

# MOTO MORINI

## MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

EDITORIALE

4/2011

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

In questo numero

**LA COPPIA**

**SU E GIU PER LE  
DOLOMITI**

La Moto Morini ha riaperto i battenti. Come previsto, nel mese di novembre i due nuovi proprietari del marchio, Jannuzzelli e Capotosti, sono ufficialmente entrati nello stabilimento di Casalecchio di Reno. Il primo impegno è stato quello di inventariare il materiale a disposizione per capire da quale situazione si avrà la ripartenza. Contemporaneamente sono stati richiamati alcuni degli ex dipendenti che erano in cassa integrazione (ovviamente felicissimi di ricominciare!) e sono stati assunte nuove persone come figure di responsabili dei vari settori. Le notizie parlano di due imprenditori che hanno voglia di investire sul marchio ma in modo mirato per non cadere in errori letali. Stanno riprendendo i contatti con i fornitori e si sta rivedendo la rete dei concessionari e il marketing. Si sa che la produzione quando riprenderà, il primo marzo del prossimo anno, prevederà il ripristino dei vecchi modelli ma anche la presentazione di una novità (a quanto si dice) che già sta prendendo forma. Smentendo voci che i nuovi proprietari hanno diffuso (sapendo di mentire ?), possiamo però purtroppo assicurare che Lambertini, almeno in questa fase iniziale, non sarà della partita.

Da parte nostra abbiamo inviato una lettera per una prima presa di contatto alla nuova gestione, e i responsabili di Motodays (la mostra della moto che si terrà a Roma in marzo), di loro iniziativa, previo nostro assenso, hanno invitato la Moto Morini a partecipare esponendo alcune moto da corsa che hanno fatto la storia del vostro marchio quali il Settebello, il bialbero 250, etc "ospitate" nello spazio riservato al Moto Morini Club Roma, il quale ha già partecipato alla manifestazione lo scorso anno esibendo la gamma di produzione, in modo da dare un senso alla storia della Morini, dal passato al futuro.

Purtroppo non abbiamo riscontri positivi da comunicarvi.

Per quanto riguarda il Club, sono aperte le iscrizioni per il 2012, e ci auguriamo che le iniziative che stiamo definendo per il prossimo anno siano di vostro gradimento.

Fabio e Sergio

Novembre—Dicembre 2011

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
numero 4/2011 a cura di  
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Mario  
Angeletti e Vincenzo Pomponi*

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



LA COPPIA PIÙ BELLA DEL MONDO

“Nun guardàllo (il tachimetro, ndr), che segna meno!”, “ Ce levo ‘a marmitta, ce metto er tubbo dritto e guadagno 2 chilometri!”, Vittorio Gasmann, alias Bruno Cortona, riferendosi alla sua adorata Aurelia B24 in due distinte scene de “Il Sorpasso”, regia di D.Risi , 1962.

Versilia, Estate, anni “60”. Night club “La Bussola”, Marina di Pietrasanta . Sulla ghiaia del parcheggio, al fianco di Flaminia e Aurelia, fiammanti “Giulietta” rigorosamente scappottate sembrano fare il verso ad opulente americane pinniformi. C’è anche la Maserati 3500 GT del “Cumenda”. Tutt’intorno è un’assedio di 600, Vespa e Lambretta.

L’Italia del Boom, al meno nel divertimento, non è classista. C’è ancora troppa voglia di dimenticare l’urlo delle sirene, le macerie, gli stenti, per esserlo. Basta con gli stracci, i cessi sui ballatoi, le storie strappa lacrime alla “Umberto D.” Chi può ostenta, gli altri applaudono e la festa è riuscita per tutti. L’euforia per lo scampato pericolo della miseria distende gli animi attenuando il contrasto tra scooters e fuoriserie.

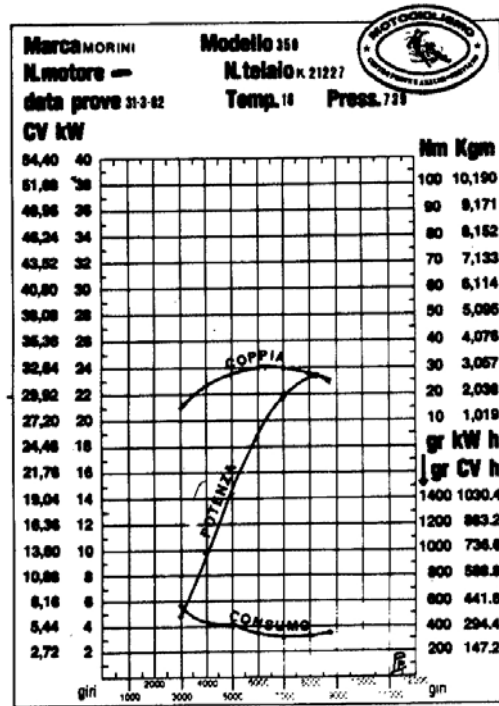
Nell’aria tiepida sospinta dalla brezza marina si espandono le note sapientemente modulate dalle voci ruffiane di Fred Bongusto , Bobby Solo, Gino Paoli, Peppino di Capri ed altri che invitano coppie improvvisate e non ad allacciarsi in un “lento” galeotto al chiaro di Luna.

C’è grande attesa stasera. Tra poco si esibirà una cantante della nuova generazione, quella degli “urlatori”, una spilungona dalla voce portentosa. Ripete ossessivamente uno stravagante ritornello, - una zebra a pois -, obbligando chiunque l’ascolti a contorcersi freneticamente.

