

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

EDITORIALE

Anche questo mese siamo in ritardo con l'uscita del Notiziario, scusate tanto, ma impegni collaterali e sempre nuovi oneri ci sovrastano. Speriamo che almeno questo numero sia di vostro gradimento.

Tornando agli oneri, a breve verranno fatte le convocazioni per la prossima assemblea elettiva, da tenersi presumibilmente a gennaio 2013, per il rinnovo delle cariche, e sarebbe ora che qualcuno si facesse avanti proponendo la propria candidatura in qualche ruolo per collaborare attivamente e continuativamente alla gestione del club che, da troppo tempo, viene di fatto mandato avanti solo da me e da Fabio. Abbiamo attivato un account di posta elettronica certificata, motomoriniclub@pec.it, e le convocazioni verranno effettuate con tale mezzo.

Sul fronte tesseramento 2013, riteniamo che come al solito possa avere inizio nella prima quindicina di dicembre, ma come sempre dipende dalla FMI, che sta preparando alcune novità che ho appreso durante le mie visite a viale Tiziano per la mia attività di Esaminatore del Registro Storico. Attenzione, non sono ancora ufficiali, qualcosa potrebbe variare all'ultimo momento.

Nel 2013 verrà introdotta una nuova Tessera FMI, riservata agli appassionati di Moto d'Epoca, denominata tessera "Vintage"; la "Vintage" sarà l'unica tessera che permetterà di poter presentare la richiesta di iscrizione di un motoveicolo al Registro Storico FMI.

Questa nuova tessera manterrà gli stessi identici vantaggi e servizi della Tessera Member, e darà in più la possibilità di attivare il cosiddetto "Pacchetto Vintage", che offrirà tra l'altro una Polizza Assicurativa RCA a costo calmierato.

Il "Pacchetto Vintage" verrà attivato a partire dal 1 gennaio 2013, in alcune Regioni d'Italia, a titolo sperimentale, per poi essere ampliato ad altre Regioni nel corso dell'anno.

Quello che ho appreso tre settimane fa in FMI è che, salvo variazioni dell'ultima ora (era in corso una riunione sull'argomento con il presidente Sesti e i Consiglieri), il costo sarà lo stesso della tessera "member" e la polizza assicurativa avrà il costo di euro 110 per un anno e permetterà di includere da 1 a 10 veicoli, o il costo di 60 euro per un semestre. Non so altri dettagli, non so se i costi del tesseramento e del Registro Storico varieranno, e ripeto che quanto sopra deve essere ancora ufficializzato, speriamo lo facciano presto, però se sarà confermato direi che non è male.

Tra l'altro in FMI è tempo di elezioni per il rinnovo delle cariche Nazionali e Regionali, e vedremo quali novità ci saranno.

Detto questo, buona lettura e forza Moto Morini Club.

Sergio

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

QUESTIONI DI CUORE

MORINI DIES 2012

LA RICERCA DELL'EQUILIBRIO

ENRICO II

Ottobre—Novembre 2012

Moto Morini Club news

Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 3/2012 a cura di Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo Pomponi, Mario Angeletti

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



Considerazioni nel cuore di una passione sempre più forte.

Raccontare la mia storia con la gloriosa casa Morini significa coinvolgere molto di umano di quanto ho avuto e ho la soddisfazione di aver vissuto e di continuare a vivere.

E' una febbre alta, una gratificazione intensa, un primo amore nel senso più sfumato.

Il problema non è quello di non scordarlo mai. Il problema è di avere la netta certezza che se ti fosse sottratto per qualsiasi accidente fortuito tornerebbe da te. Sicuramente.

La mia passione per i motori parte da età infantile. Mio Padre possedeva un Itom 50 accensione a pedali tre marce manuali che ho visto in foto bianco e nero.

Quel veicolo lo regalò a mio zio per gratitudine ed affetto, per vicende familiari, dopo averlo guidato per le campagne sperdute di mezzo Lazio dove esercitava la professione di maestro.

Quelle strade che tante volte percorro in moto per diletto e non per necessità. La demarcazione storica è tutta qui, nell'infanzia privilegiata vissuta mentre altri con le stesse passioni brucianti prima di me, trasmettevano il senso di esse rinunciandovi per bisogno. Morini è stata una vertigine. Mio Padre mi ha insegnato banditescamente per le strade di campagna a guidare la macchina. Ero quasi adolescente. Tra noi è stata intesa alta e lo è ancora adesso che è ultraottantenne.

Questo esercizio fuori norma di guidare una 128 fiat mi ha messo paradossalmente in contatto con i motori. I miei cugini più grandi

disponevano di mezzi per me proibiti. Vespa primavera 125 elaborata, Suzuki 380 tre cilindri, Kawasaki 750 tre cilindri. Roba da far impallidire la Vespa 150 di mio zio con cui da bambino mi portava a prendere acqua di fonte per mulattiere di paese. Queste moto le ho guidate tutte. Fuori norma.

