

MOTO MORINI

C L U B N E W S

E D I T O R I A L E

calendario attività

coordinate MMC

l'iscrizione

Qui ci vorrebbe un bel redazionale!

Anno nuovo vita nuova, ci facciamo i complimenti perché qui e perché lì, abbiamo fatto e detto questo e quest'altro e così continuando per un bel tratto, anzi per tante belle righe.

Invece no!

Io personalmente sono riuscito a concretizzare meno dell'anno passato e se per ragioni esterne o per altro il risultato è quello che conta...

I soci non sono in vertiginoso aumento ma come club pensiamo, ad oggi, a recuperare le adesioni dei vecchi iscritti. Certo i nuovi iscritti ci sono, qualcuno in più frequenta ma la maggior parte rinnova o si iscrive solo in caso di necessità.

I rapporti con il mondo morini? Io non ho molte più notizie di Voi.

Credo, come ho sempre sostenuto, che "l'unione fa la forza", ma di unione tra i club, di cooperazione a livello organizzativo tra gli appassionati Morinisti, non posso certo dire che ce ne sia molta. Noi, intendo "morinisti tutti" siamo riusciti ad organizzare per lo stesso giorno due raduni, uno quello solito di Galzignano (terza edizione) ed il primo del registro storico Morini del DLF a Bologna!!! Pensate a quanto parliamo tra di noi...

Ma non è poi così nera, siamo italiani e siamo individualisti e ognuno coltiva il proprio orticello, passatempo o passione a modo suo.

A modo nostro proseguiamo. Quello che è stato fatto nel 2000 lo sapete, la bella stagione è iniziata, ai raduni o gite organizzate siamo sempre i soliti, chi vuol proporre iniziative o collaborare in qualche modo è sempre ben accetto.

I programmi futuri?

Non sono da poco.

Queste pagine saranno più regolari, il sito internet è in dirittura d'arrivo, nuovi gadget sono in produzione, le marmitte omologate ce le fanno se le ordinate, la convenzione per la revisione è cosa certa, per ottobre abbiamo preso l'impegno per il raduno nazionale a roma (e non aggiungo altro), ad agosto si dovrebbe partire per la grecia, le fiere dove si troverà il MMC sono sempre le stesse ma con più "presenza", i soliti noti andranno a Morano, io non potrò andare a Padova e nemmeno a Bologna per il 20 di maggio, una "squadra" del MMC parteciperà come primo anno d un campionato raid nazionale, la monografia sui bicilindrici è quasi ultimata, la sede migliora sempre, dalla morini tutto tace, lambertini è contento perché ha avuto l'imput e l'ok per lo sviluppo dei motori... i disegni veri.

La colonna dell'editoriale è quasi finita ma io ho proprio finito gli argomenti da trattare, chi vuole può approfondire "de visu".

Andrea

MOTO MORINI CLUB NEWS

rivista tecnica di informazione sull'attività del
Moto Morini Club

NUMERO "0" in attesa di registrazione

A CURA DI

Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani

EDITO DA:

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

fpm@pronet.it

DIRETTORE EDITORIALE

Andrea Mazzini

PERCHÉ
perché è un modo per conoscersi,
per ridere insieme,
per i curiosi.....

A CHI SPEDIRE
per posta:
Moto Morini Club
via Luigi Corti, 29 00151 Roma

via e-mail: ndr@pronet.it
per fax: 06.51.605.982

v i t a m o r i n i s t a



60.000 lire l'anno per l'iscrizione al Morini Club ?



ooooooooooooo!!!!!!



60.000 lire l'anno per i gadget, le convenzioni, l'assistenza, i ricambi, i manuali, le gite, i raduni, il notiziario, gli amici?



aaaaaaaaoooooooooooo!!!!!!



lo sai che ci compro con 60.000 lire ?



primo...ci compro...una candela per lo scooterone



be' intanto una candela ce l'ho comprata



e poi uno scooterone al giorno leva il Morini Club di torno....



