

MOTO MORINI

CLUB NEWS



Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

Appuntamenti

Coast to Coast

L'angolo Tecnico

La tintarella

Agosto - Ottobre 2007

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 3/2007 a cura di*

Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani ...

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

CHE BELLA SORPRESA!!

In occasione della mostrascambio di Imola, allo stand del Moto Morini Club, mentre Andrea ed io eravamo indaffarati a dare informazioni e a fornire ricambi, noto una persona avvicinarsi al nostro banco e porgermi un biglietto da visita.

“Mi riconosci?”, mi dice. Lo guardo e anche se è un po’ di tempo che non ci vediamo e parliamo, non ho bisogno di leggere cosa c’è scritto sul biglietto da visita che nel frattempo ho preso, per sapere chi mi sta davanti.

“Certo che ti riconosco!”, rispondo non senza un po’ di sorpresa. “Un attimo e sono da te!”.

Sbrigo delle cose con una persona che chiedeva dei ricambi, poi mi avvicino all’inaspettato ospite.

Nel frattempo si avvicina anche Andrea, altrettanto sorpreso.

Avere allo stand del MMC Maurizio Morini, è davvero una sorpresa, una bella sorpresa!

E’ in visita alla mostrascambio in compagnia della moglie, in una bellissima giornata di settembre.

Parliamo di tante cose, soprattutto di quelle avvenute negli ultimi anni, della gestione della fabbrica sotto i fratelli Berti, delle cose che non sono andate e degli “strani” rapporti tra noi, MMC, e la Moto Morini della rinascita.

Si chiariscono molte cose e io mi sento sinceramente sollevato e contento di aver riallacciato un rapporto con una persona che, a suo tempo, avevo valutato come amica, cordiale, sincera e soprattutto appassionata del proprio lavoro, un lavoro che può essere affrontato nel giusto modo solo con amore e profonda passione.

Concorda con me su questa visione forse romantica delle “cose motociclistiche”, Maurizio Morini, l’uomo che ha acquistato, rispolverato e rilanciato lo storico marchio bolognese che ora, con coraggio e con caparbia, è esclusivamente sotto il suo comando.

Molte cose, ci dice con determinazione, sono cambiate in quel di Casalecchio di Reno e, al di là della separazione dai Berti, tante persone dello staff tecnico sono state sostituite. Ci parla di tecnici giovani, capaci e.....motociclisti, per recuperare un’immagine che per alcuni problemi di sviluppo delle nuove moto, si era un po’ annebbiata.

Ci descrive la Camel, che dovrà essere presentata al prossimo Salone di Milano, la illustra come una moto molto bella (Lambertini conferma!), e che niente ha a che vedere con la MM3, accantonata da tempo (fortunatamente!).

Parliamo come vecchi amici, di una passione comune e sentiamo (credo) di essere in sintonia. Capiamo che lo sforzo, economico e non, dell’impresa non è cosa da poco ma capiamo anche, citando le parole del presidente della casa di Casalecchio, che “..ora non si gioca più. Ora si fa sul serio!”. E noi ci crediamo.

Ancora il tempo di una fotografia con lo sfondo del nostro “mitico” stand, e Maurizio Morini con la gentile signora ci lasciano per visitare la mostrascambio, non senza fargli la promessa di una visita alla “sua” fabbrica.

Forza Morini e Ad Majora!

Post Scriptum.: Complimenti alla Ducati per la conquista del titolo mondiale MotoGP. Credo che tutti dovremmo essere contenti e orgogliosi di questo successo dell’industria motociclistica italiana, che dopo anni e anni, interrompe la supremazia delle case giapponesi. Un sincero “bravi!” ai ragazzi di Borgo Panigale.

Chissà che un giorno, magari in superbike, tanto per cominciare.....

Ave morinisti.

Fabio

L'AUMENTO DEL RAPPORTO DI COMPRESSIONE

L'operazione di cui andiamo a parlare in questo numero è forse quella che dà, sul piano pratico, i segni più tangibili del fatto che "qualcosa è cambiato".

L'aumento di potenza derivante dalla variazione del rapporto di compressione si traduce in una maggiore rapidità nel prendere giri da parte del propulsore, soprattutto ai bassi e medi regimi, nelle accelerazioni.

Per quanto riguarda i bicilindrici Morini (quelli ad aste e bilancieri!), i valori dichiarati dalla casa non sono molto attendibili nel senso che gli 11:1 del tre e mezzo sport, ad esempio, nella realtà arrivano al massimo a 9,8:1 e non di più. Quando parlai con Lambertini di questo fatto, lui stesso rimase molto meravigliato non riuscendo a spiegarsi come mai i controlli non avessero evidenziato una discordanza tra i dati dichiarati e i dati reali. Tant'è ma i fatti sono questi e facilmente riscontrabili, provateci anche voi.

A difesa del nostro caro Lambertini, posso dire che i primi modelli di tre e mezzo avevano guarnizioni in carta e "grigite" che si schiacciavano ben più di quelle in alluminio utilizzate in seguito e per di più avevano già in partenza spessori minori. Probabilmente i dati dichiarati erano risalenti a quel periodo, quando le camere di combustione erano, per via delle guarnizioni, più piccole di volume.