Eppure io avevo una passione inestinguibile. Morini 50 zz. Siamo alla fine degli anni settanta e pur avendo vissuto parte della mia vita sospeso alla Guccini fra la via Emilia e il West, in città nei feriali e puntualmente in provincia alla fine della

settimana, le urgenze metropolitane prendevano il sopravvento.

Incontro la passione del cross. Cross e chitarra dodici corde. Non

chiedete mi perché. Sono in sella al mitico Aspes 125, al KTM 250. Bellissime ma niente.

La passione Morini è più forte: un mio amico in quegli anni compra un corsarino 72. Mi propone di dividerlo anche perché per i miei, quale contraddizione, le due ruote sono pericolose. Gli insegno a guidarlo, lo viviamo insieme ed un giorno in un garage sotto scuola ce lo rubano. Mi telefona consolandomi con la notizia che abbiamo un corsaro veloce 125 anni sessanta del fratello. Iniziare una nuova vita motociclistica così è predestinazione. Cambio a bilancere a destra, contachilometri su faro e chilometri di gioventù al rombo anacronistico di un gioiello. Ma in tutto ciò io non avevo una moto mia. Guidavo in prestito Alfa Romeo e non avevo neanche una bici.

Queste cose segnano. Insegnano ad avere la pazienza dei buoi e del cane ma in particolare ti fanno amare quello che desideri veramente senza finzioni e con rispetto. Per te e per le cose. Anni di passioni politiche, anni di scontri e di menate,



anni di fughe e di ingiusti sacrifici di vite. Anni di piombo. Quelle moto erano il volo dinamico di idee e fughe di speranze e brucianti disillusioni.

Nel 1982, con qualche risparmio in tasca coinvolgo mio Padre ancora. Passo davanti ad una vetrina di provincia frusinate. Pessimo rapporto con i concessionari unici di Roma. Erano rudi anche se stimabili. Ma non accoglienti. Non avrei mai immaginato che il mio tre e mezzo sport fosse lì ad attendermi e che ad attendermi ci fosse il mitico Antonio Archilletti. Questo nome per i Morinisti è in consonanza con chi non cito pur accogliendo tutto lo staff nel mio cuore.



Da allora è stata campagna gelata e riarso percorsa, è stata città e strada percorsa dente contro dente, giri dopo giri freno motore e miscela di frenate misteriose ed inspiegabili ai più se non con l'aver vissuto il mezzo quasi celeste per averlo interiorizzato. Questo mezzo esiste ancora e mi ha regalato la grande gioia di dividerlo con la famiglia Morinista. Ancora oggi al semaforo occhi lucidi di qualche scuterista mi guardano languidi ricordando di aver posseduto questa meraviglia in gioventù.

Non esiste maggiore gioia che essere riconosciuti negli abiti che porti per coerenza e per affetto. Parlo emozionato con loro, racconto, condivido; e mi sembra che per assurdo un raggio di felicità possa passare sorprendentemente per così poco e per così tanto.

Il rombo del Morini è inimitabile. Ci accompagna fedele nei giorni.

E mi ricorda una via dell'infanzia di Roma dove sono nato e sento la voce cara in essa dell'appartenenza, della libertà, del senso precario ma infinito del tutto, quando anche la malinconia ti prende per mano con un sentimento oscuro che le creature umane chiamano amore.

Vincenzo.

Valete atque amate semper.

ATTIVITA' DEL CLUB

Morini Dies bagnato e porchettato

E' un po' di volte che ci dice male: molte delle uscite domenicali nella prima metà del 2012 sono state annullate a causa del maltempo, e anche in occasione del Morini Dies di inizio settembre non è che sia andata molto meglio. Avevamo preparato un giro coi fiocchi, lungo, panoramico e sinuoso, provato e riprovato a luglio, ma al momento



topico... splash, nuvole minacciose incombevano, da prima il weekend a dopo. Nuvole e maltempo che hanno fatto desistere, comprensibilmente, chi aveva avuto l'intenzione di venire da fuori (leggasi Pomponi Club), e ci siamo trovati al Gianicolo dubbiosi sul da farsi. Dopo varie consultazioni abbiamo deciso: si va, ma facciamo un giro più corto e restiamo relativamente vicino, così di acqua eventualmente ne pigliamo poca. Così il gruppetto dei fedelissimi, rimpolpato da due new entry, si è diretto in direzione via dei laghi / Nemi / Velletri, dove siamo giunti non senza apprensione a causa del Kanguro di un new entry/forumista che si è presentato con un mezzo ai limiti (inferiori) della decenza, ansimante (per forza, andava a uno) e rabberciato. Ancora mi stupisco che sia arrivato fino lì e (forse) abbia

riportato a casa il conduttore.

