

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

Calendario Attività Coordinate MMC Iscrizioni Tecnica Fisco Attualità Humor

In questo numero

LA SCUOLA TELAISTICA ITALIANA (parte 2)

MORINI DIES 2013

RAID DELLA COSTIERA AMALFITANA

OTTOBRE 2013

Moto Morini Club news

Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 3/2013 a cura di Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo Pomponi, Mario Angeletti

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



EDITORIALE

Si lo so, tanto per cambiare siamo in ritardo con l'uscita del notiziario. Volevamo rendicontare anche il raduno di inizio ottobre, e quindi siamo arrivati "lunghi".

Qui trovate anche la cronaca semiseria del raid alla Costiera Amalfitana che non aveva trovato spazio nei numeri precedenti. Qualcuno malignava che lo avessimo fatto solo a chiacchiere, e invece ora deve ricredersi.

Per le iscrizioni 2014, non sappiamo nulla. Potremo stabilire le quote sono quando la FMI comunicherà il costo delle tessere, e di solito lo fa a metà dicembre. Speriamo non ci siano aumenti, non è il momento propizio. Comunque qualcuno si è già iscritto (sono due nuovi soci), pur consaevoli che la tessera FMI arriverà a fine anno. Va benissimo, ringraziamo per la stima e la fiducia. Ma preghiamo chi deve rinnovare di attendere il momento giusto, non ci fate diventare matti con anticipi, conguagli, evidenze e così via. Faremo tutto insieme al momento giusto.

Che altro dire ? Ci sarebbero altri argomenti ma il tempo stringe, dobbiamo andare in stampa altrimenti, se aspettiamo ancora, ci accusate di non aver inserito gli auguri di Natale.

Sergio

morini club news 3/2013

pag. 2

L'ANGOLO TECNICO

CODICI DI GEOMETRIE ESISTENZIALI La scuola telaistica italiana tra la fine degli anni "60 e l'inizio degli anni "80 -Parte Seconda

Nella prima parte di questo articolo ci siamo lungamente soffermati sulle caratteristiche costruttive del telaio della straordinaria tricilindrica di Cascina Costa tredici volte campione del mondo. A buon titolo esso può riguardarsi come caposaldo di quella che è universalmente riconosciuta essere una vera e propria scuola, avendo fornito sicura fonte d'ispirazione ad un geniale manipolo di progettisti che seppero ampliare e rivisitare quel tema tecnico anche in funzione dell'utilizzo stradale. Furono costoro che attraverso realizzazioni tanto originali quanto diverse, tutte accomunate da una ciclistica superiore, consentirono all'industria motociclistica italiana di affermarsi nel settore delle grandi cilindrate contrastando la temibile concorrenza orientale(Al meno quanto a primato tecnologico se non nei numeri). Tra coloro che hanno sempre ammesso la continuità ideale con le MV da GP, il tecnico riminese Massimo Tamburini, tuttora attivo, indiscusso continuatore della scuola italiana (A lui si devono la straordinaria Ducati 916 e la instant classic MV F4 750 Oro) . Folgorato sulla via di Damasco mentre osserva i bolidi rosso-argento "Mototemporada" sulla riviera romagnola, decide ben presto di passare alle vie di fatto. L'esordio nel 1971 con una special su base MV 600 (Il tristemente famoso "Cammello") dotata di telaio autocostruito chiaramente ispirato alle MV da competizione, trasmissione finale a catena (Invece del cardano) e motore elevato a 750cc profondamente rivisitato. La moto è decisamente superiore alla "750 Sport" disponibile a listino (Il compianto pilota Angelo Bergamonti che le prova entrambi non ha dubbi al riguardo) ma rimarrà un prototipo per la netta contrarietà manifestata dal "Conte" che ostenta un risentito ed impenetrabile silenzio nei confronti del riminese e della sua creatura. L'idea vincente arriva meno di due anni dopo dal letto d'ospedale dove Tamburini è relegato a seguito di una rovinosa caduta sul circuito di Misano con la sua Honda CB 750. Costruire attorno al quattro cilindri giapponese della sua CB un telaio nella migliore di tradizione italiana in sopperire grado all'inadeguatezza dell'originale. E'il colpo d'ala che porterà la BI.MO.TA (Acronimo ricavato dal cognome dei tre soci fondatori, Bianchi, Morri e Tamburini)ad intraprendere in pianta stabile l'attività di produzione motociclistica, determinando un travaso quasi assoluto del know-how telaistico italiano al massimo livello

