

# MOTO MORINI

## CLUB NEWS

4/2009

**Calendario Attività**  
**Coordinate MMC**  
**Iscrizioni**  
**Tecnica**  
**Fisco**  
**Attualità**  
**Humor**

In questo numero

**Salone di Milano**

**Motogiro 2009**

**L'assetto della  
Moto**

**Trento Bondone**

Novembre — Dicembre 2009

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto  
Morini Club diffusa tra i soli soci  
numero 4/2009 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



### EDITORIALE

#### IL 2009 E IL 2010

Anche il 2009 sta per finire e, come sempre, è tempo di bilanci e propositi. Come è andato il 2009 per il nostro club ? Direi bene: abbiamo avuto una buona visibilità (articolo su Motociclismo, resoconti su Motitalia, la trasmissione su Sky/Nuvolari), oltre le mostrescambio. Il forum ha 173 iscritti, il nostro sito web viene visitato in media circa 1200 volte al mese, con contatti principalmente dall'Italia e dall'Europa (anche paesi dell'est quali Russia, rep. Ceca e Polonia), ma anche dal Giappone, Argentina, Australia, Messico e altri. E ancora dobbiamo realizzare alcune pagine importanti... Siamo convinti di aver proposto una serie di attività che possono aver soddisfatto i diversi gusti dei soci: speriamo siano state apprezzate. Il dettaglio e le "classifiche" del 2009 li troverete sul prossimo numero. Ovviamente ogni suggerimento per migliorare, o offerte di collaborazione, sono ben accette. Ma c'è sempre più incombente la minaccia di chiusura per la Moto Morini. Rispetto la situazione riportata nel numero scorso non vi sono significative novità, e questo è male, perché le risorse stanno per esaurirsi, e il tempo sta per scadere. Certo, come chiaramente dibattuto in animate discussioni sul forum, e ammesso anche dai più accaniti sostenitori del Marchio, alcune scelte della Morini sono sembrate decisamente autolesioniste, e per alcuni addirittura oltraggiose. Ma speriamo che la Morini possa ritrovare la strada e i mezzi per portare avanti delle proposte in linea con il suo illustre passato.

Per il 2010 i propositi sono quelli soliti, ossia continuare a offrire ai soci i servizi e le iniziative che speriamo possano essere di loro gradimento, e naturalmente augurare loro, e anche alla Moto Morini, che il 2010 sia prospero e propizio.

Buon anno a tutti.

Sergio

## ATTUALITA'

### EPPUR SI MUOVE!!

Salone di Milano 2009. Come al solito tante moto, tante novità e anche clamorose assenze: Honda e Yamaha. La crisi non risparmia nessuno insomma, nemmeno i colossi nipponici. Mi aggiro per i padiglioni della fiera e ho l'impressione che tutti si siano un po' ridimensionati



*La moto con la "scossa"*

(quasi tutti), meno che i produttori e i ricambisti orientali. I padiglioni, di pianta quadrata, presentano sulla superficie perimetrale, quella più esterna e meno ambita, affaristicamente parlando, una miriade di operatori dagli occhi a mandorla che anno dopo anno aumentano a vista d'occhio. Producono moto, caschi abbigliamento, ricambi di ogni genere, pneumatici e chi più ne ha, più ne metta. Beati loro, emergenti più che mai, evidentemente la crisi non li sfiora. E più vanno avanti, più fanno esperienza e più diventano competenti e concorrenziali. E'

*Sempre affascinante lo stand MV*



inevitabile, certo, ma fa pensare a quello che potrà accadere alle blasonate marche europee se la crisi non si risolve e se gli ometti con gli occhi a mandorla evolvono e invadono terreno con questa rapidità. Mah, si vedrà.

Interessante vedere anche un altro aumento di presenze: le moto elettriche. Prima era solo una timida apparizione relegata in un angolo di un piccolo stand ma ora, sempre in modo contenuto, il fenomeno è molto più appariscente e si vedono svariate proposte non solo come scooter ma anche come moto. Quella su cui mi sono soffermato maggiormente è un modello enduro che promette validissime prestazioni anche se ancora con un'autonomia limitata. Prima o poi i mezzi "con la scossa" diverranno una realtà, prepariamoci.

Amici rappresentanti di varie case mi avevano preparato al fatto che il salone non sarebbe stato come anni addietro e che la situazione economica avrebbe colpito pesantemente, ma io tutto sommato, a parte le grandi assenze di cui sopra, non ho trovato un così scarso interesse del pubblico per il settore e anzi alcune case come MV (ma come cavolo faranno a spendere tutti 'sti soldi con le voci che girano sul marchio?), Moto Guzzi, Ducati, Aprilia e Piaggio, sfoggiavano stand di tutto rispetto e pieni zeppi di gente.

Moto Guzzi, pur con il solito schema di motore, ha presentato delle piacevoli novità prototipo (V12X e V12LM) e la sua area espositiva era molto frequentata da persone che stazionavano lungamente davanti alle nuove moto (soprattutto per il modello sportivo (V12LM), quello con la monoscocca sollevabile). Ben realizzata la nuova enduro veloce della Ducati, la Multistrada 1200 (che fortunatamente niente ha da condividere con la vecchia Multistrada) e ho trovato intelligente realizzare l'Hypermotard 796, oltre quella con l'esagerata motorizzazione di 1100 cc.



