

MOTORINI

CLUB NEWS

2002/4

Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

Ottobre - Dicembre 2002

Moto Morini club news

Trimestrale di informazione sull'attività del

Moto Morini Club diffusa tra i soli soci

numero 4/2002 a cura di

Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani

edito da :

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

ndr2002@libero.it

Direttore editoriale:

Andrea Mazzini

CARO BABBO NATALE...

Caro Babbo Natale come buona abitudine ti scrivo la letterina... il MMC quest'anno è stato buono, anzi buonissimo.

Ha compiuto tante buone azioni ed è riuscito in tutti i buoni propositi (tranne uno: il sito che ancora latita). E' inutile starli ad elencare perché sicuramente tutti quelli che frequentano hanno avuto modo di accorgersene.

Adesso però vorrei, visto che sei tanto buono, fare la mia richiesta di regali.

Uno fra tutti che è pure molto attuale nel mondo è:- avere tra tutti i Morinisti più "fratellanza" e "collaborazione" perché come al solito si parla tanto e si concretizza poco, anche se siamo sempre in più...

Ma potrei elencartene tanti più diretti e venali invece ti indico solo i temi scottanti quali: alcuni ricambi, una crescita d'immagine del nome Morini e magari più partecipazione della F. Morini, lo studio di qualche due ruote replica - magari anche artigianali.

I regali più banali (puntualità dei soci nel rinnovo della tessera, una crescita costante come gli anni passati e magari nel 2003 superiamo la quota 100) li chiederò alla Befana che a Roma ce sente!

Andrea

In questo numero

- **Visita a Cesare Luzzi**
- **Tecnica - il carburatore (parte 2°)**
- **Io Morinista**
- **Calendario appuntamenti**

CARBURATORE E CARBURAZIONE (2° puntata)

Una volta controllato lo stato dei carburatori e di tutti gli elementi a loro collegati (come ad esempio il filtro dell'aria), si può passare alla regolazione e al controllo della carburazione, o meglio del circuito del minimo, del livellamento delle valvole gas ed eventualmente del livello della vaschetta (quando questo è possibile!).

In questa sede ovviamente non parleremo di modifiche alla taratura originale, poiché questa pratica viene eseguita, e non sempre, quando il propulsore viene elaborato per aumentarne le prestazioni.

Quando non si è in possesso di un vacuometro per determinare la depressione nei condotti di aspirazione, la prima operazione che si può effettuare è il livellamento manuale delle valvole del gas.

Per fare ciò occorre smontare il manicotto di gomma che connette il carburatore con la cassetta filtro aria, in modo da poter "vedere e sentire" le due valvole gas.

Dopo aver svitato completamente le viti di registro delle due valvole gas, in modo che queste possano andare a battuta sul corpo dei carburatori, si passa alla regolazione dei registri dei fili del gas (quelli sotto le cuffiette di gomma), agendo sulle viti e sui loro controdadi.

Il livellamento deve essere fatto controllando il momento in cui le due valvole si sollevano dalla base del condotto del carburatore, ruotando la manopola del gas.

Stando sulla destra del mezzo, con la stessa mano sulla manopola dell'acceleratore per poterla manovrare, la valvola del gas del carburatore destro si controllerà con lo sguardo, mentre quella del carburatore di sinistra si "sentirà" con un dito della mano sinistra. Al termine dell'operazione le due valvole dovranno sollevarsi contemporaneamente.

Con il vacuometro questa operazione risulta essere sicuramente più rapida e precisa e può essere fatta alla fine delle altre regolazioni.

A questo punto bisogna dare un nome alle due viti di regolazione del minimo che si trovano sul corpo del carburatore: quella incassata, vicino alla parte anteriore del diffusore, è la "vite di regolazione della miscela del minimo" (più la avviti, più smagrisci); quella esterna e più grande, è quella della valvola del gas (già vista in precedenza).

La registrazione del minimo (da eseguire a motore caldo!), deve essere fatta elevando il regime minimo fino a circa 2000 giri /min, agendo sulle due viti di

regolazione delle valvole gas (dello stesso numero di giri!) e poi, manovrando le viti di miscela minimo (una alla volta) trovare il regime più regolare ed elevato possibile.

