

MOTO MORINI

CLUB NEWS



Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

Appuntamenti

Elba Raid 2007

**“La camera Heron” di
Franco Lambertini**

Aprile - Luglio 2007

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini
Club diffusa tra i soli soci
numero 2/2007 a cura di*

**Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani ... e con
il contributo straordinario di Franco
Lambertini !**

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

EDITORIALE

Per i soci del Moto Morini Club, cerchiamo sempre il meglio (almeno a livello di MMC News) e penso che in questa occasione la novità di cui vado a parlarvi, non mancherà di rendervi felici e orgogliosi.

L'antefatto qualche tempo fa nel corso di un colloquio telefonico Roma-Bologna.

Io, ovviamente sono al telefono dell'Urbe, mentre a quello di Bologna, o meglio Casalecchio di Reno, Franco Lambertini l'inossidabile e storico papà dei motori Morini degli ultimi 27 anni.

Dovete sapere che spesso “piombo” telefonicamente sul caro e paziente Lambertini, mettendolo al corrente di mie nuove realizzazioni e a volte chiedendo lumi sugli argomenti più disparati (sempre in tema motoristico) cercando conforto per alcune idee bizzarre!

Ultimamente lo avevo contattato per parlargli di un nuovo motore “sperimentale”, il Corsarino 80 Testa Piatta, che forse gli avrebbe fatto fare un salto indietro nel tempo, agli albori della sua carriera morinistica.

Parla che ti riparla, gli butto lì una proposta per un'idea che mi venne in mente all'improvviso: “Ingegnere! Vuole scrivere qualche articolo per il nostro notiziario?”. La risposta è stata affermativa, e come potrete vedere all'interno di questo numero, il primo articolo del nostro “speciale” redattore, è già stato pubblicato.

Sicuramente in futuro gli articoli, oltre a parlare della vecchia Morini, parleranno della nuova Morini, ormai come saprete completamente nella mani di Maurizio Morini e quindi di nuovo in famiglia, per sapere qualcosa in più, magari qualche aneddoto o episodio interessante o semplicemente curioso, sui nuovi modelli di Casalecchio di Reno.

E' un inizio e non vi nascondo che mi farebbe piacere che il filo diretto continuasse per molto tempo, istaurando un buon rapporto tra il nostro sodalizio, il Moto Morini Club, e la “nuova” Moto Morini, non solo nella persona di Franco Lambertini, che conosco ormai da circa dodici anni e che considero un amico (spero che lui condivida!), ma anche con altri personaggi che guidano il ritorno sulle scene del marchio caro a tutti noi. In modo semplice, da motociclisti e soprattutto da appassionati.

Ciao a tutti,

Fabio

IL PERCHE' D'UNA SCELTA

Adozione della camera Heron

Le richieste della direzione della Moto Morini o quelle che oggi chiamerebbero "specifiche di progetto" erano quelle classiche di sempre!: "Motore multi ruolo in modo da impiegarlo su molte tipologie di veicoli, con cilindrata che potessero andare in un primo momento da un 125cc ad un 250cc, poi a 350cc e in fine a 500cc; prestazioni meglio della concorrenza, pero' dando preferenza alla coppia, poi i consumi che dovevano essere assolutamente

c o n t e n u t i ;
architettura semplice e compatta che dia però, la sensazione di forza; massima applicazione del noto principio che dice "quello che non c'è non si rompe e aggiungo io, soprattutto non costa"; basso costo di produzione; facile da industrializzare, in modo da ridurre al m i n i m o l'investimento.

Il tema da sviluppare, croce e delizia di tutti i progettisti, era quello di coniugare tanti parametri regolarmente in contrasto tra loro. In questa situazione, apparve subito che la migliore conformazione della camera di scoppio era quella Heron. (l'idea di costruire un motore a 4 valvole per cilindro fu per questi motivi accantonata)

Il disegno della camera di combustione

prevedeva la testa piatta, con le valvole parallele tra di loro e perpendicolari al piano testa, questo voleva dire bassi costi d'investimento delle macchine operatrici, basso costo di produzione, perché si' velocizzavano le varie fasi di completamento testa.

Le macchine operatrici o transfer che si' dovevano utilizzare, erano dedicate al progetto e per niente flessibili, oggi si' sarebbero utilizzate macchine a controllo numerico, il progetto sarebbe stato diverso e sarebbe tutta un'altra storia!

Altra particolarità del progetto, è la posizione delle valvole che è disassata dalla

mezzeria del cilindro, cosicché la candela è posizionata vicino al centro della testa.

In questo modo, il moto turbolento della carica è aumentato dalle ampie zone di laminazione, poste sul pistone e la forma della

camera a "cuore" è tale da concentrare una buona parte di miscela fresca vicino alla candela, la miscela con moto turbolento favorisce l'innesco e l'avanzamento del fronte di fiamma.