*Ducati multistrada*





Moto Guzzi V12X

Vedo le novità della Beta, le RR400-450-520: motore completamente rivisto così come telaio e sospensioni. Belle, qualcuno al club forse ne sarà contento. Passo per i vari stand, vedo quelli sempre ben organizzati di Suzuki e Kawasaki ma non mi soffermo molto, devo cercare delle ditte che possano aiutarmi sui ricambi delle nostre vecchie glorie e il tempo stringe. Poi devo ancora trovare l'area espositiva della



L' "innominabile"

all'ultimo padiglione della fiera e lì, nei pressi del gigantesco stand Ducati, vedo l'area espositiva della nostra Moto Morini. Leggermente ridotto rispetto all'edizione di due anni fa (lo scorso anno non l'ho visto perché non sono stato al salone di Milano), lo spazio riservato alla Morini è comunque ben animato. Guardo la proposta della nuova Corsaro, che peraltro avevo avuto modo di vedere marzo scorso in fabbrica, e poi la "Granferro" il modello motard già visto su alcune riviste del settore, come anticipazione della fiera. La prima migliora il disegno della parte centrale del veicolo e del codino mentre, a mio avviso "incasina" la zona serbatoio e frontale con linee troppo taglienti e spigolose, la seconda, almeno di primo

acchitto, non mi piace proprio, soprattutto perché non mi sembra incarnare l'essenza e lo spirito della motard. Forse sbaglierò, comunque non riesco a



Almeno metteteci sopra una bella fanciulla...

stazionarci davanti per tanto tempo perché non trovo "empatia" con lei. Poi con quel nome.....!!!

Peccato, ma ne ripareremo (spero tanto!).

Saluto i vari amici Gherardo, Giuliano e chiedo loro di Lambertini e del dott. Morini. Mi dicono che non ci sono. Sono dovuti rientrare in fabbrica. Vedo il dott. Francesco Bertini e mi fermo a parlare con lui della situazione aziendale. Niente di nuovo in definitiva, proposte tante ma nessuno che all'atto pratico abbia tirato fuori la somma di denaro necessaria per entrare in affari con Moto Morini. Mi parla dell'evoluzione del Bialbero 1200 che



Corsaro versione "minestra riscaldata"

lo ha portato maggiormente verso l'optimum, con l'introduzione della doppia sonda lambda allo scarico, con conseguente abbattimento dei consumi, delle emissioni e l'esaltazione delle prestazioni e poi di

nuovo si torna a parlare della situazione economica e delle speranze per il futuro. Un lungo e cordiale colloquio insomma, anche se velato da un po' di realistica malinconia.

Nel frattempo Cronos, Dio del tempo, mi ha portato alla conclusione della mia visita al salone di Milano. L'orologio segna le 17,30 e io alle 18,30 ho il treno che mi riporterà a Roma. Saluto la brigata morinista, alla quale non ho fatto cenno della mia disapprovazione circa le linee della Granferro (e del nome!), e mi avvio rapido verso la metropolitana con direzione stazione centrale.

Alla prossima.

Fabio.

## L'ANGOLO TECNICO

### L'ASSETTO DELLA MOTO

Una volta potenziato il propulsore, bisogna far in modo che l'aumento prestazionale raggiunto possa essere messo in pratica su strada o in pista. La Treemezzo è sempre stata una moto dall'avantreno abbastanza leggero. Questa caratteristica traspare dalle note che i vari giornalisti-tester hanno redatto in occasione delle prove su strada di questo modello, all'epoca in cui la 350 Morini era sul mercato come moto di "attualità".

La leggerezza di avantreno si manifesta con dei pendolamenti più o meno accentuati, a seconda della velocità di avanzamento del mezzo, che i possessori di questa moto hanno provato, e provano, sicuramente in alcune occasioni. Le oscillazioni poi tendono ad amplificarsi quando la sospensione anteriore, che già ha delle reazioni piuttosto brusche, non ha un buon freno idraulico, oppure quando gli ammortizzatori posteriori sono un po' scarichi di molla e tendono a "far sedere" la moto o anche quando gli pneumatici non sono adatti ovvero sono adatti, ma ormai usurati (specie il posteriore).

All'epoca dell'uscita della Treemezzo Sport, che aveva prestazioni velocistiche di tutto rispetto e superiori a quelle del modello Turismo, la Moto Morini cercò di limitare il problema adottando un ammortizzatore di sterzo che però rappresentò, e rappresenta ancora, il classico "metterci una pezza" senza risolvere effettivamente il difetto.

Se ciò avviene su una moto standard, figuriamoci su un mezzo modificato che esprime potenze e velocità discretamente superiori.

Un propulsore può essere modificato quanto si vuole, ma se poi questo non ha la possibilità di sfruttare in pieno le sue potenzialità, perché telaio e sospensioni non sono all'altezza della situazione, tutti i lavori fatti e i soldi spesi, risulteranno vani.

