

# MOTO MORINI

## MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

1/2020

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

**In questo numero**

**VIRUS E  
MORINISTI**

**RUBINETTO  
FILTRO E  
GOMMINO**

**PERLE DI  
SAGGEZZA**

**APRILE 2020**

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
Numero 1/2020 a cura di  
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo  
Pomponi, Enrico Alba, Paolo Stazi , Luca  
Gazzolo*



### **EDITORIALE**

Chi se lo aspettava?

In realtà Bill Gates lo diceva già alcuni anni fa. C'erano state alcune avvisaglie negli anni scorsi. Alcuni sono accusati di essere cassandre, gufi e uccelli del malagurio. E poi BUM ! Cambiato tutto. Vi risparmio i miei commenti "non allineati", e concentriamoci sulle questioni Moriniche.

L'Elba Raid, anche se manca un mese alla data prevista, nel migliore dei casi verrà posticipato a ... boh...

Peccato, avevamo già molte adesioni, eravamo in piena fase organizzativa, e stavamo per prenotare l'alloggio. Se ci concederanno, bontà loro, di muoverci, potremmo organizzare una tre giorni in Abruzzo, o tornare in Toscana da Enrico, insomma la voglia di sgranchiare le... ruote c'è.

La sede del Club ovviamente è chiusa, perché irraggiungibile, così come la FMI, che quindi non può fornirci le tessere per le iscrizioni.

Però, notizia a margine, le iscrizioni on line al Registro Storico continuano, anche se al momento la spedizione dei documenti è sospesa.

Quindi cerchiamo di utilizzare il tempo nel migliore dei modi, invece che in casa andiamo nei box e garage a sistemare i nostri mezzi.

Io intanto mi sono organizzato così, adattando furbescamente il mio Norton (vedere fiancatina).

Tanta salute.

Sergio



## LA MOTO AI TEMPI DEL CORONAVIRUS

Vi ricordate le moto? Quegli oggetti con due ruote, un telaio, una sella e uno stupendo motore MORINI mono e bicilindrico.

Ebbene cari Morinisti dove sono queste nostre moto, che ci facciamo? Le mie sono ricoverate nel box; quale posto migliore dove andare per non fare file senza guanti né mascherina!

Le vado a trovare dandomi dei piccoli compiti: gonfio le gomme, controllo l'olio, lubrifico la catena, le metto in moto e le "provo". 50 metri fino al cancello e



ritorno! Ma soprattutto le guardo, le tocco, oserei dire le accarezzo (si può fare anche senza guanti).

Fuori la primavera "imperversa", l'ora legale allunga le giornate e la rabbia da astinenza cresce. In questo periodo di pandemia tutto si ridimensiona e la nostalgia anche delle piccole cose, delle abitudini si fa sentire. Come per esempio incontrare altri soci solo per un caffè al chiosco di Maccarese o sulla terrazza del

Gianicolo da dove accarezzare con lo sguardo tutta Roma. Andare a trovare qualche socio sicuro di trovarlo a smontare, rimontare, modificare, tornire, inventare. Oppure addirittura solo un giro di quartiere in cerca della benzina 100 ottani per approdare immancabilmente al mio baretto preferito.

Che ne sarà del nostro Elba raid programmato per metà maggio e dedicato a C O R S A R I e CORSARINI? I desideri corrono: e una corsetta a Civitavecchia per una zuppa di pesce? Sono sicuro che anche i soci non

di Roma avranno le loro piccole mete che, in questo momento, li farebbe felici. Ma questa drammatica primavera italiana non lo consente.

Mi vengono in mente le immagini di Nanni Moretti in Caro diario che, in Vespa, attraversa una vuota Roma ferragostana. Sogno di girare anch'io, ma in CORSARINO, per i lungoteveri, ora deserti, per questa Roma bellissima e spettrale.

