

MOTO MORINI

CLUB NEWS

EDITORIALE

1/2010

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

Decreto
“storiche”

Motodays

Scegliere l'olio

Classifiche 2009

Revisioni

Gennaio — Marzo 2010

Moto Morini Club news

Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 1/2010 a cura di

Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani

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



Eccomi qua! Dopo tanto tempo riscivo un editoriale e lo faccio volentieri, anche se non tutto quello che ho da dire è positivo.

Parto dal positivo. Il nostro sito sta crescendo e, a me personalmente, piace sempre più. Il forum è abbastanza frequentato e molti morinisti, vecchi e nuovi, si stanno avvicinando all'ambiente MMC Roma, grazie a questo utilissimo strumento che, secondo me, rappresenta la marcia in più rispetto ad altri siti dedicati al marchio bolognese. Ci vorrebbe che altri morinisti, soci e non soci, si iscrivessero al forum ed esprimessero la loro opinione sui vari argomenti che via via vengono proposti, ciò alimenterebbe il dialogo facendolo diventare ancora più interessante.

Le varie sezioni che ancora appaiono in allestimento, sono oggetto di lavorazioni e a breve potranno essere viste da tutti i frequentatori del sito. I modelli delle moto, i personaggi, i ricambi, la manualistica, i gadget, etc, saranno visibili tra non molto tempo e in più abbiamo pensato di creare uno spazio dedicato alle special su base Moto Morini, che potrà ospitare immagini di moto e motori che i soci potranno inviarci. Nel frattempo abbiamo pensato di ampliare la sezione "Servizio Morini" con alcuni interventi del nostro Franco Lambertini, ripresi dal vecchio sito ufficiale della casa bolognese e che credevamo giusto non perdere, magari con la speranza di avere altre nuove chicche in diretta e non di rimbalzo, sia sulle vecchie che sulle nuove Moto Morini.

Arrivo al non positivo. Il 18 aprile p.v. scade il termine secondo il quale qualche "benefattore" con un po' di pecunia da investire, potrà rilevare totalmente e/o in parte, la fabbrica di Casalecchio di Reno. L'offerta non è così terribile, la proprietà è disponibile a molte soluzioni per sbloccare la situazione e chi vorrà rilevare il marchio non comprenderebbe contestualmente anche i debiti che resterebbero sul groppone della vecchia società a cui fa capo la famiglia Morini. Il giudice che sta controllando la vicenda, sembrerebbe aver preso a cuore, per quanto possibile, la sorte della Moto Morini e dei suoi dipendenti: a ciò evidentemente è dovuto lo slittamento del termine fino al 18 aprile per risolvere il problema tentandole veramente tutte. Già, ma se entro tale data non si riuscisse ad avere una proposta concreta, cosa accadrà? Andrà veramente tutto in mano al curatore fallimentare o la famiglia Morini avrà ancora volontà e margini economici per tenere in piedi lo stabilimento? La fine di tutto, per quanto in grossa parte dovuta a responsabilità della stessa Moto Morini (e che potranno essere eventualmente analizzate in un altro ambito), sarebbe veramente un peccato mortale! Con il livello tecnico e di messa a punto raggiunto negli ultimi tempi dal bicilindrico bialbero, che portano la Moto Morini almeno a livello della migliore concorrenza, vedere la fabbrica chiudere i battenti, fa veramente male!

Io credo che con le giuste scelte il marchio abbia ancora buone possibilità di rimettersi in carreggiata. Certo un po' bisogna rischiare, ma facendo attenzione a non fare più errori (a volte imperdonabili e macroscopici), penso che il margine ci sia.

Il prossimo numero del MMC news, vedrà la soluzione di questo problema, per il momento incrociamo le dita, invociamo l'aiuto degli Dei e auguriamogli/ci un grande in bocca al lupo (al quale non andrebbe mai risposto crepi!).

AD MAJORA!

Fabio.

LEGGI E DECRETI

DECRETO "STORICHE" PUBBLICATO SULLA G.U.

Nella Gazzetta Ufficiale n.55 del 19/3/2010 è stato pubblicato il preannunciato Decreto 17/12/2009 "Disciplina e procedure per l'iscrizione dei veicoli di interesse storico e collezionistico nei registri, nonché per la loro riammissione in circolazione e la revisione periodica". Il testo integrale potete scaricarlo dal nostro sito web. Come dice il titolo, esso disciplina:

- L'iscrizione ai registri storici
- La riammissione in circolazione dei veicoli di interesse storico precedentemente cessati o di origine sconosciuta
- La revisione periodica

Partiamo dalla revisione: è scritto chiaro e tondo che è biennale, e non se ne discute più

L'iscrizione al registro storico ha degli aspetti oscuri: il decreto definisce "veicolo di interesse storico" quello iscritto ad uno dei registri FMI, ASI, Alfa Romeo ecc. Tale iscrizione è requisito essenziale. Il veicolo deve avere data di costruzione risalente a almeno vent'anni prima. Questo come si concilia con i commi 1, 2 e 3 della L. 342/2000, art 63 ?

1) Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione.

2) L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni

3. I veicoli indicati al comma 2 sono individuati, con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente."

Insomma, la "lista" della FMI è ancora valida, o la moto deve essere iscritta al Registro Storico per godere l'esenzione dal bollo ? Già prima le Regioni ci marciavano, figuratevi adesso che succederà.

Infine le reimmatricolazioni: viene messo nero su bianco che i veicoli cessati dalla circolazione, o di origine sconosciuta, possono essere reimmatricolati se hanno il certificato di rilevanza storica rilasciato dal Registro, il cui rilascio è subordinato all'acquisizione di una dichiarazione di un riparatore attestante i lavori fatti (art4), e ad un atto notorio sulla corretta conservazione del veicolo, sulle cause di

cancellazione dal PRA, e al luogo di rinvenimento del veicolo. Con questi documenti si va alla Motorizzazione e si sottopone il veicolo alla verifica tecnica (art.5) , superata la quale il competente ufficio provvede alla reimmatricolazione e al rilascio dei documenti di circolazione (art.6).

Per i veicoli mai dismessi dalla circolazione, se nazionali, non vale l'art. 4 e non si applicano gli art. 5 e 6. Se provenienti dall'Unione Europea non vale l'art.5, se in regola con la revisione, e l'art.6 (ma si deve comunque fare la nazionalizzazione).

Per i veicoli radiati d'ufficio, sorpresa (brutta) !, non valgono gli articoli 4 e 6, ma l'articolo 5 sì. Cioè non devi cambiare targa e libretto, non ci vuole la dichiarazione del meccanico, ma devi fare l'accertamento tecnico, oltre a pagare i tre bolli arretrati. Un passo indietro, che i fanfaroni dell'ASI e della FMI si sono ben guardati dall'evidenziare.

Insomma, che dire? E' vero che finalmente la normativa è chiara, e non più lasciata all'arbitrio del funzionario di turno, ma, a parte la revisione, non mi sembra che il resto sia molto meglio di prima. Devi avere la dichiarazione dell'officina se radiato, devi fare il collaudo anche se radiata d'ufficio, l'iscrizione al Registro Storico requisito essenziale...

LA FMI ha comunicato ai Motoclub, e noi qui ne diamo notizia, che non verranno più accettate, per il momento, le richieste di iscrizione al Registro storico, finché non predisporrà la nuova modulistica conforme al Decreto. Vuoi vedere che, visto che aumentano le informazioni richieste, aumenterà il prezzo ? Le pratiche già inoltrate verranno evase con la vecchia procedura.

E speriamo che l'iscrizione resti una "una tantum", e non ci chiedano una quota di rinnovo annuale.

L'ASI gongola, la FMI non si pronuncia esplicitamente, ma secondo me se la ride sotto i baffi. Loro sicuramente ci hanno guadagnato; chissà se i collezionisti e gli appassionati potranno dire altrettanto ?

Sergio

MOTODAYS

Preceduto da una intensa e martellante campagna pubblicitaria, dall'11 al 14 marzo si è tenuta alla Fiera di Roma la manifestazione Motodays, che ambisce a diventare l'EICMA del Centro Sud. Certo, sarà dura, ma va subito dato atto che, a differenza che a Milano, qui le grandi case c'erano. C'era la Honda, che ha presentato tutta la gamma dei modelli, inclusa la nuovissima VFR 1200. Grande tecnologia, ma quanto pesa? E in uno stand separato c'erano i fuoristrada della HM.

C'era la Suzuki, che esponeva i suoi prodotti, cercando di promuovere la Gladius. C'era la BMW, che oltre a tutta la solita gamma esponeva una mastodontica ma aggressiva 6 cilindri. Interessante lo stand Bimota, con esposte una raffica di modelli, tra cui la DB7, la DB8 e la Tesi. C'era la Yamaha, con un



BMW 6

grande stand "bifronte". Da un lato la moto di Valentino e tutta la produzione, con in grande risalto la nuova Tenerè, una enduro "mazingata" che non ha certo il carisma e la carica innovativa della sua antenata, e la SuperTenerè, qui presentata in anteprima, insieme alle stradali FZ8 e Fazer 8. La Supertenerè 1200, 110 cv, è un bisonte da enduro (ah ah ah) in chiave BMW GS, borsoni "teutonici" e cardano inclusi; sul retro dello stand una serie di "loculi" concessi gratuitamente ai vari club "naked"