dalle competizioni alla serie. L'attenzione ai gran premi, quasi esclusiva nei primi anni della neonata "factory" riminese, si concretizza nella fornitura di decine di telai e nel raggiungimento di lusinghieri successi culminati nel 1980 col mondiale nella classe 350 colto dal sudafricano Jon Ekerold a spese di Anton Mang su Kawasaki. Tornando al primo esemplare a motore Honda, esso è un vero e proprio laboratorio sul quale si sperimentano varie soluzioni soprattutto all'avantreno. Denuncia ancora chiaramente il forte legame con i telai MV pur mostrando quello che sarà il tratto distintivo di tutte le realizzazioni di Tamburini: l'estrema cura per i particolari e per l'estetica che diviene funzionale alla scelta tecnologica. Questo prototipo marcato con le insegne Bimota Meccanica finirà in Svizzera dove si aggiudicherà il campionato di velocità in salita con il ticinese Petrucciani nel 1973. Un lotto di altri 10 telai di questo tipo verrà poi completato e sarà la base per altrettanti kits della celebre HB1, prima Bimota stradale. Nel 1977 vede la luce la prima Bimota stradale a motore Suzuki, la SB2. La moto che presenta molte caratteristiche innovative e innalza ancora una volta gli standards della tradizione telaistica italiana, merita un'analisi più approfondita. Nonostante le perplessità che le linee, via di mezzo tra moto da GP e cartone animato giapponese, frutto più della volontà di stupire che di accurate sedute in galleria del vento, possono destare, la SB2 fornisce un sofisticato tentativo di risposta ai problemi "congeniti" motoveicoli nella loro interpretazione convenzionale. E' noto che la trasmissione a catena, qualora asse del perno forcellone e quello del pignone non siano coincidenti (Situazione che in pratica si verifica in tutte le moto), genera delle reazioni che inducono l'apertura o la chiusura del forcellone a seconda si acceleri o si deceleri. La variazione di assetto conseguente(Allungamento o accorciamento dinamico dell' avancorsa posteriore" abbassamento o innalzamento del centro di gravità) rende più difficoltoso il controllo del mezzo. Il problema è così sentito che alcune delle supersportive oggi in commercio destinate alla Superbike, hanno la sede del perno forcellone asolata per consentirne lo spostamento, in modo da minimizzare il fenomeno sopra descritto. Per comprendere appieno la natura del fenomeno é necessario evidenziare i parametri che giocano ruolo. Definiamo per tale ragione L'angolo Beta per comprenderne gli effetti dinamici. Beta è l'angolo formato dalla retta coincidente col ramo superiore della catena e la congiungente i centri del perno forcellone e corona. L'espressione di Beta, ricavabile con elementari considerazioni

L'ANGOLO TECNICO

trigonometriche, è funzione dei seguenti parametri: D1, diametro della primitiva del pignone (La primitiva, in questo caso una circonferenza, è la curva sulla quale viene costruito il profilo dentato); D2, diametro della primitiva della corona; A, componente orizzontale della distanza tra centro pignone e centro forcellone; Teta, angolo formato tra la congiungente centri perno forcellone/corona e l'asse (orizzontale) delle "x"; Gamma, angolo tra congiungente centri pignone/ corona e asse delle "x". E' facile a questo punto introdurre il "tiro catena" cioè la forza trasmessa dal pignone alla corona, parallela al ramo superiore della catena stessa, che a propria volta genera la forza di "trazione" esplicata tra pneumatico e suolo. Il tiro catena dipende dall'angolo Beta e dunque come Beta è funzione dei parametri indicati precedentemente. Nella Bimota SB2 Tamburini realizza un inedito forcellone che dal perno ruota converge a saldarsi alla base d'acciaio dove è infulcrato l'occhiello inferiore del monoammortizzatore Corte & Cosso (Licenza De Carbon) per allargarsi poi con andamento a "tenaglia", ad abbracciare il retro del cambio in modo da oscillare sullo stesso asse di rotazione del pignone. Il classico perno passante del forcellone viene così ad essere sostituito nella SB2 da due cerniere distinte e separate. ancorate al pregevole telaio perimetrale (scomponibile) in tubi al cromo molibdeno (Diametri 30, 25, 20mm spessore variabile da 1 a 1,5mm). Questa scelta, laboriosa nella realizzazione, ha il pregio di rendere Beta costante. Infatti se il fulcro del forcellone e il centro del pignone nello studio bidimensionale sono sovrapposti, gli angoli Teta e Gamma sono coincidenti ed i loro contributi nella formula di Beta si elidono. Ne discende che per qualunque inclinazione del forcellone indotta dallo scuotimento verticale della ruota posteriore, Beta non cambia. S'impone in questo passaggio un ulteriore chiarimento riguardo l'effetto di Beta e quindi del tiro catena, sulla dinamica del motoveicolo. Poniamo l'attenzione sul sistema rigido articolato costituito da ramo superiore catena, raggio corona e asse mezzeria forcellone: esso ruota istantaneamente intorno al punto P ottenuto come intersezione dei prolungamenti del ramo superiore catena e asse forcellone. Se si congiunge il punto P con il punto R (lo studio è come detto riferito al piano x-y) di contatto del pneumatico col terreno, si individua l'angolo K, o "angolo del tiro catena", compreso tra la retta passante per P ed R e l'orizzontale condotta per R. Non resta che scomporre la forza di trazione T (applicata in R e diretta nella direzione del moto) secondo la retta per P ed R: le due componenti saranno TcosK (Parallela alla congiungente P ed R) e