Il Moto Morini Club

lavora per te,
non tradire

il Moto Morini Club



ECCO LE ATTIVITÀ

QUOTE ASSOCIATIVE 2001

RITARDATARI O INVIO A DOMICILIO SUPPLEMENTO 5.000

L'adesione al club è aperta ai possessori di un qualsiasi mezzo (anche gli autocarri) di marca **MOTO MORINI**

LE ATTIVITÀ DEL CLUB SI ARTICOLANO IN:

1. raduni regionali
2. raduni nazionali e regionali
3. presenza stand MMC nelle mostre scambio/fiere più significative (imola, novegro, reggio emilia, roma)
4. catalogazione e reperimento di articoli e materiali riguardanti la Moto Morini
5. notiziario trimestrale
6. convenzioni
7. attività sezionale

Ovviamente per partecipare alle attività ed usufruire dei servizi/supporti è necessario sostenere il club tramite il tesseramento che prevede

a - ordinario 60.000

b - (solo per l'estero)

simpatia 30.000

CON IL PAGAMENTO DELLA QUOTA SI HA DIRITTO A:

1. la pin morini alla prima iscrizione
 2. i gadget stabiliti per l'anno associativo
 3. la tessera annuale MMC
 4. tessera FMI (solo per gli ordinari)
 5. notiziario Morini e Motoitalia
 6. e-mail "tuonome@motomoriniclub.it"
 7. possibile iscrizione manifestazioni FMI
 8. polizze assicurative storiche HELVETIA
 9. inoltre pratiche registro FMI e Morini
 10. certificazione di conformità all'originale
- e per i soci a Roma... le convenzioni

Ancora qualche suggerimento
pratico per non fare cattiva figu-

ra in mezzo al traffico, con il pas-
seggero, con gli amici ducati e

con la nostra passione motocicli-
stica.

I a s t o r i a

Le Corsaro "Regolarità"

Le origini delle Corsaro "Regolarità" risalgono al 1962 quando la Casa bolognese realizzò un mezzo da fuoristrada derivato dalle Corsaro stradali. Con quella moto Giovanni Collina, collaudatore e pilota della fabbrica, partecipò al campionato italiano di specialità, facendo prefigurare un roseo futuro nel settore con una evoluzione del mezzo che di lì a pochi anni sarebbe avvenuta.

Quattro anni dopo infatti, a seguito delle pressioni interne del già citato Collina e da quelle esterne esercitate da alcuni concessionari e in particolar modo da Aldo Dall'Ara, la Moto Morini prende sul serio la questione e sforna un modello da regolarità, non come semplice trasformazione del mezzo stradale ma come una moto già più specializzata.

Siamo nel 1966 e in listino appare il famoso "Griglione" o "Due tappi" nelle versioni di 125 e 150 cc. In quel periodo con Collina e Franco Dall'Ara (figlio di Aldo), la nuova Morini ottenne brillanti affermazioni alla "Vallibergamasche", alla "Due giorni" di Bologna e alla "Sei giorni Internazionale".

Nel 1967 e 68 il modello "Regolarità Casa" viene ulteriormente perfezionata nel motore e nel telaio e nel 68 viene adottata una nuova forcella Marzocchi. Le cilindrate salgono a tre: 100 cc (50x50); 125 cc (56x50); 150 cc (58x54). Quest'ultima cilindrata verrà in seguito (69) portata a 160 cc con l'aumento della corsa di 4 mm (58x58).

Il cambio a quattro rapporti diviene a cinque nel 1969 quando anche i modelli stradali arrivano finalmente a questo frazionamento.

L'ultimo passo evolutivo della famiglia delle Corsaro Regolarità, avviene nel 1970/71 con il passaggio al motore con la testa quadra e con il rifacimento delle sovrastrutture che rendono il mezzo esteticamente più "leggero". La cilindrata maggiore passa a 165 cc (60x58).