Eseguite queste manovre, bisogna agire nuovamente sulle viti di regolazione valvola gas, fino ad ottenere il minimo desiderato.

Piccole variazioni della regolazione delle viti di miscela minimo, a questo punto faranno trovare la registrazione migliore. Bisogna rammentare che tutti i registri, devono essere ruotati dello stesso numero di giri in entrambi i carburatori.

Tenete presente che quando la miscela del minimo è troppo ricca, alle aperture della manetta del gas, dagli scarichi (uno o tutti e due) appaiono delle fumate nere e il motore tende a "balbettare" e stenta a spingere la moto.

A volte può risultare impossibile riuscire a regolare la miscela del minimo, agendo solo sulla sua vite di regolazione e quindi potrebbe essere necessario variare il livello del carburante nella vaschetta, poiché questo potrebbe essere troppo alto.

Una modifica del genere, da eseguire comunque solo come ultima spiaggia, può essere fatta esclusivamente sui carburatori più vecchi che hanno ancora i bracci di leva in metallo e quindi deformabili.

La variazione del centro del galleggiante rispetto la base della vaschetta (vedi manuale officina), può essere dell'ordine di 2-3 mm poiché una misura maggiore potrebbe causare un eccessivo smagrimiento in rilascio, con conseguenti tipici scoppi dagli scarichi.

Tutto quanto detto è relativo ai bicilindrici e quindi ai carburatori VHBZ e PHBH (anche ai PHBL degli ultimi Excalibur). Sui motori mono della stessa epoca, le manovre da compiere sono esattamente le stesse con la facilitazione che devono essere eseguite per un solo carburatore.

Un discorso a parte deve essere fatto sui monocilindrici più vecchi, quelli con i carburatori a vaschetta laterale della serie UA, UB, UBF, etc, che hanno la vite di regolazione del minimo che registra il titolo dell'aria e non quello del carburante.

Su questi carburatori bisogna tenere presente che le regolazioni vanno fatte al contrario dei precedenti e cioè se si vuole ingrassare la miscela del minimo, bisogna avvitare la vite (che è quella posta in corrispondenza della presa dell'aria/filtro aria), mentre se si vuole smagrire bisogna svitarla.

Eventualmente in futuro dedicheremo un capitolo a parte per queste "anticaglie".

Buona carburazione a tutti!! Fabio

APPUNTAMENTI

morini club news 4/2002

pag. 3

MERCATINI, MOSTRE SCAMBIO & EVENTI

18-19 gennaio

Mostra scambio a Grosseto

Presso area fieristica del Madonnino, località

Braccagni

Ingresso gratuito

25-26 Gennaio

Mostra Scambio a Ferrara

presso Ente Fiera - uscita Ferrara Nord

1-2 Febbraio

Mostra scambio Lacchiarella (MI)

mostra scambio Auto e Moto d'Epoca

presso il centro fieristico Il Girasole.

Maggio 2003 (date da definire)

Raduno Morini a Padova.

Sono disponibili pneumatici 4.10/H18 post.e
90/90 H18 ant, di nuova produzione, della casa
tedesca Heidenau. Disegno battistrada d'epoca,
mescola moderna, costi contenuti. Per info
3383697154

I NOSTRI APPUNTAMENTI

Domenica 22 Dicembre

Tutti al Gianicolo alle ore 15 per i tradizionali
auguri di Natale.

Giovedì 26 Dicembre.

Parteciperemo alla "Befana motociclistica"
organizzata dal Coordinamento Motociclisti -

MOTORACCOLTA BENEFICA DI GIOCATTOLI

"DEDICATO A MICHELE LANDI"



NON TUTTI I BAMBINI HANNO LA FORTUNA DI TRASCORRERE UN NATALE GIOIOSO ASPETTANDO L'ARRIVO DEL
MISTERIOSO SIGNORE DALLA BARBA BIANCA CON LA SUA SLITTA TRAINATA DALLE RENNE CARICA DI GIOCATTOLI.
TU PUOI FARE IN MODO CHE NON SIA COSÌ ANCHE QUEST'ANNO: VIENI A TROVARCI PORTANDO DEI GIOCATTOLI
(NUOVI O USATI, PURCHÉ IN BUONO STATO) CHE PROVVEDEREMO A DISTRIBUIRE A QUEI BAMBINI.