Dunque dopo aver operato sul motore, è giunto il momento di pensare all'assetto della moto.

In base alle mie esperienze pratiche, ma anche alle osservazioni di moto impegnate in competizioni, la Treemezzo migliora, e anche notevolmente, se vengono modificate le quote relative alle piastre della forcella, diminuendo l'avanzamento (offset), e al forcellone oscillante, aumentandone la lunghezza.

Con la diminuzione dell'avanzamento delle piastre forcella, si realizzerà un maggiore caricamento dell'avantreno e un aumento del valore di avancorsa. La prima variazione è senz'altro positiva al fine di aumentare la stabilità, mentre la seconda, anche se rende più stabile il mezzo alle alte velocità, tende a diminuire l'agilità della moto. In ogni caso parlando di una moto dalla massa piuttosto ridotta, il problema della diminuzione dell'agilità è da considerarsi marginale.

Volendo "spostare" il baricentro della moto in avanti senza modificare l'agilità del mezzo, si dovrebbe cambiare l'inclinazione del canotto di sterzo e, sinceramente, l'operazione per quanto possibile, mi sembrerebbe piuttosto laboriosa e dispendiosa. Accontentiamoci dunque, perché va benissimo così.

Bisogna tenere presente che una volta attuata questa modifica, dovrà essere ridotto il raggio di sterzo per non andare ad urtare, con le canne della forcella, contro il serbatoio. A questo scopo bisognerà realizzare una nuova battuta di sterzo (meglio se registrabile) utilizzando la piastra inferiore della forcella o la battuta sul telaio. Sempre che si mantenga il serbatoio originale!!

Parlando della modifica del forcellone, il suo allungamento determina ancora un caricamento dell'avantreno. Se la modifica delle due quote è identico, l'interasse del veicolo resterà immutato.

Per modificare l'offset delle piastre forcella dagli originali 60 mm ai circa 30 mm, si potranno impiegare delle piastre Marzocchi derivate da moto da fuoristrada (anche quelle della Kanguro possono essere adatte), mentre per il forcellone si potrà utilizzare quello della 500 o della Excalibur o della New York, anche se gli ultimi due sono di sezione rettangolare.

Chiaramente niente impedisce di ricercare altri forcelloni (magari di alluminio) di altre marche ugualmente adatti allo scopo.

Nel montare un forcellone più lungo bisognerà adottare una coppia di ammortizzatori più lunghi degli originali. La loro misura dovrà essere di 32-34 mm.

Nel comprare una coppia di ammortizzatori nuovi sarà bene orientarsi su unità regolabili nel freno in estensione (Koni-Ikon o Bitubo) oltre che nel precarico molla, così da poter adeguare al meglio l'assetto del vostro Treemezzo.

Per quanto riguarda la forcella o si sostituisce con una più raffinata o si lavora sull'originale. I lavori da attuare sull'unità originale riguardano principalmente l'idraulica e si ridurranno alla modifica dei fori di passaggio dell'olio, per aumentare il freno in estensione. I fori originali andranno chiusi con una saldatrice e poi riaperti di una misura più piccola, tale da far fluire il lubrificante con maggior lentezza che determinerà, appunto, il freno in estensione.

Al termine di questo lavoro si provvederà a caricare le canne della forcella con un olio adeguato, che aumenti il freno idraulico (20W o più). Bisognerà fare delle prove.

Un altro intervento che si può praticare sulla forcella è la sostituzione della molla con una che dia una risposta più morbida, senza per questo perdere la necessaria forza elastica. Buone sarebbero le molle progressive, ma non saprei consigliarvi dove cercarle per canne da 35 mm, in pratica non so se esistono in commercio (forse esiste qualcosa per le vecchie BMW).

Per migliorare ulteriormente le prestazioni del telaio, si potranno effettuare dei rinforzi nella zona del canotto di sterzo o in altri punti particolarmente sollecitati della struttura, ma direi che ciò sarebbe effettivamente necessario in caso di un'elaborazione veramente estrema e non credo che sia il nostro caso: il telaio della Treemezzo ha una validissima "ossatura" di base!

A questo punto non mi resta che augurarvi.....buon assetto e buon lavoro!

Ciao.

## ATTIVITA'

### MOTOGIRO 2009

(Dream Engine, fatti un altro sonno...)

Da un anno Francesco ci tormentava cercando di convincerci a partecipare al Motogiro, che lui ha vinto nel 2008 nella categoria supersport (vedi notiziario 2/2008), e alla fine ci è riuscito. Per chi non lo sapesse, il Motogiro era una sorta di Mille Miglia delle moto, una gara di gran fondo che si svolgeva negli anni 50, di