Poi un improvviso frastuono rompe l’incanto della notte. E’ il rombo di una grossa moto, forse una moto inglese. Allora quella piccola folla gaudente ammutolisce e si quietava come in un fermo immagine. Gli sguardi tutti si concentrano sul motociclista, il quale con gesto gentile smonta, allunga un elegante tocco al cavalletto laterale estraendolo ( Quello centrale presuppone erculei sforzi poco coreografici) e si avvia alla lussureggiante mescita. Indossa una minacciosa giubba nera in pelle con strass da “Rocker” anglosassone (No, non era Sergio) evocante catene e scontri tra bande e che stride con la florida e rassicurante abbronzatura alla Porfirio Rubirosa. Poi le immagini tornano a scorrere e le persone a vociare. Un gruppo di intraprendenti ragazzotti si fa intorno al biker senza nome e lo bersaglia con raffiche di domande sull’esotica cavalcatura : “Quanto fa?”,

“Quanti cavalli ha?” e via incalzando.

Molti anni sono trascorsi da quelle serate spensierate e di quell’Italia si è spento anche il ricordo. Ma quell’ultima scena, mutatis mutandis, si ripete frequentemente ancora oggi e le domande più o meno



Moto Morini 350 K1

restano invariate. Per coloro i quali si ostinano romanticamente, come noi morinisti, ad usare moto (od auto) classiche, la madre di tutti i quesiti è però l’inossidabile tormentone –di che anno è-quanto vale-. Ma il celeberrimo “quanto – fa –“, abbreviazione gergale di “quanti chilometri all’ora percorre?”, non è passato mai di moda. Segno forse che la sbruffoneria di quel Bruno Cortona protagonista del “Sorpasso”, noi Italiani, la conserviamo nei cromosomi.

Sicuramente il significato e l’approccio alla velocità è cambiato, come acutamente osserva Vincenzo nel suo articolo apparso sul numero scorso del Notiziario Morini, fornendoci un ottimo spunto di riflessione. Diventando fenomeno di massa la velocità ha smesso di essere culto riservato ad un manipolo di temerari, perdendo lo spirito cavalleresco da “pionieri dell’aria”. La moto che –fa – i 300Km/h con 180CV è oggi soltanto il “pass” per essere riconosciuti o entrare nella comunità giovanile al pari, dell’iPad, delle Reebok Pump o del cellulare ultima generazione .

Rimane il fatto che la velocità di punta e la potenza massima di un veicolo continuano ad essere dati

estremamente richiesti dal pubblico e assillantemente sbandierati da riviste e trasmissioni del settore.

Ma sono veramente così determinanti ed esaurienti?

Quanti utenti delle due o quattro ruote riservano la giusta considerazione ad un altro dato, meno appariscente, probabilmente perché di non immediata comprensione (come l'idolatrata velocità max o potenza max), vale a dire quello della "Coppia Motrice"?

Il consumo di combustibile (Particolarmente nell'attuale congiuntura economica) e la massa a vuoto sono altre informazioni fondamentali, facilmente ed intuitivamente interpretabili.

Si potrebbe ottenere la stessa comprensione spiattellando nudo e crudo il grafico della coppia motrice? E che dire di un bel titolone a caratteri cubitali incentrato sul valore max di Coppia per lanciare un nuovo modello sportivo? Probabilmente una campagna pubblicitaria così concepita sarebbe un fiasco (Che ne pensi ZetaZeta?). Motivo? Il grosso pubblico ignora cosa rappresenti in realtà la Coppia Motrice, e a ben guardare, anche tra gli appassionati non sempre le idee sono chiare...

Vale la pena tornare sull'argomento nella forma e nei limiti di un approccio essenzialmente divulgativo e non strettamente tecnico o accademico.

Cominciamo da una poderosa formula (Vi prometto che di formule ne utilizzerò il meno possibile) che esprime la Potenza meccanica espressa dal motore a meno dei vari rendimenti e attriti.

$$(1) \quad P = M_t \times w$$

P = Potenza meccanica ; kW (chilo=1000 Watt)

M<sub>t</sub> = Momento torcente o Coppia Motrice; Nm (Newton per metro)

w = velocità angolare ; p/s (radianti al secondo)

Commentando la formula della potenza ometteremo l'analisi dimensionale limitandoci alla sola interpretazione fisica. Le unità di misura riportate in alto sono quelle ufficiali del S.I., Sistema Internazionale (Detto anche MKS), poco usate nella pratica del linguaggio comune.

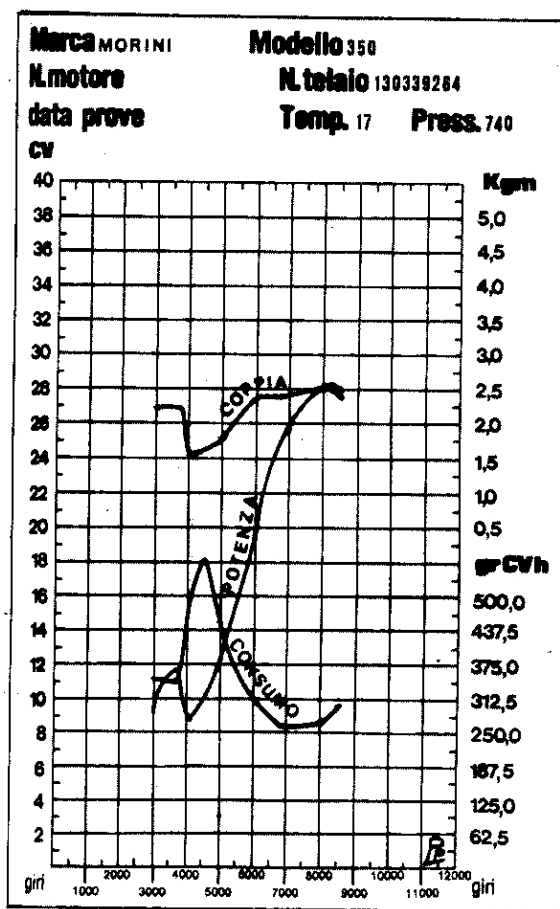
Ci riferiremo inizialmente ai valori di potenza e coppia motrice all'albero motore, successivamente vedremo cosa succede considerando l'"output" alla ruota, chiarendo il ruolo del cambio.