Questa tipologia di camera di scoppio, delimitata da un particolare disegno dell'incavo sul pistone, tollera molto bene rapporti di compressione elevati.

Dobbiamo ricordare, che negli anni 70, i



motori tradizionali di moto e d'auto funzionavano con rapporti di compressione che andavano da 9.5 a 10.7, andando oltre, iniziavano a detonare. I motori Morini con camera di scoppio nel pistone, potevano sopportare rapporti di compressione più elevati. 10.8 -12: 1, ovviamente con le medesime benzine.

Vi furono alcuni esempi di soluzioni analoghe adottate da importanti case automobilistiche, però con camere sul pistone a forma circolare e non a cuore che rimane una particolarità della Moto Morini (ROVER, FORD, GUZZI)

Esiste anche un rovescio della medaglia, i condotti aspirazione e scarico devono avere una specifica conformazione, in modo da creare una particolare turbolenza che permetta alla camera di lavorare nel modo corretto. La combustione è tendenzialmente un po' più ruvida, il pistone è più pesante, di conseguenza è facile incontrare problemi in fase d'eliminazione delle vibrazioni. La camera di scoppio è sul pistone, di conseguenza la temperatura sul cielo è maggiore, questo porta un aumento del gioco di funzionamento, tra canna e pistone a freddo e quindi maggiore rumorosità'. (quest'ultimo problema fu risolto in seguito con l'adozione dei cilindri d'alluminio costruiti dalla Gilardoni.).

Apprendo con piacere che il sig. Fabio Ferrario ha modificato un Corsarino trasformandolo a testa piatta.

E' un bellissimo esercizio. Sono convinto che a livello di prestazioni e inquinamento sia possibile ottenere ottimi risultati.

Ricordo che verso la fine del 1970 per fare fronte alle sempre maggiori prestazioni dei motori con ciclo a 2 tempi, pensammo di

potenziare il motore del Corsarino, proprio con la soluzione della testa piatta, perché già sperimentata con successo sui motori da regolarità. Il motore che né uscì, guadagnò sia in coppia sia in potenza, riduceva i consumi, e diminuiva leggermente i costi, allora non si verificavano ancora le emissioni, ma sono convinto che anche queste n'avrebbero tratto beneficio.

Il motore poi non andò in produzione, perché nel frattempo, il filone dei ciclomotori si stava esaurendo, i costi continuavano a lievitare e il margine di contribuzione si era ormai ridotto all'osso. (per inciso, il Corsarino 50 cc costava all'azienda poco meno del 125 Corsaro).

La direzione quindi decise di "suonare" il de profundis del glorioso Corsarino.

Questa nota amara segnò la fine di un oggetto che per alcune generazioni aveva rappresentato un sogno meraviglioso a volte inarrivabile.

Caparbiamente il Corsarino però, continuò a combattere contro l'oblio del tempo, le mode, l'immagine, le prestazioni, continuando a far sentire con rabbia il sound del suo motore. E' proprio vero, i miti sono duri a morire!

Franco Lambertini

VITA DI CLUB



Siamo Italiani e ci piace parlare.
Tanto.
Fare, un po' meno.
Importante il mangiare.
A me piace andare in moto

Quest'anno il raduno dell'Elba ha avuto un prologo fuoristrada. Siamo andati a controllare se l'eco del rombo dei motori ancora risuonasse su alcune delle strade percorse dalla sei giorni internazionale cui parteciparono le Morini. A rendere l'uscita più appassionante due coraggiosi si sono cimentati con i loro kanguro 350: Piero, e Sergio che, per quanto la cosa si presentava impegnativa, aveva addirittura smontato il, normalmente simbiotico, bauletto. Francesco che in fuoristrada ha svariate marce in più (in senso letterale, che noi oltre la terza non andiamo) ci ha fatto da balia per tutto il percorso, perdendosi parte del divertimento, ma dandoci sicurezza. Perché da solo se vedo un passaggio impegnativo mi viene da pensare: mi ammazzerò? Se c'è Francesco lui



guarda, valuta, poi apre il gas e via. A quel punto posso andare anch'io, seguendo le sue traiettorie, tranquillo che alla peggio



saranno escoriazioni, tumefazioni e fratture di cartilagini minori, ma nulla di irreversibile tipo morte. Come *estrema ratio* avevamo la land rover, con la quale raggiungere la moto abbandonata o demolita, caricarla e via. Invece è andato tutto liscio, qualche sdraiata c'è stata ma fa parte del gioco ed al massimo si è rotta una leva. Abbiamo percorso una settantina di km in fuoristrada passando dallo sterrato veloce alla mulattiera impegnativa, dal sentiero nel bosco al sasso smosso, affrontando e confrontandoci con svariati tipi di fondo. In sovrappiù gran bei panorami. Rispetto alle solite

uscite c'è stato un grosso vantaggio: niente fango, una sola pozza d'acqua (che naturalmente ho preso piena...). Il che si è tradotto in una guida divertente, meno faticosa e nel non trascurabile particolare che alla fine eravamo stanchi e impolverati ma ancora umani, a differenza dalle normali uscite in cui ci ritroviamo devastati dalla fatica e talmente sporchi da non poter entrare in un bar. Per pulirsi è bastata una doccia e non l'idropulitrice ad alta pressione come di solito.