Per determinare il rapporto di compressione bisogna utilizzare la seguente formula: $\text{VOLUME TOTALE CILINDRO} + \text{VOLUME CAMERA COMBUSTIONE} : \text{VOLUME CAMERA DI COMBUSTIONE}$.

Aumentare il rapporto di compressione, significa ridurre il volume della camera di combustione attraverso la diminuzione dello spessore delle guarnizioni cilindro / base e / o cilindro / testa (quando ciò non dovesse bastare o quando si vogliono mantenere le guarnizioni originali, bisognerà ribassare il cilindro).

Nell'eseguire il lavoro per aumentare il rapporto di compressione, bisognerà tenere conto di due fattori critici: 1) la DISTANZA tra lo STANTUFFO e il PIANO DELLA TESTA e 2) la DISTANZA tra le VALVOLE e il CIELO DEL PISTONE al P.M.S. durante la FASE di INCROCIO.

La distanza tra pistone e piano della testa è chiamata ALTEZZA DI SQUISH e determina, appunto, l'effetto squish, che spinge i gas compressi verso il centro della camera di combustione o verso la candela, per accelerare la combustione della carica e migliorare il rendimento termico.

L'altezza di squish non dovrà essere inferiore a circa 1,5 mm, mentre la distanza tra valvole e stantuffo non dovrà essere inferiore a circa 2,5 mm, per non incorrere in traumatici incontri tra i funghi delle suddette e il cielo del pistone. A questo punto l'impresa si fa abbastanza difficile perché per eseguire le misurazioni necessarie, bisognerà utilizzare strumenti e attrezzature specifici: goniometro, calibro per profondità, comparatore con adeguato supporto magnetico, pipa graduata per calcolare i volumi, olio molto fluido (tipo quello per le sospensioni) e molle valvola morbide.

In questa sede non posso che dare indicazioni di massima, per chi vuole intraprendere il lavoro sul serio consiglio un testo

adeguato che indicherò al termine dell'articolo.

Alcune misurazioni sui nostri bicilindrici, sono abbastanza semplici. E' il caso dell'altezza di squish, rilevabile in seguito al montaggio del cilindro con le sue relative guarnizioni, dopo aver portato il pistone al pms, tramite un calibro di profondità poggiato sul bordo del cilindro.

La misurazione va fatta sui piani più alti del cielo dello stantuffo.

Su un tre e mezzo standard, sport o turismo, l'H di squish è intorno ai 2,5-2,8 mm. Volendo arrivare ad una misura di 1,5 mm, bisognerà utilizzare delle guarnizioni (da fare con fogli di alluminio o rame cotto e....tanta pazienza!) di uno spessore ridotto rispetto alle originali, alte circa 0,9-1,0 mm.

Fate voi i conti! I calcoli di cui sopra, devono dare anche un R. di compressione ragionevole (diciamo un 11:1 "vero"). Per avere un valore simile, la camera di combustione deve essere di circa 17cc. Il calcolo da fare è: $172 + 17 : 17 = 11,1:1$.

La C. di combustione si calcola, colando dell'olio all'interno del cilindro, chiuso da un tappo in plexiglass appositamente forato, fino a quando il volume si è completamente riempito, senza bolle d'aria. Per la misurazione bisogna utilizzare una pipa graduata, reperibile presso un negozio che vende articoli chimici-sanitari per analisi.

A questo punto è una questione di compromessi a cui non si può sfuggire: tenendo conto delle varie limitazioni, bisogna trovare delle misure che ci consentano di arrivare a ciò che vogliamo senza realizzare un motore a rischio rottura.

Determinate le misure, bisogna ora affrontare il problema della distanza delle valvole dal cielo del pistone al momento della fase d'incrocio di fasatura.

Per fare questo controllo bisognerà montare il motore come se dovesse funzionare, ma al posto delle normali molle valvola, monteremo delle molle con un carico ridotto, tali da poter essere compresse a mano. Dopo aver montato aste e castelletti bilancieri, piazzate un bel goniometro sull'albero motore e un indice fisso sul carter.

Un comparatore montato sulle teste e con l'astina tastatrice a perpendicolo sul piattello delle valvole, determinerà la misura che ci interessa, abbassando a mano le valvole fino al contatto con il pistone.

Le misurazioni vanno fatte nella "zona del PMS d'incrocio", da 20° prima a 20° dopo del PMS, di 5° in 5° e come dicevamo prima, queste dovranno dare non meno di 2,5-2,3 mm.

Quando questo non si verifica, bisognerà intervenire sui pistoncini fresando della misura necessaria, le "tasche" valvola, presenti sul cielo dello stantuffo fino a raggiungere la quota di sicurezza.

Per eseguire la fresatura si potrà utilizzare anche un buon trapano a colonna equipaggiato di una tavola a croce.

Se alla fine tutto è stato fatto con precisione, non manca altro che un buon rimontaggio e una sana prova pratica.

Buon lavoro!

Fabio

PS.: Un testo di rapida lettura e di buoni contenuti è "Elaboriamo il motore" di F.L.Facchinelli per la HP Books.

COAST TO COAST !