Dunque la formula (1) ci dice che noti i valori della coppia Motrice per ogni regime di rotazione (Cioè il diagramma o curva di Coppia) è possibile risalire al valore della Potenza meccanica corrispondente eseguendo il prodotto tra Coppia a quel dato numero di

giri e la velocità di rotazione (Detta angolare) dell'albero, quest'ultima molto più spesso espressa in giri/min piuttosto che in p/s (radianti al secondo, cioè angolo espresso in radianti e spazzato nell'unità di tempo).

Sovrapponendo il diagramma della Potenza Meccanica ottenuto con la legge (1) a quello noto (Per esempio sperimentalmente tramite prova al dinamometro del propulsore) della Coppia motrice, si nota una sorprendente discrepanza. Come si evince dal confronto dei valori di Potenza Meccanica Max e Coppia Motrice Max (Forniti per altro da tutti i costruttori) di un qualsiasi motore a combustione interna, essi, inaspettatamente (Per i non addetti..), sono espressi a regimi di rotazione differenti.

Esempio, Moto Morini Corsaro 1200: Pot max 140CV DIN(112 KW) a 8500 giri/min, Coppia Motrice Max 112Nm (12,5 Kgforza X m) a 6500 giri/min. Come si vede la Coppia raggiunge il suo picco 2000giri/min



Moto Morini Kanguro

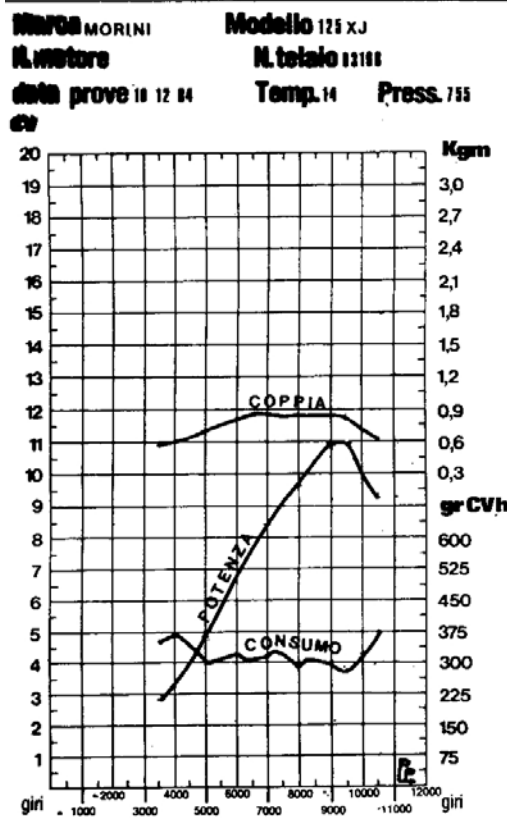
prima della Potenza. A titolo comparativo vediamo come si comporta un mostro a due ruote, la Yamaha 1000 YZF R1 2009 : potenza 182 CV DIN a 12500 giri, coppia max 106Nm (11,8 kgm) a 10000 giri. I picchi stavolta sono separati da 2500giri/min e la coppia max è inferiore a quella del Corsaro (Che può però contare su circa 200cc in più). Inoltre il quadricilindrico Yamaha raggiunge il picco di Coppia ben 3500 giri/min dopo il bicilindrico Morini (Niente male 'sto Lambertini..).

Come mai i picchi di Potenza e Coppia sono espressi a regimi di rotazione diversi?

Volendo rispondere nel modo più semplice e sintetico (Con buona pace degli esperti in Fluidodinamica e altri dotti di ogni razza e credo) la ragione si può identificare nel rendimento volumetrico. Un motore infatti per certi versi si comporta come una "pompa" e la carica di miscela aria/benzina che riesce ad incamerare durante il funzionamento raggiunge il limite superiore ad un regime di rotazione inferiore a quello massimo. In altre parole la fase di aspirazione al crescere dei giri motore viene completata in un tempo

decescente. Da un certo valore in poi di  $t_a$  (Durata Fase di Aspirazione), l'operazione di riempimento del cilindro sarà effettuata in modo da allontanarsi progressivamente dalla situazione ideale, quindi il quantitativo di miscela effettivamente introdotto sarà sempre meno rispetto a quello ottimale (Riempimento incompleto). Ciò influisce sulla curva di Coppia che inesorabilmente inizierà a decrescere, ben prima che la Potenza abbia toccato il massimo. Dalla formula (1) infatti si deduce che, essendo la diminuzione della Coppia compensata dall' incremento della rotazione, il prodotto  $M_t \times w$  (Cioè la Potenza) sarà ancora crescente. Questa tendenza si ribalta dopo il picco di Potenza, in quanto il rendimento volumetrico letteralmente precipita. Ciò nonostante, soprattutto nelle competizioni, si ricorreva (Quando limitatori o cambi "intelligenti" erano di là da venire) frequentemente alla (Rischiosissima) pratica del "fuori giri". Lo scopo era principalmente quello di compensare il calo di giri nei cambi marcia.