TsenK (Perpendicolare alla retta d'azione per P ed R). Ora se si esegue l'equilibrio dei momenti delle forze rispetto al "polo" (Punto) P si osserva che TcosK non dà contributo avendo braccio nullo, mentre TsenK desta un momento che tenderà a ruotare il forcellone verso il basso estendendo la sospensione. Questa azione si oppone al trasferimento di carico sull'asse posteriore che si ha in accelerazione. Per eliminare totalmente questo fenomeno si dovrebbe rendere l'angolo K prossimo a zero (Cioè TsenK quasi nulla). In linea teorica ciò è possibile riducendo l'angolo Beta, cioè far correre il ramo superiore della catena il più possibile parallelamente alla mezzeria del forcellone. Il parallelismo (Punto P all'infinito) è ottenibile solo adottando ugual diametro tra pignone e corona. Poiché in generale il valore dell'angolo Beta dipende dall'inclinazione del forcellone, la componente Tsenk sarà anch'essa variabile e dunque il pilota dovrà tentare di contrastare le continue variazioni di assetto oppure rassegnarsi a ritardare l'apertura del gas in uscita di curva. Nella Bimota SB2 grazie alla particolare geometria della sospensione queste variazioni di assetto sono assenti . La componente di sollevamento del retrotreno (Estensione della sospensione) è però presente (Contrariamente a quanto riportato erroneamente su articoli riguardanti questo modello) anche nella SB2: il vantaggio è che essa è costante dunque facilmente gestibile. Se si volesse far comprendere ad una classe di aspiranti progettisti i principi base per realizzare un ottimo telaio utilizzando tubi d'acciaio, si risparmierebbero tempo e chiacchiere illustrando una delle ciclistiche più indovinate nell'intera storia delle due ruote: quella della Moto Guzzi V7 Sport. Minor metraggio possibile di tubi per la massima rigidità, semplice, lineare, pratico, estremamente basso, quasi senza tubi piegati, soluzione aborrita dall'ideatore. Si dice che Lino Tonti papà della "Sport" avesse buttato giù il lay-out in pochi minuti, usando del gesso e disegnando a terra davanti ai suoi collaboratori...Ostacolato da dirigenti lungimiranti (anche il momento storico è terribile, il famoso "autunno caldo" del 1969..) ottiene a malapena il consenso a costruire un prototipo, ma la fabbrica è bloccata da scioperi ad oltranza. Tonti non si perde d'animo e si chiude nello scantinato della sua casa di Varese col fido meccanico Alcide Biotti, una saldatrice, la meccanica di un V7 e qualche decina di metri di tubi. Due giorni dopo il telaio era pronto e dopo qualche settimana dalla riapertura della fabbrica il prototipo era su strada. Tecnico geniale ed eclettico, gran motorista e telaista, progettò qualunque cosa avesse due ruote ed un motore. Dagli scooters alle