Introduzione

Coast to coast, dall'Adriatico al Tirreno, Raid dei due Mari, dall'Alba al Tramonto, (chiamatela come volete) è la più recente impresa realizzata Moto Morini Club. Una grande orchestrazione, una sinfonia di microcilindrici, una rapsodia in blu (dei serbatoi), un valzer di curve e controcure, notturni, fughe, scherzi e marce (4) . E noi così ve la presentiamo, un'opera in tre movimenti, forse buffa, ma piena di trasporto.

1) OVERTURE op. 300 (Marco T.)

In ZZ bè-molle della frizione da cambiare

300 !

Chi non ha visto il bel film-fumetto intitolato 300 che narra della strenua resistenza offerta ai Persiani di Serse dalle truppe spartane guidate da Leonida sul passo delle Termopili !

300 è appunto il numero dei valorosi guerrieri che combatterono nel 480 A.C. sulla via di collegamento

tra la Tessaglia e la Grecia centrale.

2487 anni dopo altri valorosi 300 si coprono di gloria sul passo Forca Caruso che collega invece la provincia aprutina con l'Italia centrale.

300 stavolta è il numero totale dei centimetri cubici di cilindrata dei 6 Corsarini 50 che hanno compiuto l'impresa (o meglio, la cilindrata ufficiale perché qualcuno barava - vero Marco, vero Fabio?) di transumare sette valorosi neurolabili da un lato all'altro della penisola italica.

I 7 samurai sfidando la sveglia ad ore antelucane abbinata all'immane fatica di trasportare i vegliardi motorini a forza di braccia sul bagnasciuga pescarese, nonché gli auguri non richiesti degli aruspici appartenenti alla setta dei portieri di notte hanno affrontato vento, freddo, gole umide e mal illuminate dove le scimitarre dei generatori eolici volevano fare strazio delle grasse carni dei combattenti fino a scaldarsi poi sui tornanti in salita (ma per fortuna anche in discesa) della Marsica.

Entrando in territorio amico (laziale) qualche motorino rosso ha iniziato a dare cenni di stanchezza ma il prode



VITA DI CLUB

Marcarena e gli altri, con le loro capacità di conduzione di mezzi menomati e forti di truppe di riserva che seguivano nelle retrovie a bordo dei carri di appoggio, non hanno mancato l'obiettivo finale.

2) LA CAVALCATA DELLE ZANZARE (Marco A.)

Adagio assai ma con brio

Ecco adunque per la Storia i fatti, in militaresco e viril rapporto, a che un domani non si abbia a travisarne alcuno.

E' notte fonda quando l'ardito manipolo chiamato a compiere l'impresa si destà, e scalcati i corsarini dalle salmerie, si appresta a vedere dalla spiaggia di Pescara il sorgere del sole. L'impresa si rivela da subito nella sua maschia durezza, che nel pallido albedo spinger i corsarini sulla sabbia faticoso è assai, ma tant'è si stringono i denti e si prosegue. Subito si appalesa altra asprezza: dei villici locali vogliono anch'essi fotografare il sorgente astro dall'istesso punto da noi scelto – badate! Che noi si è più vecchi e più cattivi, e, cosa che non guasta, siamo anche di più. Il numero è potenza – ma il sole sorge e l'alterco subito si placa, che la spiaggia è grande e c'è posto per tutti – fatte le foto di rito a imperitura testimonianza un solo grido si



leva dai petti degli arditi: a Roma! A Roma! – mai grido fu più giusto e pregno di rievocative istanze. Ma, dannazione, quale c...o è la strada che porta a Roma? Il navigatore satellitare ci vuol far percorrere un pezzo, ancorché gratuito, d'autostrada, che però ci è preclusa dai cavilli legulei di queste vili democrazie. La buona vecchia cartina si rivela assai vaga, i villici locali tosto interpellati infidi e imprecisi ai limiti del sabotaggio. Una frase è però scolpita nelle menti: noi tireremo diritto! E dritti infatti andiamo e scopriamo ben presto la giustizia delle profetiche parole: eravamo già sulla

strada, la Tiburtina, e non ce ne eravamo accorti! Tosto si prosegue ma l'ora antelucana ed una subdola arietta fredda che giunge non a caso dalle comuniste steppe sovietiche rendono l'atmosfera gelida. C'è chi con giubbotto estivo traforato rischia il congelamento e gli altri certo non stan meglio. Tranne i soliti imboscanti delle salmerie che al riparo negli automezzi si godono il calduccio degli abitacoli.

