

MOTORINI

CLUB NEWS

6
0
0
3/2
3

Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

Mulattiere

“Er Modifica”

Enduro chic

Appuntamenti

Luglio - Ottobre 2006

Moto Morini club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 3/2006 a cura di*

Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani

edito da :

FPM edizioni sclrl

00147 Roma - via C.Colombo 183

info@motomoriniclub.it

Direttore editoriale:

Andrea Mazzini

EDITORIALE

Dopo le vacanze estive (beato chi le ha fatte) è ripresa l'attività del Club con le note iniziative: riunioni alla sede del Club il mercoledì sera, uscite in fuoristrada e incontri “grotteschi” (uscite in moto non troppo impegnative) della prima domenica del mese. Il gradimento di questi ultimi in particolare sembra ancora in trend crescente, stante anche la “folla”, onestamente inaspettata, che si è presentata al giro del 1° ottobre. Morinisti vecchi e nuovi si sono presentati con cavalcature non sempre “d’ordinanza”, ma va bene così, perché lo spirito è proprio questo: nessuna regola rigida, è solo un modo di stare insieme in amicizia. E non va dimenticata la partecipazione di Riccardo con una Morini Corsaro 1200 rossa che ha suscitato interesse anche tra i più scettici sul nuovo corso della Casa.

A proposito di nuovo corso, a metà novembre ci sarà il salone di Milano, con la presentazione della versione definitiva della 9 e 1/2, la riproposta della Corsaro Veloce già presentata a Colonia e, pare, la presentazione di una nuova “endurona” di 1200 cc chiamata... ditelo voi...esatto, Camel ! E via, si scatenino le opposte fazioni di quelli che “le enduro devono essere leggere e maneggevoli...” e gli altri che “si, ma poi si usano quasi solo su strada e quindi devono essere più turistiche...”. Non mancherà l'occasione per ciascuno di noi di discuterne, nonché di criticare i nuovi proprietari della Morini per le scelte tecniche, di marketing e soprattutto, la pessima gestione delle public relations con la stampa e con i Club, che potrebbero rappresentare un elemento importante per la diffusione del Marchio, ma che troppo spesso vengono ignorati. Attento sig. Berti, ognuno raccoglie quello che semina... sarà solo un caso che a Roma le Corsaro (a parte quella di cui sopra, peraltro acquistata a Viterbo) non si vendono ? Come mai sull'edizione straordinaria in edicola di Motociclismo “tutte le novità 2007” la Morini non è nemmeno citata ? Forse non lo sai, ma vendere moto non è come vendere televisori.

Comunque torniamo a noi: cosa bolle in pentola ? Il progetto Sardegna è per il momento rinviato, l'anno prossimo vorremmo proporre un “Elba Enduro Rally”, oltre alle attività già collaudate. Avremo successo ? Dipende soprattutto da voi. Ave

Sergio

LE BIANCHE SCOGLIERE DI ... TOLFA

Luglio. Doveva essere una tranquilla uscita in fuoristrada adatta ai neofiti ma si è tramutata in un'impresa eroica (dopo aver sfiorato la tragedia).

Andiamo con ordine. Francesco da tempo diceva di voler fare un percorso simpatico e non troppo difficile, che gli aveva consigliato Juan che lo aveva fatto con il Transalp... bè, se lo ha fatto con il Transalp, ci riusciremo anche noi, no ? Inoltre Francesco più volte aveva ispezionato la zona sorvolandola dall'alto (se volate Alitalia e nella zona di Tolfa l'aereo comincia a fare strane "evoluzioni" non sono guasti o turbolenze... è Francesco che "ispeziona").