Liberi dalla "zavorra", abbiamo proseguito per Valmontone / Artena, per poi iniziare il ritorno sulla via Latina finché, complici l'ora, il tempo che reggeva e un languorino, troviamo un porchettato in quel di Marino e ci concediamo il giusto ristoro.

Dopo la giusta sosta, continua il rientro alla meta su strade piacevoli, non troppo impegnative, fino al giusto rientro di ciascuno alla propria base, dove si giungeva incredibilmente asciutti.

Alcune considerazioni: una sfiga come quella di quest'anno non ci era mai capitata: appuntamenti saltati prima dell'estate, e andiamo anche a scegliere l'unico week end di tempo incerto incastonato tra due periodi di aridità desertica.

La partecipazione, o per lo meno le presenze all'appuntamento, sono state maggiori di quelle che temevo, ma minori di quelle auspicabili. Bisognerà rifletterci.

Sergio



L'ANGOLO TECNICO

LA RICERCA DELL'EQUILIBRIO, OVVERO NON VIBRARE E' MEGLIO!

“Porca miseria.....mi formicolano tutte le mani!” oppure “Non riesco a tenere i piedi fermi sulle pedane!” o ancora “Quasi, quasi me se smontavano i denti!”.

Chi non ha mai pronunciato o pensato o sentito dire, queste e altre cose del genere dopo aver cavalcato una moto dal motore particolarmente vibrante. Alcune moto, da ferme, con piccoli colpi di gas, miracolo, si spostano da sole sul cavalletto!

E già, le moto vibrano (e fanno vibrare!), alcune lo fanno di più, altre di meno, a volte anche quando sono apparentemente uguali e quindi ci si aspetterebbe da loro comportamenti quantomeno simili (e poi si dice che le moto non hanno un'anima!) dimostrando che ognuna ha il suo bel caratterino che la contraddistingue. Ma cosa produce le vibrazioni e come si combatte il fenomeno vibratorio? Le vibrazioni che si formano in un propulsore in funzionamento, sono causate dai movimenti rotatori e alternati dei suoi organi meccanici interni nonché, in parte, dalle fasi di combustione (scoppi) che imprimono forti accelerazioni ai suddetti organi.

Tutto ciò che ruota, se non è bilanciato, se non ha masse omogenee intorno al proprio asse di rotazione, genera forze centrifughe che tendono a svincolare il corpo rotante, tentando di farlo.....partire per la tangente.

Allo stesso modo anche i corpi in moto rettilineo alternato (forze d'inerzia alternate di 1° ordine e di 2° ordine), cioè quelli

che fanno su e giù, creano problemi e fastidi di tipo vibratorio, a causa delle repentine inversioni di marcia e delle forti accelerazioni (**Fig. 1**).

Tanto per far capire l'entità delle forze in ballo, si consideri, per esempio, che un albero motore con un raggio di manovella (la metà del valore della corsa) di 40 mm, ad una velocità di rotazione di 5000 giri/minuto, con un solo grammo di squilibrio sul perno di manovella, genera una forza libera rotante di ben 1 Kg (ing. L. Buzzi e ing. G. Manni “Equilibratura degli alberi a gomito”).

Gli organi in movimento all'interno di un propulsore, che possono causare vibrazioni, sono quindi e principalmente albero motore, bielle e pistoni ma anche volano, campane frizione, ingranaggi (soprattutto quelli più grandi) e altri accessori ai quali viene imposto un movimento rotatorio e/o alternato.

Da parte delle case costruttrici contrastare a pieno il fenomeno vibratorio, è cosa veramente difficile a meno di non elevare considerevolmente i costi di produzione e di vendita in modo apparentemente ingiustificato, quindi la bilanciatura dei motori usciti dalle fabbriche, ha delle tolleranze piuttosto grandi e perciò parecchio perfettibili.

Ma le vibrazioni non sono solo fastidiose ma anche dannose, è stato infatti calcolato che un propulsore ben bilanciato può raggiungere una

durata di vita che va dal 25% al 100% in più rispetto ad un motore non lavorato in tal senso.