L'ANGOLO TECNICO

moto da GP (Sue la meravigliosa Bianchi 500Gp, la Paton bicilindrica e l'"autarchica" Linto). Ostaggio del demone delle corse, arrivato in Guzzi Aermacchi, Benelli, Bianchi e Gilera) trovò un ambiente ostile alle competizioni. Mentre si occupava della mansueta, monolitica V7 iniziò a immaginare un modello sportivo. Il punto di partenza sembra l'antitesi della moto sportiva. La V7 nasce infatti per partecipare al bando di concorso statale del 1963 indetto allo scopo trovare una sostituta alla ormai obsoleta monocilindrica Falcone Sport, ferro del mestiere di Polizia, Polstrada, Carabinieri e Guardia di Finanza. Anche il motore, pensato inizialmente dall'Ing.Carcano per motorizzare la rivoluzionaria utilitaria della F.I.A. T., la "Nuova 500", risponde soprattutto a criteri di robustezza e semplicità . Ma Tonti non demorde e continua ad esercitare la sua prodigiosa fantasia comprendendo le enormi potenzialità dell'unità motrice. L'occasione propizia si presentò nel 1969 dopo i riusciti tentativi di records tenutisi sul circuito di Monza (con tanto di parabolica, tra i piloti anche i fratelli Tino e Vittorio Brambilla, monzesi, fortissimi anche con le quattro ruote) utilizzando moto scaturite dalla V7 Special . Il Direttore generale De Stefani (la Guzzi è in regime di amministrazione controllata da parte della SEIMM) sull'onda dell'entusiasmo dopo l'exploit monzese, autorizza il progetto di una moto sportiva derivata dalla V7. E' la svolta tanto attesa e propiziata da Tonti. La prima serie della V7 Sport (Fine 1971), richiamava nella ciclistica il legame con le grandi moto da competizione italiane, ostentando non casualmente un vistoso rosso scelto per i tubi a sezione circolare. In un test comparativo svoltosi a Monza nel 1972, la V7 Sport rifila 4sec (!) alla Honda CB750, maxi di riferimento in quell'epoca, superando il tetto dei 200Kmh.. Il telaio doppia culla scomponibile, era condizionato dalle dimensioni di trasmissione e forcellone (Presi dalla Turismo) le quali non consentirono di limitare più di tanto l'interasse. Esso risulta caratterizzato dall'andamento splendidamente teso ed accostato alla meccanica, quasi "incastonata" nel medesimo, anche grazie all'eliminazione della dinamo dal centro della V, sostituita dall'alternatore montato davanti. I tubi sono ancora della Columbus, con spessori surdimensionati e adeguati a percorrenze di decine di migliaia di km al ritmo tellurico del generoso bicilindrico di Mandello. La bontà del progetto è confermata dalla sua longevità: i suoi tratti distintivi infatti sono ancora presenti in tutte le serie della indovinata "Le Mans". Aldilà dell'originale telaio, la V7 Sport non si discostava dai canoni dell'epoca, adottando un'inclinazione del cannotto prossima ai 25°. Quindi una forcella piuttosto "aperta"

per i criteri moderni, ma che le conferiva la leggendaria stabilità nei curvoni ad amplissimo raggio, la quale unita al ridotto consumo di combustibile e alla proverbiale affidabilità meccanica, consentiva alla "Sport" medie autostradali formidabili (I limiti di velocità e autovelox ancora non imperversavano..). Tonti comprende subito la notevole potenzialità del suo progetto nel neonato campionato per le "Derivate di serie" e si getta a capofitto nell'impresa realizzando i primi esemplari da pista. La moto si comporta piuttosto bene e i risultati sono incoraggianti. Ricordiamo nel 1971 un terzo posto a Monza e a Le Mans (Bol d'Or) e la vittoria alla 500km di Vallelunga. Nel 1972 partecipa con tre esemplari nella bellissima versione "Corsa" (Caratterizzata da carena integrale dipinta nel minimale e storico "verdino" delle Guzzi GP anni "50-lo stesso della 8V-)alla leggendaria prima edizione della 200miglia di Imola. Il parco macchine di quella gara era impressionante; tra le altre l'inedita MV 750 a cardano pilotata da Agostini, praticamente un prototipo usato solo in quella gara, le favolose Ducati di Smart -vincitore- e Spaggiari -secondo- con le teste Desmo del 450 "mono", la Trident preparata da Koelliker 3°a con Villa, la Commando John Player Special 4°a con Read. I piloti Guzzi si classificano 8°, 10° e 11° rispettivamente con V.Brambilla, Findlay e Mandracci molto attardati e sempre nelle retrovie. La ciclistica è eccellente ma il motore cede almeno 15CV ai bicilindrici Ducati. Il telaio conserva l'impostazione della moto di serie compresa l'inclinazione del cannotto di sterzo, ma i tubi della Columbus hanno spessore di 1,5mm contro i 2mm della stradale. Alla fine il peso della motocicletta, senza motorino d'avviamento. alternatore, batteria (L'impianto elettrico è a perdita) e dopo un alleggerimento minuzioso, sarà di 162Kg, 62kg(!) meno della V7 Sport...Dopo l'ultimo acuto al Bol d'Or del 1972 (4°a classificata con Brambilla-Mandracci e motore cresciuto a 850cc, prefigurazione della Le Mans) l'avventura della Sport nelle Derivate di serie s'interrompe bruscamente con l'acquisizione della Guzzi da parte di Alejandro De Tomaso. Stessa sorte su altri lidi tocca al reparto corse della Benelli, anch'essa rilevata dall'industriale argentino divenuto fortemente contrario all'impegno agonistico dopo la disastrosa esperienza in F1 negli anni "60". Così anche la 4 cilindri da GP di Pesaro che nell'ultima versione, opera del valente tecnico Prampolini, dimostrava avere un potenziale tale da poter impensierire (e forse battere) le 4 di Cascina Costa, finisce mestamente in soffitta..