A questo punto siamo pronti ad un ulteriore passo in avanti. Infatti è opportuno domandarsi quali siano le variabili che incidono sul verificarsi del fenomeno sopra descritto e più in generale sulla "forma" della curva di Coppia.



Moto Morini 125 KJ

L'elenco è lungo. Citiamo le principali riferendoci ad un'unità a 4 tempi ad alimentazione atmosferica, consapevoli che l'elenco è incompleto. Vediamo un po'; senz'altro la cilindrata, presenza e geometria di airbox e filtri, la geometria dei condotti di aspirazione, il profilo delle valvole, il numero delle valvole, la geometria della camera di scoppio e del cielo del pistone, il rapporto di compressione, il diagramma di distribuzione e l'alzata (Cioè profilo ed eccentricità della camma), la durata della fase di incrocio delle valvole, la velocità lineare del pistone, geometria e lunghezza dello scarico, presenza di dispositivi per la riduzione delle emissioni sonore... Nell'elenco non compaiono dispositivi elettronici (Con relativi moduli pensanti) come variatore di fase della distribuzione, condotti a lunghezza variabile, sensori, catalizzatori etc (Siamo o non siamo amanti delle moto classiche?).

Non entreremo nel merito di ogni singolo contributo attribuibile ai fattori elencati prima (Tirate pure un respiro di sollievo..). Ci limiteremo ad osservare che una curva di Coppia che abbraccia il più ampio intervallo di regimi di utilizzo del motore, possibilmente con pendenze contenute e valori medi il più possibile elevati nell'arco di utilizzo, presuppone indiscutibilmente un'ottimo lavoro di progettazione e sviluppo proprio in quei reparti che abbiamo ricordato

**L'ANGOLO TECNICO**

precedentemente. Vedete quante informazioni ci offre direttamente o indirettamente la Coppia Motrice?

Ma vi sono altre variabili che hanno il loro peso e che è arrivato il momento di prendere in esame.

Esaminiamo brevemente la formula relativa alla Coppia Motrice : (2)  $M_t = M_i \times a$

$M_t$  = Momento torcente o Coppia Motrice; Nm (Newton per metro)

$M_i$  = momento d'inerzia [ $\text{kg} \times \text{m}^2$ ]

$a$  = accelerazione angolare [ $\text{rad/s}^2$ ]

La (2) altro non è che l'espressione, riferita ad un corpo rigido con massa omogenea ruotante attorno ad un asse stabilito, dell'universalmente nota Seconda Legge (o Principio) della Dinamica, la quale sancisce, vettorialmente, l'uguaglianza tra Forza e prodotto tra la massa di un corpo e l'accelerazione lineare che la Forza stessa imprime al corpo medesimo.

Dunque la (2) ci consente di valutare la forza che esercitata dagli stantuffi in moto rettilineo alterno viene trasformata dal manovellismo ordinario in rotazione dell'albero e in definitiva in Momento torcente (o Coppia Motrice) disponibile all'albero motore.

La forza esercitata dagli stantuffi dipende oltre che dagli elementi già elencati, anche (e non solo) da numero e disposizione dei cilindri, vale a dire dall'architettura del motore, unitamente al rapporto,  $l$ , esistente tra lunghezza di biella e quella di manovella

( $l = l_b/l_m$ ), fattori geometrici essenziali per la determinazione dell'entità delle componenti variabili orizzontali e verticali sui perni dell'albero motore tra  $0^\circ$  e  $360^\circ$  (Giro completo).

Non guasta ricordare una volta in più l'importanza fondamentale della cilindrata (Unitaria e totale) che senza dubbio apporta il contributo maggiore a "sollevare" (elevare i valori ad ogni regime), "stirare" (mantenere costante e graduale l'incremento) e "allargare" (Estendere i regimi di utilizzo) il grafico, il famoso "uncino", della Coppia Motrice.

Nelle considerazioni precedenti trova fondamento l'idea guida della scuola motoristica americana, da sempre promotrice delle grosse cubature in campo automobilistico e motociclistico, sintetizzabile nel motto "Niente è barattabile con i pollici cubici se non più pollici cubici".

E questo almeno in parte giustifica il costante e inarrestabile incremento di cilindrata di moto e scooters.

Il rovescio della medaglia è l'aumento di ingombri, massa totale, consumi (e imposte..) che in un motoveicolo dovrebbero essere il più possibile contenuti (Ma c'è anche chi ama dinosauri tipo Triumph Rocket III, tre cilindri, 2300cc, 20Kgm di Coppia Max, il 90% della quale disponibile già a 1800 giri/min, ma circa 360 kg in ordine di marcia...). Per questa ragione l'impiego di leghe di alluminio è sempre più esteso, anche per componenti fortemente stressati.

Tornando alla formula (2) tentiamo di dare un'interpretazione alla prima grandezza che compare a secondo membro, identificata come Momento d'inerzia. Non daremo l'espressione matematica di tale grandezza che nel caso più generale fa ricorso all'algebra dei tensori (Mamma mia che brutta parola!), ci limiteremo a darne una spiegazione intuitiva.