Altri vantaggi che la bilanciatura porta, oltre la riduzione delle vibrazioni e all'aumento della longevità, sono la riduzione del rumore, l'aumento della potenza (fino al 10%), l'aumento del rendimento meccanico, la

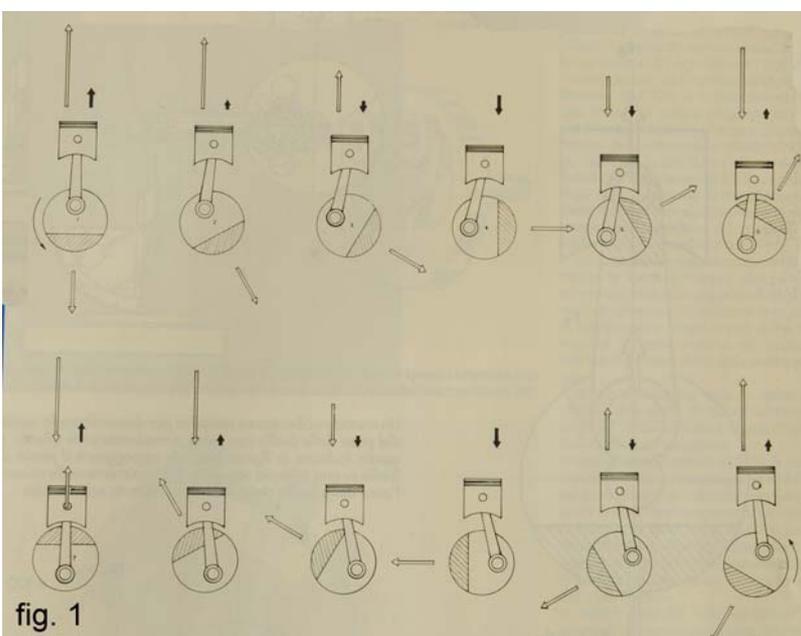


fig. 1

L'ANGOLO TECNICO

diminuzione del consumo di carburante, l'aumento della velocità e delle accelerazioni e la riduzione della manutenzione del motore, del telaio e della ciclistica.

Nonostante questo il lavoro di equilibratura viene spesso sottovalutato e non eseguito da quanti si avvicinano al rifacimento o all'elaborazione di un motore. Anche chi, una volta smontato il propulsore, potendo verificare la bontà dell'equilibratura standard del proprio motore, quasi sempre non lo fa.

Ora vediamo più da vicino quali sono le parti del motore maggiormente coinvolte nella vicenda vibrazioni, quali sono le forze da controllare e quali sono le operazioni da svolgere per arrivare ad una soddisfacente bilanciatura. Gli organi che devono essere sottoposti a controlli e lavorazioni, sono principalmente, come detto in precedenza, albero motore, biella/e e pistone/i, poi in secondo luogo volano, campana frizione e ingranaggio grande della trasmissione primaria (quello collegato direttamente alla campana della frizione).

A questo punto bisogna considerare che ci sono notevoli differenze tra l'equilibratura dei propulsori monocilindrici, bicilindrici e/o con maggiore frazionamento, come ci sono differenze tra motori che hanno diverse inclinazioni degli assi longitudinali dei cilindri, sia sui mono che sui bicilindrici o sui plurifrazionati. Ovvio che in questa sede il discorso verterà solo sui mono e i bicilindrici a "V", ossia lo schema tipico dei motori Morini.

Le masse rotanti come volano, campana frizione e

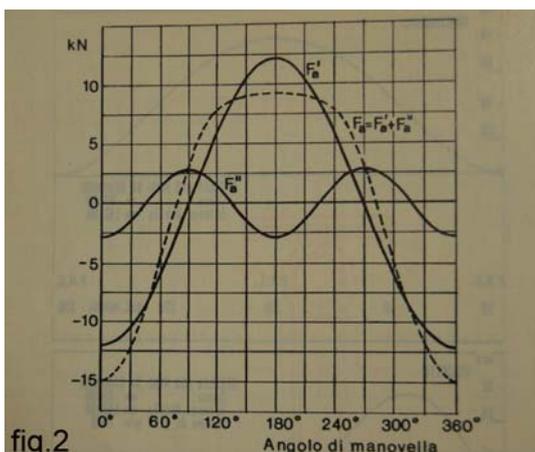


fig. 2

ingranaggio della primaria, sono facili da bilanciare sia staticamente che dinamicamente. Ponendo questi organi su una struttura capace di farli ruotare liberamente e senza attriti, si potrà verificare l'eventuale sbilanciatura e porvi rimedio asportando materiale nella zona più pesante per ristabilire l'equilibrio (equilibratura statica) per poi passare ad un'equilibratura più fine, quella dinamica (da fare con apposito macchinario presso una rettifica).

Invece le masse sottoposte a moto alternato e che provocano la formazione di forze d'inerzia, sono un po' più toste da domare.