Di Francesco ho detto, Pietro è diventato assai bravo e rispetto alle prime volte che l'ho visto ormai mi gira intorno come vuole, e, va detto, come ha potuto si è anche 'scatenato' (!) Piero e Sergio con i loro kanguri oltre a tenere alto l'onore del Morini club sono stati bravissimi a destreggiarsi con motociclette a volte un po' in affanno perchè il kanguro è più una entrofuoristrada che una moto da enduro. Ma hanno saputo guidare sopra le difficoltà e sono andati alla grande.



La mattina del sabato è iniziato l'ormai famoso e, per me, irrinunciabile raduno Morini dell'Elba. Eravamo 15 moto (compresa la 250 mono, una perversione di Marco T), di cui ben 8 corsarini. Il

livello medio dei mezzi è assai salito: Fabio con un



potentissimo sperimentale a testa piatta di ben 80cc, Michele sfoggiava un prestante motore da 60cc preparato sempre da Fabio, ed io avevo, senza falsa modestia, un bellissimo corsarino con motore 70cc preparato da Augusto (con l'aiuto del sottoscritto per la bassa manovalanza), con elegantissima verniciatura azzurra e grigia e cerchi in alluminio. Avevo affidato al team satellite di Massimo un 55cc assai gagliardo. L'altro team satellite era quello di Francesco con Nicola come pilota ufficiale. La giornata è stata meteorologicamente favorevole, tanto che subito dopo pranzo abbiamo deciso per una gita al monte capanne da cui si gode una splendida vista: la costa italiana, la corsica, l'arcipelago toscano e si intravedeva persino la gorgona. L'unico neo è che occorre prendere una funivia a cestelli per due persone. A qualcuno è toccato come compagno di viaggio Michele. E certe esperienze segnano.

VITA DI CLUB

Quest'anno meno agonismo e più curve pennellate. Certo, sotto ai tornanti è sempre bagarre, ma si accetta l'infilata con signorile distacco, salvo poi naturalmente tentare di rifarsi al successivo. Con Andrea, che ha un bel senso delle traiettorie, mi sono fatto tutto la costa ovest, un po' tirava lui un po' io ed è stato piacevole godersi tutte quelle curve facendo scorrere i corsarini.

Per la prima volta quattro moto sono venute da Roma.

Roberto, Luigi, Andrea e Aldo hanno sdegnato furgoni e carrelli. Impresa tentata anche nel passato ma, come dire, con risultati 'faticosi'. Tre non hanno avuto alcun problema, una è deceduta sulla via del ritorno a circa



180 km da Roma. Massimo S, come del resto gli impone il nobiliar blasone familiare, ha provveduto alle esequie. La moto era malata sin dalla partenza, soffriva di febbri emorragiche (ebola?), perdeva fluido vitale (olio) che Andrea più volte con stracci aveva cercato di tamponare ...o almeno di pulire. Nei giorni successivi comunque una spedizione ha provveduto a riesumare il cadavere e portarlo a Roma per l'autopsia.

Sul fronte guasti meccanici i corsarini si sono comportati benissimo, tranne quello di Sergio, ma va detto che il proprietario andrebbe denunciato alla protezione animali per aver costretto un simile ansimante, bolso e zoppicante ronzino a simili sforzi. Eppure l'eroico animale, pardon, corsarino, ha esalato l'ultimo respiro solo dopo aver praticamente riportato all'albergo il suo padrone. Onore al merito. Dei corsarini, sia chiaro.

Marcarena



Elba Raid 2007 – Considerazioni e proposte

L'Elba Raid cui ho partecipato quest'anno non mi è piaciuto come in passato, per due motivi soprattutto.

Il primo è stato la scarsa organizzazione dell'evento: alberghi reperiti in extremis, orari vaghi, percorso forse ripetitivo, magliette celebrative mancanti. Il tutto ha dato l'idea di scarsa attenzione verso i soci, specialmente verso quelli nuovi che partecipavano per la prima volta. Il secondo è stata la modesta coesione tra di noi, che ha anche fatto sì che un giorno a pranzo a b b i a m o mangiato, pur considerando che si è trattato di uno spuntino, data l'ora e il luogo dove



Maglietta "fai da te"

ci trovavamo (a causa delle carenze indicate al punto precedente), divisi in tre posti diversi ! Non è stato piacevole ! Dove è finito lo spirito di gruppo degli altri anni ?