cui da una decina di anni viene proposta una rievocazione storica, ovviamente in chiave di gara di regolarità. La rievocazione inizialmente veniva organizzata dal Moto Club Terni insieme alla Dream Engine, ma dopo pochi anni, per motivi che ignoro, il sodalizio si è rotto ed il marchio "Motogiro d'Italia", di proprietà della FMI, è rimasto assegnato alla Dream Engine; tuttavia negli ultimi anni il Moto Club Terni ha iniziato ad organizzare un Motogiro "alternativo" e parallelo, chiamato "Motogiro Race" col risultato, tipicamente italiano, che ci sono due motogiri, a pochi giorni di distanza uno dall'altro. Così il sottoscritto e il prode Marcarena si sono aggregati a Francesco iscrivendosi al Motogiro della Dream Engine, che si

articola in tre categorie: Rievocazione storica (moto fino a 175 cc fabbricate fino al 1957), Memorial Taglioni (la Ducati fu importantissimo sponsor delle prime edizioni del nuovo motogiro - la classe prevede motocicli

prodotti dal 1968 al 1978 di cilindrata minima 200cc), e Touring Super Sport (250 cc prodotti fino al 1968). C'è poi, fuori classifica, una classe turistica per moto moderne, che seguono, in gruppo, lo stesso tragitto della gara - contenti loro...

Noi ci iscriviamo alla Memorial Taglioni per poter partecipare con le Morini ma, nonostante i nostri sforzi, viene negata l'iscrizione al Camel di Francesco e al K2 di Marco perché troppo recenti, così loro ripiegano su due Motobi / Benelli 250, e io vado con la mia 350 sport. Ci iscriviamo a febbraio ma, nonostante le assicurazioni di Francesco nessuna notizia o risposta dalla Dream Engine che, solo sette giorni prima dell'evento, si degna di inviarci una email con la conferma dell'iscrizione e i riferimenti logistici... brutto segno. Di una copia del regolamento (non disponibile anche sul sito web) manco a parlarne, salvo scoprire in loco, ad esempio, che bisogna attaccare tre tabelle portanumero e indossare abbigliamento in linea con lo spirito della manifestazione (tuta in pelle nera

ok, tuta in pelle colori sgargianti no); noi lo sapevamo, ma chi ignaro si fosse presentato non in regola cosa avrebbe fatto, non gareggiava?

Insomma, partiamo e andiamo al raduno a Bologna. La prima



tappa va da Bologna a Treviso, attraversando Ferrara, Rovigo, Padova. La seconda da Treviso a Treviso attraversando il Friuli e le montagne del Vajont, la terza da Treviso a Treviso passando per Bassano del Grappa, san Martino di Castrozza, le Dolomiti (ancora abbondantemente innevate a metà maggio), il passo Rolle e la zona del prosecco. La quarta da Treviso a Bologna, passando per Chioggia, le valli di Comacchio. La quinta da Bologna a Bologna dopo ampio giro nel Mugello, incluso l'autodromo.

Mediamente 310 e più Km al giorno: lo abbiamo scoperto solo lì (...tacci vostri, noi ci eravamo predisposti per circa 200 km al giorno), rispettando i controlli orari intermedi, e intervallati da prove speciali alla partenza e durante il tragitto, consistenti nel percorrere uno o più tratti in tempi predefiniti, ad esempio prima sezione in dodici secondi, seconda in otto secondi e terza sezione in undici secondi).





## ATTIVITA'

Scarichiamo le moto e subito patatrà, la pompa del freno del mio Morini, perfettamente funzionante fino al giorno prima, si rompe. Marco, che è venuto con furgone pieno di ricambi guidato da autista-meccanico, ma giustamente non ha con sé un ricambio di tale tipo, è di fondamentale ausilio tecnico-psicologico, facendomi notare che siamo a Bologna, si troverà un negozio che ha una pompa da adattare, e così è. Formalità pre-partenza: al ritiro dei numeri di gara e controllo iscrizioni, in una calca indegna, il direttore di gara e i commissari, tutti della FMI, rompono i c...ni e



vogliono fare e iscriverne alcuni, inclusi noi, perché

non abbiamo la licenza turistica. Brutti idioti, noi al momento dell'iscrizione abbiamo pagato anche quella, se la Dream Engine, non vi ha consegnato i libretti da noi che volete? E poi i commissari della FMI si imbarcano in una animatissima disputa tra di loro dai contorni fantozziani – burocratici: motivo del contendere è se una licenza pilota sia di grado superiore a quella turistica oppure no, mentre noi e gli altri partecipanti (ci sono inglesi, tedeschi, statunitensi, giapponesi...) assistiamo allibiti... è uno spettacolo allucinante...da vergognarsi di essere italiani. Scopriremo poi che i solerti commissari FMI hanno anche accettato l'iscrizione di un Morini 250 2C che, come tutti sanno, è posteriore al 1978, ma qualcuno dalla Federazione ha inviato un fax attestando che l'anno 1985 riportato sul tesserino del registro storico doveva intendersi 1975. Scandaloso, ho



presentato protesta ufficiale e ancora non hanno risposto. La cena a buffet allo Sheraton di