In quale modo la massa "ostacola" l'aumento della velocità di rotazione dell'albero motore o, che è equivalente, la decelerazione dello stesso? Premettiamo che la massa in questione è relativa all'intero sistema stantuffo completo, biella, manovella/ perno, (Nonché al volano) e moltiplicata per il numero di cilindri.

Se, per semplicità, ci riferiremo al solo albero motore, il Momento d'inerzia ci darà il quadro fedele di come la massa sia distribuita rispetto all'asse di rotazione e questo permetterà di valutare i differenti contributi all'inerzia dell'albero mano a mano che ci si allontani dall'asse di rotazione (Geometria dell'albero). Infatti tali contributi sono proporzionali al quadrato della distanza dall'asse stesso, per questa ragione le parti dell'albero motore (Per esempio i contrappesi o mannaie) che incideranno maggiormente sull'inerzia sono quelle più "lontane". Questa proprietà è ben nota ai preparatori ("Er modifica" sei all'ascolto?) che dedicheranno buona parte delle loro cure a "sfinare" i contrappesi (Anche per ragioni aerodinamiche), tornire e forare l'esterno dei volani (O anche sostituendoli con altri di diverso materiale o foggia) e alleggerire (Ed equilibrare) tutto il possibile (Pistoni, bielle, ingranaggi etc).

Una nota la dedichiamo a sottolineare l'importanza della qualità costruttiva di un motore, intesa come scelta di materiali, rispetto assoluto delle tolleranze di progetto, finiture superficiali, tipo e qualità dei cuscinetti. In particolare elevati attriti interni riducono

## L'ANGOLO TECNICO

l'entità dell'accelerazione angolare (a) e conseguentemente Coppia e Potenza.

Fino ad ora abbiamo considerato la Coppia Motrice di un propulsore scegliendo come "output" l'albero motore.

Dedichiamoci adesso a considerare il trasferimento della Coppia dall'albero alla ruota (Motrice), evidenziando il ruolo del cambio. Riprendiamo la formula iniziale (1),

$$P = M_t \times w$$

P = Potenza meccanica ; kW (chilo=1000 Watt)

$M_t$  = Momento torcente o Coppia Motrice; Nm (Newton per metro)

w = velocità angolare ; p/s (radianti al secondo), -giri/min-

e interpretiamola al variare del rapporto al cambio prescelto (Fissato quello corona/pignone). Dato che la Potenza massima espressa dal motore è (Quasi) invariante e i giri completati dalla ruota in un minuto saranno crescenti (Per un dato valore di rotazione dell'albero motore, ad esempio il massimo) al crescere del rapporto, in virtù della (1), per l'uguaglianza tra primo e secondo membro, deve essere che la Coppia Motrice decresce. Vale a dire che il veicolo in prima al regime massimo di rotazione del motore, svilupperà il valore massimo di coppia e la velocità di avanzamento minima, mentre in presa diretta (o nel rapporto più alto) toccherà la punta velocistica massima a fronte di una coppia alla ruota minima. Questo è il motivo che ci obbliga a ridurre il rapporto scalando marcia al crescere della pendenza del percorso stradale (qualcuno aveva già scoperto l'acqua calda?).

Quanto detto suggerisce che la scelta di spaziatura e numero di rapporti può favorire lo sfruttamento della Coppia Motrice a disposizione (e questo è vero in ogni caso), sopperendo parzialmente a curve di coppia appuntite e limitate ad un range di rotazione ristretto.

Due casi limite illuminanti. Prima del 1968, anno in cui vennero modificati i regolamenti tecnici per moto da GP, si videro in pista "cinquantini" bicilindrici (La Suzuki stava addirittura preparando un tricilindrico dodici valvole da 50cc) che superavano i 20000 giri/min, dotati in talune realizzazioni (Kreidler) anche di... 12 rapporti (4 marce unite a tre riduttori). Provate a immaginare i cambi di marcia per completare i 22.8 Km del Nordschleife! All'altro estremo, passando al campo automobilistico, troviamo la vincitrice della 1000km del Nurburgring del 1966, futuristica creazione del texano Jim Hall, la lattea Chaparral 2D, motore Chevy 7 litri, cilindrata unitaria quasi 900cc, dotata di

trasmissione automatica a 2 (due) soli rapporti!

Conseguentemente si può affermare che nonostante una progettazione ad hoc del cambio sia auspicabile, una coppia motrice sostanziosa semplifica la vita dei tecnici "cambisti" da un lato e degli utenti dall'altro, consentendo a questi ultimi di concentrarsi maggiormente sulla guida senza continui e affaticanti passaggi di marcia. Un suggerimento: leggiamo con molta attenzione i riscontri relativi alle prove di ripresa dalle basse velocità col rapporto più lungo, a volte evidenziano lacune che nelle altre prove di accelerazione un buon cambio e un abile tester, potrebbero aver mascherato...

Senza la pretesa di aver esaurito un argomento così vasto e ricco di sfaccettature come quello riguardante la Coppia motrice, ci auguriamo di aver acceso la curiosità dei lettori su questo essenziale aspetto della meccanica dei veicoli, spingendoli ad ulteriori approfondimenti.