Fine Parte Seconda Mario

ATTIVITA' DEL CLUB

Morini dies 2013

Scocca come sole settembrino sulla meridiana il consueto Morini dies nella meravigliosa cornice del Gianicolo in Roma. Quale sorpresa nel constatare che all'appuntamento siamo numerosi attratti anche dall'affascinante itinerario disegnato che ci porterà nel cuore del Lazio in



direzione dei monti Simbruini. La piazza scintilla di Moto Morini con la gradita presenza di una delegazione di amici veneti pronti all'impresa e subito integrati con il nostro gruppo consueto. Ci

raggiunge inaspettato anche un giovane diciottenne a cavallo di un 3 e mezzo sport anno ottantadue pronto ad unirsi alla compagnia. Porta con se non solamente la sua energia ansiosa di lanciare il

destriero al galoppo nonostante lo possegga da poco ma anche un suo amico scudiero con una honda sh che ci seguirà e lo seguirà nell'impresa. Chiude la brigata il cinquanta zeta zeta nostra mascotte e simbolo della gloriosa casa che amiamo tutti. Breve sosta in piazza per un caffè e piacevoli chiacchiere poi Piero ci raduna dandoci le adeguate indicazioni per il giro. Ognuno avrà in dotazione cartina e chilometraggio dettagliato del percorso. Breve riunione in cui si stabilisce di nominare un capogruppo, una staffetta di raccordo e una retroguardia per impedire che qualcuno del nutrito gruppo possa smarrirsi. La falange



morinista si schiera pronta a rombare per estese pianure e scollinamenti. Ci chiama



come spesso accade lo squillo di tuba dell'Appia, gloriosa consolare per indirizzarci là dove il sole dei castelli si riversa sui sette Colli come ambrosia. Non sapremo mai perché casualmente ci si fermi per un ritocco ai livelli di

ATTIVITA' DEL CLUB

carburante in un distributore lungo l'Appia Si sfiora solamente Nemi,il Nemus, bosco di



Diana e Genzano, il feudo della antica famiglia romana Gentia e ci dirigiamo verso Artena, la antica Fortinum, uno dei vari presidi dei Volsci. Roma caput mundi fin dalle origini. Incredibile come ancora oggi tutto parli di lei anche se noi che la abitiamo tendiamo a scordarlo. I motori rombano in direzione Valmontone e l'elastico degli alfieri sempre pronto a vigilare sulla nostra compattezza. Siamo proprio un bel gruppo eterogeneo e solidale. Manca accidentalmente Sergio che ci ha

non distanti da Ciampino. Espletate le operazioni con ordine ed educazione, alcuni di noi per non ingombrare l'area di servizio parcheggiano le moto al lato dell'uscita. Io per primo poi mi segue Luigi. Complice la vite del cavalletto lo vedo adagiarsi al fianco della mia moto rimasta incolume nel tentativo di fermare la rovinosa e imprevista scivolata. Il benzinaio proprietario di una vecchia vettura sostiene che la moto caduta abbia danneggiato la sua macchina. Si rischierebbe il far west se il nostro gruppo non fosse stato compatto nel placare gli animi:Inenavrabile la tendenza alla frode,il malcostume di estorcere agli onesti che vorrebbe caratterizzare questo paese. Noi siamo la dimostrazione che non prevalebunt. Si riparte vagamente alterati ma presto l'apertura del lago di Albano ci rinfranca gli animi con la sua incredibile bellezza. Nei suoi pressi l'antico probabile insediamento di Alba Longa a capo di una federazione latina contro Roma, vinta da Tullo Ostilio.



immortalati alla partenza e poi lasciati perché non in forma fisica. Alle soglie dei castelli romani ci aveva salutato anche il cinquantino che ci ripromettiamo di portare a pranzo con noi per un itinerario più adeguato. Ci mancherà a tavola come ci mancherà l'allegria e l'ironia del nostro caro vice presidente. Vallis Montonis era antico transito della vecchia via Labicana. Roma imperat e verso Cave fra boschi di castagno e cedro stiamo per lasciarci la provincia romana per il territorio del frusinate.

ATTIVITA' DEL CLUB

Sfilano le curve intense di Acuto castrum dei Vescovi di Anagni, Fiuggi la Fons Arilla già vecchia proprietà romana delle acque locali e la remota Guarcino fra la valle dell'Aniene e del Sacco eremitaggio eletto di San Benedetto in cammino verso Montecassino. Sfiliamo ad un certo punto per lo splendido Piglio sede dei miei baccanali a base di Cesanese e chitavra e tutti dopo una breve sosta del gruppo indiavolato dai chilometri si chiedono a