Le forze d'inerzia da contrastare per limitare le vibrazioni sono prevalentemente quelle alternate di 1° ordine, e cioè quelle più determinanti il fenomeno in questione (ma anche quelle più facilmente contrastabili) che sono causate dal movimento dei pistoni e da una parte della massa della biella, e quelle di 2° ordine, sempre dipendenti dalle masse in moto alternato, ma influenzate dall'inclinazione della biella durante il funzionamento del propulsore (il **Rapporto Lambda** = raggio di manovella, cioè metà valore della corsa, rapportato alla lunghezza della biella, che di solito si tende a mantenere nell'ordine di 0,20-0,25 cioè due volte, due volte e mezzo il valore della corsa, fornisce anche in fase di progetto, l'idea delle vibrazioni provenienti dalle alternate di 2° ordine).

Tutte e due i tipi di forze d'inerzia alternate, dipendono dal quadrato del numero dei giri e dal raggio di manovella, ma quelle di 2° ordine sono considerevolmente più basse e perciò meno influenti di quelle di 1° ordine (valgono circa il 20% di quelle di 1° ordine) ed hanno una frequenza di due volte superiore rispetto quelle di 1° ordine, risultando quindi più difficilmente contrastabili (**Fig. 2 e 3**).

A questo punto occorre precisare che quanto andrò a dire sui lavori di equilibratura dei componenti del motore, ma anche e soprattutto quanto ho detto in termini teorici fino ad ora, è

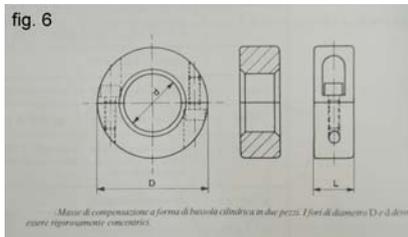


fig. 3

L'ANGOLO TECNICO

largamente lacunoso e incompleto, ma trattandosi di un argomento alquanto difficile, il presente articolo vuole essere solo divulgativo e non ingegneristico, pratico e non teorico. Ad ogni modo i lavori di equilibratura e bilanciatura che sto per elencare e i calcoli che serviranno per trovare il valore delle masse di compensazione specifiche per realizzare l'equilibratura stessa, sono stati da me eseguiti e collaudati (sui bicilindrici) con, a quanto pare, buoni risultati.

Il lavoro di equilibratura dei vari componenti del motore coinvolti nei movimenti rotatori e rettilinei alternati, inizia con un'accurata



massa di compensazione che dovrà essere applicata al perno di manovella in modo da poter equilibrare

l'albero motore (Fig. 6) ...e mo so' dolori!!!



I calcoli per arrivare a stabilire il peso della massa di compensazione li vedremo nella prossima puntata, per adesso guardate a cosa bisogna arrivare...(Fig. 7).

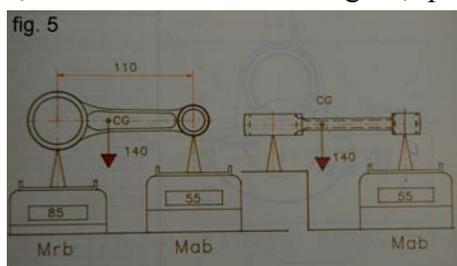


pesatura e bilanciatura.

Le prime misurazioni ponderali dovranno essere fatte

sulla biella (Fig. 4 e 5), che dovrà essere pesata dalla parte della testa e successivamente dalla parte del piede, così come visto in figura, per

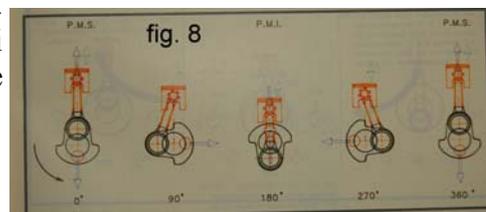
stabilire quanta massa di questo elemento è sottoposta a rotazione (Mr) e quanta a moto



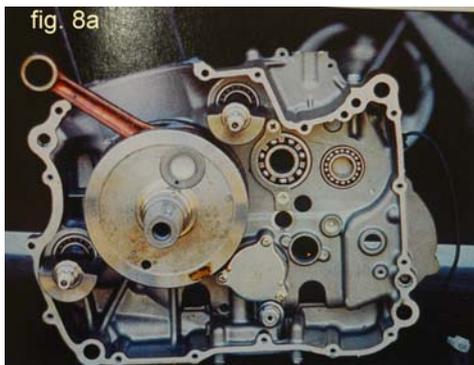
rettilineo alternato (Ma). Spesso, per convenzione, si assegnano a Mr i 2/3 del peso totale della biella e a Ma il restante 1/3. Se si tratta di un motore bicilindrico il peso delle due bielle dovrà essere fatto combaciare, lavorando, se necessario, per asportare materiale dall'elemento più pesante. Anche nel caso dei pistoni, se il propulsore è un bicilindrico, il peso dovrà risultare uguale in entrambi gli stantuffi, sia che siano sottoposti a lavori di alleggerimento o che non lo siano. A questo punto i dati ricavati, non rimarrà che inserirli in una formula "ad hoc" per scoprire la