Credo che il vertice del Club abbia le sue responsabilità, e mi chiedo se chi presiede abbia ancora la voglia e la possibilità di organizzare e dirigere il Club e, specie in caso negativo, se non sarebbe giunto il momento che lasciasse l'incarico ad altri, più motivati e/o meno oberati dalle attività personali, in un avvicendamento che rientra nella natura delle cose, soprattutto in una Associazione in cui le cariche si suppongono elettive.

Candidati potenzialmente validi non sembrano mancare, ma è necessario che i soci si esprimano in merito, anche alle riunioni del mercoledì sera, affinché questa "crisi di crescita" venga superata presto, bene ed in armonia.

Francesco



VITA DI CLUB



LUCI E OMBRE

Cari amici, eccomi qui, anche quest'anno, a raccontarvi le mie impressioni sull'Elba Raid, il sesto nella storia del Club e il secondo per me, che è stato a mio parere un'edizione piuttosto particolare, nel senso che ho

riscontrati degli aspetti assolutamente piacevoli se non unici, contrapposti ad altri decisamente meno.

Ma andiamo con ordine: uno dei ricordi sicuramente più belli è senza dubbio quello legato al prologo all'Elba Raid vero e proprio. Quest'anno alcuni di noi si sono concessi un giorno in più, il venerdì, da dedicare interamente al fuoristrada. Senza dilungarmi sui bellissimi e, talvolta, piuttosto duri e tecnici percorsi affrontati, molti dei quali pregni di intensa storia agonistica, essendo gli stessi della memorabile Sei Giorni che ha visto vittorioso il mitico Valentini sull'ancor più mitico Camel, posso dire che questa è stata l'occasione per scoprire scorci dell'isola al di fuori dei comuni percorsi, da cui, complice splendida giornata, abbiamo potuto godere panorami mozzafiato.

tutto ciò occorre essere grati al buon Marcarena che, oramai Elbano d'adozione, ci ha portati lungo quei bellissimi sterrati, sentieri e mulattiere.

Anche la giornata successiva nell'Elba Raid abbiamo avuto la possibilità di godere dell'Isola in tutta la sua bellezza, sia lungo le strade costiere percorse, in particolar modo nel tratto che a mio parere è tra i più belli dell'isola che va da Marina di Campo a Marciana, sia nell'ascensione sul Monte Capanne, il più alto dell'isola da cui la vista spaziava a 360° riuscendo a vedere da un solo punto tutto quanto si era visto dal basso lungo le varie strade litoranee percorse. In pratica era possibile scorgere tutte le isole del medio- alto Tirreno sino al golfo ligure; dal Giglio a Montecristo, da Pianosa (che dopo averla vista capisci perché si chiama così) alla Corsica, da Capraia a Gorgonia.

Insomma l'Elba mi è proprio piaciuta, un posto dove tornerei molto volentieri, oltre che per il prossimo Elba Raid, anche per trascorrere una bella vacanza. Devo confessare che lo scorso anno, invece, non avevo avuto un'impressione altrettanto positiva dell'isola, forse a causa delle condizioni meteo non molto favorevoli.

Un altro aspetto molto positivo di questo Elba Raid è stato lo spirito e l'affiatamento del gruppo che nonostante ostacoli e contrattempi non si è perso d'animo ed ha affrontato con entusiasmo l'evento. Un plauso va rivolto a coloro che, con vero spirito Morinista, sono arrivati all'Elba (e al 75 % anche



la
di
Di

tornati a Roma) su due ruote.

Una menzione particolare va alle due signore, Laura e Grazia, che con la loro presenza hanno dato quel tocco di femminilità sempre apprezzabile in un gruppo di sporchi motociclisti. A tale proposito si è fatta notare l'assenza della simpaticissima Anna, cosa che però ha consentito a Sergio di cimentarsi in inattese e impavide gesta in fuoristrada.