In questo periodo viene raggiunto il culmine evolutivo della versione da gara. Le Corsaro Regolarità ufficiali, nel 1971 furono equipaggiate da un motore sperimentale di 165 cc con gruppo termico e sistema di scarico ideati dall'ing. Franco Lambertini che elevarono sensibilmente la potenza, in modo da potersi confrontare onorevolmente con le concorrenti a due tempi che in quel momento la facevano da padrone. "Le moto equipag-

giate con questo propulsore corsero con ottimi risultati, condotte in gara da piloti come Gritti, Rottigni Signorelli e lo stesso Collina" (dal volume: Moto Morini: storia e modelli della Casa che realizzò il monocilindrico più veloce del mondo" di F.Ferrario).

Rispetto alla versione stradale il motore della Corsaro Regolarità presentava un adeguamento dei rapporti del cambio e della trasmissione finale al tipo di utilizzo cui il mezzo era destinato. I carburatori passarono a diffusori di maggior diametro e gli assi a camme pure furono progettati per rendere al meglio nell'uso fuoristradistico. Nei mezzi ufficiali gli alberi di distribuzione venivano preparati dal grande motorista Nerio Biavati con varie possibilità di erogazione della potenza.

La moto veniva fornita dalla fabbrica con un silenziatore che un po' silenziava oppure con un silenziatore da gara che silenziava ben poco.

Le Corsaro Regolarità furono dotate nel tempo di due telai di marca differente che poi distinsero le moto: Verlicchi e Ronzani.

Le ruote vedevano all'anteriore un pneumatico da 2,50x19 e al posteriore un 3,50x18.

Tra le chicche di questo modello troviamo il freno a tamburo posteriore laterale per consentire lo smontaggio rapido della ruota, tendicatena con vite ad occhiello così come per il serbatoio, con la possibilità di agirvi rapidamente e con facilità e interruttore sul fianchetto che escludeva l'impianto dello stop per non causare problemi all'accensione in caso di bruciate della lampada dello stop.

Ci sarebbe ovviamente da parlare ancora molto su questa piccola grande "enduro" ma purtroppo lo spazio a disposizione è finito per cui vi saluto e.....al prossimo modello!

Fabio

I Raduni Morini fino a Ottobre

- 12/13 maggio: **novegno** mostra scambio
 - 19/20 maggio: **galzignano** raduno morini
 - 20 maggio: **bologna** alla Franco Morini raduno registro storica DLF Bologna
 - 1/3 giugno: **morano** moto morini day raduno morini
 - fine giugno: **roma** fuori porta gita sociale MMC - roma
 - settembre: **imola** mostra scambio
 - ottobre: **roma** raduno morini
- per chi volesse partecipare al campionato nazionale raid le località di gara sono VT e velletri, per le date e l'iscrizione chiamare Andrea 03473769193 entro il 15 maggio

in vista dei prossimi e
numerosi appuntamenti
MORINI del 2001.....

(forse organizzarsi meglio
con le date sarebbe più
produttivo)

.....Sergio vi racconta uno
degli ultimi

i o m o r i n i s t a

IN MASSA A MASSA ! (ammassa che forti !)

Durante le solite riunioni del club si è deliberato di parteci-



pare al Morini Day organizzato per settembre a Massa Carrara (con molta fantasia hanno usato lo stesso nome del raduno di Morano Po). Informo quindi il mio 3 e 1/2: "tra qualche giorno bisogna andare a Massa", e quello cosa fa? manda a massa l'impianto elettrico, cortocircuitando il regolatore. Moto Morini, non sarete un po' cretini?

Comunque, effettuata la riparazione, il giorno designato io, Fabio, Andrea, Er Caciara e Massimo convergiamo al luogo convenuto e partiamo.

Il viaggio è un'epopea: l'Aurelia sembra un'highway dell'Arizona, larga, rovente, solitaria, infinita... e perdipiù tutta controvento; il mio 3 e 1/2 è in affanno perchè, scoprirò solo al ritorno, l'anticipo è mal regolato.