E su un motore monocilindrico? Diciamo subito che su un propulsore ad un cilindro in cui non sono stati inseriti degli alberi controrotanti, l'equilibratura sarà un lavoro di compromesso. E' un po' come la famosa coperta corta: se tiri da una parte si scopre dall'altra e viceversa! E' il caso dei nostri Corsaro, Corsarino e 175. Per ottenere l'equilibrio delle masse alterne su un mono, il metodo tradizionalmente più usato è quello della contrappesatura dei volantini, ma questo sistema risolve solo parzialmente il problema, in quanto se appesantiamo l'albero motore dalla parte opposta delle masse in movimento alternato, otteniamo l'equilibratura solo nei punti morti, PMS e PMI, con conseguente annullamento delle forze sui supporti dell'albero motore, ma in qualsiasi altra posizione rimane uno squilibrio che è massimo quando l'albero si trova a 90 e 270 gradi di rotazione, causando una sollecitazione sui supporti che provoca le vibrazioni (Fig. 8). In pratica le sollecitazioni si trasformano da verticali, lungo l'asse del cilindro (PMS e PMI), a orizzontali, quando l'albero si trova rispettivamente a 90 e 270 gradi, trasversalmente o quasi, rispetto l'asse del cilindro.

Da ciò si deduce che è



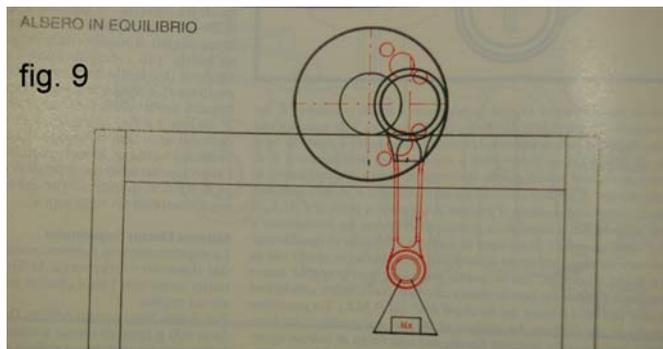
sconveniente annullare completamente la forza alternata verticale in assenza di contralberi di rotazione (Fig. 8a), in quanto questa, inesorabilmente, apparirà anche come forza alternata orizzontale e priva di bilanciatura.



L'unico vantaggio è che le forze alternate in "versione" orizzontale, sono meno fastidiose di quelle verticali, perché lavorano

come il movimento (avanzamento) del veicolo.....in orizzontale, appunto. In queste condizioni, ergo, bisogna accontentarsi del raggiungimento del famoso compromesso di cui sopra. La misura del compromesso la dà il **Fattore di Bilanciamento (K)**, che dipende principalmente dall'inclinazione del cilindro: un cilindro verticale ha un K uguale al 60-65%, uno inclinato di 30° ha il K uguale al 52-58%, mentre un cilindro orizzontale arriva ad un K del 30-35%. Le percentuali suddette rappresentano la percentuale di neutralizzazione delle vibrazioni. La formula per ricavare il Fattore di Bilanciamento, quando questo non si conosce, in quanto l'albero motore ha una biella non scomponibile ed è già montato (e non si ha voglia di smontarlo...), è: $K = Mr : Ma \times 100$ dove Ma è la massa totale sottoposta a moto alternato (Mba + pistone + spinotto + boccola + segmenti; Mba è la massa della biella sottoposta a moto alternato ricavabile dalla pesatura della biella dalla parte del piede, vedi Fig.4 e 5); Mr sarà uguale a Mba + Mx dove Mx sarà ricavabile dall'equilibratura statica del complessivo albero motore + biella, disposto su coltelli (Fig. 9). Mx potrà essere individuato aggiungendo peso ad un piccolo contenitore agganciato al piede di biella, finché il raggio di manovella non verrà a trovarsi perpendicolare all'asse longitudinale della biella (quadratura). Trovato o conosciuto il K, con la formula inversa $Mr = K \times Ma : 100$, possiamo venire a scoprire la massa che dovrebbe contrappesare l'imbiellaggio

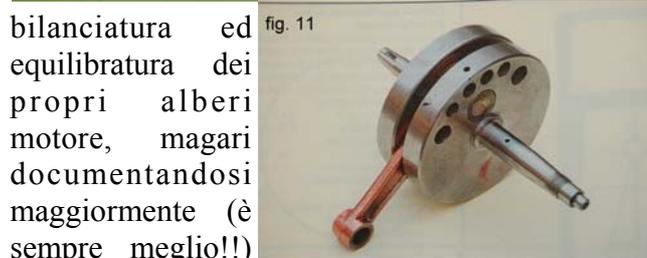
alla distanza del raggio di manovella (attraverso foratura dei volantini e inserimento di metallo più pesante dell'acciaio, come il mallory), o alleggerimento della parte alta dei volantini



(quella vicino al bottone di biella) (Fig. 10 e 11).