"naked"

ufficiali: Tmax, Tenerè, XV custom, XT500, ecc. Molto spazio è stato dato al settore custom & special, in particolare su base Harley (sì, c'era anche lei), e ai vari club, Hog, Chapter e Sottochapter. C'erano anche quei simpaticoni degli Hell's Angels, tutti compenetrati nel loro ruolo di "duri" e che non amavano essere fotografati, con i quali ci siamo reciprocamente e ripetutamente mandati in quel posto;



YaMW SuperteneGS 1200

eravamo abbastanza lontani, un incontro più ravvicinato sarebbe sfociato in rissa.

Per fortuna poco lontano c'era lo stand della Numero Tre, uno dei due (!)

espositori Triumph, sicuramente il più originale del Motodays, con gruppo veramente bravino di rock'n'roll anni 50, improbabili "scozzesi" e fanciulle a ballare sotto il palco, e le Triumph, dalle Trident anni 70' alle Speed, Tiger, Daytona ecc. dei giorni nostri, e una parata di Bonneville moderne da lustrarsi gli occhi. Scusate amici Morinisti, ma mi sono sentito a casa, se



Bimota Tesi

sono soprannominato l'Inglese ci sarà un motivo. E guardavo il pubblico, di mezza età, ma anche i giovani, uomini e donne, che toccavano, provavano e

ATTUALITA'



proclamavano di acquistare una Bonnie; e cosa analoga, succedeva con la Gladius, la Hornet, la BMW 800, la Royal Enfield (c'era anche lei !) e mi chiedevo: perché è successo ? Perché? Dove è l'erede della Morini 350 che abbiamo a gran voce chiesto? e ho "ringraziato" ancora una volta Frascoli,



Marabese, Strada, la Granferro, la Corsaro Veloce... se ci avessero dato retta...

Per proseguire con la cronaca, cito così a memoria le altre Case presenti: Ducati (simpatica la Multistrada), Aprilia, Ktm, Guzzi, Kawa, Peugeot, Sym (!), Vyrus (!!) e mi fermo qui.

E ovviamente c'era il settore accessori: caschi, tute, bauletto, special parts...

Il tutto era "ingentilito" da una moltitudine di standiste, più o meno



carine, la maggior parte molto poco vestite, alcune decisamente coatte se non proprio trucide, altre molto più femminili. E penosi, o esilaranti, a seconda dei punti di vista, i molti visitatori allupati che si facevano fare le foto con la gnocca di turno, e qualcuno allungava pure le mani.



Non so dirvi nulla degli show esterni in programma, faceva freddo, non mi interessa...

Per le moto d'epoca non c'era molto. Inesistente la mostrascambio.

Il Moto Morini Club non c'era, perché circa 800 euro per uno stand sono al di fuori della

nostra portata, e comunque sono una follia. Non potete immaginare, anzi probabilmente sì, quanto ho "rosicato" mentre ero a far visita agli amici del club XT500, che, come accennato, stavano lì gratis. Il nostro Professore ha esposto la sua SR 500 special allo stand del Gentlemen's. Il prode Marcarena ha prestato le sue Aermacchi ad un altro club che esponeva una serie di classiche anni 70, prevalentemente made in Japan, e c'era una interessante esposizione di moto da regolarità d'epoca, con anche KTM, Mazzilli, CZ, Muller, Bultaco, Triumph e...Corsaro 150 Ronzani.

Onore al merito agli organizzatori, tutto sommato un evento interessante.

Però mentre andavo via non ho potuto fare a meno di sospirare, come i Cesaroni: che amarezza...

Sergio



Honda VFR 1200

L'ANGOLO TECNICO

COME SCEGLIERE UN OLIO MOTORE

Il liquido lubrificante che scorre nei condotti del motore, spinto da una pompa, e che sbatacchia all'interno del basamento mantenendo bagnati tutti gli ingranaggi del cambio e gli altri elementi del propulsore, si chiama, ovviamente, olio.

La cosa penso sia chiara a tutti. La cosa che forse è un po' meno chiara è il significato di tutti quei numeri e sigle che si leggono sui contenitori dell'olio motore.

Con questo articolo, sperando di fare cosa gradita, provo a spiegare cosa significano le sigle e i numeri di cui sopra.

Gli scopi dell'olio motore sono quelli di lubrificare, proteggere/detergere e raffreddare il propulsore.