AVRAI ANCHE L'OCCASIONE DI CONOSCERE L'ASSOCIAZIONE MALUBA ONLUS E ADERIRE AL PROGRAMMA DI
SOSTEGNO A DISTANZA DEI BAMBINI DELLO ZAMBIA

Portate dei giocattoli in buono stato da donare ai
bambini meno fortunati.

Appuntamento al Circo Massimo alle 10.30

Maggio 2003 - date da definire

2° edizione dell'ELBA RAID - tre giorni alla (ri)
scoperta delle bellezze di un angolo di paradiso
dietro casa.

AVE CESARE

VISITA AL "CAII LUZZI CAESAR HORREA MIRABILIS"

Gli horrea, per chi non lo sapesse, erano i magazzini dell'antica Roma e servivano per depositare materiali di ogni genere.

Credo che "mirabile magazzino di Cesare Luzzi", sia la definizione migliore attribuibile alla cascina del "toscanaccio" di Siena,

Egli conserva gelosamente, in quel posto sulle colline senesi, ogni ben di Dio morinense.....tanta è la roba che ha ritirato prima dai Castiglioni e poi dalla Ducati (pagandola quanto non si sa!), che spesso nemmeno lui è in grado di dire se ha il ricambio che gli chiedi oppure no.

Che bella ignoranza. Vorrei averla anch'io.

La giornata, metereologicamente parlando non era il massimo, la pioggia cadeva a catinelle, ma in compenso l'umore del grande Cesare era ottimo, al pari della sua forma fisica.

Qualche chiacchiera nell'officina, un paio di foto con la bialbero, religiosamente conservata così come era, poi giusto il tempo di farci vedere l'avanzamento dei lavori della Corsaro regolarità di Francesco e si decide di andare "in collina".....

Mentre i miei due compagni di visita, Francesco e Marco, parlano con Cesare, io noto in un angolo dell'officina, dell'insolito materiale motoristico che mi incuriosisce.

Non passo inosservato evidentemente e, mi viene fornita spiegazione.

La roba che stavo osservando, era nientedimeno che

pistoncini, teste, cilindri, bielle e albero del prototipo del bicilindrico Morini 720/750 cc, della seconda metà degli anni ottanta. Quello abortito per non creare uno scomodo antagonista in casa Ducati, quando la Cagiva divenne proprietaria dei due marchi bolognesi. Ebbene il buon Cesare, sta cercando di mettere in piedi uno di quei motori con il materiale a sua disposizione. Lui dice che..."Mi manca solo la pompa dell'acqua!" (da leggere in accento toscano!).

Bella roba, ma ancora più bella è stata quella che abbiamo visto una volta alla cascina: uno di questi motori assieme, anche se vuoto all'interno. Un'estetica veramente attuale e grintosa.

Peccato sia andata a finire nel triste modo che tutti conosciamo. Ne avremmo viste delle belle.