Dopo avere parlato delle luci che hanno illuminato questo Elba Raid, devo anche fare un breve riferimento alle ombre che invece hanno oscurato alcuni aspetti dell'evento. Un aspetto che mi è apparso particolarmente carente è stato quello logistico-amministrativo-decisionale. Mi riferisco tanto per cominciare alla prenotazione alberghiera. Quest'anno, come molti già sanno, non abbiamo alloggiato al consueto hotel. La struttura in sé era probabilmente di un livello superiore a quello consueto e forse è da tenere in considerazione per le prossime edizioni, purtroppo per questo miglioramento non è stato oggetto di una scelta ponderata ma solo un caso fortuito in quanto era una delle poche, se non l'unica, struttura con disponibilità al momento



de l'la

prenotazione a pochi giorni dalla partenza. Se non avessimo trovato questa soluzione avremmo dovuto rinunciare a quello che è uno dei maggiori eventi annuali del Moto Morini Club, e che proprio per la sua importanza richiederebbe un maggiore impegno organizzativo, sia dell'evento in se stesso che dei suoi aspetti di contorno, vedi magliette che non abbiamo avuto il piacere di indossare, e attestati di partecipazione che, benché consegnati, presentavano qualche imprecisione. Anche la pianificazione del tour, secondo me, andrebbe studiata già prima della partenza da Roma, o quanto meno il giorno prima, senza lasciare troppo all'iniziativa personale dei singoli veterani la responsabilità di improvvisarsi guide.

Quanto detto, ovviamente, rispecchia il mio punto di vista e forse non troverà riscontro nella maggior parte degli altri partecipanti. Se invece qualcun altro pensa che qualcosa sia migliorabile, ritengo utile parlarne per trasformare una sterile critica in qualcosa di costruttivo per il miglioramento e la crescita del club.

In ogni caso l'Elba Raid si è rivelato anche quest'anno una ottima occasione per trascorrere con gli amici alcuni giorni condividendo la comune passione per le Moto Morini.

Pietro



Un altro aspetto molto positivo di questo Elba Raid è stato lo spirito e l'affiatamento del gruppo che nonostante ostacoli e contrattempi non si è perso d'animo ed ha affrontato con entusiasmo l'evento. Un plauso va rivolto a coloro che, con vero spirito Morinista, sono arrivati all'Elba (e al 75 % anche



Polvere di “Sei Giorni”

La “sei Giorni” è l’olimpiade della “regolarità”, oggi chiamata Enduro.

E’ organizzata annualmente da una nazione affiliata alla Federazione Motociclistica

Internazionale.

Nel lontano 1981 l’onore toccò all’Italia, che scelse l’Isola



d’Elba quale luogo di gara.

Ventisei anni dopo cinque soci del Morini Club di Roma ne hanno ripercorso una parte, circa 100 Km.

Tutto ciò grazie al paziente lavoro estivo di Marcarena che durante le sue vacanze ne ha ricercato ed esplorato i passaggi più belli e spettacolari.

La nostra Sei Giorni si è svolta il venerdì prima dell’Elba Raid.

I partecipanti sono stati, oltre a Marco con il suo Beta, Piero e Sergio con il loro Canguro, Pietro con il suo XT ed io con la mia XR.

Appuntamento al mattino fuori Portoferraio, giornata ideale per l’enduro: cielo terso, un po’ di vento e temperatura intorno ai 22°.

Dopo aver fatto benzina un breve tratto di asfalto e subito iniziamo ad arrampicare per una sterrata scorrevole e tutta curve; arrivati in cima subito una bella discesa, abbastanza larga ma più ripida e con alcune curve a gomito, un po’ nel bosco e un po’ fra i cespugli. Mentre la percorro mi chiedo se sarà stata una “speciale” o un semplice trasferimento...

Altre colline ed altre sterrate scorrevoli e veloci, non tecniche. Questi erano sicuramente trasferimenti.

Ci fermiamo al mare per un piccolo spuntino, la gente è già in costume e ci guarda incuriosita, così vestiti e con le moto



già belle impolverate.

Attacco all’ennesima collina, dopo Marina di Campo, ma questa non è la solita sterrata ! Qui si fa sul serio.

Dopo un bosco con pista di sabbia fine ci si spalanca davanti una mulattiera, o forse “LA” mulattiera!

Lunga, ripida, sassi smossi, appoggiata a monte a destra ed a picco sul mare a sinistra.

Larghezza media di pochi metri, sassi grandi e piccoli con canali e gradoni.

La classica “mula” da fare in apnea, tutta di un fiato, pena fermarsi e non ripartire da soli.

Questa è una “speciale” ! Pure selettiva .

Bene, proviamo ! Salgo col gas

puntato, seduto perché ogni tanto devo recuperare il posteriore che fa di tutto per entrare nei canali; davanti ai gradoni frizione e gas ed occhio a non impennare!

Marco arriva a tre quarti e lo vedo in difficoltà, lo sfilo gridandogli che mi fermerò appena possibile e tornerò indietro.