Ogni tanto vengo sorpassato da due missili rossi: Fabio, con la sua sport ipertruccata che non può andare a meno di 140, e il Caciara, spalmato sul serbatoio, avvinghiato al manubrio ad altezza perno ruota, alla ricerca di ogni Km in più, immemore di quanto da lui sentenziato poche ore prima: "Ahahahahahah (tipica risatina), ragazzi, ahahahahahah, andiamo piano che, ahahahahahah, ho la moto in rodaggio ahahahah".

Comunque a sera siamo alla meta: cena con gli altri intervenuti, e meritato riposo. L'indomani il ritrovo è nel cortile del Palazzo Ducale, con la sua bizzarra "grotta infernale", e man mano si succedono gli arrivi: il concessionario/collezionista Perfetti di Milano, che scarica una camionata di (il)lustrissime moto storiche; gli aderenti ai club, e i semplici appassionati che arrivano con le moto "vissute", cariche di bagagli.

Una considerazione è d'obbligo (quanto sia profonda giudicatelo voi). Mentre solitamente gli altri appassionati di moto del passato sono particolarmente puntigliosi nel curare la meccanica e l'estetica, i morinisti sono al bivio. Alcuni sono consci del rango ormai storico delle loro cavalcature, altri sono del tipo: non importa se rattoppata, purchè cam-

mini. La ragione e l'istinto. Una apparente dicotomia su cui bisognerà riflettere.

La mattina passa tra l'osservazione e il commento reciproco delle moto, le fotografie, la ricerca di qualche morinista (femmina) da abbordare, le risate agghiaccianti del Caciara, ed altre amenità. L'organizzatore, affabile ed efficiente ma burocrate (non per niente la manifestazione è sotto l'egida della FMI), incassa le quote di iscrizione, e distribuisce i moduli per la votazione della moto più bella, il cui risultato, inspiegabilmente - ma in perfetto stile FMI (vedi tessere consegnate a novembre/dicembre) - ce lo faranno sapere l'anno prossimo (??). E' ora di trasferirsi al ristorante. Motocarovana fino al punto panoramico, dove ci raggiunge Alfredo con famiglia, ma senza Dart. Da lì possiamo ammirare il panorama di Massa e del suo golfo, ed il plastico volo di un motociclista della domenica che si è distratto guardando le Morini parcheggiate, ed ha fatto il "botto".

La quota di iscrizione comprende l'ingresso alle terme con assaggio dell'acqua ... ragazzi, siamo seri!

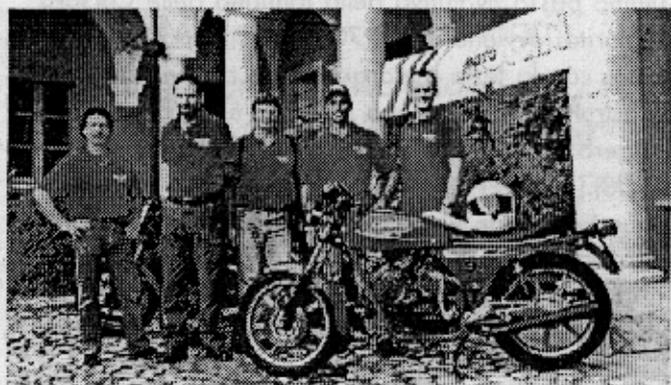
Al raduno che organizzeremo noi, una visita al Gianicolo e alle osterie dei Castelli sarà già molto più gratificante! Segue il pranzo, premiazione dei convenuti (siamo il gruppo più numeroso, ma non è previsto tale premio...) e discorso di commiato, dove l'organizzatore recupera alcuni punti lanciando qualche frecciatina polemica alla FMI.

OK, si torna a casa; il Caciara è gasato perchè la moto supera i 170 e mentre mi supera gesticola come un pazzo e mi indica il suo kontakm; io sono seccato perchè consumo di più e cammino di meno degli altri, e minaccio di rottamazione il mio 3 e 1/2; Andrea è imperturbabile come sempre, Fabio... si vede solo di sfuggita.