Bologna dove alloggiavamo mi ricorda molto il self service dove vado a

mangiare a pausa pranzo in ufficio, poi si va dormire per la partenza del giorno dopo. Si parte. Prova speciale e via per 300 Km di pianura padana afosa: Padova dove si tiene una delle prove speciali (alle 15!) è un forno e ci salviamo dal collasso solo perché il previdentissimo Marco ha portato un gazebo che prontamente allestiamo e che ci ripara dal sole. Ma Marco deve poi affrontare una discussione con un commissario di gara idiota, che gli rifila una penalità perché, a suo dire, Marco sarebbe entrato un secondo prima al controllo orario. Cosa falsissima, l'orologio (ufficiale) esposto ai concorrenti segnava l'orario stabilito: se poi il cronometro su tavolo segnava un tempo diverso è una cosa che non può essere imputata ai concorrenti. Quell'arrogante del commissario non molla e Marco è costretto a tenersi la penalità. Ripartenza verso Treviso dove arriviamo, a sera, con gli ultimi 50 km tutti fatti sorpassando auto e camion incolonnati in fila in un gigantesco ingorgo.



La sera il parcheggio dell'albergo di Monastier di Treviso, (ove finalmente si cena decentemente) si trasforma in una gigantesca officina a cielo aperto, con i concorrenti che si affannano a fare la piccola, ma spesso anche la grande,

manutenzione dei loro mezzi. Qualcuno ha passato la notte aprendo completamente il motore e rimontandolo, effettuando la prova alle cinque di mattina, con, diciamo così, disappunto dei concorrenti dormienti. In maggioranza ci sono Ducati, che saranno anche quelle che faranno segnare il maggior numero relativo e assoluto di rotture e ritiri, ma ci sono anche



Mondial, Aermacchi, BSA (c'è anche il direttore della rivista inglese Classic Bike, Hugo Wilson, su una improbabile BSA Bantam 125 due tempi), Motobi, Morini, un Guzzino, Bianchi, Gilera, Bultaco, una Ossa due tempi da pista, non silenziosa e

## ATTIVITA'

senza targa, inspiegabilmente, o volutamente, non sanzionata dalla Polizia Stradale che ha fatto da scorta a tutta la manifestazione. A proposito, un plauso va fatto alla Polizia Stradale, che non solo ha svolto egregiamente il suo compito, ma ha "partecipato" alla manifestazione con gli agenti motociclisti che si divertivano anche loro, erano disponibilissimi con i concorrenti e non si facevano scrupoli di scortarli a velocità ben oltre i limiti di legge quando necessario. Bravi, sono stati anche apprezzatissimi dagli stranieri che al loro paese queste cose se le sognano.

La sera, le classifiche esposte mi danno come secondo classificato, ma qualcosa non va, i tempi sono palesemente errati. Il servizio cronometraggio, affidato alla Federazione Italiana Cronometristi (!) è un casino. Altra scena tragicomica. Al tavolo della FICR ci sono una cicciona con occhiali spessi come fondi di bottiglia, un ragazzone paonazzo in



volto, tutto sudato, che armeggia con un computer, ma ha difficoltà a gestire anche un banale

foglio excel, e un altro che, pur sveglio, è appena arrivato in sostituzione del terzo cronometrista, persosi chissà dove, e comprensibilmente ha difficoltà a riprendere in mano la situazione. Altra figura di m...

davanti agli stranieri.... La Dream Engine è latitante. Secondo giorno, verso le montagne del Vajont, e finalmente si respira, belle strade, bei paesaggi, e Marco e Francesco ci danno dentro coi loro Motobi/Benelli... non credevo camminassero così. La sera, durante la manutenzione, sento il filo della frizione che fa un "tic" tirando la leva, fa uno scattino. Olio, lubrifico, con Marco che minimizza, anzi dice che esagero, ma i fatti mi daranno ragione.

Terzo giorno, arriviamo a Bassano del Grappa, e Marco ci comunica che, per sopraggiunti motivi di lavoro, è richiesta la sua presenza a Roma. Peccato, ma non insistiamo più di tanto, se dice così ci sono sicuramente fondate ragioni.

Proseguiamo io e Francesco e saliamo verso S.Martino di Castrozza ove al piazzale del ristoro e controllo orario il filo della frizione non fa più "tic" ma "stock" e si rompe. Non era nulla, vero Marco? Va bene, meglio qui che in mezzo ai tornanti, cambio il filo e si riparte verso il passo Rolle e il passo Valles, posti

bellissimi, fiumi, foreste, la neve, con Francesco giustamente orgoglioso di essere Trentino. Tornati a Treviso, la sera finalmente c'è la classifica ufficiale e scopro di essere quarto, non male per un novellino, con Francesco che naviga al settimo posto.

Quarto giorno, andiamo verso Chioggia, una strada tutta dritta, noiosissima e piena di traffico, sento la moto che non tiene bene dietro, e mi rendo conto che la gomma post è molto sgonfia. Se ho bucato sono



cavoli... vado dal benzinaio, la gonfia molto e vediamo che succede. Tra il "tic" e la gomma comincio a sospettare un sabotaggio... e infatti la gomma non si sgonfia più, un mese dopo sarà

ancora bella tosta. Francesco e Marco dicono che mi sogno tutto, certo però che sono strane coincidenze.