Dopo alcune curve vi è un falsopiano che permette la sosta. Torno a piedi e vedo Marco che è ripartito mentre P. e P. aiutano Sergio, in un canale, che scalcia sulla pedivella del suo Canguro. Mentre mi avvicino penso che sia arrabbiato per dove lo abbiamo portato, invece lo trovo sereno e concentrato sul da farsi. Ma allora gli sta piacendo (*be, ho vissuto esperienze migliori - n.d.r.*)! Ne sono veramente contento e tutti insieme lo aiutiamo a ripartire. Il pezzo seguente gli sto vicino facendogli vedere dove passare e

come caricare il corpo, dopo di che sale da solo e arriva al falsopiano senza più fermarsi. Bravo Sergio! Non era facile per niente.

Ci raggiungono P.e P. e ci riposiamo all’ombra dell’unico, piccolo albero.

Siamo a metà salita e Marco ci assicura che il pezzo più brutto è finito; non sarà così, incontreremo altre mulattiere toste ma non



VITA DI CLUB

così lunghe, brillantemente superate da tutti.

In cima lo spettacolo è superbo, si vede mezza isola, il continente e con il cielo così terso anche le isole intorno.

Si riprende: nel sottobosco un cartello inequivocabilmente dice che con le moto non si può passare...ma il sentiero è così bello che decidiamo di percorrerlo, almeno un po'... in una radura c'è una Coppietta che sta...parlando. Quanti incidenti ci avranno mandato ?

Eccoci davanti ad un bel tagliafuoco, ripido ed abbastanza compatto, terza piena ed arrivo in cima, seguito dagli altri.

Altre belle e veloci sterrate nel fitto del bosco fino ad arrivare a quella velocissima del lungomare fatta anche nell'Elba Raid del 2005. Qui Sergio ci scatta alcune foto

“Cartoline” dall’Elba

Il furgone di Francesco che, troppo alto, quasi abbatte la tenda all’ingresso dell’hotel.

L’asfalto “saponato” : lucido a specchio per usura rende la guida con ruote tassellate “emozionante” .

Il Kanguro di Andrea versione “patata fritta” (per via dell’olio sparso ovunque) .

Il salsicciotto rosso sul Kanguro bianco di Piero.

Il mio Corsarino, già sghembo e ansimante, che esala l’ultimo respiro a 200 m.dall’albergo.

Le magliette “fai da te”

La frizione di Luigi che diventa un caso nazionale: strappa o non strappa ?

e tante altre....

Sergio



mentre passiamo in velocità.

E' pomeriggio inoltrato e torniamo verso l'albergo .

Siamo passati ovunque fuorché su un ripidissimo, strettissimo e chiodato sentiero che porta ad una panoramica chiesetta che abbiamo raggiunto a piedi... .

Vado in fuoristrada da una vita, ma l'uscita di oggi me la ricorderò, è stato tutto bello, le strade, i posti, i compagni e poi, voi riderete, ma quando mi sono fermato in cima alla “mula” ad aspettare gli altri, beh, lontano certo, molto lontano, mi sembrava proprio di sentire il latrato del Lafranconi di Valentini, che arrivava veloce, saltava il dosso e spariva verso il mare avvolto in una nuvola di polvere...

Francesco



VITA DI CLUB



La mia Elba

Finalmente era giunto il 18 maggio giorno della partenza per l'isola d'Elba che noi, neo iscritti al

club ed unici disposti a percorrere con le "nostre amate Morini" tutti quei Km, attendevamo con ansia.

La mattina, emozionati come un adolescente nonostante gli anni, mi sono incontrato nel box con Luigi e, dopo aver immortalato il conta chilometri del mio 3 1/2 sport, per documentare la strada che avremmo percorso, abbiamo "dato voce" al motore del mio 3 1/2 sport (1977) e del sul Camel 501 (1985) e siamo partiti.



Direzione raccordo anulare - uscita Aurelia - per incontrarci con il nostro amico Aldo (Kanguro 1986) l'unico, oltre noi, disposto a compiere questa impresa; non

so se in passato qualcun'altro lo abbia fatto.

Luogo dell'incontro prima stazione di rifornimento, orario previsto ore 10.00 !!!... prime lamentele del "pignolo" Luigi ... siamo partiti troppo tardi ...

La giornata è molto ventosa, sia per me che per Aldo è sicuramente una giornata da "moto turismo" mentre per Luigi, come al solito, da "gran premio" ...!!!!, ma qualcuno da lassù osserva ed alla prima fermata per un caffè l'amato Camel (moto più recente) ha un inconveniente tecnico..... cedimento del cavalletto laterale, d'altronde Luigi era già una settimana che continuava a menarglielo, e così fermata a Civitavecchia fuori programma per la riparazione e, **sia chiaro**, quest'ultimo è da smontare dalla moto perché non si può saldarlo se è montato sulla nuovissima ed amatissima Camel. Morale della favola



due ore di ritardo sulla tabella di marcia, e qualcuno diceva... siamo partiti troppo tardi ma sia per me che per Aldo il ritardo non è un problema se non fosse che siamo fermi a attendere la riparazione su una strada sterrata ed ogni volta (troppo spesso) che un automezzo transita alza un polverone che ci cambia il colore degli abiti.....ma per un raduno