Il bilancio? Manifestazione interessante, organizzazione un po' legnosa, il Morini Club Roma ha fatto un'ottima figura.

E Mò...rano.

Sergio



i "romani" + "il perfetti" a massa

INCONTRI ROMANI IMPORTANTE!!!!

tutti i mercoledì sera cena sociale

con appuntamento alle ore 21.00
presso la sede del Club,
via Luigi Corti 29.

Telefonare a Fabio o Andrea lo
stesso giorno entro le 18.00 per
confermare la presenza..

la Lunga STORIA di ALFREDO e le sue Morini.

Il puntata (ne manca solo una terza)

Dal concessionario c'ero già stato tante volte a lustrarmi gli occhi, ma questa volta entro per comprare la mia prima moto nuova, il 250! naturalmente mono, il bicilindrico ancora non esisteva.

La scelgo "azzurro carta da zucchero metallizzato" (altri colori non ce ne sono), cerchi in lega grigio metallizzato di serie, freno a disco, portapacchi cromato offerto in omaggio. Scherzo del destino la moto mi viene consegnata il primo di aprile (1977), ma io sono al settimo cielo e non sono superstizioso. Ormai so tutto (o almeno credo) della meccanica, perciò metto in pratica i consigli di rodaggio elargiti dal meccanico, aggiungendo ulteriori prudenze come quella di far raffreddare il motore dopo una prima mezz'ora di marcia a velocità ridottissima. A dirla tutta c'è un precedente che mi mette in agitazione: una persona che conosco e che già ha effettuato l'acquisto ha notato sintomi di grippaggio proprio sul 250, quindi la testa mi dice di andarci calmo. Che differenza! il motore ronza sornione con morigerato tono di scarico, le vibrazioni, che pur ci sono, vengono efficacemente smorzate dai silent-block, la moto sembra davvero andare da sola, la sella è comoda, le sospensioni filtrano le asperità dell'asfalto come non avrei mai creduto e come frena! e poi il faro illumina, il clacson è poderoso, i pneumatici hanno il profilo tondo (Michelin M38, li chiamano "mezza pera") e permettono di inclinare la moto in curva. In somma sono proprio contento e gonfio come un pavone! Il primo viaggio lo effettuo nello stesso pomeriggio: direzione Ostia. È il preludio di tanta strada e altrettante gite di fine settimana, sempre in due (la ragazza presto diventerà mia moglie), che porteranno il contachilometri a segnare più di 23.000 Km in tredici mesi.

Col tempo scopro tutte le caratteristiche della moto, in primo luogo un telaio dal comportamento esemplare, che esegue gli ordini del pilota trasmettendo una sensazione di solidità e nello stesso tempo di leggerezza (in fondo è un 125 cresciuto); è possibile affrontare le curve in scioltezza e arrivare a limare le pedane (purtroppo fisse), veder consumare l'ultimo bordino del pneumatico e mai avere la sensazione che la moto esca dalla traiettoria impostata: sicuramente uno dei migliori telai che io abbia mai provato.

Il motore è trattabile fin dallo stacco della frizione, mostra un tiro corposo per un ampio regime di giri, fino ai 7000-7500 giri. Certo è che la moto non ha la velocità per mettere in crisi telaio e sospensioni; quello che mostra invece il fianco è l'insieme, non tanto per l'affidabilità intrinseca, quanto per la scarsa attenzione prestata nell'ingegnerizzazione del tutto. Mi spiego meglio: credo che l'idea di montare il motore sospeso su silent-block non sia sia per se un'idea sbagliata in quanto la sua funzione smorzante viene svolta veramente, ma il tubo di scarico ha il suo punto debole nel congiungimento con la testata, per cui il primo difetto verificato è la bruciatura della guarnizione fra testa e tubo. Il conseguente allentamento della ghiera porta inevitabilmente all'usura della filettatura della testata. L'operazione di ripristino comporta lo smontaggio della testa, l'asportazione di altrettanto materiale per il piantaggio di una boccia in bronzo e relativa nuova filettatura. Le soste in officina costano sempre care! La casa cercò di tamponare la falla inviando ai concessionari una modifica del tubo di scarico consistente nella sostituzione di un tratto di circa venti centimetri della parte terminale del tubo con altrettanto flessibile (praticamente lo stesso tubo della doccia ma di diametro appropriato), e di una staffa di ancoraggio che sfrutta le viti del coperchio del filtro dell'olio; mai una modifica si rivelò più "indovinata": il motore perde circa mille giri degli scarsi 7500 promessi; le vibrazioni e