quando il simposio. Accolgo con gioia l'invito di Piero che esorta a fermarci fra Trevi e Vallepietra in uno splendido luogo all'aperto accarezzati dal fiume Simbrivio che lambisce la nostra tavolata. Trevi era antica origine dell'acquedotto dell'acqua Marcia, detta così dal nome del pretore Gli acquedotti di Roma Quinto Marcio. non avevano fine mentre per la nostra tavolata a fettuccine e carne l'acqua e non per miracolo ma molto più prosaicamente si cambia in vino. Grande convivio con gli amici, con Mauro con cui parliamo di poesie che vanno in moto e con gli amici veneti entusiasti del luogo remoto con cui si ripercorre nei racconti la loro bellissima Loro gli artefici della distilleria terra. universale tirano fuori una sgnapa fatta in

casa che fa suonare le sfere celesti dantesche di un cantico pagano. Il tempo scorre lieto e veloce come le cose buone che il medico dice che fanno male e rifocillati forse anche troppo si parte per le alture di Livata. Comincia l'ottovolante delle curve e a scapicollo le virate di Fabio e Augusto fanno risuonare fin a Subiaco la vallata di tuoni apocalittici. Sul percorso un gruppo di noi si ferma a rifornire in volo con un prelievo lorzato di carburante la Honda sh che rischia di arenarsi. Si giunge a Sublaqueum sotto i tre laghi artificiali che volle Nerone e di cui si vedono i resti della villa Sistemati i carburanti ci si avventa per un'altra giostra in direzione Bellegra. Guardo ormai dalle retrovie le evoluzioni motociclistiche dei miei sodali con i fumetti nella testa ma pago del buon vino bevuto che mi induce alla prudenza. Faggi e castagni ci accompagnano verso San Vito detto cosi da un martire omonimo dell'imperatore Diocleziano che lo fece uccidere in quanto convertito. Si sfilacciano le curve e la strada sotto Castel Madama avamposto dei bellicosi Equi si fa più mesta e ci ricorda che la sera è vicina. La compagnia si abbraccia, sorride un po' stanca ma appagata e parte di essa con gli amici veneti terminerà in quel di Pietralata il baccanale la serata davanti ad invitanti spiedini. La notte porta consiglio ed il Gianicolo il giorno dopo è il teatro malinconico di caffè e saluti. allegra brigata morinista l'ha ricombinata bella. Avanti sempre e piu di così ad maiora.

Valete semper.

Vincenzo.

LA COSTIERA AMALFITANA

Per il nostro annuale raid Corsari & Corsarini quest'anno abbiamo scelto la costiera Amalfitana.

Non troppo lontano, non troppo vicino, belle strade, dei panorami...sulla carta.

Il tempo per il fine settimana non è previsto molto bello, c'è il rischio di pioggia, ma si va lo stesso, tanto ormai ci siamo abituati.

Invece la pioggia ci danzerà sempre intorno, ma non la prenderemo mai.

Appuntamento, come al solito ormai, nel luogo designato dal nostro "tour operator" Piero: al cimitero.



Si, c'è parcheggio, è più o meno facile da raggiungere, ma la motivazione da lui fornitami "tanto prima o poi bisogna andarci" non mi convince.

Cinque Corsari (io, Augusto, Piero "tour", Piero R., Mauro), tre Corsarino (Fabio, Marco, e poi si aggiungerà Gianclaudio) e il furgone appoggio ("Santo" Massimo), attraversano le ridenti aree

I NOSTRI RAID

suburbane per portarsi sulla Casilina, che seguiremo fino al profondo sud.

Fino a Capua (che ringraziamo ancora per quello che ha fatto a quell'antipatico di Annibale) tutto bene, strada scorrevole, forse un po' troppo piatta, ma va bene così i chilometri da fare non sono pochi. Poi tutto cambia. In male. Andiamo verso Caserta, abbiamo un

appuntamento con un socio di Napoli. Intravedo cartello "hic sunt leones": sarà lo slogan della locale squadra di calcio, mi dico. Poi una scritta su un muro "qui termina mondo come v o i 1 o conoscete' dovrebbe farmi riflettere. sottovaluto l'avvertimento.



Le strade, la gente, le case, il paesaggio, tutto si trasforma.

L'appuntamento è davanti la reggia di Caserta. Attraversiamo un centro urbano oltremodo caotico, strade devastate e varie deviazioni, case disordinate e fatiscenti, e infine ci fermiamo. Chiedo perché. "Siamo arrivati" mi dicono. E la reggia ? Mi indicano una costruzione grande ma malridotta. Credevo fosse la sede della comunità Emmaus, o un centro di prima accoglienza.

Ai tempi delle scuole ci portarono in gita alla reggia, ma non conservo altro ricordo dell'evento: ora so perché.