Dopo 50 km al primo spazio solatio ci si ferma a riscaldar le ossa e riattivare l'ormai congelata circolazione. Ma subito si prosegue e si macinano km su km, tanto che ci si ritrova in men che non si dica al

passo a scollinar l'appennino. Il passo viene ribattezzato Passo del Monte Pelatone, che la vegetazione all'intorno scarsa è assai e si riduce a poca e secca erbetta. Purtroppo lo spettacolo è maestoso, e tutti si s'impresiona. La discesa vien quindi



affrontata a manetta visto c'anche i mezzi si portano all'altezza del blasone. Ci si ferma ad un bar e quello che doveva essere un caffè veloce si trasforma in un'abbuffata a base di cornetti e dolci – ma ci può stare, non trattasi infatti di sardanapalico pasto ma di rimpiazzar le calorie perse per il freddo. Si arriva a Tagliacozzo. Ma i km mangiati come tagliatelle e l'apparente facilità del viaggio fanno affiorare tra la truppa il germe sedizioso delle mollezze borghesi che



si credeano estirpate: si propone qualche digressione turistica a visitar paesi o per far strade più lunghe ma di cui si decantano le bellezze – i duri e puri insorgono -che lo struscio è roba da donnette e la metà è ancor lontana. Si discute e si paventa la scissione, ma poi lo spirito di corpo prevale ed accantonate le divergenze uniti come un

VITA DI CLUB

sol uomo si prosegue. E fu cosa giusta, che di lì a poco emergon le ruvidezze dell'impresa. I mezzi cominciano a mostrare segni di stanchezza e a nulla serve qualche intervento meccanico d'urgenza. Ci si ferma per mangiare, ma si rifuggon i ristoranti e si opta per un virile panino e qualche bibita portati dalle salmerie. Nel frattempo chi non tollera esitazione alcuna carica il suo pur sempre efficiente ma starnutante corsarino sul furgone e ne scarica novella e fresca cavalcatura. Si riparte direzione Tivoli. La benzina fornita dalle ostili plutocrazie si rivela nella sua nefandezza, il corsarino appena scaricato è ridotto a stanco ronzino. Una sosta permette di liberarsi dell'immonda mistura e versare



nel serbatoio novella benzina italica: il patriottico corsarino gradisce assai e si rivela gagliardo e prestante come ai suoi tempi migliori. Più passa il tempo e i km e più si assiste a virili offerte di privarsi, sia pur contro voglia e per spirito di servizio, della guida dei gloriosi corsarini per sobbarcarsi quella assai più umile dei mezzi d'assistenza. Sorge invero il sospetto che non

di spirito cameratesco si tratti, ma di tentativi di imboscarsi negli automezzi pur di sottrarsi alle selle imbottite con marmo di Carrara dei corsarini. Ma Roma si avvicina! Alle porte uno dei corsarini rivela la sua vera natura: non un moto morini, ma un moto ronzini! Sdegnato il suo padrone vorrebbe metterlo sul carrello e porre fine allo strazio, ma ormai si è quasi arrivati e si decide di proseguire ad ogni costo. L'attraversamento della Capitale si rivela arduo, la pavimentazione romana (che appunto è stata fatta dagli antichi romani e mai più aggiustata) faticosa. Si guida con il carrello portamoto che par che voli, non per la velocità ma per come saltabacca da una buca all'altra. Il traffico ed i semafori si rivelano impegnativi assai, complice anche la stanchezza di uomini e mezzi e all'eur il moto ronzini come testardo mulo si ferma e più non vuol saperne di proseguire. Decenni di esperienza di domatori di corsarini ne vengono a capo, ma il mezzo si comporta come una sanguisuga, per avanzare succhia le energie del pilota tanto che i cambi sulla malnata bestia si fanno continui. Beffa finale, a un km dalla meta si ferma e non vuol ripartire. Alla fine manganellato a dovere riparte e ci si lancia in un ultimo allungo per raggiungere la rotonda di Ostia. E' fatta! E' fatta! L'impresa è compiuta! I partecipanti, ormai assurti al rango degli eroi potranno nelle nebbie della senescenza ormai imminente, illuminarsi e dire: io c'ero!

3) FINALE (Francesco G.)

Andante Presto, che ho mal di chiappe

Ebbene sì. Nonostante i dubbi di tutti sulla fattibilità della cosa, domenica 23 settembre siamo riusciti ad arrivare a Roma, partendo da Pescara con i nostri amati Corsarini.

Lo so che Motociclismo d'Epoca, numeri fa, riportava



il racconto di un viaggio da Siena a Lisbona (che dopo questa esperienza sospetto sia una grandissima bufala—n.d.r.) con la piccola Morini, ma c'è da dire che questo svolto negli anni settanta e che il valoroso



pilota aveva circa venti anni, ed a quella età tutto è possibile e più facile.

Ma torniamo alla nostra piccola impresa che personalmente mi ha riempito non solo la domenica, ma anche i giorni a seguire con il ricordo delle forti sensazioni provate.

La più intensa la lunga salita al passo appenninico, circondati da boschi già con i colori autunnali, il cielo terso, nella più completa solitudine, il silenzio rotto solo dal “pompare” dei nostri “motorini” che affrontavano i tornanti in seconda e talvolta in prima



marcia ! Nessun problema tecnico degno di nota e nessuno fisico per i piloti, ed anche questo è un bel risultato ! Tornando a casa dal lungomare di Ostia, sul Corsarino, avevo già voglia di una nostra nuova avventure con le nostre piccole Morini: dove si va?

VITA DI CLUB



Note e Commenti

Mi sono divertito. Grazie Marco per la bella idea, grazie a tutti per la compagnia.

P.S. la prossima volta (se ce ne sarà una) andiamo a cena al fast-food!