Attraversiamo le valli di Comacchio, che personalmente trovo molto interessanti paesaggisticamente, sosta mangereccia (va dato atto che i ristori sono sempre stati più che adeguati) al castello di Mesola, ove un olandese si mette a cambiare i raggi della sua Mondial in mezzo alla





piazza, e arrivo a Bologna. Posizioni in classifica invariate. Ultima tappa. Giro del Mugello e prova speciale nel circuito del Mugello...intrigante. Primo giro di lancio, secondo cronometrato (giro in 5.14" !!! Ma non è la velocità che conta), il terzo è quello importante... sbaglio i calcoli e temo di aver anticipato di dieci secondi, giocandomi ogni possibilità di salire sul podio, sono decisamente inc... Francesco invece è soddisfatto della sua prova. Scopriremo solo dopo, giorni dopo, quando finalmente pubblicheranno le classifiche dettagliate e i tempi del Mugello sul sito web, che io ho solo tre secondi di penalità, e Francesco nove. Strano stranissimo, il transponder malfunzionante ? La linea dove viene preso il tempo che non è quella di arrivo ? Errore dei cronometristi ? Per farla breve, arriviamo a Bologna, non in piazza Maggiore come previsto (non disponibile... ma non avevate chiesto le autorizzazioni?), ma dietro lo stadio e, come comunicato nella cena di gala a conclusione della manifestazione, il risultato finale è: io quarto della Memorial Taglioni, Francesco sesto. La squadra è



seconda...su due, ma è normale con la defezione del Marcarena.

Considerazioni: Il vincitore della rievocazione storica ha vinto un'Alfa Romeo, il vincitore della Taglioni un casco. Cara Dream Engine, perché ? Noi della Taglioni non abbiamo pagato gli stessi soldi e non ci siamo impegnati lo

stesso ? Io sono stanchissimo e, rientrato a Roma, passerò tutto il giorno successivo a dormire, e i mesi successivi a rielaborare gli eventi. Bella esperienza, brutta ? Sicuramente diversa dal solito, con molti alti ma anche con molti bassi. Molto interessante essere in una sorta di museo ambulante delle moto, e impressionante la presenza degli stranieri, alcuni venuti dal Giappone, dall'Australia e dagli USA, anche se la maggior parte erano inglesi e europei. Erano numerosissimi, più degli italiani, e appassionati, anche se in gara erano delle pippe, e la maggior parte si sono classificati male. Ma per loro, si vedeva, era più una vacanza che una gara. L'organizzazione non ha girato come dovuto, e non è solo impressione mia, ma di moltissimi altri che hanno

## ATTIVITA'

partecipato alle precedenti edizioni e anche al "Motogiro Race" del Moto Club Terni, che definiscono molto meglio organizzato e coinvolgente. L'organizzazione sembra in costante peggioramento, il medico lo ha fatto un concorrente (dentista) perché quello designato ha avuto un imprevisto, la copertura mediatica è stata zero, al contrario della concomitante Mille Miglia che abbiamo anche incrociato. La Dream Engine, che per rastrellare soldi l'anno scorso ha organizzato un



improbabile motogiro d'america, e uno in Inghilterra, (non che al Motoclub Terni siano dei santi, visto che a marzo 2010 faranno un "motogiro sudamerica") nel 2010 non avrà il patrocinio della FMI, che verrà invece dato al Moto Club Terni, che riutilizzerà il nome "Motogiro d'Italia". Anche la Dream Engine organizzerà un "Motogiro d'Italia" (potenza del Dio denaro), che partirà e arriverà...a Montecarlo !!!! mi



hanno già mandato due email per invitarmi a partecipare: le email contengono errori di ortografia, codici html errati, ed è sbagliato il link al loro stesso sito web; che pena ! Il motogiro Motoclub Terni si terrà dal 23 al 29 maggio e costa 980 euro, quello Dream Engine dal 31 maggio al 6 giugno, e costa 1300 euro (1000 per chi si iscrive entro il 31 dicembre) : credo

che Dream Engine nel 2010 farà un tonfo di quelli grossi.

Anche la FMI comunque non ha fatto una bella figura, si sono comportati da ottusi arroganti burocrati, così non va bene per niente.

Francesco e Marco si sono già iscritti al MotogiroTerni. Io non so, l'esperienza è sicuramente interessante, se poi è organizzata bene quasi quasi... c'è nessun altro interessato ?

Sergio



## NON SOLO REGOLARITA'

*morini club news 4/2009*

pag. 9



### TRENTO — BONDONE RIEVOCAZIONE STORICA

Si è svolta il 13 Settembre la sedicesima Edizione della Trento-Bondone Storica, alla quale il nostro Club ha partecipato con quattro soci: Lucio su Morini (di Sergio) e



Pietrisco anche esso su Morini nella categoria "post classici" (moto dal 1976 al 1988), il



nostro DS Sergio su Norton ed io sul Motobi gentilmente prestatomi da Marco n e l l a categoria "classici" (dal

1969 al 1975). Dovete sapere che per noi Trentini appassionati di motori la Trento-Bondone era l' avvenimento clou dell' anno. Di solito si svolgeva a Luglio ed era una settimana all' insegna della velocità, dei rumori dei motori e del profumo dell' olio di ricino...dico una settimana perchè una Domenica si svolgeva la corsa in moto valida per il Campionato Italiano della Montagna e subito la Domenica dopo la

corsa delle macchine valevole per il Campionato Europeo della Montagna.