Ma ci rivedremo! Chissà dove chissà quando. Cominciamo a pensarci 😊

Enrico

**OCCHIO AL RUBINETTO, AL FILTRO E .....AL GOMMINO!**

Ci sono alcuni componenti della moto che spesso vengono dimenticati, ignorati dando per scontato che funzionino sempre bene e che non abbiano mai bisogno di controlli e manutenzione. Sbagliato! Quello che vorrei fare con questo articolo è porre l'attenzione su alcuni di questi componenti e in special modo su dei particolari legati all'alimentazione del motoveicolo e cioè ad alcune delle parti che hanno a che fare con il carburante. Il primo elemento che vorrei prendere in considerazione è il rubinetto, che apre e chiude il flusso della benzina dal serbatoio al carburatore. Nell'utilizzo quotidiano della moto il rubinetto viene aperto e viene chiuso senza pensarci troppo e addirittura quello elettrico non viene nemmeno manovrato perché fa tutto da solo. Il problema sta nel fatto che a volte uno chiude il rubinetto ma lui non si chiude oppure uno lo apre ma lui non apre. Nel secondo caso il problema si può manifestare con smagrimenti della carburazione e mancamenti del motore soprattutto agli alti regimi di rotazione, risolvibile con un'adeguata pulizia del rubinetto e del suo filtrino, mentre nel primo caso, quando il flusso del carburante non viene fermato, le conseguenze



non si manifestano in modo palese ma in maniera subdola, e il problema si fa riconoscere solo controllando il livello dell'olio motore, trovandolo alzato invece che normale oppure un po' abbassato a causa di un eventuale normale consumo di lubrificante. Quando si trova il livello dell'olio aumentato, normalmente quello lubrificante è aggiunto di benzina proveniente dai carburatori che non riescono più, tramite il sistema galleggiante e spillo, a fermare il carburante che scende incessantemente dai rubinetti con le guarniture in gomma presumibilmente rovinate e che quindi continuano a far scendere la benzina nei carburatori con la conseguenza che superando il livello della vaschetta, la stessa scivola nel collettore, nel condotto di aspirazione, nel cilindro e infine nel basamento, allungando l'olio motore. Quando l'olio è contaminato dalla benzina, perde parte del suo potere lubrificante determinando la possibile usura delle parti in metallo in attrito (soprattutto le bronzine) e può rovinare anche le parti in



## L'ANGOLO TECNICO

gomma (paraolio, o-ring, etc) che incontra nell'interno del motore. Il problema, una volta individuato, è risolvibile con la sostituzione della guarnizione in gomma del rubinetto o con quella del rubinetto completo.

Un altro particolare che vorrei prendere in considerazione è il comando dell'arricchitore del carburatore, quello azionato dalla levetta sul carburatore o dal

usurato, con uno nuovo che riesca a chiudere correttamente il getto di avviamento.

Spero di esservi stato utile.  
Fabio



manettino sul manubrio. Dopo anni di permanenza nel cilindretto del corpo del carburatore, il gommino posto sul fondo del pistoncino che chiude il getto di avviamento, si deforma, si schiaccia e presenta al centro una specie di "piselletto" del diametro del foro del getto stesso. In questo modo il pistoncino potrebbe non essere più in grado di chiudere perfettamente il getto di avviamento, che erogando benzina in più farebbe sporcare la carburazione della moto ingrassandola un po', soprattutto ai bassi regimi e nella progressione dai bassi ai medi regimi di rotazione del propulsore. La soluzione del problema risiede nella sostituzione del dispositivo di avviamento



**Comando Arricchitore. Confronto tra uno deformato e uno nuovo.jpg**



Internet e l'arte della manutenzione della motocicletta, demistifichiamo. Ve lo ricordate quando si diceva "l'ho sentito alla tivù"? Per molto tempo questo è stato l'argomento vincente con cui chiudere una discussione da bar. Oggi prevale "l'ho letto su internet", segno dei tempi che cambiano. Che c'entra con la Moto Morini? Tolti i possessori delle moto più recenti, che potrebbero comunque essere amanti del fai da te, molti morinisti mantengono la loro moto d'epoca occupandosi personalmente della manutenzione e delle riparazioni, anche perché trovare meccanici contemporanei viventi che abbiano la competenza e il coraggio di mettere le mani sulle anticaglie è dura. E quale fonte migliore di informazioni sulla propria moto, se non la rete? Ma la televisione di una volta era fatta da autori del calibro di Piero Angela, il re dei divulgatori, o concentrati di cultura come Umberto Eco, eccetera eccetera, mentre oggi su internet scrivono letteralmente cani e porci, me compreso! Nella Televisione con la "T" maiuscola