la dilatazione termica, provocano alla lunga l'allentamento del coperchio del filtro dell'olio. Ferragosto, le ferie mi portano a Misano (oh, che caso!) ad assistere alla corsa di un amico (oggi tester di una apprezzata rivista del settore moto), campionato monomarca Honda 125 quattro tempi. Sulla via del ritorno, con occhi e orecchie piene di moto e di pieghe, mi impegno nella scartata del passo appenninico, quando ad un tratto nell'affrontare una curva a destra la moto sbanda; penso ad una piccola macchia d'olio sulla strada e per un po' modero l'andatura, un paio di curve, poi la manetta riprende ad aprirsi più velocemente di prima, nuova sbandata ancora in una curva a destra, penso "qualcuno ha perso dell'olio" e mi faccio più guardingo; una nuova sbandata, sempre a destra e decido di fermarmi "devo avere la ruota posteriore sgonfia - ma solo a destra?", mi domando; non faccio a tempo a rispondermi che vengo avvolto in una densa nube di fumo bianco dall'odore acre. Il coperchio del filtro dell'olio si è svitato, l'olio è colato sul tubo di scarico e si è distribuito su tutta la parte destra del pneumatico. E' andata bene, non siamo caduti (la mia futura moglie è con me, chissà cosa avrei raccontato ai suoi genitori), ma non posso rientrare a Roma, sono le quattro del pomeriggio di un giorno da cammelli (i cani si sa non sopportano bene il caldo), mi trovo a quattro (mila) chilometri da un paese che si chiama Ponte in provincia di Perugia, ma mi sembra di essere in una landa desolata; non mi resta che ... spingere. Dopo un'eternità, saranno ormai le sette di sera, entro nel paesino, cercando disperatamente un negozio di ricambi perché, oltre ai tre chili di olio mi serve la guarnizione del famoso coperchietto: è tutto chiuso, è sabato! A questo punto mi rendo conto che mi serve anche una sistemazione per la notte, oltre che dell'acqua da bere. Chiedo le tre le cose ad un bar e mi viene indicata l'abitazione di un'anziana signora che affitta le camere, poi, qui sta il miracolo, mandano a chiamare un ragazzo. Intanto raggiungo l'abitazione che mi è stata indicata; una signora anziana, curva sotto il peso degli anni, mi mostra una camera che sembra una fotografia di mezzo secolo prima, ma è pulita, fresca e non c'è un filo di polvere; posati tutti i bagagli sprofondo nei pensieri di dover aspettare il lunedì per trovare ciò che mi serve, al ritardo sul lavoro (il principale potrebbe credere che sia una scusa), ma non faccio a tempo: sulla porta un giovane mi chiede di cosa ho bisogno. E' il garzone del negozio di ricambi (Morini?) che, detto fatto, sparisce alla ricerca del suo principale dal quale si fa prestare le chiavi del negozio e torna con tre chili d'olio (Castrol naturalmente) ed un foglio di carta glicerinata per guarnizioni! Incredibile, non solo mi consegna il materiale ma si mette insieme a me a smontare la moto e a fabbricare la nuova guarnizione. Praticamente fa tutto da solo perché io sono cotto dalle ore a spingere sotto al sole, ma al calare della sera la moto è pronta. Ormai è tardi per riprendere la strada e qui c'è un letto che attendebuona notte!