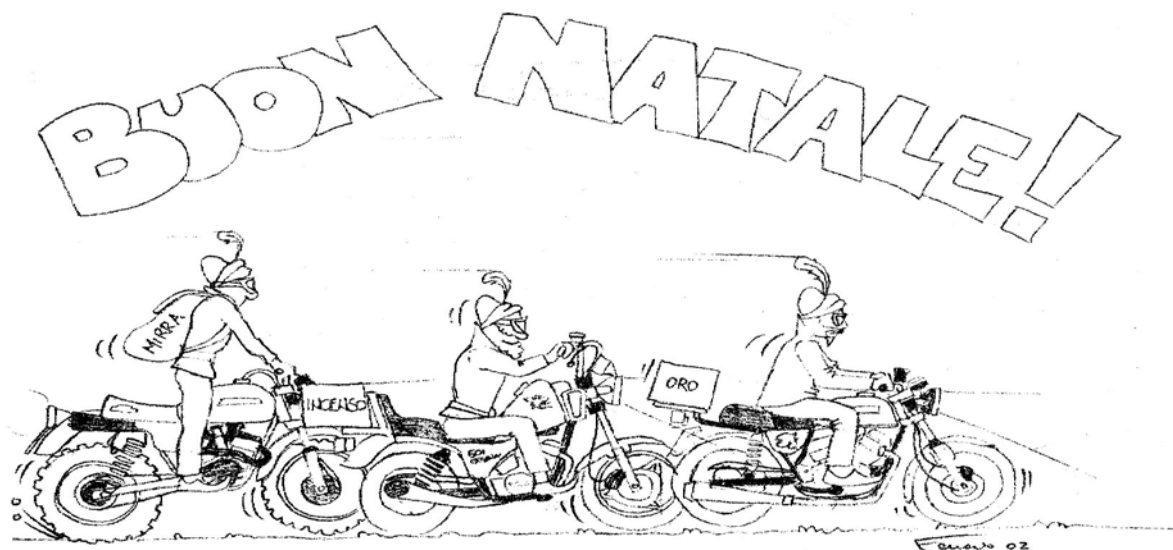
Con il Cesare ci siamo lasciati con la promessa che verremo chiamati quando il "bombardone" sarà pronto per ruggire.

Un unico dubbio. Una volta finito, su quale telaio lo proverà?

Inebriati dal profumo e dalla vista di tutto quel materiale morinistico e presi i ricambi di cui necessitavo, salutiamo calorosamente il buon Caio Luzzio Caesar, riprendiamo il furgone e ci avviamo per la nostra strada. Prossima tappa il recupero di un 125 H, in un paese nei dintorni di Siena.

Ave Cesare, alla prossima.

Fabio



Cosa ci riserva il futuro ?

morini club news 4/2002

pag. 5

PAROLA D'ONORE!!

Un lustro! Cinque anni! Tanti sono quelli che il sodalizio Moto Morini Club, compie con l'anno che arriva.

Non sono molti a pensarci bene, ma sono stati anni di crescita in cui il numero degli iscritti è via, via aumentato fino a raggiungere la consistente cifra di ottanta soci tra Ordinari e Simpatia.

La maggior parte di loro sono romani ma molti altri sono di altre regioni e questo non può fare che piacere, visto che abbiamo sempre desiderato un'associazione che comprendesse soci provenienti da realtà differenti ma accomunati da un'unica passione.

La nostra speranza è quella di riuscire ad aumentare la cifra di ottanta associati, mantenendo i vecchi "adepti", a testimonianza della loro (speriamo) soddisfazione, e conquistandone dei nuovi.

Vedremo.

Nonostante questo sia un fatto molto positivo, non riesco però ad essere completamente soddisfatto perché, a mio avviso, manca qualcosa.

Questo qualcosa è un collegamento "vero e concreto" con quella che, essendo proprietaria del marchio, è da considerarsi a tutti gli effetti, la casa madre.

A me sembra che la Franco Morini Motori, per un motivo o per l'altro, latiti un po' troppo. Da sempre.

Non ho mai capito perché la nuova proprietà, non ha incentivato o incoraggiato iniziative, commerciali e non, per mantenere coesi i morinisti italiani con nuove motivazioni e, se possibile, con nuove speranze per il futuro.

I ricambi, almeno quelli di maggior utilizzo, sarebbero stati graditi e comunque sarebbero stati guadagno per la Franco Morini. O sbaglio? Un altro esempio? Dal momento dell'acquisto del marchio, sono passati due saloni di Milano, senza che la Franco Morini abbia mai fatto alcunché per "rispolverare" il nome Moto Morini, ricavando in un piccolo angolo del loro stand, un'area dedicata.

Questa cosa noi (Andrea ed io), gliela abbiamo sempre proposta. Noi ci saremmo andati anche gratis a rappresentare il marchio bolognese in

qualità di responsabili di motoclub e, credo, che non sarebbe stata una mossa molto compromettente. Non sarebbe mica significato illudere qualcuno o promettere una nuova produzione.