Grazie a tutti i compagni di avventura per la loro disponibilità un ringraziamento particolare a Marcarena ed a Marco T. per avere generosamente prestato i loro Corsarini ai soci che erano sprovvisti.

LE PAGELLE DI PETRONIUS

In questa impresa dell'attraversamento dell'Italia dalla costa adriatica alla costa tirrenica ho avuto modo di potere provare tutti i vari mezzi che hanno preso parte all'impresa. Ho pensato così di esprimere pubblicamente quelle che sono state le mie personalissime impressioni a riguardo, che non hanno alcun rigore scientifico e di verità assoluta. Purtroppo per evitare tentativi di corruzione oltre che per la salvaguardia della incolumità mia e della mia famiglia, mi sono visto costretto a scrivere questo pezzo facendo ricorso ad uno pseudonimo. Considerato l'elevatissimo numero dei partecipanti all'epico coast to coast e utilizzando uno pseudonimo di pura fantasia che non ha nessun legame con la mia persona sono certo di potere fare sonni tranquilli. Ma veniamo ora ai giudizi veri e propri:

Corsarino ZZ 50 cc. blu scuderia Travaglini

Primo corsarino messo a disposizione da Marco T., assolutamente originale e conservato in buono stato estetico/meccanico, ha superato la prova in maniera soddisfacente.

- CONSERVAZIONE ED ESTETICA 7,5

Mezzo non restaurato in buone condizioni.

- TELAIO E SOSPENSIONI 6

Trattandosi di un mezzo originale a cui non è stato fatto alcun intervento, il reparto sospensioni ha fatto ciò che ha potuto...

- MOTORE 7

Il funzionamento è stato complessivamente buono, considerato che trattavasi di un 50 cc. originale. Comportamento regolare e fluido a tutti i regimi.

- PRESTAZIONI 6,5

Allineate a quelle degli altri mezzi di pari cubatura.

- COMFORT 7

Sospensioni dalla scorrevolezza non esemplare e, soprattutto, una sella dalla rigidità quasi granitica, ma il comfort si è rivelato

VITA DI CLUB

morini club news 3/2007

pag. 7

superiore a quello di altri mezzi con selle più soffici.

- AFFIDABILITA' 6,5

Ha raggiunto la meta senza particolari problemi. L'unico inconveniente il funzionamento del comando del gas che, verso i 5/7 del percorso, ha iniziato ad avere difficoltà nel ritorno.

VOTO COMPLESSIVO MEDIO 6,75

Corsarino ZT 50 cc. rosso scuderia Travaglini

Secondo mezzo della scuderia Travaglini, anch'esso originale in discreto stato di conservazione. Assoluta originalità anche dei pneumatici, con un rigatino CEAT di primo equipaggiamento che trasmetteva scarsissimo senso di fiducia sulle capacità di tenuta in curva.

CONSERVAZIONE ED ESTETICA 6 -

Originale al 100% ma l'aspetto estetico era appena appena sufficiente

TELAIO E SOSPENSIONI 6

Come per l'altro mezzo della stessa scuderia.

MOTORE 5

Dotato di un piccolo carburatore da 14 mm, era sicuramente il meno potente e il più "vissuto" del lotto, nonché quello che ha maggiormente sofferto. Sin dalla partenza, ha avuto problemi di frizione che slittava ad ogni cambio marcia, e con difficoltoso avviamento. I veri problemi però hanno iniziato a presentarsi a circa 1/3 del percorso quando il motore ha avuto un calo di potenza considerevole, oltre ad un funzionamento molto irregolare, direi quasi umorale. Le cause sono di difficile individuazione ma potrebbero anche essere legate semplicemente ad un carburazione non ottimale.

PRESTAZIONI 5

Le prestazioni velocistiche pure non erano poi così male, con terreno pianeggiante: una volta inserita la IV, stabilizzatosi il pattinamento della frizione, lanciato e dopo essersi completamente accucciati, spuntava velocità leggermente superiori a quelli degli altri "standard". Però in pendenza, anche lieve, il calo di potenza era repentino, e richiedeva di una marcia inferiore degli altri "standard".

COMFORT 5,5

La sella un po' troppo soffice e le sospensioni leggermente rigide influivano negativamente sul comfort del mezzo.

AFFIDABILITA' 4,5

Pur essendo riuscito a raggiungere la meta, ha richiesto frequenti e talvolta indesiderate soste ristoratrici e soprattutto rinfrescatrici.

VOTO COMPLESSIVO 5,29

Corsarino SS SE HH x cc. Ferrario (trad. Super Scrambler Special Edition Heron Head cilindrata ignota)

Fabio, ha schierato la punta di diamante del suo parco corsarini,

l'ormai celeberrimo special già visto all'Elba Raid di quest'anno e "benedetto" dal grande ing. Lambertini.

CONSERVAZIONE ED ESTETICA 7,5

Ottimo mezzo restaurato nel rispetto dell'originalità estetica

TELAIO E SOSPENSIONI 7

un'efficienza superiore alla media, ma richiederebbero forse un maggiore sviluppo per essere all'altezza delle potenzialità motoristiche.