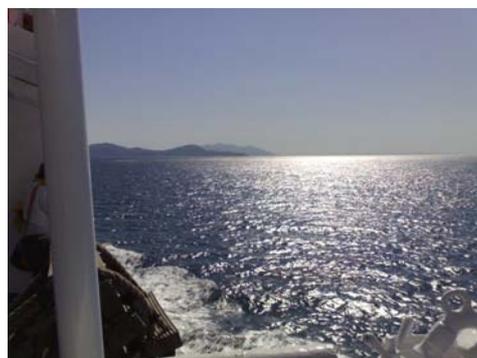


"Morini" ed un "Amico", si sopporta questo ed altro !!!

Alla fine si riparte e vista l'ora decidiamo di fermarci a mangiare lungo la strada dove una graziosa trattoria è pronta ad accoglierci e ci tratta anche bene.

Pranzo leggero, un caffè e si riparte in direzione Piombino dove, senza ulteriori inconvenienti, giungiamo intorno alle 15.00, ovviamente, per immortalare il viaggio, ci siamo fermati anche altre volte.

All'imbarco ci troviamo circondati da molte "Harley Davidson", uno degli energumeni piloti, viste le nostre mitiche "Moto Morini" in particolare la 3 1/2 sport, fa lusinghieri apprezzamenti sulla stessa ed afferma che è stata per lui un sogno, purtroppo, non realizzato !!!!! ma mi



domando come ha fatto a comprare un pezzo di "acciaio" come una Harley ma !!

Ci si imbarca sul traghetto ed infine, dopo che Luigi ha controllato

"maniacalmente" che la sua Camel sia stata ben legata da parte del personale della motonave, si parte che mare, che sole, che paesaggi..... siamo soddisfatti di essere lì.

Sbarcati a Portoferraio si riprende la marcia e ci dirigiamo verso il luogo del raduno con gli amici del "MotoMoriniClub". In albergo, dopo una "sacrosanta" doccia, ci raduniamo per andare a cena in un caratteristico locale dove, seguendo i consigli di Nicola, ho gustato un delizioso tonno con pistacchi e tanto altro, passeggiata

(Continua da pagina 9)

serale e poi tutti a letto, sono le 00.30.

L'indomani mattina si gira per l'isola, gli amici con i corsarini e noi impavidi con le nostre fantastiche moto; ma cavolo come filano quei corsarini sulle stradine dell'Elba sono imprevedibili fa impressione, a distanza di anni, pensare che una volta si girava tutti su quei "giocattolini".

L'esperienza è stata senza dubbio positiva, abbiamo fatto anche del turismo con salita in cabinovia sul Monte Capanne da dove abbiamo potuto scorgere un meraviglioso panorama di tutta l'isola. Siamo stati anche fortunati sia per le condizioni meteorologiche sia per il periodo caratterizzato da poco turismo e quindi tranquillità. La domenica mattina, dopo aver fatto un'altro giro in moto verso sud-est (Rio Marina, Porto Azzurro) e visto altri meravigliosi posti, abbiamo lasciato l'albergo e siamo ripartiti verso il "caos" della nostra Roma, con un po' di

nostalgia nel cuore, anche se il tempo trascorso sull'isola non è stato molto, ma molto intenso, e bello. Traghetto, pranzo sullo stesso e poi via verso la Capitale dove siamo arrivati intorno alle 20.00 senza ulteriori inconvenienti.... per Luigi.

Ho fotografato nuovamente il conta chilometri della mitica 3 ½ sport; abbiamo percorso 818 km, senza inconvenienti particolari (solo qualche cerotto sul serbatoio).

La speranza è che per l'edizione 2008 si possa partire più numerosi in moto, pensando di trasferire i corsarini, **per tutti**, con un furgone perché noi "morinisti" siamo gente fuori dal comune ... inoltre vorrei suggerire a chi diceva che con il 3 ½ sport sarebbe stata "dura" che al cuore non si comanda.

Moto Morini..... *moto speciali per gente speciale*..... un ciao a tutti

Roberto



2° TROFEO REGOLARITA'

Puntuale come la morte, anche quest'anno il primo maggio si è svolto il Trofeo Regolarità Moto Morini Club, giunto alla seconda edizione. Stavolta è stata una tenzone all'ultima...salsiccia, considerato l'agonismo con i quale tutti, piloti, giudici di gara e pubblico, dopo una "gara" non tiratissima, si sono avventati sul ricco rinfresco allestito per l'occasione. Per la cronaca, la classifica della gara è stata la seguente: 1° Francesco, 2° il sottoscritto, 3° Pietro, giro più veloce: Piero. Ma è nel dopo gara che tutti hanno dato il meglio di sé, con tempi sul giro del buffet di assoluto rilievo. Arrivederci al 2008 per la prossima pappata...oops, volevo dire edizione del trofeo.