In fondo, e penso agli emuli tutt'altro (Ahinoi) che estinti del tragicomico protagonista del "Sorpasso", la velocità massima (o la potenza massima) in sé non è poi un dato così imprescindibile. Tralasciando per un attimo l'esistenza dei limiti di velocità (E dei controlli elettronici...), occorre vedere in quale modo si raggiungono le alte velocità o come si riguadagnano dopo aver rallentato. Un'erogazione sostanziosa e progressiva consente di "uscire" rapidamente dalle curve senza funambolismi, di eseguire con disinvoltura sorpassi, di pennellare le traiettorie facendo lavorare al meglio le sospensioni, evitando di "tirare" il motore agli alti regimi, a tutto vantaggio dell'affidabilità meccanica, del contenimento dei consumi e del piacere di guida. Se poi proprio non volete rinunciare ai confronti da Bar dello Sport, prima di gettare il guanto di sfida assicuratevi di osservare con attenzione la vostra brava e sincera curva di Coppia (Magari prima dell'acquisto della moto...) e possibilmente di confrontarla con quella delle "rivali". Eviterete cocenti (e inevitabili) delusioni.

Mario

*- le curve di coppia e potenza sono tratte da Motociclismo 3/1985 (KJ 125), 5/1982 (350 K1) e 5/1983 (350 Kanguro),*

**SU E GIU' PER LE DOLOMITI**

L'idea aveva preso corpo già a maggio/giugno e anche se non ne avevamo la certezza, entrambi speravamo di poterla realizzare. A volte impegni lavorativi e familiari non rendono facili certe "zingarate" ma in questo caso, alla fine, a noi è andata bene.

Una rapida telefonata alle idi di agosto e scatta l'appuntamento per quella che si prospetta una magnifica due giorni montana in sella alle nostre care bicilindriche a "V" di 72°.



Carico il "Furetto" sul fedele Ducato e dopo un viaggio di circa sette ore, mi ritrovo in quel di Pordenone ospite del momentaneamente single Stefano, da poco tornato dalle vacanze estive familiari.

Scambiamo due chiacchiere (è un po' che non ci si vede!), riempiamo lo stomaco con un'adeguata cena, si contattano telefonicamente altri morinisti per cercare di tirare dentro altri protagonisti per il motogiro dolomitico e poi a nanna per (almeno per quanto mi riguarda!) riposare le abbastanza provate membra ed essere pronti, l'indomani, al primo giorno del tour.

Venerdì 19 agosto alle ore 9,30-10,00, dopo aver fatto il pieno alle due cavalcature (i piloti l'avevano fatto precedentemente con una abbondante colazione) si parte. Obiettivo i passi dolomitici. Fa strada Stefano con la sua



cinquecentona superaccessoriata (Gps, telefonino collegato al casco, spie e luci a led, etc)

Durante la marcia di avvicinamento ai luoghi stabiliti, passiamo per la diga del Vajont e visitiamo il paesino di Casso che, al contrario di Erto distrutto dall'immensa onda provocata dalla frana precipitata nell'invaso, si salvò in quel lontano ottobre 1963, perché scavalcato dall'enorme massa liquida. Ancora visibili sull'antistante monte Toc, come se la catastrofe fosse avvenuta ieri, le aree da dove il terreno si è staccato per precipitare poi nell'acqua contenuta dalla diga.

Proseguiamo lungo la strada che ci porta a Longarone, altra località tristemente nota nella tragedia del Vajont, e poi si comincia a salire verso S.Vito di Cadore e Cortina e poi ancora verso il passo e il lago di Misurina. Qui consumiamo un rapido pasto con la vista del citato specchio d'acqua, dopo aver parcheggiato le moto vicino ad un furgoncino che vende abbigliamento di vario genere e al suo proprietario: un genuino napoletano (garantisce l'accento!) adottato dal cadore!

Ripartiamo per le Tre Cime di Lavaredo, ma ci troviamo costretti a rinunciare poiché la strada ad un certo punto si paga e pure salata (evviva la privatizzazione!): 11 euro per le moto e 22 per le auto.....una follia!! E allora via verso il passo Tre Croci e Falzarego. Il tempo è semplicemente spettacolare, non una nuvola e mi torna in mente il pensiero che mi balenava in testa, durante le



comunicazioni con Stefano prima di mettere in pratica la zingarata: "dopo ferragosto sui monti, e soprattutto al nord, il tempo non è più affidabile, speriamo bene!". Mai, fortunatamente, pensiero fu più sbagliato. Audentes fortuna iuvant!

Percorriamo una strada provinciale che ci porta verso la salita al Passo Pordoi. Ad un certo

## VITA MORINISTA

punto il "tecnologico" Stefano mi fa segno di passare avanti e io accetto volentieri: ci vedremo in cima al valico. Dò gas al Furetto e lui risponde sempre pronto allo snocciolamento di tutte le



marce e a mantenere una tenuta di strada davvero piacevole. Mano a mano che si sale di quota, la carenza di ossigeno si fa sentire e durante la prima parte delle aperture del gas, la carburazione si fa lievemente grassa per poi normalizzarsi rapidamente fino ai 9000-9500 giri/min.. Poche le macchine che intralciano la salita e le curve e i tornanti, possono essere fatti con sicurezza e divertimento puro. Dallo specchietto vedo dietro di me una KTM enduro con il suo pilota e passeggero che si impegna come me sui tornanti e alla fine arrivo su in cima al passo Pordoi, dove ci sono una marea di moto e motociclisti sotto un cielo e un sole favoloso. Tempo un minuto e arriva anche il prode Stefano: è segno che anche lui, nonostante la carburazione non proprio a posto, ci ha dato dentro.

Siamo a quota 2200 mt s.l.m. l'altezza maggiore raggiunta durante i tre giorni di "motogiro", e coroniamo il tutto con un'aperitivo, un gelato e una bella foto di rito.