Lubrificare, perché il liquido deve avvolgere tutte le parti meccaniche per ridurre gli effetti negativi dell'attrito (surriscaldamento, grippaggi e rotture) o perché deve far "galleggiare" alcuni elementi in modo tale che i metalli non vadano a contatto tra loro (perno di manovella dell'albero motore e bielle); proteggere e detergere, perché l'olio deve prevenire la formazione di ossidi, lacche e morchie; raffreddare, perché, cosa molto importante, l'olio deve raggiungere parti del motore sottoposte a forti stress termici, abbassandone la temperatura (i pistoni ad esempio).

Spesso per migliorare le prestazioni dell'olio da questo punto di vista o comunque per mantenere stabili le sue caratteristiche, alcune moto, specialmente quelle con vocazione sportiva, vengono dotate di un radiatore in grado di abbassare la temperatura del lubrificante.

L'olio motore è composto di due elementi fondamentali: la Base e gli Additivi.

La base può essere Minerale, Sintetica o Semisintetica.

Il minerale è ricavato direttamente dalla raffinazione del petrolio; il sintetico viene ottenuto per sintesi chimica; il semisintetico è un misto tra i precedenti due e di solito non vengono specificate le percentuali di minerale e di sintetico contenute: paradossalmente un olio semisintetico potrebbe anche essere un olio minerale con una sola goccia di sintetico!

Il lubrificante sintetico è quello che possiede le migliori caratteristiche poiché possiede un grado di viscosità molto ampio e perché ha una resistenza agli stress termico/meccanici maggiore che gli consente di mantenere inalterate le sue caratteristiche più a

lungo e quindi resistere un maggior numero di chilometri prima del cambio.

Ciononostante, non per forza deve essere valutato sempre come l'ideale per tutte le moto.

Gli olii sintetici hanno normalmente un prezzo di acquisto abbastanza elevato.

Gli additivi sono quei componenti che permettono all'olio di proteggere in modo adeguato il propulsore. Sono ad esempio gli anti schiuma, gli anti usura, gli anti attrito, gli anti frizione (per un miglior funzionamento delle frizioni a bagno d'olio) o ancora quelli che migliorano la resistenza delle molecole del lubrificante al taglio, determinato dal funzionamento degli ingranaggi del cambio.

In base a quanto detto circa gli additivi, sarà necessario scegliere l'olio in base al motore che dovrà lubrificare: motore di automobile o motocicletta.

Dico questo perché molti additivi idonei per motori automobilistici, non sono adatti a quelli motociclistici anzi, sono spesso controindicati (vedi olii contenenti molibdeno antiattrito che sarebbero deleteri per le frizioni in bagno d'olio di molte moto, a parte i nostri mitici Treemezzo!!).

Molte di queste particolari caratteristiche sono comunque indicate sulla confezione.

Arrivati a questo punto un olio deve essere scelto in base al Grado di Viscosità e all'Indice Qualitativo.

Il grado di viscosità è stabilito dalla SAE (Society of Automotive Engineers) in base a prove che sottopongono l'olio a temperature diverse.

In linea teorica un ottimo olio dovrebbe essere poco viscoso a freddo, così da permettere l'adesione perfetta al pezzo da lubrificare, e abbastanza viscoso a caldo, così da non permettere "buchi" di lubrificazione a causa di scarsa adesione delle molecole che lo compongono.

In questa sede, ovviamente, parliamo di moderni olii multigrado ossia di quei lubrificanti che sono siglati con una forbice di valori piuttosto ampia, che gli permettono di proteggere il nostro motore sia in condizioni di temperature ambientali basse che in condizioni di temperature ambientali alte, cosa che non permettevano i vecchi olii monogrado.

Sulla confezione il grado di viscosità è segnalato dalla dicitura SAE seguita da due numeri con una W in mezzo. La W che accompagna il primo numero sta per inverno, winter in "english", ed è espressione delle sue capacità alle basse temperature.

Il primo numero dunque indica la viscosità dell'olio

in condizioni ambientali di freddo e più la cifra è bassa e più significa che l'olio rimane fluido alle basse temperature.

La seconda cifra, per contro, svela il grado di viscosità alle alte temperature e più il numero è alto e più l'olio mantiene la sua viscosità con temperature elevate.

Ovviamente più l'olio mantiene stabile la sua viscosità al variare della temperatura, e più protegge il motore.

La prova SAE alle basse temperature viene eseguita a -18° e viene misurata con un'unità di misura denominata Centipoises, mentre quella alle alte temperature viene eseguita a +100° e viene misurata con l'unità di misura denominata Centistoke.