MOTORE 9

Il progetto è ancora coperto da segreto industriale, ma il lavoro fatto da Fabio ha dato ottimi frutti. La potenza sviluppata era



ragguardevole e il funzionamento regolare e fluido a tutti i regimi di rotazione per tutta la durata della prova. Progressione poderosa e, per un quattro tempi di cilindrata inferiore a 100 cc., l'allungo sembrava non avere mai fine!

PRESTAZIONI 8,5

Prestazioni nettamente superiori. Ha raggiunto agevolmente gli 80 Km/h con un ulteriore margine potenziale.

COMFORT 6,5

Comfort nella norma.

AFFIDABILITA' 8,5

Rendimento costante senza mai manifestare affaticamento

VOTO COMPLESSIVO MEDIO 7,83

Corsarino Scrambler 50 cc Grotti

Il corsarino di Francesco è un bellissimo scrambler magnificamente restaurato ed amorevolmente mantenuto che si è ben comportato in questa mini endurance.

CONSERVAZIONE ED ESTETICA 8

Tenuto nel migliore dei modi con colorazione fedele all'originale e belle cromature.

TELAIO E SOSPENSIONI 7

Ciclistica oggetto di abile restauro che ha conferito al mezzo un più che soddisfacente comportamento su strada.

MOTORE 6,5

Funzionamento abbastanza regolare e solo qualche piccola impuntatura nelle aperture di gas più violente. Da segnalare una lieve fumosità allo scarico dovuta a causa ignota. Potenza e prontezza più che sufficienti.



PRESTAZIONI 6,5

Le prestazioni velocistiche assolute erano forse un minimo inferiori ai corsarini con assetto più stradale, ma in salita questo scrambler arrampicava decisamente bene, merito della rapportatura finale più corta.

COMFORT 7

Buon compromesso tra tutti gli elementi.

AFFIDABILITA' 7,5

Più che soddisfacente per tutta la prova con prestazioni costanti.

VOTO COMPLESSIVO MEDIO 7,08

Corsarino SS LE Ycc con X>Y>50 scuderia Arena (trad. corsarino Super Scrambler Limited Edition di cilindrata ignota ma comunque superiore a 50 ma inferiore allo special della scuderia Ferrario)

Bello special di colore rosso sviluppato su base Super Scrambler, ma è l'unico mezzo che non ha portato a termine la prova, non per



VITA DI CLUB

cedimenti meccanici ma per precisa scelta del team manager che, verso i 3/4 di percorso, in quel di Arsoli, ha deciso di sostituirlo con un altro mezzo più fresco e dal funzionamento più "rotondo".

CONSERVAZIONE ED ESTETICA 7,5

Molto ben restaurato con accurata esecuzione della verniciatura. Cromature lucide e brillanti così come tutte le parti in alluminio. Notevole ricercatezza e qualità della componentistica.

TELAIO E SOSPENSIONI 9

Eccellente messa a punto delle sospensioni sia anteriori, esemplare la loro scorrevolezza, che posteriori, merito della bella coppia di Ceriani replica.

MOTORE 7

Ci si sarebbe aspettato qualcosa di più! Buone potenzialità ma, forse per una imperfetta carburazione, non si è riusciti a metterle a frutto. Infatti era affetto da ruvidezza di erogazione piuttosto marcata e ad alti regimi, risultava molto discontinuo e poco fluido.

PRESTAZIONI 7,5

Le prestazioni velocistiche assolute mediocri per la rapportatura finale



veramente cortissima, che però permetteva accelerazioni brucianti fintanto non si raggiungeva il regime in cui interveniva una sorta di limitatore dato dai singhiozzi della carburazione.

COMFORT 7 +

Le sospensioni unite ad una buona sella e ad un assetto del manubrio leggermente diverso hanno contribuito ad buon comfort di marcia.

AFFIDABILITA' 6

Sicuramente questo Corsarino sarebbe stato in grado di raggiungere la costa tirrenica senza alcun problema, ma non avendo avuto modo di poterlo effettivamente dimostrare mi porta a dare un voto di sola sufficienza.

VOTO COMPLESSIVO MEDIO 7,37

Corsarino Super Scrambler 50 cc. Scuderia Arena

Ha rimpiazzato lo special della stessa scuderia. Non avendo avuto modo di provarlo personalmente ed avendo percorso solo qualche decina di Km mi astengo dall' esprimere giudizi in merito essendo i termini di paragone non omogenei.

VOTO COMPLESSIVO: N.C.

NON FUORISTRADA MA SOLE

pag. 9

Un nuovo modo per prendere la tintarella

Cosa c'è di più piacevole all'inizio della primavera di assaporare il primo caldo sole estivo un po' in anticipo negli ultimi anni? Ecco un modo semplice, indolore ed economico per raggiungere lo scopo. Il primo passo va fatto con un certo anticipo e consiste nel procurarsi una moto da enduro, possibilmente d'epoca con avviamento a pedale. Un monocilindrico spaccaginocchi è l'ideale, ma anche un più docile bicilindrico è in grado di svolgere bene la sua parte. E' necessario quindi dedicare qualche mese al restauro dell'oggetto, curando in modo particolare gli aspetti estetici in modo da entrare bene in sintonia con la moto ed