non andavano in onda informazioni errate, e non venivano riportati strafalcioni, invece su internet non c'è molto controllo sull'attendibilità degli scritti. Il web non è una enciclopedia (o la televisione dei bei tempi andati). Non ci si deve fermare ai primi risultati di una ricerca su Google, perché impera un superficiale copia e incolla, senza verifiche sulla correttezza delle informazioni diffuse. Chi ha il primato di scrivere per primo su un certo argomento viene clonato e rilanciato all'infinito, e poco importa se è stato solo il più veloce sulla tastiera, ma ha scritto strafalcioni. Bisogna filtrare, anche in base alla propria manualità e attrezzatura, incrociando più fonti, per verificarne l'accuratezza. Con questo approccio si può consultare in sicurezza anche i siti di ricamo, o i forum di cercatori di tartufi, o quel che più ci pare e piace, perché tutto il web è paese, e una certa approssimazione non è una esclusiva delle comunità motociclistiche. Chi pensa che il contatto diretto con un amico morinista sia molto più social del network va controcorrente, e probabilmente ben si ricorda di quando si diceva "l'ha detto la tivù".

Luca

**NOI MORINISTI****YOGURT HORRIBILIS**

Rompiano un tabù e, con dei lettori centauri, parliamo di quattro ruote, e più precisamente di orrori. A cavallo tra gli anni '60 e '70 le varie Prinz e DAF erano considerate tra le vetture più brutte in circolazione, diventando iconiche dopo che le ha riscoperte una certa televisione un po' snob. Tra i '70 e gli '80 è più difficile assegnare la palma del brutto anatroccolo, visto che si tratta di anni che non si ricordano per il gusto estetico e il design, ma le vetture Opel erano considerate le cugine povere e bruttine delle altre tedesche. Ancora non ci si riempiva la bocca di station wagon, e si usava il termine giardinetta. Quella della Opel, la Astra, una locomotiva diesel "Sparta design", diventa in quegli anni una macchina da lavoro, l'auto d'elezione di quegli artigiani che si portano dietro l'attrezzatura, come il falegname, il muratore, l'idraulico, il tappezziere, l'imbianchino, e chiunque necessita di un bagagliaio lungo, per caricare la scaletta. Attratto dalla qualità made in Germany a prezzo competitivo, e dal grande bagagliaio, nell'anno di Prince comperò una Astra. Il mulo tedesco mi ha ben servito dal 1999 ad oggi, superando brillantemente persino l'ostacolo del millennium bug (vi eravate felicemente

dimenticati di quel panico mediatico?). Quasi 300.000 chilometri di servizio impeccabile, fino a qualche giorno fa, quando il motore si è arrestato all'improvviso, lasciandomi a piedi nel traffico di Roma. E meno male: poco prima ero in autostrada, e sarebbe stato molto più pericoloso. Mocoli, carro attrezzi, e officina; verdetto: la cinghia della distribuzione, garantita 10 anni o 150.000 chilometri, si è rotta. Per una perversa coincidenza la cinghia aveva passato da poco i dieci anni di età, e nel frattempo l'auto non aveva raggiunto un chilometraggio tale da far lampeggiare la spia del tagliando, quindi la cinghia se ne stava lì, come una bomba innescata, che a un certo punto è esplosa. Se mangi uno yogurt il giorno dopo la scadenza non ti succede niente, ma guai a non cambiare una cinghia quando prescritto. Che c'entrano questi orrori con la Moto Morini? Il lettore più attento lo avrà già capito, a quelli distratti bisogna ricordare che il 3 ½ e le altre moto equipaggiate con il motore modulare dell'ingegner Lambertini montano una cinghia della distribuzione come quelle automobilistiche, che non ammette distrazioni, e va cambiata ogni 20.000 chilometri, o ogni due anni, come prescritto. Quindi, se volete veramente bene al vostro Morini 3 ½, non trascurate la cinghia, e se ne avete appena acquistato uno, cambiate quella che monta, non si sa da quanti anni e chilometri, prima di togliervi il capriccio di sentire come canta il motore.