Quando ripartiamo, la strada, ancora tutte curve, ci porta verso Canazei. Troviamo una lunga fila di automobili (comprensibilmente) e moto (incomprensibilmente) accodate ad alcuni pullman. Prendo il comando delle operazioni di discesa e intraprendiamo una serie di sorpassi che, tornante dopo tornante, ci portano via dal caos. Anche la discesa è una libidine, la strada è perfetta e l'asfalto pure e ci scappano pure alcuni duelli con altri centauri.

Alla fine della discesa siamo a Canazei e ci troviamo a divincolarci tra le auto che formano un po' di traffico. Stefano con il suo inseparabile navigatore, individua la strada da prendere per proseguire il nostro giro che ci porta ad affrontare il Passo Rolle e poi, successivamente a raggiungere S. Martino di Castrozza.

La giornata volge al termine, il sole ci offre i suoi ultimi raggi e mentre cala il buio, raggiungiamo Feltre. A questo punto Stefano propone una variante al percorso e invece di percorrere la strada più diretta, per ritornare alla base a Pordenone, facciamo una stradina tutta curve (tanto per cambiare!) che ci porta a valicare Passo S. Boldo, un caratteristico tratto di strada probabilmente unico nel suo genere. Il tracciato, a senso unico alternato comandato da due semafori, è praticamente come un toboga di un acquapark (se non ci passi non ci credi!): strada larga appena 2,5 metri circa, scavata dentro la montagna, le pareti mostrano la nuda roccia. Stefano mi spiega che la strada originariamente venne realizzata dai soldati austriaci durante la prima guerra mondiale, per poter portare più rapidamente vettovaglie e munizionamenti, sul fronte. Al termine del percorso, voltandosi, si vedono una serie di piccole gallerie illuminate, posizionate una sopra all'altra e formanti una particolarissima architettura disegnata nel buio. Davvero suggestivo.

L'ultimo parte del percorso è l'autostrada che ci porta, ormai abbastanza "stanchini" a casa dove ci aspetta una bella doccia e una meritata cena. Alla fine tutti a nanna con la sveglia pronta per il giorno dopo e per un altro "motogiro".

L'indomani il programma prevede la salita al Monte Grappa e poi, cambiando regione, la Trento-Monte Bondone. A Stefano e a me, si è aggiunto anche Valter, in arte Northwest, con la sua 500 GT.

Il tempo è ancora spettacolare e la salita sul Grappa è piacevole, anche se la strada è meno bella di quelle che abbiamo trovato sulle dolomiti, è un po' più sporca e rovinata. Lungo il percorso incontriamo una miriade di ciclisti che "eroicamente" sfidano la pendenza del monte.



## VITA MORINISTA

*morini club news 4/2011*

pag. 9

Arrivati in cima visitiamo il sacrario dei caduti italiani e le postazioni di artiglieria e non riusciamo a non pensare a quanti giovani ragazzi, nati in un momento sbagliato, sono caduti in un modo o nell'altro, nella crudele guerra di trincea del "15-18".

Prima di ripartire, facciamo in tempo ad assistere ad una "simpatica" disputa teologica tra Valter e un testimone di Geova, proprietario di una Guzzi Falcone, che ci aggancia parlandoci del colore militare della sua moto.....a fatica riusciamo a svicolare, ma ce la facciamo!

Scendiamo dalla parte opposta, rispetto alla precedente salita sul monte ed essendo l'ora di pranzo ci dirigiamo verso un luogo idoneo a riempirci lo stomaco.

Troviamo il posto giusto a Pedavena e a quanto pare non solo noi perché il locale, dentro e fuori, è pienissimo di gente, con una quantità di motociclisti impressionante. La buona birra servita nel locale porta lo stesso nome del paese e, mi spiegano, una delle poche birre italiane rimaste ancora tali poiché viene prodotta lì, nella località ai piedi del monte Avena.

Il pasto è volutamente frugale per non appesantirci troppo e rendere facile la digestione: il viaggio è ancora lungo!

Terminato il pasto riprendiamo le cavalcature con destinazione Trento e poi il monte Bondone.

Una volta arrivati nel capoluogo Trentino, passando per una strada statale fiancheggiata a destra e a sinistra da monti, troviamo rapidamente la giusta direzione per il Bondone e cominciamo la "mitica" salita.

Come già avvenuto al Pordoi, anche qui mi faccio prendere la mano dal Furetto e, senza esagerare, mi trovo a passare da un tornante all'altro tirando le marce al morinello. La strada è davvero bella, una pista con un asfalto quasi perfetto, che invita ad osare in tutte le pieghe che si affrontano. Il Furetto ulula dai suoi scarichi: che gusto!

Dopo una quindicina di chilometri circa, sono in cima al monte che consacrò un giovanissimo Agostini su 175 Settebello, campione italiano juniores nel 1963, e quando mi raggiungono Stefano e Valter, decidiamo di gustarci una bevanda ristoratrice nel bar del posto, riposandoci un po' prima della discesa.

Il ritorno a casa, dopo un'altrettanto entusiasmante discesa e dopo un disguido di "navigazione" che ci porta a disperderci momentaneamente, è un ritorno "fortunato", ovvero, bagnato! Di punto in bianco, sulla strada che ci riporta a casa, dove all'andata c'era stato un magnifico sole, incappiamo nel tipico, improvviso e imprevedibile acquazzone estivo. Dal sole alla pioggia in meno di un minuto e da asciutti a completamente fradici, in cinque secondi. Mettere la tuta anti-pioggia, ormai non serve più: saremo asciutti all'arrivo a casa ringraziando l'aere. Nel frattempo Valter ci ha salutato lungo la strada e noi, Stefano ed io,



dopo una sosta per la cena, ripercorriamo il caratteristico passo S. Boldo e poi ci involiamo verso Pordenone. Non vedo l'ora di fare una bella doccia calda e una bella dormita.