Buoni calcoli a tutti coloro che vorranno impegnarsi nel lavoro di



bilanciatura ed equilibratura dei propri alberi motore, magari documentandosi maggiormente (è sempre meglio!) prima di intraprendere la strada del "piccolo equilibratore".

Sul prossimo numero del MMC News, vi mostrerò i calcoli per arrivare all'equilibratura dell'albero motore dei nostri cari V2 a 72°.

Alla prossima!

Fabio

Riassunto della puntata precedente: Enrico compra un 3 1/2 e ne fa un uso intenso ed eclettico, culminato con viaggio in Sardegna con tanto di fidanzatina

IO E LEI (LUI?) SECONDA PARTE: IL K2

In un pomeriggio domenicale con Porta Portese tra le mani cercavo senza troppa convinzione un annuncio di un 3 e 1/2 usato: mi era venuta voglia di qualcosa di più nuovo. Quel giorno stesso andai a vederne una dalle parti di Poggio Mirteto.

La vendeva, per conto di un suo amico, un appassionato che ne possedeva altre. Aveva fatto pochi chilometri ma era stata ferma un po'. La provai, mi fidai e decisi di comprarla, era il K2 che ho attualmente.

Cominciò un classico lavoro di manutenzione (olio motore, olio freni, pastiche, cinghia distribuzione, pulizia carburatori, candele, filtri aria, pulizia serbatoio).

Era il 1996: un mio amico si era sposato da poco con un tedesca e si era trasferito a Ulm, vicino Monaco. Era venuto a Roma per portare lì la sua moto, una Honda CX 650 (bicilindrico a V raffreddato a liquido, trasmissione cardanica).

Decidemmo perciò di partire insieme, era un giugno splendido, il sole non ci abbandonò mai per tutto il viaggio!

Lasciammo l'autostrada a Orvieto per divertirci su strade secondarie attraversando il meraviglioso l'Appennino tosco-romagnolo per fare tappa a Novi di Modena per andare a trovare un amico.

Nella marmitta di destra della mia moto si era aperto un buco e così il nostro amico ci portò dal suo meccanico.

Eravamo nel modenese: officina splendida, in fondo, gelosamente custodite c'erano una

Zundapp militare da restaurare e una splendida Alfa Romeo, anni 30, completamente restaurata.

Il meccanico non fece una piega e saldò una lastrina di metallo sulla marmitta che durò per altre migliaia di chilometri fino al cedimento..... dell'altra marmitta! E, tanto per gradire, mi registrò e ingrassò la catena.

Inebriati da quel tempo meraviglioso potemmo così proseguire in un unico tappone fino a Ulm (600 Km): autostrada del Brennero che lasciammo a Bolzano per affrontare la Val Passiria e il mitico Passo del Rombo tra due muri di neve (con un giubbottino estivo!), e attraversata rapidamente l'Austria puntammo su Ulm dove arrivammo al tramonto.

Molti si fermavano a vedere la mia moto e così scoprii che in Germania Morini era un mito.

Al ritorno, in Trentino, la moto aveva bisogno di un piccolo rabbocco d'olio che feci da un giovane e gentile meccanico che mi mostrò con orgoglio un 3 e 1/2 trasformato in una piccola Harley: quando si dice tutti i gusti son gusti!

Enrico Alba



ROMA CITTA' CHIUSA

Dal 1° novembre 2012 è entrato in vigore il divieto di circolazione nell'anello ferroviario dei veicoli (auto benzina e moto) euro 1. A seguito di varie istanze di associazioni interessate e anche della FMI, sono state fatte delle "gentili concessioni" la cui portata riportiamo qui sotto. Resta confermata la libera circolazione dei veicoli iscritti ad un Registro Storico, Asi o FMI che sia. Il testo dell'ordinanza è disponibile sul nostro sito web.