Dunque un olio SAE 15W-40 avrà un ottimo comportamento sia alle basse che alle alte temperature ma un SAE 5W-50 gli sarà superiore.

E' chiaro che per situazioni stagionali normali un 15W-40 va bene ma se si vive in luoghi in cui si va dai -20° invernali ai +35° estivi, sarà più adatto un 5W-50.

Gli olii che hanno una forbice di valori più ampia sono di norma a base sintetica.

La scritta API (American Petroleum Institute) seguita da due lettere, indica l'Indice di Qualità.

Stessa cosa indica la dicitura ACEA (Association des Constructeurs Europeens d'Automobiles) e IAMO l'ente di certificazione giapponese per gli olii motociclistici.

Questi istituti sottopongono gli olii a tremende torture fisico-chimiche e meccaniche, per capire la loro resistenza e quindi la loro qualità. L'API qualifica gli olii in base all'impiego (S che sta per Service indica un olio per motori a benzina mentre C che sta per Commercial indica un olio per motori diesel) e classifica la loro qualità con le lettere dell'alfabeto in ordine crescente A, B, C, D,....J, L

L'ACEA ordina gli olii con lettere e numeri e con l'anno di certificazione. A sta per motori a benzina, B per motori diesel e E per motori diesel industriali. I numeri sono 1, che indica olii per prestazioni speciali; 2, che indica olii per prestazioni standard; 3, che indica olii per prestazioni particolari. Quindi un API SJ/CF sarà migliore di un API SE/CD e un ACEA A3-98 sarà migliore di un ACEA A2-98.

Per quanto riguarda la durata degli olii attuali, in linea generale si può fissare il cambio anche a 10000 Km se si adotta un buon sintetico (anche se utilizzando la moto in modo molto sportivo

l'intervallo dovrebbe essere ridotto a circa 7000 Km).

La Moto Morini, comunque, indicava un intervallo di percorrenza di 7000/8000 Km per i sintetici e 4000/5000 Km per i minerali. Va tuttavia tenuto presente che i moderni multigrado contengono additivi detergenti/disperdenti che mantengono in sospensione le impurità provenienti dalla camera di combustione, consentendo ai filtri a cartuccia di rimuoverle.

Ciò non accade con sistemi di filtraggio più semplici, spesso utilizzando un singolo elemento a reticella, che potrebbe non essere abbastanza efficiente nel trattenere questi residui in sospensione. Gli olii multigrado vecchio stile, a basso tenore di disperdenti, lasciavano invece depositare le impurità nella coppa del motore, dalla quale venivano poi rimosse in occasione della sostituzione del lubrificante. Effettuare dunque con la giusta frequenza il cambio dell'olio, non può che far bene al motore e se siete preda di un attacco di avarizia, vista l'esosità delle bocce contenenti il prezioso liquido, recitate fino all'autoconvincimento il seguente mantra: l'olio è economico, rifare il motore è costoso. In ogni caso, al di là del chilometraggio effettuato, alla scadenza di un anno il lubrificante dovrebbe sempre essere cambiato.

Infine vorrei consigliare tutti coloro che cambiano l'olio motore da soli, di utilizzare sempre dei guanti adeguati per proteggere la pelle delle mani e di smaltire l'olio esausto attraverso i giusti canali (Consorzio Nazionale Olii Usati) perché il lubrificante usato disperso nell'ambiente fa molti più danni di quanto possiamo immaginare.

Perciò facciamo i civili.

Spero di esservi stato utile,

Fabio.

STATISTICHE

LE CLASSIFICHE 2009 !

Ecco il resoconto delle attività poste in essere nel 2009. Subito una precisazione: non sono prese in considerazione le uscite effettuate in fuoristrada senza la partecipazione di alcun Morini.

In alcuni casi (Trofeo regolarità, auguri di buon anno) i chilometri sono stati calcolati forfaitariamente. Non sono parimenti prese in considerazione le partecipazioni ad eventi non organizzati dal Club (Motogiro, rievocazioni varie ecc.)

Negli altri casi i Km individuali sono quelli effettivamente percorsi dal singolo (ad es se il giro complessivamente è stato di 100 km ma uno è tornato a casa dopo 10 km, gli sono stati riconosciuti solo 20 km, ossia i 10 fino lì e altrettanti per il ritorno), e i km per ciascuna uscita sono quelli percorsi dal punto di ritrovo fino allo scioglimento del gruppo al ritorno (di solito all'altezza del GRA).

Nelle classifiche non sono elencati gli occasionali infiltrati, gli amici degli amici, gli ex soci che non hanno pagato la quota, e gli eventuali passeggeri (mogli, fidanzate ecc.).