Per una piccola e addormentata città come Trento era un tale avvenimento che noi giovani ne parlavamo per mesi....pensate che nell' Europeo la Ferrari correva ufficialmente con la 212 E e vinse anche un titolo; personalmente vidi correre sia Ludovico Scarfiotti che Lorenzo Bandini! Purtroppo non vidi Agostini fare sua la



Gara e il record con il Morini...se ne parlò per anni perchè tale record fu abbassato dopo una decina d' anni da moto ben più potenti ! Capirete che con tali ricordi il partecipare alla Rievocazione è stato per me un grandissimo piacere.

Io la famosa strada la avevo percorsa tante volte anche in moto, ma mai come nella Rievocazione sia come impegno sia



come "spirito". La formula della Rievocazione è quella della gara di



## NON SOLO REGOLARITA'

pag. 10

regolarità, esattamente come il Motogiro, quindi controlli orari, PS a tempo stabilito e controlli di passaggio, il tutto per circa 90 KM.

Noi ci siamo subito giocati la gara all' inizio, neanche del tutto per colpa nostra, ingannati da uno starter con bandiera e cronometro che



saremmo classificati sicuramente tra i primi, visti i risultati delle prove successive. E comunque un paio di coppe, come terzo gruppo più numeroso, e come squadra quarta classificata, le abbiamo portate a casa. Il percorso originale ed integrale della vera gara è stato



in realtà aveva solo funzione coreografica, sbagliando l'entrata del primo controllo orario e portandoci così dietro il ritardo fino alla fine. Siamo finiti in posizioni non di primo piano, ma senza quel primo errore ci

entusiasmante! La strada era da poco stata riasfaltata, il traffico inesistente, la giornata serena con temperatura gradevole anche in quota, che volere di più? Io sono salito con tutto l' impegno di cui sono stato capace perfettamente assecondato dall' ottimo Motobi, ho ripreso parecchi concorrenti che erano partiti prima di me ed alcuni, sportivamente, me ne hanno dato atto. Beh è stato bellissimo e mi pare che anche Lucio, Pietrisco e Sergio si siano molto divertiti. All' arrivo tutti a tavola per il "rancio" preparato dagli Alpini di un paese attraversato dalla gara. L' anno prossimo ci torniamo di sicuro e molto meno sprovveduti..... chi si vuole aggregare è benvenuto!

Francesco





## I nostri appuntamenti

morini club news 4/2009

pag. 11

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

### CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2009/2010

**26 DICEMBRE: Consueti Auguri al Gianicolo alle 11. Portatevi un giocattolo o un libro per bambini, che consegneremo al centro di raccolta a piazza Venezia.**

- Domenica 4 Gennaio, 7 Febbraio, 7 Marzo, 4 aprile effettueremo il consueto giro di inizio mese. Normalmente l'appuntamento è alle 9 all'Agip di via Aurelia, prima del GRA, ma il luogo potrebbe cambiare in base alla destinazione. L'appuntamento effettivo verrà indicato sul sito web e sul forum. Chi non ha accesso a internet telefoni preventivamente a Fabio o Sergio per la conferma dell'appuntamento.

- Domenica 25 Aprile: Trofeo Regolarità

- 7/8/9 Maggio: Elba Raid 7° edizione - ci è stato chiesto di riproporla, e noi la mettiamo in calendario. Sia chiaro da subito: chi non conferma entro il termine che verrà successivamente comunicato non godrà di alcun supporto dal Club. Se il numero di conferme non dovesse essere ritenuto, a insindacabile giudizio del Direttivo, sufficiente, la manifestazione non verrà effettuata.

#### ALTRI EVENTI:

6 GENNAIO 2010: ROMA –la “befana del Sindaco” a p.zza Venezia, organizzata da Coordinamento Motociclisti

16/17 GENNAIO 2010 : AREZZO— Mostrascambio presso il centro Affari e Convegni

23/24 GENNAIO 2010 : GROSSETO - Mostrascambio presso il centro fieristico del Madonnino

### ABBIAMO UNA NUOVA SOCIA ! E' NATA VALENTINA

Complimenti e auguri a Marco e Mary da tutto il Moto Morini Club.

Il casato dei Ferrario ha una erede. Certo che se anche Fabio si impegnasse un po'...



