavora e nemmeno la sede in cui è installato. Un metodo che può essere usato per estrarre l'anello di tenuta rovinato, è quello di una coppia di viti da legno o da metallo “parker” di adeguata misura, da inserire nel corpo metallico del paraolio e da sfruttare come punti di presa per tirare fuori l'anello dalla sua sede. Per inserire le viti nel paraolio bisogna forare il corpo di quest'ultimo con una punta da trapano (quasi sempre prolungata per non avere interferenze da parte del

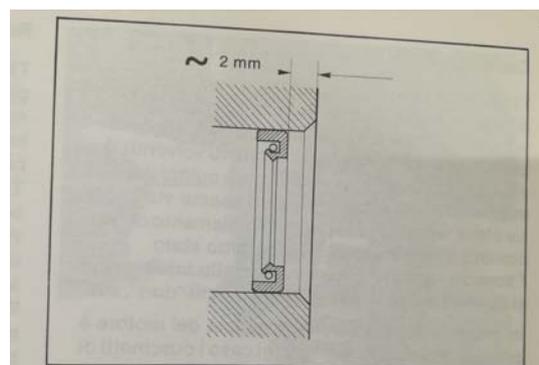


Fig. 148

Paraolio installato nel proprio alloggiamento

mandrino), dal diametro pari al corpo della vite che dovrà essere avvitata nel foro. Per stabilire il diametro delle viti da utilizzare come estrattori, bisognerà stimare la larghezza del corpo del paraolio. Una volta deciso diametro e lunghezza delle viti, bisognerà misurare con il calibro il corpo della vite inserendo il becco dello strumento tra le creste della filettatura fino al fondo, valutando il diametro del corpo della vite. Forato il corpo del paraolio, facendo attenzione a non rovinare le parti del motore e mettendo del grasso sulla punta per cercare di catturare le scorie della foratura affinché non vada all'interno del motore, si avvitano le due viti nei fori e utilizzando delle pinze, si estrae l'anello da sostituire. Ora per inserire il nuovo paraolio nel motore bisognerà lubrificarlo, inserirlo nell'asse su cui dovrà lavorare e batterlo attentamente con un punzone (si può utilizzare anche una chiave a tubo o un tubo vero e proprio con il diametro interno e la lunghezza "ad hoc" per poter battere sul cerchio del corpo del paraolio), per farlo entrare nell'alloggiamento del basamento stando accorti a non rovinare il labbro di tenuta e ad inserirlo "in quadro". Il nuovo paraolio dovrà essere installato nella sua sede leggermente al di sotto (1,5-2 mm circa) del piano esterno della sede. Se tutto andrà come deve andare (bene!), le perdite d'olio saranno un lontano ricordo.

Buon lavoro!

Fabio

4 PASSI AL MUGELLO

Un giorno di Giugno sveglio presto Concettina e le dico "andiamo a fare 4 passi".

Va bene, risponde, ma perché prendiamo la moto ?

Perché i passi sono al Mugello.

E così si parte con l'indomito, sonorissimo. K2 per una lunga tirata autostradale fino Incisa

per poi raggiungere Vicchio, nel cuore del Mugello, ove ci attendono Fabio, Augusto e consorti.

Loro, vecchie volpi, sono partiti il giorno prima e si sono rifocillati e riposati all'ormai collaudato agriturismo "stazione di monta" (vedasi notiziario 3/2015). Noi arriviamo belli rintronati alla meta e appena il tempo di depositare i bagagli nella stanza che loro, freschi freschi, sono impazienti di partire per un giro in cui ci faranno da ciceroni degli amici Morinisti di Firenze.

Così si parte, destra e sinistra, sali e scendi,

in un tripudio di curve intervallato da qualche sosta in paesini avviluppati da un caldo già assassino, che mette a dura prova le Ladies (vedi foto).

Fabio e Augusto non hanno capito che sono, sì, al Mugello, ma non al circuito, e ci danno dentro come se fosse in

palio qualcosa. Noi, più umilmente e turisticamente, andiamo pianino col motore che ronza sornione, ci guardiamo il panorama, ci fermiamo a fare le

foto, risparmiamo freni e benzina, in una andatura assolutamente turistica. Tanto poi alla fine ci devono aspettare.

E passo dopo passo le nostre guide, ad un bivio fatidico, ci chiedono se vogliamo fare un'altra





letteralmente il nulla. Ma in questo sta il bello, è una stradina sperduta sul dorso di verdeggianti colline, e che poi diventa una strada bianca con bei ciottoli, ove ovviamente andiamo quasi a passo d'uomo, e con un cartello beffardo che indica il termine della zona con limite di velocità a 30 Km/h. Una volta tornati sull'asfalto affrontiamo la salita per Ficulle, ma ci perdiamo Augusto. Che sarà successo? Torniamo indietro e scopriamo che il contagiri

strada, sono solo un'ottantina (!!!) di Km in più, ma una bella strada. E così si va, e verso sera arriviamo, non so come, dopo strade da far ingarbugliare un navigatore (che non abbiamo), alla nostra Stazione dove una lauta cena e un buon riposo ci preparano per il rientro di domani.

Rientro che si svolge tutto sulla statale, accompagnati

per un buon tratto da un'altra coppia di amici. Con un caldo africano che stronca la resistenza delle Ladies, in particolare Beatrice gravata da



uno zaino del peso e dimensioni da trekking Himalaiano, facciamo la (bella) strada del ritorno con molte tappe per recuperare le forze, e far fronte a imprevisti occorsi a me e Augusto, del tipo insetto che si infila nella giacca e mi costringe ad uno streap tease frenetico in mezzo alla strada.

Non bastasse, decidiamo di deviare per Fabro, che immaginiamo luogo di particolare attrattiva dato che ha avuto

l'onore di vedersi intitolare un casello autostradale, e scoprire che non c'è praticamente nulla, quattro case bruttine e poi



prendere fuoco, a causa della corrente eccessiva che arriva da un regolatore che non regola più. The Professor non si scompone più di tanto, nel piazzale del bar armeggia con l'impianto elettrico mentre noi armeggiamo con birre, acqua fredda e gelati, finché riusciamo a ripartire e raggiungere la meta senza altri eventi di rilievo, e prima che l'oscurità crei problema ad un Augusto senza luci.

Il giorno dopo ripercorro sulla mappa il percorso del giro, e qualcosa non mi quadra.. Muraglione, Colla, Calla, Giogo, Eremo... sono cinque ! altro che quattro passi. Sembra uno s l o g a n pubblicitario, il Morini Club da più di quello che promette. E la prossima volta venite anche voi, invece di perdere tempo a leggere i miei articoli.



Sergio



TESSERAMENTO—SE NE RIPARLA A DICEMBRE

Sta Arrivando la X Cape - il prezzo è ragionevole, e le riviste che l'hanno provata ne parlano bene. Piacerà ? E piacerà ai Morinisti ? Vedremo. Comunque perché non provarla ? Della 6 e mezzo invece non si parla, sembra una di quelle moto nate morte...



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

MOSTRESCAMBIO E RADUNI:

Di seguito il calendario degli eventi in programma, ma ovviamente è da verificare se si terranno veramente.

Mostrascambio Novegro: 5-6-7 novembre 2021

EICMA Milano— 25-28 novembre 2021

Millennium alle Capannelle: 9-10 ottobre 2021



Federazione
Motociclistica
Italiana