Insomma, si va. L'inizio è sul tracciato che l'altra volta ci aveva sconfitti a causa del fango, ma questa volta non ci fregherà, è asciutto e inoltre noi giriamo prima del punto critico.. Ma

poco dopo aver girato la pista comincia a scendere sempre di più, un budello delimitato da rocce e filo spinato, pavimentato di massi poderosi e traballanti. Pietro in stile trial riesce in qualche modo ad arrivare alla radura in fondo, chi lo segue scende dalla moto e la porta giù, con enormi difficoltà, a mano. Gli altri, più saggi si fermano per studiare la situazione. Fa caldo, si suda, gli istinti di sopravvivenza si fanno più forti: scendiamo ? Come ha fatto Juan con la Transalp? E se scendiamo e la strada non è questa come torniamo indietro? Francesco riesce a telefonare a Juan e conferma che siamo sulla strada giusta; come avrà fatto a capirlo resta un mistero . Sarà... Il caldo aumenta. L'acqua dell' "abbeveratoio" dorsale di Marcoarena si surriscalda generando un effetto termosifone. Il sole sui bianchi massi abbaglia, l'inclinazione del declivio aumenta... probabilmente siamo sulle scogliere di Dover. I

cellulari non prendono più. Io e Giorgio ci disidratiamo facendo a piedi la spola tra quelli rimasti su e quelli scesi giù per capire che dobbiamo fare. Giovanni con la Tricker scende facilitato dalla moto che pesa poco ed è bassissima. Chi è giù va in esplorazione per vedere se c'è una via d'uscita. Tornano fornendo indicazioni discordanti: scopriremo dopo che pur avendo fatto la stessa strada hanno visto cose diverse. OK, scendiamo. Qualcuno aiuta Giorgio. Altri due fanno da freno e da sostegno a Marco.. o quasi. Si sente: "state reggendo la moto ?" "sì, sì, stai tranquillo!" spatacrash, Marcoarena è per terra. Io, ormai sfatto dal caldo (sono due ore e mezza



Discesa di gruppo

ormai sfatto dal caldo (sono due ore e mezza

che siamo lì) e dalle "arrampicate", dilapido le mie ultime energie nella discesa "di forza" del mio Kanguro, frenato anche da altri volenterosi. Mollo e cedo ad altri la "guida" negli ultimi metri, sicuro che il Kanguro finirà a terra, e invece no, forse ha collaborato anche l'allucinazione mistica che nel frattempo mi è apparsa. Insomma, in qualche modo arriviamo giù. Dopo una lunga necessaria pausa ristoratrice si riparte, cerchiamo questo

ma non soddisfatti. Quale capperò era il percorso facile? All'attacco, torniamo indietro ma stavolta, dopo aver ri-guadato, pigliamo a sinistra e, magicamente, dopo un po' di ameni e



facili sentierini raggiungiamo l'accesso che avevamo utilizzato la mattina. Ma porc... se la mattina avessimo tirato dritto invece di voltare avremmo evitato quella ignobile pietraia. Ma come dice Francesco: "questo è l'enduro!".

Epilogo: alcuni giorni dopo, tornando sull'argomento, Francesco confessa che, sentitosi con Juan, ha scoperto che, in effetti, la pietraia non faceva

famoso "tragitto facile" e...incredibilmente, lo troviamo. Dopo un po' giriamo a sinistra, guadiamo un torrentello, attraversiamo un boschetto, raggiungiamo una sterrata via via più agevole e, oplà, riguadagnamo l'asfalto su una strada abbandonata oltre Tolfa. Siamo salvi,

parte del percorso "facile"... questi sono gli enduristi...

Sergio



L'ABITO NON FA IL MONACO... MA L'ENDURISTA SI!

Anche durante l'estate sono continuate le nostre "uscite" in fuoristrada.

Mi sembra che l'iniziativa sia piaciuta ed il gran caldo non ha causato grandi defezioni.

Il resoconto lo leggerete in altra parte del giornale.

Io vorrei soffermarmi sull'abbigliamento adatto e sulla preparazione della moto.

Proteggersi è importante in qualsiasi disciplina motociclistica: oltre al casco, che non si discute, nel fuoristrada sono fondamentali gli stivali, perché è facile urtare i piedi contro rocce o radici. Oggi gli stivali tendono ad essere super tecnologici e con soles piatte adatte solo al cross. Ma provate a spingere la moto su una mulattiera bagnata...