Scorrete i dati, scoprite se e quanto siete stati bravi, e fate le vostre valutazioni, e scoprite chi merita solo il titolo di chiappe d'acciaio, e chi è anche un Morinista D.O.C.

Sergio



OTTOBRE 2009

Il Club nel 2009 contava 76 soci di cui:

51 a Roma
11 in provincia di Roma
14 in altre Province

La distribuzione regionale è la seguente:

Abruzzo 1
Friuli 1
Trentino 1
Emilia 2
Lombardia 2
Toscana 3
Lazio 66

Rompendo una lunga tradizione, uno dei soci è donna !

MOTO CENSITE

(quasi certamente quelle effettive sono anche di più)

modello	numero moto
125 H	3
125 KJ	1
250 2C	2
350 GT	15
350 K2	5
350 SPORT	18
500 6V	2
500 GT	4
500 SPORT	2
CAMEL	6
CORSARINO	25
CORSARO	6
CORSARO 1200	1
CORSARO 150	1
CORSARO COUNTRY	3
CORSARO REGOLARITA	3
CORSARO VELOCE	1
EXCALIBUR	2
KANGURO	7
KANGURO VALENTINI	1
KANGURO XE	5
NEW YORK	4
SETTEBELLO	1
TRESSETTE	2

tot 120

STATISTICHE**KM PERCORSI CON QUALSIASI MOTO**

partecipante	km percorsi
MILANI SERGIO	1.608
ARENA MARCO	1.343
GROTTI FRANCESCO	1.083
FERRARIO FABIO	998
ANTONELLI LUIGI	927
BARONE PIERO	828
ASPRI AUGUSTO	791
NESSIS PIETRO	755
COLTRARO ALDO MARIA	730
PALLADINO LUCIO	586
PETRAIA GIAN CLAUDIO	505
GIUFRE' ROBERTO	472
FERRARIO MARCO	295
SCIFONI MASSIMO	285
LOFARI MICHELE	280
GIULIANO ALBERTO	225
MARTIN STEFANO	225
MORANDIN WALTER	225
PETRILLO NICOLA	181
FERRARI GIORGIO	60
LALLONI FABRIZIO	3

totale 12.405



APRILE 2009



MARZO 2009



NOVEMBRE 2009

KM PERCORSI SU MOTO MORINI

socio	km percorsi
MILANI SERGIO	1.608
BARONE PIERO	828
ANTONELLI LUIGI	807
FERRARIO FABIO	783
COLTRARO ALDO MARIA	730
PALLADINO LUCIO	586
PETRAIA GIAN CLAUDIO	505
GIUFRE' ROBERTO	472
NESSIS PIETRO	335
FERRARIO MARCO	295
SCIFONI MASSIMO	285
ASPRI AUGUSTO	281
LOFARI MICHELE	280
GIULIANO ALBERTO	225
MARTIN STEFANO	225
MORANDIN WALTER	225
GROTTI FRANCESCO	151
FERRARI GIORGIO	60
LALLONI FABRIZIO	3
ARENA MARCO	1

tot 8.685

STATISTICHE*morini club news 1/2010*

pag. 9

RIEPILOGO EVENTI

NUMERO USCITE	occasione	Km per tipo uscita	partecipazioni	km percorsi
1	auguri	3	6	18
1	LUNGOTEVERE	280	9	2.520
1	MORINIGIRO	225	17	1.605
1	TROFEO REGOLARITA'	10	7	70
10	INCONTRO GROTTESCO	1.347	62	8.192
	totali	1.865	101	12.405

attenzione: la colonna km percorsi NON è il prodotto dei km per tipo uscita e partecipazioni

*DICEMBRE 2009***PRESENZE INDIVIDUALI**

socio	presenze
MILANI SERGIO	12
GROTTI FRANCESCO	10
ARENA MARCO	10
FERRARIO FABIO	9
NESSIS PIETRO	9
ASPRI AUGUSTO	7
BARONE PIERO	7
ANTONELLI LUIGI	6
COLTRARO ALDO MARIA	5
GIUFRE' ROBERTO	5
PALLADINO LUCIO	4
FERRARI GIORGIO	3
FERRARIO MARCO	3
PETRAIA GIAN CLAUDIO	2
PETRILLO NICOLA	2
SCIFONI MASSIMO	2
LALLONI FABRIZIO	1
LOFARI MICHELE	1
MARTIN STEFANO	1
MORANDIN WALTER	1
GIULIANO ALBERTO	1

*APRILE 2009*

totale 101



REVISIONE CHE PASSIONE

Alla fine di Novembre mi ero recato alla solita officina per revisionare il Ronzani ma con mia grande sorpresa scopro che i dati della motocicletta non erano più presenti nel computer collegato con la Motorizzazione. Mi recai allora alla delegazione ACI , dove ho anche un rapporto di amicizia , lasciando il libretto di circolazione ed il vecchio complementare sperando nella loro capacità di muoversi negli uffici della Motorizzazione. Purtroppo mi poterono aiutare solo scoprendo e dandomene copia della circolare del Nuovo Servizio Revisioni Prot. N.50-R.E./DGMOT entrato in vigore il 17 Agosto 2009 (e poi non dite che non lavorano...)