(Nei miei pensieri ho sempre ringraziato quel ragazzo così gentile, colgo così l'occasione di ringraziarlo pubblicamente. Speriamo che gli arrivi.)

Il danno che sembrava risolto fa sentire i suoi effetti qualche tempo più tardi quando il motore subisce il distacco della sede valvola dalla testa: con ogni probabilità il grande calore e la scarsa lubrificazione hanno provocato distorsioni nel metallo. Strano ma non ho grippato!

Altra sosta in officina.

Alfredo
(Alla prossima, ndr)

Tra le novità importanti per la "moto quotidiana", marmitte omologate MM nuove da prenotare a Fabio, per farcele produrre dobbiamo raggiungere almeno

le 20 prenotazioni.

In via di definizione la convenzione con un centro Revisioni (entro maggio dovremmo essere operativi)

E sempre per fine Maggio il nostro sito internet

d i t u t t o

SOLO PER I SOCI

I GADGET:

pin moto morini old	lit. 8.000.
pin 500(oro - silver)	lit. 12.000.
pin 3 1/2 (oro - silver)	lit. 12.000.
pin MOTOMORINI (oro - silver)	lit. 12.000.
pin amici del Corsarino	lit. 12.000.
portachiavi pelle e fregio	lit. 15.000.
Libro Moto MORINI - POLO BOOK	lit. 24.000.
Maglietta POLO rossa - ricamo	lit. 35.000.
Maglione rosso - lana ricamo	lit. 100.000.
Cappellino rosso - ricamo	lit. 16.000.
CARTOLINE (MINIMO 10.000 LIRE D'ORDINE)	
01 Cartolina 125 2T	Lit. 2.000.
02 Cartolina Pubblicità 31/2 I serie	lit. 2.000.
03 Cartolina Servizio morini	lit. 2.000.
04 Cartolina Corsaro	lit. 2.000.

si possono ordinare per fax a:
FPM.srl via c.colombo 183 Roma - Fax 06.51.605.982.
contrassegno e/o carta di credito (+ spese postali)

- A METÀ MAGGIO

le nuove T-Shirt

ed i poster MORINI!!!!

NO STOP RUN

LA TUA MOTO SI È FERMATA?

**CHIAMA
S.O.S. MOTO**



Ai Soci MMC Sconto del 10% sul Listino.

Servizio valido per il Lazio
telefonare a 0330300411

La Moto Morini. Ne avevo un ricordo vago dei tempi del liceo.

Ma ora non riuscivo proprio a focalizzarla.

Mi raccontò dei viaggi, dei ricordi, dei sentimenti. Mi guardai bene dal dirgli la mia quasi ossessione nel buttare tutto ciò che ha più di un giorno di vita, ma dentro di me rabbrivii al pensiero di essere uscita con qualcuno che passava gran parte del suo tempo a restaurare "vecchie" moto.

Pensai: "sta farneticando" quando, con candore, introdusse una nuova discussione sulle donne gelose delle moto dei propri compagni. Eppure, qualcosa mi impediva di mandarlo a quel paese. E non era solo il fatto che mi piacesse, era quel suo modo così illuminato, così sincero, così protettivo, che usava quando parlava della sua moto.

Non per rifiutare o accettare, dunque, ma piuttosto per curiosità e per amore, entrai per la prima volta al Moto Morini Club. D'altronde, pur in un in un mondo di cose antiche, avrei potuto soddisfare la mia fame di novità.

Le vecchie carcasse sembravano in realtà appena uscite da un concessionario.

Ma altro mi colpì: qui ho scoperto il segreto di un mondo senza differenze né diffidenze, un mondo in cui non esistono né destre né sinistre, né bianchi né neri, un mondo capace di confondere vite, esperienze, intelligenze e culture diverse, dove si producono alleanze e amicizie davvero inconsuete. Così. Semplicemente. Senza difficoltà e senza finzioni, e tutto in nome di una passione comune.