Si può ovviare a ciò facendo incollare da un buon calzolaio una suola "vibram", oppure orientandosi verso gli stivali da trial che sono altrettanto buoni, più leggeri ed economici.

Per quanto riguarda la giacca va bene anche una stradale, basta che abbia le protezioni spalle-gomiti.

I pantaloni, invece, sono "dedicati" perché entrano negli stivali. Ve ne sono di due tipi: con protezioni incorporate, o senza. In quest'ultimo caso, esse vengono messe direttamente sul ginocchio, tenute con velcro, prima di indossarli.

Concludiamo con un paio di guanti e gli occhiali di cui conviene avere una lente di riserva perché sono soggetti a graffiarsi facilmente.

D'estate molti preferiscono indossare una maglia da cross con sotto il "corpetto di protezione". Personalmente preferisco la giacca anche se tiene molto più caldo, mi sento più protetto, ma qui entriamo nei gusti personali.

Completa il tutto lo zainetto (non ho detto bauletto) con attrezzi, qualche ricambio e l'indispensabile razione di liquidi.

Per quanto riguarda la moto, al di là delle preferenze e delle possibilità, anche qui sono molto importanti le "scarpe". Il tassello è di rigore! Le gomme da enduro stradali sono così così sull'asciutto, ma decisamente negative sul bagnato.

Oggi vi sono in commercio degli ottimi tassellati che permettono anche una discreta guida su strada, per esempio i Continental montati da Fabio sul suo Camel, i Pirelli rally-cross o i Metzeler karoo.

Per il resto, ciclistica, manubrio altezza sella ecc. è tutto lasciato al gusto personale.

Un consiglio è di montare i paramani, (che oltre alle mani salvano anche le leve!), ed anche un paracolpi per il motore.

Buona norma sarebbe portare con se leve smontagomme, camere d'aria e pompa. Sono tutte cose che pesano, e che converrebbe suddividere tra 2 o 3 amici.

Vedo comunque che il nostro gruppo si sta uniformando nell'abbigliamento e ciò è molto positivo, perché l'enduro è uno sport bellissimo ma da affrontare in tutta sicurezza! a presto "fuori"

Francesco



Endurista tecnologico

“ER MODIFICA”

Con questo articolo vorrei aprire un “intrigante” discorso sulla teoria e la pratica delle elaborazioni e delle modifiche sui motori a quattro tempi. Idue tempi non mi sono mai interessati molto, hanno meno roba da lavorare e anche se possono raggiungere potenze nettamente superiori dei 4T a parità di cubatura.....le ritengo delle “pompe”.

L’arte delle modifiche è un po’ un’arte magica e forse proprio per questo i motori elaborati e/o modificati, venivano detti “truccati” (il termine mi sembra caduto in disuso).

Praticamente non sono mai riuscito ad avere un mezzo a due ruote motorizzato, senza avere il desiderio di modificarlo. E difatti, ogni moto da me posseduta, è stata sempre debitamente personalizzata nell’estetica e, soprattutto, nel motore.

Per questo i miei compagni di classe alle superiori mi chiamavano amichevolmente “Er Modifica”.

Senza elencare ora i mezzi da me “manipolati”, vado subito ad esporre i vari passi che mi hanno portato ad avere, credo, una discreta conoscenza della “ars modificandi”.

Ora, con piacere, vorrei parlare con voi dei principi che ispirano le modifiche per poi applicarli (eventualmente!) alle nostre care Morini.

E spero che il tutto vi interessi!

In questa sede mi dedicherò solo all’esposizione dei lavori atti a migliorare le prestazioni del propulsore, lasciando quelli relativi alla ciclistica e al telaio, per un’altra occasione.

Dopo le prime esperienze fatte sulla spinta della sola intuizione e aiutato dai consigli da parte di “chi ne sapeva di più”, il mio percorso cultural-motoristico è proseguito con la lettura di riviste specializzate

(Mototecnica già dai tempi di Bruno De Prato), e di testi “Ad Hoc” per questo tipo di lavori specialistici, scritti da preparatori e da ingegneri meccanici.