Tale circolare è articolata in vari casi ma quello che interessa noi è relativo ai vecchi libretti di circolazione in cui i dati erano scritti a mano. Per intenderci quelli fatti a libretto con la copertina usualmente verde o grigia. Ai primi di Gennaio mi sono recato in Motorizzazione alla Laurentina con due libretti per cercare di risolvere la questione. Gli impiegati degli uffici al piano terra non ne sapevano nulla ma per fortuna una gentile signora mi disse di salire al primo piano, stanza 111, dove avrei potuto parlare con un responsabile. Ho trovato una persona disponibile e gentile che mi ha spiegato che i dati dei vecchi libretti andavano di nuovo inseriti in archivio dopo il controllo con le schede di conformità dell' epoca. Le conformità erano lì nell' armadio e dopo una breve ricerca ecco quelle dei miei due Corsari , erano lì da più di 40 anni e vederle è stata una bella emozione. Mentre aggiornava l' archivio elettronico delle mie due io mi riguardavo queste conformità dei Corsari , Corsarini, Settebello, Tressette fino a scoprire quella della Bialbero!!!! Si perchè per portarla all' estero per le gare ne veniva immatricolata una! Altri tempi....vi immaginate oggi immatricolare la Desmosedici di Stoner per correre in Australia? Certo sarebbe bello avere quella

conformità.....che bel quadro da appendere!
Il giorno dopo i dati del mio Ronzani erano in archivio ed ho potuto revisionarlo subito. Chi possiede questo tipo di libretto può fare come detto sopra sperando anche che portino la revisione delle storiche da due a quattro anni. Per quanto riguarda il Corsarino è tutto come prima e non necessita di alcun aggiornamento.

Vorrei fare gli auguri di pronta guarigione a Fabrizio che si è infortunato durante l'uscita del 7 Marzo. Torna presto in forma!

Francesco

REVISIONI CHE ...(censura)

A integrazione di quanto esposto da Francesco, aggiungo che, avendo problema analogo, anzi tre, mi sono recato presso la Motorizzazione di via Laurentina e sono andato allo sportello 5, esibendo i libretti delle moto. In due casi è stato possibile aggiornare direttamente il "cervellone", poiché sui libretti erano indicati gli estremi dell'omologazione. Non so se abbia rilevanza, ma erano due moto italiane (Benelli e Morini). Per la terza (Norton) , mancando tali elementi, mi è stato detto che sarà necessario effettuare lì la revisione, e in tale occasione mi rilasceranno una omologazione quale esemplare unico. O forse mi converrà tentare la via di Francesco, e salire al primo piano, sempre sperando che esistano schede di conformità per la Norton ?

A proposito, ero lì anche per fare la revisione del New York, "pizzicato" a trecento metri da casa dalla Municipale mentre facevo il primo giro di prova... la revisione è consistita in: controllo numeri telaio, controllo misura gomme, prova freni. Niente gas scarico, frecce fari ecc. Costo 45 euro. Lo dico sempre che la revisione non è una cosa seria...

Da allora la mia canzone preferita è quella dei Meganoidi: "*SuperEroi contro la Municipale, SuperEroi contro le forze del male...*"

Sergio

I nostri appuntamenti

morini club news 1/2010

pag. 11

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2009/2010

- **Domenica 11 aprile e 2 maggio** effettueremo il consueto giro di inizio mese. Normalmente l'appuntamento è alle 9 all'Agip di via Aurelia, prima del GRA, ma il luogo potrebbe cambiare in base alla destinazione. L'appuntamento effettivo 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.

- **Domenica 25 Aprile**: Trofeo Regolarità - il "fuoristrada" per tutti. Tre giri (facili) cronometrati del campetto da cross: nel 2° e 3° giro bisogna cercare di replicare il tempo del 1° giro. Per favore comunicate la vostra adesione entro il 10 aprile. Quota partecipazione euro 10 (per comprare i premi)

- **14/15/16 Maggio**: Elba Raid 7° edizione - dedicata a Corsari e Corsarini (tollerati altri modelli) Sia chiaro da subito: chi non conferma entro fine aprile non godrà di alcun supporto dal Club. Se il numero di conferme non dovesse essere ritenuto, a insindacabile giudizio del Direttivo, sufficiente, la manifestazione non verrà effettuata. Ci si imbarca venerdì pomeriggio e rientra a Roma domenica sera.