apprezzarne i numerosi particolari ormai quasi introvabili. Qualcuno potrebbe ritenere anche necessario fare qualche uscita di prova, ma a tutti i fini pratici, come sarà più chiaro in seguito, è meglio frequentare un campetto da cross che permette in poco tempo di provare l'ebbrezza dello sterrato e di pendenze sconosciute al motociclista stradale. Non sarà difficile in queste occasioni trovare l'esperto che con pochi saggi consigli metterà il neofita in condizioni di fare il circuito senza intoppi e con soddisfazione crescente. Se proprio si vuole strafare si può anche fare qualche uscita in campagna, in particolare dopo una bella pioggia, per provare l'emozione della full immersion nel fango. Questo permetterà poi d'imparare i primi rudimenti della raffinata arte dell'autolavaggio (vedi ad es. Marcarena, Notiziario 1/2006) che, con i tempi che corrono, potrebbe tornare utile.

A questo punto si dovrebbe aver raggiunto la preparazione psicofisica ideale per passare alla fase operativa non prima però di essersi procurati l'abbigliamento adatto. Contrariamente a quanto verrebbe fatto di pensare in tema di tintarella è infatti necessario procurarsi un giaccone impermeabile non traspirante fornito di opportune protezioni di gomma e un paio di stivaloni al ginocchio. Uno zaino per i ferri ed i ricambi essenziali (cinque o sei chili sono sufficienti per ottenere l'effetto voluto) completa l'equipaggiamento. Si può anche fare una preparazione specifica della moto, anche se non necessaria in prima battuta, quale ad es. la sostituzione delle manopole la sera prima dell'evento, seguendo

scrupolosamente le istruzioni di montaggio. E' bene comunque non dimenticare il gonfiaggio delle gomme dato che l'effetto tintarella è direttamente proporzionale alla pressione delle stesse (è bene comunque, per non rischiare ustioni, non eccedere le 3 atm.).

Ora non resta che scegliere il giorno ed il luogo adatti. Qui bisogna avere un po' di fortuna dato che è necessario iscriversi ad una motocavalcata in una giornata soleggiata e possibilmente un po' afosa. Per chi non lo sapesse, visto che la parola non esiste nel vocabolario ne' è dato leggerla o ascoltarla nei normali mezzi di comunicazione, una motocavalcata non è una passeggiata in moto. Per farsene un vago concetto si può pensare a qualche scena di film

western in cui si vedono decine di cavalli lanciati al galoppo in terreni impervi e sostituire i cavalli, bestie intelligenti che se lasciati a se stessi tendono a tornare nella loro comoda stalla, con oggetti inanimati quali, fino a prova contraria, sono le moto. Basta comunque avere un paio di amici esperti che in quattro e quattr'otto ci si ritrova ai piedi di una bella mulattiera circondati da un centinaio di "cavalieri" motorizzati che vi guardano incuriositi. E' probabile che qualcuno dell'organizzazione cui hai appena versato la quota d'iscrizione, ti ricordi che c'è una variante facile alla tal discesa ripidissima non alla portata dei freni di una moto d'epoca se non condotte da grandi esperti. Le mie certezze sulle leggi che regolano la caduta dei gravi, che non dovrebbero dipendere dall'esperienza del grave stesso, vacillano per qualche istante, ma rassicuro l'organizzatore che sceglierò certamente la variante facile. In marcia quindi per fare i cento e passa km che ci separano dal pranzo nel ristorante tipico, cosa che sicuramente ha attratto la maggior parte dei partecipanti, come succede in ogni serio club motociclistico. La partenza è "in discesa" nel senso che la mulattiera è larga e sale dolcemente nel bosco. Ogni tanto si percepisce dal



rumore e dai sassi che ti arrivano addosso che qualcuno ti ha superato, poi la mulattiera improvvisamente diventa un sentierino e si cominciano a vedere gruppetti di cavalieri fermi ai lati apparentemente dediti alla raccolta di margherite. Passo con aria indifferente fra di loro ed ecco che il sentiero si inerpica con uno strapetto su un bel prato

(Continua da pagina 9)