#### ULTIM'ORA: SIAMO ANDATI IN ONDA !

Il 17 dicembre Sky, nel programma Legend di Nuvolari, sul canale 218, ha trasmesso la monografia sul Corsarino che era stata registrata in autunno, protagonisti alcuni soci e il loro Corsarini, incluso il Presidentissimo Fabio. Nel prossimo numero maggiori informazioni e...occhio alle repliche. Al club è disponibile il dvd con la registrazione (riversato da vhs, purtroppo)

## QUOTE SOCIALI ANNO 2010

**Le quote non sono variate rispetto al 2009.**

Quest'anno, oltre la normale tessera "member", la FMI propone la tessera "sport" che consente anche l'effettuazione di attività sportive amatoriali. Per informazioni e costi rivolgersi al Club.

|                                                                                                                        | <i>notiziario via email</i> | <i>notiziario per posta</i> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| <b>Socio Sostenitore</b> (non ancora possessore di Morini):<br>Iscrizione MMC + FMI                                    | <b>€ 55</b>                 | <b>€ 61</b>                 |
| <b>Socio Ordinario:</b> Iscrizione MMC + FMI                                                                           | <b>€ 50</b>                 | <b>€ 56</b>                 |
| <b>Socio Ordinario con Premio Fedeltà</b> (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI | <b>€ 47</b>                 | <b>€ 53</b>                 |
| <b>Socio Simpatia:</b> Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)                                                     | <b>€ 25</b>                 | <b>€ 31</b>                 |

**I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2010. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro due. Nuovi soci entro settembre 2010**

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget previsti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; 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  
- RICARICA POSTEPAY: carta postepay n. 4023600472207259 intestata a Fabio Ferrario. La ricarica può essere effettuata recandosi alla Posta, o da uno sportello bancomat, o trasferendo l'importo da altra postepay, anche dal sito web delle Poste Italiane. Comunicate per telefono, fax o email chi e quando ha effettuato il pagamento, e la cifra versata, altrimenti potremmo non essere in grado di individuare il pagamento.

### **PROPOSTA : Cimento invernale Cadere sette volte, rialzarsi otto**

Nel mese di gennaio o febbraio, dipenderà dal tempo, le sezioni riunite fuoristrada e corsaro/corsarino propongono una 'gita' sulla neve a monte Livata. La 'gita' è pensata per corsari e corsarini, ma potete venire con qualsiasi motocicletta. Le strade sono aperte al traffico e di tutti. Partenza da Subiaco o da più su, dipenderà anche dai mezzi che si presentano e dalle condizioni meteorologiche, salita sul monte Livata ed avanti sin dove la strada è percorribile, indi discesa. In inverno la strada per il monte Livata e poi a proseguire sino all'affaccio sull'altro versante è tenuta relativamente sgombra dagli spazzaneve, sempre di meno man mano che si va avanti, sino a fermarsi davanti ad un muro invalicabile di neve. La risalita avverrà durante la settimana perché il sabato e la domenica ci sono le auto degli sciatori ed è troppo pericoloso, (guidano sentendosi dei rallyman sino a che non si stampano su qualche muro di neve o peggio). Se vi presentate con una stradale con gomme da strada lo fate a vs rischio e pericolo (parecchio). Conviene montare gomme da fuoristrada tassellate in buone condizioni. Da evitare mezzi in precarie condizioni, ci sono tratti di salita al 12% e a seguire il pezzo innevato non è uno scherzo, chi si ferma verrà abbandonato ai lupi (ancora notoriamente presenti in zona) inoltre si va ben oltre i 1000 metri di altitudine e quindi ci sono già di per se problemi di carburazione e cali di potenza. **Cadere sette volte, rialzarsi otto:** è una attività maschia per maschi, non siamo boyscout o la gita della parrocchia, ognuno è per se, chi si ferma, non ce la fa più, cade e non riesce a rialzarsi o altro verrà abbattuto o abbandonato al suo destino. Dalla nona caduta si potrà sperare in un aiuto... se c'è rimasto qualcosa da rialzare. Non sono previste mollezze, si sale, si arriva sin dove si può, si scende, virile stretta di mano e addio. Partenza alle 11,00 alle 15 comincia a fare buio, ma in tre ore dovremmo farcela. Prima della partenza è previsto un breve briefing in cui Francesco, esperto fuoristradista, darà consigli e dritte su come trarsi d'impaccio. Ci sarà una jeep in appoggio dotata di telefono satellitare per qualsiasi evenienza (In alto i cellulari non funzionano). Sulla jeep potranno trovare posto vestiti di ricambio e generi di conforto vari. Sul sito [www.funotomoriniclub.com](http://www.funotomoriniclub.com) verrà comunicata la data precisa con adeguato anticipo

**Avvisi:** come arrivare a Subiaco e come tornare a Roma è un problema vostro per chi possiede corsarini con cerchi da 17 e 18 sappia che in queste misure esistono gomme da cross per ragazzi abbastanza economiche

La temperatura in alto può raggiungere con facilità i -10

Incontreremo asfalto asciutto, bagnato, neve ridotta a fanghiglia, neve compatta, ghiaccio.

Occorre prevedere un abbigliamento adeguato, stivali da fuoristrada o molto pesanti, protezioni ecc. — il congelamento delle dita delle mani o dei piedi è un rischio reale. Se soccombete non vi preoccupate, a primavera la neve si scioglie. Se soccombete per il MMC sarete considerati 'missing in action' ciò comporta l'assegnazione della 'distinguished Morini cross', che non dà diritto a un c...o di niente.

**BUON  
NATALE  
E BUON  
ANNO A  
TUTTI I  
SOCI DEL  
MOTO  
MORINI  
CLUB**