Scheda provvedimenti divieto accesso anello ferroviario 1 novembre 2012

Categorie di veicoli interessate dal provvedimento antismog	autoveicoli a benzina Euro 1, autoveicoli a diesel Euro 2, ciclomotori e motoveicoli Euro 1 a 2-3-4 ruote con motore a 2 e a 4 tempi <i>Si tratta di veicoli già soggetti a divieto di circolazione nel perimetro della fascia verde quando si superano i livelli di inquinamento stabiliti</i>
Dove non possono circolare	all'interno della ztl "anello ferroviario"
Quando non possono circolare	Dal lunedì al venerdì dalle 00 alle 24. <i>Oltre che nei fine settimana si potrà circolare liberamente anche nei giorni festivi infrasettimanali</i>
Categorie derogate	Sono state stabilite deroghe specifiche per i ciclomotori e i motocicli a 2 ruote, 4 tempi, Euro 1. <i>Il divieto, invece, si applica senza proroghe alle 2 ruote a 2 tempi di categoria Euro 1</i>
Residenti nell'anello ferroviario: deroghe per i possessori di ciclomotori e di motocicli a 2 ruote, 4 tempi, Euro 1	Lo stop alla circolazione entrerà in vigore il primo novembre 2013
Non residenti nell'anello ferroviario: deroghe per i possessori di ciclomotori e di motocicli a 2 ruote, 4 tempi, Euro 1	Il divieto scatterà il prossimo giovedì 1 novembre e resterà in vigore fino al 31 marzo 2013 <i>Via libera alla circolazione di questi mezzi dal 1 aprile 2013</i>

Comunicato della FMI

Il Sindaco di Roma, Gianni Alemanno, ha firmato l'Ordinanza n. 240 del 25.10.2012, che modifica la precedente disposizione sulla circolazione dei motoveicoli "Euro 1" all'interno della Zona a Traffico Limitato denominata "Anello Ferroviario".

L'ordinanza prevede il:

- Fermo permanente, a partire dal 1 novembre 2012, per ciclomotori e motoveicoli 2 tempi Euro 1 all'interno dell'Anello Ferroviario.

- Fermo stagionale, dal 1 novembre 2012 al 31 marzo 2013, dal lunedì al venerdì, per ciclomotori e motoveicoli 4 tempi Euro 1 all'interno dell'Anello Ferroviario, con accesso e circolazione comunque consentiti ai residenti.

- I motoveicoli Euro 1, 4 tempi, potranno riprendere a circolare entro il perimetro dell'Anello Ferroviario dal

(Continua a pagina 11)

I nostri appuntamenti

morini club news 3/2012

pag. 11

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2012

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:

16—18 novembre 2012: Mostrascambio a Novegro (MI)

6-7 aprile 2013: Mostrascambio a Reggio Emilia

E ora fatevi una bella risata:

23-24 Marzo 2013: Millennium Expo a Roma, autodromo di Vallelunga

23-24 Marzo 2013: Millennium Expo a Roma, ippodromo Capannelle

Si, avete letto bene, a Roma si terranno contemporaneamente due mostre scambio con lo stesso nome! I due soci che hanno fin qui gestito Millennium hanno litigato, e hanno pensato bene di mettersi in proprio, ciascuno facendo i dispettucci all'altro. Facile prevedere che faranno entrambi il botto.

(Continua da pagina 10)

1 aprile al 31 ottobre 2013.

- Il 1 novembre 2013 il blocco diventerà permanente.

- I motoveicoli di interesse storico e collezionistico, quindi iscritti ad un Registro Storico, potranno continuare a circolare.

“Siamo molto lieti di questa notizia – ha commentato Paolo Sesti, Presidente della Federazione Motociclistica Italiana – e desidero ringraziare sentitamente il Sindaco Alemanno e all'Assessore all'Ambiente, Marco Visconti, per la sensibilità dimostrata nei confronti degli utenti a due ruote, dopo il nostro “appello” lanciato lo scorso 18 ottobre insieme ad Ancma e Coordinamento Motociclisti, e dopo la mia lettera del 25 ottobre”.

La Federazione Motociclistica Italiana auspica ora che, ferme restando le esigenze di ridurre l'inquinamento ambientale (rispetto al quale motocicli e ciclomotori non sembrano peraltro essere troppo responsabili, o comunque non determinanti), l'Amministrazione Capitolina, chiamata a governare una realtà fortemente congestionata dal traffico cittadino, voglia ulteriormente incentivare l'utilizzo delle due ruote a motore.

L'Ordinanza 240 non cita espressamente i motoveicoli di interesse storico e collezionistico, ma riconosce la validità di quanto stabilito dalla Deliberazione 615/2006, che permetteva la loro circolazione in deroga ai divieti. L'Assessorato all'Ambiente ha confermato in via informale alla FMI, che la circolazione delle moto storiche non viene inibita. La FMI ha peraltro rivolto sull'argomento un quesito formale all'Assessore all'Ambiente e al Comandante dei Vigili Urbani del Comune di Roma. Non appena riceveremo risposta, sarà nostra cura renderla pubblica, in maniera che tutti i possessori di moto di interesse storico possano prenderne conoscenza.

QUOTE SOCIALI ANNO 2012 (solo per notizia in quanto le iscrizioni 2012 sono chiuse e quelle 2013 inizieranno a metà dicembre—non sappiamo ancora i costi)

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

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 FMI ;

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.

-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"



Registro Storico FMI

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