sopra il limite del bosco. Forte dell'esperienza dei "muri" del campetto non mi scompongo affatto e resto comodamente seduto prima sul Kanguro ed un secondo dopo in un cespuglio. Subito due mani robuste mi vengono in aiuto, afferrano il manubrio e, pur restando con una manopola in mano, mi depositano su un sentierino laterale largo circa un palmo in leggera pendenza ma con strapiombo erboso laterale dove è già parcheggiato un altro partecipante. Un istante dopo se ne aggiunge un terzo che ha fatto lo stesso incontro ravvicinato col cespuglio e che il "buttafuori" ha messo in "standby" sul sentierino. Mi rendo conto di essere a corto di fiato quindi decido di concedermi cinque minuti di recupero, ma il tipo dietro di me non è della stessa idea e con ardita manovra mi supera a monte per crollarmi addosso ed incastrare le moto in un amorevole abbraccio. Miracolosamente siamo comunque ancora sul sentiero e con un altro notevole consumo di energie ed al prezzo del terminale di una leva rotto e di qualche graffio ci liberiamo. Mi concedo altri cinque minuti di recupero e poi via. Già ma prima bisogna mettere in moto. Strapiombo a sinistra, messa in moto a sinistra, calcio e giù per lo strapiombo (erboso) con doccia di benzina. Qui i ricordi cominciano a farsi confusi, ma ancora una volta qualcuno mi ha rimesso in piedi sul sentierino, ha messo la moto sul centrale e l'ha messa anche in moto. Non mi resta che salirci sopra e, barcollando, raggiungere il pratone. Lunga sosta per cercare di far calare le pulsazioni che non ho potuto contare per forfait dell'orologio, ma sicuramente superiori a quelle raggiunte nei miei peggiori ricordi di cicloturista con tenda e ammenicoli vari su un cucuzzolo in Corsica. La vista è comunque incantevole e non siamo gli unici a prendersela comoda. Mi riavvio con la speranza che qualche chilometro di pratoni rimetta in sesto il mio cuore. Così non è: dai pratoni si passa ora ad una mulattiera in discesa, sempre più ripida, sempre più stretta, sempre più tortuosa fino a ridursi ad un sentierino a zig-zag di sassi "smossi". Per capire il seguito della storia è qui necessaria una precisazione. Un sentiero di sassi "smossi" non è un sentiero il cui fondo è fatto di sassi di una particolare forma o dimensione, ma piuttosto un sentiero con fondo mobile che tende ad assumere la stessa velocità dell'oggetto che ci passa sopra (in altri contesti la parola "frana" risulta appropriata). L'uso dei normali strumenti per rallentare o meglio arrestare il moto, quali il freno-motore e i freni, sono inutilizzabili il primo e dannosi i secondi. Succede infatti che l'ignaro motocavaliere che sperimenta il "sassosmosso" per la prima volta sia portato ad usare i freni quando realizza che il freno-motore è del tutto inefficace. Ma così facendo blocca le ruote (ma non la moto che continua a scivolare a valle col "sassosmosso") ed il motore inevitabilmente si spegne. Non resta quindi che sperare in qualche ostacolo naturale (albero, masso) o artificiale (altro motocavaliere fermo) per arrestare la corsa almeno per un po'. Può anche succedere che la moto prenda il controllo della situazione, rendendosi conto della pochezza del cosiddetto

conducente, e si arresti incastrando un alberello fra la leva del cambio ed il carter. Il sacrificio del giovane virgulto diventa purtroppo inevitabile per convincere la moto a tornare a casa. Mi dicono che le emozioni procurate dal "sassosmosso" sono nulla in confronto a quelle del "sassosmosso" viscido. Provare per credere. E' ora di tornare a casa. I restanti novanta e passa km saranno per la prossima volta. Per curiosità chiedo ad un organizzatore dov'era la variante facile che abbiamo chiaramente mancato. Dopo il cinquantesimo km. mi sento rispondere. Dove sei stato a prendere questa bella tintarella, mi chiede mia moglie vedendomi rientrare completamente cotto in casa.

Piero B.



I NOSTRI APPUNTAMENTI

COMUNICAZIONE IMPORTANTISSIMA PER I SOCI

Gli incontri presso la sede del club non si terranno più tutti i mercoledì, ma solo il primo e terzo mercoledì di ciascun mese.

Per gli altri mercoledì (il secondo, il quarto e, se c'è, il quinto del mese), ci vedremo in altro luogo, da decidere di volta in volta con una settimana di anticipo. Il luogo prescelto verrà indicato sul nostro sito web, e via SMS.

4 NOVEMBRE e 2 DICEMBRE 2007: PROSEGUONO GLI APPUNTAMENTI GROTTESCHI !!! MA CAMBIAMO IL LUOGO DI INCONTRO ! Non al fungo, ma al GIANICOLO, SALVO DIVERSA INDICAZIONE comunicata via SMS e pubblicata sul sito web. Orario confermato alle 10.

Prossimamente sugli schermi del MotoMoriniClub, dopo il grande successo di “coast to coast”, la Corsarino Film ha in lavorazione e propone un'altra epica avventura:

IL LUNGO TEVERE

Che non è un giretto davanti l'isola Tiberina o vicino Porta Portese, ma un raid per uomini e corsarini veri che, intrepidi, percorreranno dal Monte Fumaiolo al mare Tirreno il tragitto del Sacro Biondo Fiume, culla della civiltà occidentale.

Data in corso di definizione, speriamo di organizzarlo prima dell'inverno, altrimenti slitterà alla primavera, ma ci occorre una vostra adesione di massima per pianificare correttamente l'evento. Contattate Fabio o Sergio ai soliti recapiti.

QUOTE SOCIALI ANNO 2008

Le quote sono in corso di definizione. Siamo in attesa che la FMI comunichi i costi per l'anno 2008—speriamo bene !

ALTRI APPUNTAMENTI

Novegro 17 e 18 novembre 2007: Mostra scambio

Grosseto 19 e 20 gennaio 2008: Mostra scambio presso area fieristica del Madonnino

Sora 3 e 4 novembre 2007: Mostra scambio presso la Fiera di Sora

Il Moto Morini Club sta per compiere 10 anni !

Festeggialo insieme a noi