Se oggi, a distanza di quasi un anno, mi trovo a pregare per avere la mia prima Morini, credetemi, questo è davvero un mondo che sembra poter unire gli opposti.

Alessia

(non vorrei rovinare l'effetto "storia-autobiografia-verismo" ma 2 righe le occupo, devo riempire i buchi ed ca scrivere siamo pochi.

Ora abbiamo tre iscritte conducenti corsarini e bicilindr, una simpatica "aspirante", qualche passeggera "fissa", cresciamo, cresciamo e vi aspettiamo. passate parola)

Partecipare alle gare costa circa 150.000 + i costi della trasferta, bisogna allenarsi e partecipare in un buon numero, ma la

soddisfazione di rompere l'egemonia di altre case è forte! Aspettiamo quindi PILOTI, Cronometristi,

disponibilità o indicazioni di spazi disponibili per gli allenamenti e tanta voglia di FARE.

f a n t a m o r i n i



TOGLIETEMI TUTTO MA NON IL MIO MORINI

preparandoci alle elezioni del nuovo triennio di presidenza pubblichiamo per parcondicio la campagna di un nuovo candidato.....



manifesto dei morinisti progressisti
p.s. a roma nel 2001 abbiamo 3 donne iscritte, ancora non partecipano attivamente alla vita sociale ma come vedete si adoperano per la promozione



"PERCHÉ DIAVOLO LI HAI SALUTATI, TE L'AVEVO DETTO CHE RAZZA DI OSTILI BASTARDI SONO I BIEMVUISTI..."



....e documentiamo la campagna elettorale della coalizione

Di possessori di Morini ne sono stati contattati molti, rintracciarli anche se lasciando il famoso

biglietto sulla sella, è difficile. Se prendete il numero di targa del mezzo invieremo il numero del

giornaletto al recapito dell'intestatario. Proviamo così!

n o i s o c i

Tesseramento 2001 da compilare ed inviare per posta a:
Moto Morini Club via Luigi Corti 29 - 00151 ROMA

Censimento 2001 da compilare ed inviare per fax al numero 06.51.605.982

COMPILARE COMUNQUE TUTTE LE VOCI

___ Richiesta di adesione al MOTO MORINI CLUB

___ Censimento Veicoli MOTO MORINI

sezione di appartenenza: _____

tipo di iscrizione richiesta: ORDINARIO ___ SIMPATIA ___

NOME: E COGNOME _____

INDIRIZZO _____

TELEFONO _____

CELLULARE _____

E-MAIL _____

PROPRIETARIO DEI MEZZI:

MODELLO _____

ANNO _____

TELAIO _____

TARGA _____

PAGAMENTO QUOTA ANNO 2001:

___ **ACCLUDO ASSEGNO BANCARIO, DA INTESTARE A MOTO MORINI CLUB**

___ **INVIO COPIA DELLA RICEVUTA DEL VAGLIA POSTALE, DA INTESTARE A MOTO MORINI CLUB**

PAGABILE PRESSO L'UFFICIO POSTALE ROMA 83

___ **CARTA DI CREDITO** ___ **VISA** ___ **MASTERCARD**

INTESTATARIO _____ SCADENZA _____ N.CARTA COMPLETO _____

(ADDEBITO DAL GIORNO DELLA SPEDIZIONE POSTALE)

LUOGO E DATA _____

FIRMA _____

Garanzia di riservatezza: La FPM s.r.l. ed il MOTO MORINI CLUB garantiscono la massima riservatezza dei dati da lei forniti e la possibilità di richiederne gratuitamente la rettifica, o la cancellazione scrivendo a: FPM s.r.l. via c.colombo 183 - 00147 Roma.

Le informazioni custodite nel nostro archivio elettronico verranno utilizzate al solo scopo di inviarle cataloghi e materiale informativo.

In conformità alla legge 675/96 sulla tutela dei dati personali e al codice di autodisciplina ANVED a tutela del consumatore.