C'è il nostro socio, con corsarino "vissuto" esteticamente, ma con motore appena rifatto. Perfetto, è noto che la migliore da cosa da fare, appena rifatto il motore, è avventurarsi lontano da casa, e tentare di tenere il passo di Corsari col

triplo della cilindrata, e di Corsarini pepati e indiavolati. Meglio se il conducente non è un fuscello, come nel caso del nostro socio. Il mezzo è anche dotato di un accessorio molto diffuso, pare, a queste latitudini: il portatarga reclinabile, che consente di far sparire la targa quando necessario.

L'abbigliamento del nostro socio è impeccabile (polo a

I NOSTRI RAID



maniche corte, jeans e mocassini), e porta una ventata di sbarazzino (...) ottimismo nel gruppo.

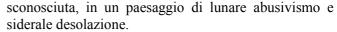
Si parte, e ci avventuriamo alla ricerca di una strada che ci conduca alla costiera, ma si rivelerà impresa quasi disperata. Come detto, non siamo più nell'universo di prima, ma in una zona aliena.

Caserta, Nola e Torre Annunziata formano i vertici di un "triangolo dei casalesi" al cui confronto avventurarsi nel "triangolo delle Bermude" è una scampagnata organizzata dalla Alpitour.

Ogni precedente logica non esiste più, le carte stradali non hanno più valore e non hanno alcuna attinenza con la viabilità locale. I cartelli stradali se li sono rubati, e quei pochi rimasti sembra che si siano smarriti anche loro. Gli aghi delle bussole dei navigatori...satellitari impazziscono, giriamo senza punti di riferimento in un ambiente inquietante. E fa un caldo atroce.

Agli indigeni il nostro abbigliamento e i caschi (oggetti

pressochè sconosciuti) ci fanno apparire esseri di altri pianeti, e le moto sono navette tender di chissà quali



Il gruppo è provato, si disgrega, ormai siamo certi che le leggi, della fisica e non, non hanno più valore e che solo pochi, i più forti e i più fortunati, forse sopravviveranno.

Alcuni restano seriamente turbati, e forse riporteranno



danni permanenti, dallo scoprire che la manutenzione dei treni Italo si fa qui a Nola, vicino il centro commerciale "vulcano buono" (questi autoctoni hanno

anche la memoria corta).

Il corsarino napoletano agonizza e infine spira. Il furgone di appoggio non parte più, o meglio parte solo a spinta. Deve



esserci nell'atmosfera qualche gas sconosciuto che corrode i veicoli e intossica gli umani, pervasi da crisi di lucidità e sbalzi di umore.

Sia come sia, dopo lunghe e penose peregrinazioni il gruppo riesce ad uscire dal triangolo maledetto, ma solo perché guidato dal

nostro Tour Operator, novello Mosè, che prende in pugno la situazione e guida il popolo Morinista alla penisola promessa, con una impresa che verrà ricordata dai posteri come il "passaggio del Marigliano grosso". Tour operator ha in questa circostanza anche una

esperienza mistica, e dopo la circumnavigazione del Monte Vesuvio divulgherà le tavole della legge del



mirabolanti v e i c o l i

spaziali. Veniamo spiati dalle finestre, additati con meraviglia e timore, apostrofati in una lingua incomprensibile.

Così viaggiamo in questo ambiente ostile, dalla pavimentazione di materiale grezzo e di natura

morini club news 3/2013

pag. 10

decalogo dei Morinisti, che così recitano.

- 1. Non avrai altro Tour Operator all'infuori di me.
- 2. Non nominare il nome del Tour Operator invano.
- 3. Ricordati di fare un giro in moto nei giorni festivi.
- 4. Onora le 175 e le MM.
- 5. Non demolire le Morini.
- 6. Non commettere atti impuri modificando le Morini.
- 7. Non farti rubare le Morini
- 8. Non testimoniare che la tua Corsaro 125 fa 190 Kmh.
- 9. Non desiderare la donna di un altro Morinista, anche se è una bella gnocca.
- 10. Non desiderare la Morini d'altri, pensa a far camminare la tua



Insomma, sia come sia, arriviamo a Castellammare, dove riusciamo a parcheggiare in due piazze adiacenti



senza incontrarci, e da lì partiamo, sia pure tra persistenti difficoltà orientative (dai cartelli stradali, riapparsi, non si capisce nulla) per raggiungere rapidamente l'agriturismo dove pernotteremo.

I NOSTRI RAID



maggio, è sera, ma c'è più traffico che sul Lungotevere quando ci sono i lavori, lo sciopero degli autobus, e tre

cortei di no global contemporaneamente.

Vico Equense, Sorrento sono un inferno di lamiere. *Torna a Surriento*...e che, sono matto? E' una fila



mostruosa che riusciamo superare solo i n virtù dell'agilità dei nostri mezzi. E ringraziamo ancora San Massimo che è riuscito portare, infine, anche i l furgone alla

meta... se si spegneva il motore erano guai.