Luca

**FOTO & RESTAURO**

Non temete, non si tratta di un tutorial per restaurare al computer fotografie danneggiate dal tempo, ma dell'utilità della fotografia nel restauro o riparazione della moto. Siamo tutti dotati di macchinetta fotografica, incorporata nel telefonino, e si dice che un'immagine vale più di mille parole, ed è vero, ma non sempre. Nel reportage l'immediatezza e l'impatto di una foto, o di un video, può fare la differenza. Anche su internet l'uso di foto semplifica la comunicazione. Ma per quanto riguarda la fotografia e il restauro della moto, sfatiamo un luogo comune. Si legge in rete, sui vari forum motociclistici, nei consigli per il restauro e la manutenzione dei nostri cavalli di ferro, che sarebbe buona norma fare tante foto durante lo smontaggio della moto, per poter rimontare tutto correttamente a lavori ultimati. Le fotografie non servirebbero solo ad evitare grattacapi nel rimettere insieme il puzzle della moto smontata, ma se ne fa anche una questione filologica, per poter riportare la motocicletta allo stato originale. Ottima teoria, ma passiamo alla pratica: nel raro caso che si lavori su una moto intonsa, che ci arriva nelle stesse condizioni in cui è uscita di fabbrica, documentare tutto fotografica-

mente è sacrosanto, ma quante possibilità ci sono che un mezzo con svariati decenni di età giunga a noi vergine? E come si fa ad averne la certezza? Quante mani, più o meno sapienti, avranno modificato, riparato, sistemato, migliorato, o comunque adulterato la moto nel corso degli anni? Quanti pasticci abbiamo visto, inflitti a moto di cui siamo conoscitori? Fotografare è giusto, ma non necessariamente il soggetto è attendibile, bisogna quindi ricontrollare tutto, in primo luogo con documentazione d'epoca, manuali, foto ufficiali, articoli di giornale, e se possibile confrontare la nostra motocicletta con altri esemplari dello stesso modello, e dove si notassero discrepanze approfondire ulteriormente. Quindi fotografiamo, ma con il beneficio del dubbio, e buon lavoro a tutti.

Luca

**TESSERAMENTO 2020**

*notiziario via email notiziario per posta*

<b>Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini):</b> <b>Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>73</b>	<b>85</b>
<b>Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>68</b>	<b>80</b>
<b>Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>65</b>	<b>77</b>
<b>Socio Simpatia: Iscrizione MMC (senza tessera FMI)</b>	<b>36</b>	<b>48</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; notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI;

**Modalità di pagamento:**

- **Direttamente presso la sede del Club, OPPURE**

**BONIFICO BANCARIO:** effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (nuova iscrizione/rinnovo iscrizione Moto Morini Club anno 2020). Comunicate comunque per email a [iscrizioni@motomoriniclub.com](mailto:iscrizioni@motomoriniclub.com) con l'avvenuto pagamento

**REVISIONI**

Per fare la revisione della vostra Moto Morini (ma anche di altre marche e delle auto) andate al centro Revisioni Airbenz, , viale dei Colli Portuensi 92 e chiedete di Paolo o Leonardo. Tel 06-58203042

**9° ELBA RAID ?**

**DATA DA RIDEFINIRE**

**MOSTRESCAMBIO E RADUNI:**

**Se tutto va bene...**

**4-6 settembre 2020: Mostrascambio Imola**



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