Sergio



I NOSTRI APPUNTAMENTI

**2 SETTEMBRE 2007: PROSEGUONO GLI APPUNTAMENTI GROTTESCHI !!!
ALLE 9,55 AL FUNGO DELL'EUR - L'EVENTO DEL 5 AGOSTO VERRA' EFFETTUATO SOLO SE
PERVERRANNO RICHIESTE DI PARTECIPAZIONE—Consultate il sito web o contattate i referenti per informazioni**

A settembre una nuova grande avventura per i corsarini

coast to coast raid dei due mari dall'alba al tramonto

Un raid per uomini e corsarini veri

**Coraggio, pistoni resistenti, incrollabile volontà, culo d'acciaio e perfetta
compressione saranno necessari per affrontare i mille perigli che attendono gli
ardimentosi partecipanti**

**Chi cederà verrà abbandonato al suo destino
solo i migliori ce la faranno, solo i più forti vedranno il tramonto**

Spiegazione del sovrastante delirio: dato che nonostante l'età e la serietà che normalmente ostentiamo abbiamo una vena di 'simpatica anormalità' ossia detto con minore indulgenza siamo un po' ritardati, stiamo organizzando la seguente attività solo ed esclusivamente per i corsarini, con altri mezzi più grossi non avrebbe senso: un venerdì di settembre (ancora da stabilire in via definitiva) si caricheranno su carrelli e furgoni i corsarini, ci si recherà a Pescara ove si dormirà. All'alba del giorno dopo si partirà dalla spiaggia dopo aver visto sorgere il sole sull'Adriatico e si dirigeranno i corsarini in direzione Fregene ove si assisterà sempre in sella al tramonto del sole sul Tirreno. L'appennino si valicherà senza far uso dell'autostrada o di superstrade data l'impossibilità legale dei corsarini a percorrerle.

Il tempo previsto per il viaggio è di circa 9 – 10 ore, il che, visto che quel giorno ci sono circa 12 ore dall'alba al tramonto, ci concede un ragionevole margine per soste ed eventuali inconvenienti.

È considerata accettabile una turnazione alla guida dei corsarini e degli automezzi al seguito in modo da concedere un po' di tregua. Chi non possiede un corsarino ma dispone di immobili o lingotti d'oro da dare in garanzia potrà usufruire di un corsarino in prestito. Naturalmente ne risponderà con la vita.

Avviso importante: E' una attività che può portare al ricovero coatto mediante TSO (trattamento sanitario obbligatorio) e all'interdizione quindi ne verrà negata l'esistenza. Qualora la stessa fosse dimostrata ci si vincola alla massima reticenza e all'invenzione di bugie a copertura dei fatti. Se scoperti in nessun caso si potrà fare il nome degli altri partecipanti. E' quindi vietato espressamente fare fotografie, resoconti anche generici, riprese video e ogni forma di comunicazione a terzi.

Data proposta per l'evento: 21/22 settembre (smaltita la stanchezza delle vacanze e lo stress del rientro). Il calendario dice: Il sole leva alle 5,54 e tramonta alle 18,14.

QUOTE SOCIALI ANNO 2007

E' tempo di rinnovare la vostra iscrizione al club

Le quote, comprendenti l'invio del notiziario via e mail, sono le stesse dell'anno scorso.

- Socio Sostenitore - euro 53
- Socio Ordinario - euro 48
- Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi)-euro 45
- Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990 - euro 35
- Simpatia (per l'estero o per i già iscritti alla F.M.I.) - euro 23

I rinnovi dovevano essere effettuati entro il mese di Febbraio 2007.

Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro 1

Nuove iscrizioni entro settembre 2007

ATTENZIONE: Purtroppo gli aumenti delle tariffe postali (quasi il 100% !) ci impongono di applicare, a chi richiede l'invio del notiziario per posta, una maggiorazione di euro 2 sulle tariffe suindicate

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget stabiliti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI (solo per gli ordinari);notiziari Morini e Motoitalia; 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
- Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b CIN C ABI 1030 CAB 03211 Cc. n. 1596471

ALTRI APPUNTAMENTI

Reggio Emilia aprile 2008: Mostra scambio

Novogro 17 e 18 novembre 2007: Mostra scambio

Imola 14, 15 e 16 settembre 2007: Mostra scambio

Roma 22 e 23 settembre 2007: Mostra scambio Millennium presso Palasport dell'EUR