ALTRI EVENTI MOTO MORINI

23-24 MAGGIO: Raduno a Galzignano Terme (Padova)

22/23/24 MAGGIO: 10° Raduno Moto Morini a Nointot (Normandia– Francia)

4-5-6 GIUGNO: Morini Day a Morano Po (AL)

18-19-20 GIUGNO: International Morini Days al circuito di Hockenheim (Germania)

Consultate il sito e il forum per maggiori informazioni.

Per i più competitivi, ecco il calendario del TROFEO MOTORAIID

25 aprile— "Valli Bergamasche" - Mozzo (BG)

9 maggio— Memorial "Gaetano Grilli" - Magione (PG)

30 maggio— "Valle Santa" - Rieti

27 giugno— giro della Toscana— Livorno

18 luglio— Tour del Delta del Po - Adria (RO)

19 settembre— 17° Rievocazione Trento Bondone — Trento

26 settembre— Motogiro della Tuscia— Tuscia (VT)

Si tratta di effettuare un percorso con prove cronometrate, controlli orari al passaggio, prove di abilità. Regolamento sul sito della FMI. Sono validi i migliori 6 risultati su 8 eventi (uno è già stato effettuato). Costo irrisorio, circa 20 euro a manifestazione.

MOSTRESCAMBIO:

5/6 GIUGNO 2010: ROMA – "Millennium"

7/8/9 MAGGIO 2010 : NOVEGRO— Mostrascambio

14/15/16 MAGGIO: ATINA (FR)

29/30 MAGGIO: BASTIA UMBRA - Mostrascambio

5/6 GIUGNO 2010: ROMA – "Millennium"

QUOTE SOCIALI ANNO 2010

Le quote non sono variate rispetto al 2009.

Quest'anno, oltre la normale tessera "member", la FMI propone la tessera "sport" che consente anche l'effettuazione di attività sportive amatoriali. Per informazioni e costi rivolgersi al Club.

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 56
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 53
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 31

I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2010. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro due. Nuovi soci entro settembre 2010

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 FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; 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
- 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. Comunicare 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.

ULTIME NOTIZIE!!! ROMA CITTA' APERTA ... ALLE EURO ZERO

Il sito del Coordinamento Motociclisti riporta il seguente comunicato che sintetizziamo: "l'Ordinanza del Sindaco n. 27 del 23/12/2009, con la quale si ordinava il divieto di circolazione nell'Anello Ferroviario a moto e motorini con motore a quattro tempi "Euro 0", valida dall' 1/1 al 28/2/2010, non è stata rinnovata ed ha pertanto cessato i suoi effetti dall'inizio del mese di marzo." ..."L'Ordinanza di cui parliamo soffriva comunque di un vizio in quanto dichiarava cessata una deroga a sua volta priva di validità giuridica perché riferita ad un divieto mai esistito (la delibera di Giunta 615 del 15/11/2006 introduce il divieto per i soli motori 2 Tempi)".

Infatti dal 2007 (consultate i notiziari del club del periodo), vige il divieto di circolazione nell'anello ferroviario alle euro zero a due tempi. La delibera 615 istituiva tale divieto, e riportava una serie di deroghe, tra cui quella, ancora vigente, per i veicoli iscritti ai registri storici, e una deroga (a che?) per i quattro tempi. L'ordinanza n. 27 dichiarava decaduta la deroga ai quattro tempi e "ripristinava" il divieto, mai esistito, per gli stessi. Il 6 gennaio 2010, si è svolto l'annuale incontro con il Vicesindaco, incontro peraltro con pochi motociclisti partecipanti, e non molto coinvolgente. Il vicesindaco Cutrufo, ad ogni modo, pur manifestando disponibilità su altri temi, aveva escluso che potessero esserci ripensamenti sulla questione, confermando il divieto in vigore dal 1° gennaio 2010 per le euro zero quattro tempi, fatta salva la deroga per le "storiche". Invece, non si sa se per scelta o dimenticanza, forse a causa delle vicissitudini elettorali, l'ordinanza non è stata rinnovata. Quindi, al momento, è nuovamente possibile circolare con le euro zero 4T nell'anello ferroviario.

**BUONA
PASQUA
A TUTTI I
SOCI DEL
MOTO
MORINI
CLUB
ROMA**