Al termine di tutte queste letture (anche se troppe altre ce ne sarebbero ancora da fare!), posso provare a riassumere tutti i punti che determinano l’aumento delle prestazioni in un motore di serie e che sono i punti di forza dei motori da competizione.

Al momento non prenderò in considerazione l’aumento della cilindrata.

Nella FORMULA DELLA POTENZA, troviamo principalmente tre tipi di RENDIMENTI che hanno un notevole peso sulle caratteristiche e sui “numeri”

del propulsore, che sono:

- 1) RENDIMENTO DI COMBUSTIONE;
- 2) RENDIMENTO VOLUMETRICO;
- 3) RENDIMENTO ORGANICO;

Il R. DI COMBUSTIONE è influenzato dalla Composizione della Miscela, dalla Turbolenza nella Camera di Combustione; dal Rapporto di Compressione; dall’ Angolo di Combustione; dall’Anticipo di Accensione; dalla Termo-Fluidodinamica della Camera di Combustione (propagazione del Fronte di Fiamma).

Il R. VOLUMETRICO è determinato dal Dimensionamento dei Condotti di Aspirazione e Scarico; dalla Dimensione e dalla Conformazione della Valvola di Aspirazione; dalla Fasatura della Distribuzione; dalle Onde di Pressione viaggianti nei Condotti di Aspirazione e che determinano una Sovrapressione (Ram Jet) e una Depressione Dinamica; dalla conformazione della Trombetta e Boccaglio del carburatore; dal dimensionamento del Tubo di Scarico Primario; dal Terminale e dal Silenziatore.

Il R. ORGANICO è influenzato dalle Perdite per PURO ATTRITO determinate da: Fasce Elastiche (segmenti), Pistone (stantuffo), Cuscinetti, Canna Cilindro, Albero Motore, Bielle e Imbiellaggi (bronzine), Distribuzione (Molle), Lubrificanti (Viscosità).

Per quanto riguarda il R. di COMBUSTIONE:

la composizione della miscela aria-benzina, dipende direttamente dalla taratura del carburatore (come siamo antichi!!) o dalla mappatura dell’impianto di iniezione; la turbolenza nella camera di combustione è determinata da fenomeni come lo SQUISH, il TUMBLE, lo SWIRL, che vengono realizzati principalmente con una particolare conformazione dei condotti (tumble e swirl) e dalla distanza tra pistone e piano della testa al punto morto superiore di compressione (altezza di squish), nonché dalla superficie periferica dello stantuffo e della testa (aree di squish); il rapporto di compressione è determinato dal rapporto tra volume totale del cilindro e volume della camera di combustione; l’angolo di combustione indica i gradi di rotazione dell’albero motore in cui si completa la combustione; l’anticipo di accensione rappresenta il numero di gradi prima del punto morto superiore (di combustione) in cui scocca la scintilla

della candela che innesca la combustione della carica compressa; la propagazione del fronte di fiamma indica la qualità (rapidità) della combustione.

Per quanto riguarda il R. VOLUMETRICO:

il dimensionamento dei condotti è in relazione al diametro delle valvole che li chiudono e li aprono (ciò ha una grossa importanza soprattutto nel caso del condotto di aspirazione); il dimensionamento della valvola di aspirazione dipende dalla superficie dello stantuffo e dall'utilizzo che si vuole fare del motore così come pure la forma della valvola stessa; la fasatura dell'albero della distribuzione rende il carattere del propulsore più o meno "dolce" o "cattivo" a seconda degli angoli di apertura delle valvole, della durata delle fasi e degli "incroci" tra aspirazione e scarico; le onde di pressione sono onde che viaggiano all'interno del condotto di aspirazione con la velocità del suono e sono determinate dagli ostacoli (valvola chiusa) e dalle variazioni di dimensione del condotto che la colonna gassosa viaggiante nel sistema di aspirazione incontra. Lo sfruttamento di questo fenomeno utilizzando dei condotti "risonanti" e "accordati" permette ad un certo regime di rotazione del motore, di avvalersi dell'effetto Ram Jet (colpo di ariete) che procura una sovrappressione nel cilindro al termine della fase di aspirazione a tutto vantaggio della potenza del motore; la dimensione della trombeta e del boccaglio (lunghezza) aiuta a determinare quanto detto in precedenza; a valle della camera di combustione estrema importanza la rivestono il collettore di scarico e il terminale (silenziatore) che con il loro dimensionamento aiutano l'estrazione dei gas combusti e anche qui tramite le onde di pressione, a limitare la perdita di carica fresca dal cilindro prima che la valvola di scarico si chiuda.