Il giorno seguente ci alziamo con più calma, non abbiamo grossi chilometri da fare e quindi ce la prendiamo comoda. Per questa ultima giornata di tour estivo, abbiamo come primo obiettivo Maniago, dove visitiamo una fiera cittadina che ha come protagonista il coltello in tutte le sue declinazioni. Maniago infatti, è un marchio italiano di eccellenza, nella costruzione delle

## VITA MORINISTA

lame.

Finita la visita al mercato, ci dirigiamo in un'area naturalistica dove avviene il ripopolamento del grifone e di altri rapaci in difficoltà e poi, dopo la visita al centro e un'interessante chiacchierata con una gentile donzella che ci illustra le caratteristiche e le peculiarità dei grifoni, migriamo verso altri lidi.

Fa un gran caldo e quando ci si ferma, si gronda di sudore.

Passiamo per Pofabbro, un paese riconosciuto ufficialmente come uno dei borghi più belli d'Italia e poi su verso il Passo Forcella, curvando sull'SP63. Dopo aver valicato il passo, proseguendo per la provinciale, incontriamo un piccolo centro abitato in località Pian delle Merie, dove, narra la leggenda, presso una fonte naturale ancora esistente, si abbeverò Attila il "Flagello di Dio" durante le sue incursioni che lo portarono poi ad Aquileia che, ovviamente in quell'occasione, venne distrutta. Anche noi, dopo aver bevuto alla fonte del re degli unni, ci siamo sentiti, come dire.....un po' più "viulentiii!" e stranamente volevamo dirigerci verso Aquileia.....ma poi abbiamo deciso che sarebbe stato meglio e più tranquillo, il lago di Barcis!

Da Barcis, dopo aver scattato foto di rito sul ponte che attraversa il lago, ci siamo diretti verso Piancavallo e poi nuovamente al punto di partenza, Pordenone, chiudendo il giro.

Alla conclusione del tour friulano-trentino, ci scambiamo le foto fatte e dopo aver riempito lo stomaco, aiutato da Stefano, inizio le operazioni di carico del Furetto sul fido Ducato per affrontare la strada di ritorno verso l'Urbe.

E' tempo di partire ormai, è stata una bellissima tre giorni montana ma il tempo stringe ed è ora di partire. Ringrazio il mio compagno di avventura, Stefano, per la sua gentile ospitalità e parto.

Magari sarà per la prossima volta, mi piacerebbe.

PS Ringrazio Stefano anche per avermi fatto trovare la moto e il casco puliti ogni mattina. Oltre ad essersi dimostrato un grande amico, si è dimostrato anche un "fidato scudiero"...ad averne così pure a Roma!

Fabio



## I nostri appuntamenti

*morini club news 4/2011*

pag. 11

### CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2012

26 dicembre 2011: alle 11 tradizionale incontro al Gianicolo per auguri di Natale

8 gennaio 2012: prima uscita del 2012

Le altre date per il 2012 sono in corso di definizione

## BUON 2012 AI SOCI DEL MOTO MORINI CLUB ROMA

Monti permettendo (prima erano Tre-monti, ora uno, ma la musica, anzi la “suonata” non è cambiata, anzi.è molto più forte...)

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>

**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 telefoni preventivamente a Fabio o Sergio per la conferma dell'appuntamento.**

#### **MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:**

**14-15 Gennaio 2012: Mostrascambio Arezzo**

**17-19 Febbraio 2012: Mostrascambio a Novegro (MI)**

**8-11 Marzo 2012: Motodays a Roma**

**31 Marzo—1 Aprile 2012: Mostrascambio a Reggio Emilia**

## QUOTE SOCIALI ANNO 2012

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

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 "member" FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; consulenza pratiche registro storico FMI; 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, solo il mercoledì pomeriggio, e il primo e terzo mercoledì sera del mese.
- 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.
- PAYPAL: si può effettuare il pagamento con Paypal inviandolo a ferrario.fabio@libero.it. Se pagate con Paypal dovete farvi carico del le commissioni di paypal, utilizzando per il pagamento il tab "familiari/amici" e controllando che sia spuntata la casella "pagherò la tariffa"

### SEMPLIFICATA LA MODULISTICA PER L'ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO FMI.

La FMI ha comunicato di aver semplificato la procedura di iscrizione dei veicolo al registro storico, realizzando un modulo più snello nella compilazione, con meno dati da indicare, e di aver ridotto il numero delle foto da presentare da 12 a 9. Quanto sopra vale unicamente per i veicoli che possono usufruire della "procedura A" (motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale e mai dismessi dalla circolazione, o motoveicoli radiati d'ufficio dal PRA, purchè muniti di regolare libretto di circolazione).

Per i veicoli della "procedura B" Motoveicoli non muniti di regolare libretto di circolazione nazionale (radiati d'Ufficio dal PRA privi di libretto di circolazione, cancellati dal PRA per custodia in area privata, demoliti, nuovi mai immatricolati, di importazione estera, di origine sconosciuta, ecc.) permangono il vecchio modulo e le dodici foto.

I costi rimangono invariati: rispettivamente 50 e 100 euro