L'agriturismo scelto da Tour Operator si rivela molto valido, immerso in un limoneto di proporzioni insospettabili.

Cena ristoratrice e tutti a nanna, nonostante i limoni qui non c'è da limonare.

Il giorno successivo si fa finalmente quello per cui



I nostri appuntamenti

morini club news 3/2013

pag. 11

Per informazioni e per le conferme contattate Sergio 339 7368078 o Fabio 338 3997154. email: info@motomoriniclub.com Sito web: www.motomoriniclub.com Forum: http://motomoriniclub.forumcommunity.net

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

siamo qui. La notte è piovuto, il cielo è grigio, ma poi migliorerà.

E iniziamo a esplorare la tanto decantata penisola.

Le strade sono indubbiamente varie e panoramiche, anche se molto strette. Il viavai turistico è incessante, quando un'auto incrocia un pullman ci sono problemi.

Quando si incrociano due pullman...

Noi però per fortuna passiamo.

Così scorre sotto le nostre ruote la strada che ci porta tra scogliere e calette, paesi pittoreschi abbarbicati

sulla roccia e tratti (quasi) selvaggi, che danno un senso alle fatiche del giorno prima.

I nostri motori che ci hanno fatto attraversare due regioni continuano a girare e girare, ronzando nel

loro oblio, consapevoli solo delle loro forze interne (R. Pirsig – lo zen e l'arte della manutenzione della motocicletta). Beh, qualche motore borbotta: quello di Gianclaudio reggerà fino alla fine, quello di Augusto

cederà poco dopo.

Il tempo stringe, il meteo minaccia, è ora di pensare al

ritorno. A Minori imbocchiamo per l'interno e ci riavviciniamo al "triangolo". Stavolta siamo più scaltri. Individuiamo un cateto e puntiamo dritti verso Nola, e da lì una comoda superstrada (noiosa ma scorrevole) attraversa tutto il "triangolo" e ci deposita sulla litoranea domiziana.

Siamo sul nostro pianeta, sentiamo aria pulita, e Formia, Gaeta, Sperlonga sono solo nomi di località di una strada che ci riporta a casa.

Per parafrasare ancora Pirsig: le prove per i Morinisti probabilmente non avranno fine. Proveremo in futuro

altre felicità e difficoltà, ma abbiamo una sensazione: ce l'abbiamo fatta stavolta e possiamo farcela ancora. Queste cose si sentono.





MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

8 - 9 - 10 NOVEMBRE: NOVEGRO (MI) MOSTRASCAMBIO

8 - 9 - 10 NOVEMBRE: MILANO—FIERA DI RHO - Salone del ciclo e motociclo

30 NOVEMBRE—1 DICEMBRE – Millennium a Tor di valle

Per posta: Moto Morini Club, via Luigi Corti, 29 — 00151 Roma email iscrizioni@motomoriniclub.com

morini club news 3/2013

pag. 12

Iscrizioni

TESSERAMENTO 2014

Il tesseramento 2014 inizierà quando la FMI emetterà le nuove tessere, presumibilmente a metà dicembre 2013. E' possibile ora iscriversi al club, con validità novembre 2013/ dicembre 2014, fermo restando che la tessera della FMI verrà emessa a dicembre, e che potrebbe essere necessario versare una integrazione rispetto le quote 2013, che erano:

	notiziario via email	notiziario per posta
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 63	€ 69
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 58	€ 64
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 31	€ 37

CONVENZIONE DAINESE STORE ROMA—VIA DELLA PENNA 13/21 - 20 % DI SCONTO

Ricordiamo che è stata attivata una convenzione con il Dainese Store di Roma. Ai nostri Soci verrà riservato uno sconto del 20% dietro presentazione del tesserino di appartenenza al motoclub Moto Morini. Lo sconto non sarà cumulabile con altre promozioni in corso, come ad esempio i saldi.

Lo sconto sarà applicato indistintamente su tutte le collezioni Dainese, Moto, Ski, Bike e la nuovissima linea Equestrian al momento del pagamento in cassa.

E' importante quindi rispettare queste condizioni, e non cedere il tesserino di appartenenza a terzi. In ultimo, per poter continuare con la convenzione anche nel 2014, chiediamo ai nostri soci di cliccare "mi piace" alla pagina Dainese D-Store Roma su Facebook, e di lasciare una mail di riferimento cui inviare la newsletter delle attività del nostro Store (eventi, promozioni e quant'altro).





Registro Storico FMI

Il vicepresidente del Moto Morini Club Roma, Sergio Milani, è stato nominato Esaminatore Nazionale del Registro Storico. E' una ulteriore riprova di competenza e affidabilità del nostro club, che annovera anche tra i suoi soci un Referente del Registro Storico.