

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

1/2014

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

RICORDO DI
CLAUDIO
PORROZZI

IL LIBRO DI FABIO

INDUSTRIARSI

MOTODAYS 2014

APRILE 2014

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
Numero 1/2014 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
iscrizioni@motomoriniclub.com
Direttore editoriale:
Andrea Mazzini



EDITORIALE

Anche questa volta siamo arrivati lunghi, con un mese buono di ritardo sulla pubblicazione prevista.

Le cause sono più o meno le stesse delle altre volte, aggravate da impegni personali di Fabio che, come leggerete all'interno, è stato impegnatissimo ad ultimare il suo libro, e miei che con la Federazione e il Registro Storico, oltre che col lavoro normale, ho avuto un carico superiore al solito.

A proposito del Registro Storico FMI, novità in esclusiva per voi del Club. A Giugno, se tutto va bene, si parte con le pratiche on line. Niente più moduli da compilare, foto da stampare, raccomandate da inviare. Leggete all'interno i dettagli.

Le attività del club, in particolare i giri della domenica, sono state un po' trascurate, sia per quanto detto sopra, sia perché continua la serie negativa di domeniche, week end e ponti piovosi.

A metà maggio c'è il nostro giro in Garfagnana, speriamo di non prendere la solita acqua.

Questo è per ora tutto, buona lettura

Sergio

**IL LIBRO SUI BICILINDRICI MOTO
MORINI E UN RICORDO DI CLAUDIO
PORROZZI**

Quando sono tornato allo stand del Moto Morini Club durante MotoDays 2012, non mi ricordo provenendo da dove forse da un giro per gli altri padiglioni della Fiera di Roma, vengo a sapere che Claudio Porrozzì, giornalista del settore moto, ex direttore del mensile La Moto e autore di molti libri sulle due ruote, passando per la nostra area espositiva aveva notato la mia Tre e Mezzo Sport raggi-disco esposta tra i vari modelli Morini e che aveva l'intenzione di immortalala per il suo



ultimo volume, prossimo all'uscita, dedicato alle "Belle Italiane" ovvero le moto nostrane che hanno fatto epoca. Naturalmente accolgo con piacere la notizia e una volta finita la manifestazione fieristica, contatto Claudio attraverso il numero di cellulare che mi aveva lasciato allo stand e ci incontriamo per fare gli scatti che aveva pensato.

Mentre la mia cara Tre e Mezzo viene immortalata da Fabrizio (fratello di Claudio), Claudio ed io parliamo del suo libro, di cui mi promette una copia per sdebitarsi del tempo che gli avevo dedicato, e ci conosciamo un po' meglio. Mi trovo a mio agio, il mio interlocutore è una persona a modo, gentile e penso che potrei parlargli del mio testo sui bicilindrici Moto Morini che giace da anni nei meandri del mio computer, chissà magari può darmi una mano a farci qualcosa. Lì per lì la cosa non ha seguito, ma dopo qualche tempo ritornando sul discorso, Claudio mi dice che il libro si potrebbe fare, mi

chiede di vedere il testo, che gli piace, e ne parla con Nada Editore, che sentendo il parere favorevole di Porrozzì, accetta. E' cosa fatta e si parte per la ricerca del materiale fotografico necessario. Parte delle foto provengono da quelle fatte in studio con le moto di soci come Sergio, Augusto, Piero, Luigi, Riccardo, etc, altre dall'archivio Moto Morini e de La Moto, altre sono immagini scattate da un fotografo francese specializzato nel seguire la Parigi-Dakar, alcune fatte da Fabrizio Porrozzì presso Valentini per la sua Camel "africana", alcune fatte da Stefano ai suoi modelli e alcune fatte da me medesimo. L'avventura è partita, stiamo nella primavera del 2013 e, con un appuntamento al Ducati Caffè (ebbene sì!) stabiliamo un ruolino di marcia con delle scadenze più o meno precise, non c'è eccessiva fretta perché sicuramente si andrà a finire nella primavera del 2014 perché è solo allora che l'editore potrà stampare.