Per quanto riguarda il R. ORGANICO:

l'altezza (superficie di contatto con il cilindro) dei segmenti e la loro spinta radiale, il mantello dei pistoni (superficie di contatto con la canna del cilindro), il numero e il tipo di cuscinetti, il carico delle molle valvola e la viscosità del lubrificante, determinano le perdite per attrito.

Segmenti di altezza ridotta e con un non eccessivo carico radiale, uno stantuffo con il mantello ridotto all'essenziale, cuscinetti a rotolamento per alte velocità di rotazione (non esistono prove certe che i cuscinetti volventi siano più redditizi di quelli a guscio sottile o bronzine dal punto di vista del rendimento organico), molle valvola con il giusto carico (non

eccessivo) e un olio motore poco viscoso, sono la cosa migliore per avere un ottimo rendimento organico.

Termino qui questa infarinata sui principi generali che motivano le modifiche ai propulsori o che, in sede di progetto, indirizzano i tecnici verso la realizzazione di motori ad alte potenze specifiche.

La prossima puntata descriverò il risvolto pratico di tutta questa teoria.

Ave morinisti!

Fabio

I NOSTRI APPUNTAMENTI

IL 5 NOVEMBRE E IL 3 DICEMBRE CONSUETI APPUNTAMENTI DELLA PRIMA DOMENICA DEL MESE: APPUNTAMENTO ALLE 9,45 AL FUNGO DELL'EUR (salvo modifiche dell'ultimo minuto, indicate sul nostro sito web. Sempre sul sito daremo comunicazione di eventuali uscite enduristiche.

Salone di Milano Novità in casa Moto Morini

CORSARO VELOCE 1200: già presentata al salone di Colonia, si tratta di una Corsaro più "energica" e aggressiva: verniciatura monocolore, scarichi Termignoni ed altri accorgimenti per renderla più performante.



9 e 1/2: In versione definitiva la moto che, nelle intenzioni, dovrebbe rappresentare l'erede della mitica 3 e 1/2. Il motore è quello della Corsaro 1200, addolcito e rivisto in chiave turistica. Allo scopo sono disponibili accessori quali il parabrezza e le borse laterali e forse anche un bel bauletto



CAMEL 1200: gira voce che al Salone di Milano verrà presentata una tuttoterreno derivata dal Corsaro. Noi siamo in grado di mostrarvi in anteprima mondiale il prototipo, ancora recante le insegne Corsaro



QUOTE SOCIALI ANNO 2006

- Socio Sostenitore - euro 53
- Socio Ordinario - euro 48
- Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi)-euro 45
- Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990 - euro 35
- Simpatia (per l'estero o per i già iscritti alla F.M.I.) - euro 23

I rinnovi dovevano essere effettuati entro il mese di Febbraio 2006.

Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro 1

Nuove iscrizioni entro settembre 2006

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget stabiliti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI (solo per gli ordinari); notiziari Morini e Motoitalia; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltre 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
- Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b CIN C ABI 1030 CAB 03211 Cc. n. 1596471

ALTRI APPUNTAMENTI

NOVEGRO 18-19 NOVEMBRE 2006: Mostra scambio di fine anno

A COLORI ! Questo notiziario per chi lo riceve via email, o chi lo ritira presso la sede del club (fino a esaurimento scorte), è a colori

Habemus Corsarum



In occasione dell'ultima uscita "grottesca" si è appalesato un quasi neo socio in sella ad una Corsaro 1200. Entrambi si sono comportati egregiamente anche su percorsi non propriamente "stradali". Benvenuti nel club