Sarebbe semplicemente stata dimostrazione di orgoglio di possedere un marchio che fa parte della storia del motociclismo italiano, quello con la "M" maiuscola!

La scelta poi di affidare la gestione dei rapporti con i vari Morini Club, al registro storico di Bologna, che in linea di massima potrebbe essere valida, non sembra dare molti frutti, se non altro perché non vedo i rapporti di cui sopra. Per quanto ci riguarda, tre o quattro telefonate in due o tre anni e nessuna presenza, ai nostri raduni nazionali, di qualcuno del registro storico. Sinceramente mi sembra un po' poco.

C'è comunque da dire, ad onor del vero, che da parte del reg. storico c'è sempre stata la disponibilità a fornire documentazione tecnica e storica, al nostro sodalizio.

Ma la cosa più fastidiosa, dal mio punto di vista, è rappresentata dal fatto che qualche anno fa, prima ancora che esistessero il registro storico e il sito ufficiale, il dott. Maurizio Morini, presidente della Franco Morini Motori, ci accordò verbalmente e in prima persona (dicendoci che poi la promessa sarebbe divenuta scritta), la possibilità di utilizzare il marchio della casa per produrre gadget e abbigliamento con lo scopo di autofinanziarci, visto che siamo praticamente gli unici a frequentare le maggiori mostrescambio rappresentando la Moto Morini.

Bene, ora sembra, almeno a detta del dott. Bertini amm.re delegato della fabbrica, che tutto ciò non valga più.

Se così fosse sarebbe veramente una "partaccia".

Inutile dire che attualmente il diritto di utilizzo del marchio lo ha solamente il reg. storico!

Voglio comunque credere che la parola di Maurizio Morini sia una sola e che alla fine questa verrà mantenuta. Vedremo

Fabio

Amici del Morini Club - SIMONA

Questo numero del notiziario vogliamo riservare lo spazio solitamente dedicato ai racconti dei soci a una persona che socia non è, ma grandissima appassionata Morinista sicuramente sì!

Si tratta di Simona, dalla fredda Germania, che per scaldarsi un po' ha pensato bene di partecipare, con una Morini, alle gare nazionali riservate alle moto d'epoca. E con risultati lusinghieri. D'altronde la grinta non le manca, come si vede.

Ha partecipato al primo raduno organizzato dal nostro sodalizio nel 2001, riportando il suo entusiastico resoconto sulla rivista “La Strega”, il notiziario ufficiale del club Morini Tedesco.

Siamo pertanto ben lieti di dedicarle questo spazio e di annoverarla tra gli amici del Morini Club.

Ciao “Mone”



QUOTE ASSOCIATIVE 2003

morini club news 4/2002

pag. 7

- Socio Ordinario - euro 37

- Simpatia (solo per l'estero) - euro 15

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 Cc. n. 15964,71 CAB 1030 ABI 03211

i rinnovi delle iscrizioni devono pervenire entro il 15/2/2003 - inviate anche una foto di voi con la vostra amata (la Morini, non la fidanzata)

Se non vi iscrivate al Morini Club, a schifio finisce!





domanda di ammissione al MOTO MORINI CLUB



Il sottoscritto: **nome** _____ **cognome** _____
nato a _____ **il** _____
c.f. _____
residente a _____ **cap** _____
via _____ **n.** _____
tel. casa _____ **tel. ufficio** _____
tel. cellulare _____ **e-mail** _____

chiede

di essere iscritto per l'anno _____ in qualità di socio _____ al Moto Morini Club - MMC
(associato alla Federazione Italiana Motociclistica - FIM matricola 3947) + tessera FMI tipoA e di osservare
lo statuto ed i regolamenti della FMI e del MMC che dichiara fin da ora di conoscere e approvare.
Verso contestualmente alla domanda di ammissione la quota associativa prevista per l'anno in corso.
La tessera del MMC è ricevuta dell'iscrizione.

data _____ **firma** _____

Tutti i dati restano strettamente confidenziali in conformità alla legge 675/96 sulla tutela dei dati personali.

MEZZI POSSEDUTI

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

data di accettazione _____ **firma e timbro** _____ **n. di tessera** _____