Faccio leggere parte del testo agli amici Stefano, Valter e Paolo nonché tutta la storia a Lambertini per la seconda volta (grazie a tutti per la pazienza e l'amicizia dimostrata) per avere un conforto sulla bontà e la fedeltà dello scritto. Nel frattempo è arrivata l'estate. Claudio ed io sospendiamo il lavoro a fine luglio e rimaniamo che ci saremmo sentiti per gli ultimi di agosto o i primi di settembre. Passa l'estate e al rientro dalle vacanze tento di contattare Claudio che però non mi risponde mai. Dopo aver tentato innumerevoli volte, decido di telefonare al fratello Fabrizio che mi risponde e mi dice che Claudio non si è sentito molto bene e che sta facendo delle ricerche mediche per chiarire l'origine dei malori. La cosa non mi piace ma cerco di scacciare i cattivi presagi e aspetto l'evolversi delle cose. Dopo qualche tempo è Claudio stesso a chiamarmi e senza mezzi termini mi comunica che il suo problema si chiama cancro, al pancreas. Non appare giù di morale, mi dice di aver superato il periodo di shock e che ha intenzione di lavorare al suo libro (monografia sulla Ducati Monster) e al mio. E' il modo migliore per non pensare, per tenere la mente occupata, per continuare a vivere. Nel frattempo inizia le pesanti cure del caso e sembra rispondere bene. Il nostro lavoro dunque continua come previsto e iniziamo a rivedere il

testo che avevo scritto moti anni prima: lungo, lunghissimo! Sotto la sua sapiente guida, a volta un po' di malavoglia e un po' con dei coloriti confronti su quello che si doveva e non si doveva tagliare, inizia la revisione dello scritto e i miei tagli al testo per adeguarlo allo standard della pubblicazione che Nada vuole fare.

Per forza di cose però, il testo non può essere troppo ristretto e il numero delle pagine cresce rispetto allo stabilito anche perché ci sono troppe notizie che non possono essere tralasciate.

A tappe abbastanza forzate portiamo avanti il lavoro con incontri presso lo studio Zac (lo studio di Claudio e Fabrizio) e in casa di Claudio. Le cose da fare sono ancora molte e ora, siamo a ottobre/novembre, il tempo stringe perché Nada ora vorrebbe accelerare un po' sulle scadenze previste. Claudio sembra tenere bene e lavora alacramente sul suo e sul mio libro. A dicembre vedo le prime stampe del mio libro con le foto, le didascalie, i titoli, etc e inizio la rilettura di tutto ciò che è stato scritto per trovare eventuali errori e imprecisioni. Sembra non finire mai il lavoro! Il tempo passa e tra gennaio e febbraio mi vedo un altro paio di volte con Claudio per completare lo scritto di alcune "dida" e per rivedere la mia presentazione del volume, anche questa troppo lunga. In quelle occasioni Claudio mi comunica che il volume sulla Monster è finito e che a breve arriveranno le "ciano" del mio per un controllo finale prima di andare in stampa. Non sapevo che quella sarebbe stata l'ultima volta che l'avrei visto. A marzo lo sentii, per un'ultima volta e dopo aver parlato del libro, alla mia domanda "... tu come stai?" la sua risposta è stata ".....sempre peggio. Sono contento però di essere riuscito a terminare il tuo libro.". Gli ho risposto che averlo conosciuto e aver lavorato con lui era stato un enorme piacere e che persone così altruiste, corrette e professionali in questo mondo sono merce rara. Mi rispose con un quasi imbarazzato "Grazie." e non lo sentii più. Quando arrivarono le ciano da rileggere un'ultima volta, me le consegnò Cinzia, una sua collaboratrice, dicendomi che Claudio non era riuscito a leggerle fino in fondo perché era troppo debilitato e che quindi avrei dovuto fare da me il controllo definitivo. Le chiesi se secondo lei era il caso che

lo chiamassi, non volevo disturbarlo, e mi disse che potevo provare, in caso non avrebbe risposto. Provai ma non rispose. Pochi giorni dopo eravamo in molti al suo funerale.

Grazie Claudio, amico mio, senza il tuo aiuto e il tuo lavoro, portato avanti tra le difficoltà che la malattia ti ha imposto, il mio (e tuo!) libro sui bicilindrici Moto Morini, con ogni probabilità non avrebbe mai visto la luce.

Fabio



IO MORINISTA

INDUSTRIARSI

Non saprei dire se questo ormai centenario cercare di modernizzare un paese agricolo e carico di enclavi artistiche sia stato condotto con lungimiranza, nel piano industriale di memoria post-unitaria. Già allora la neo-Italia veniva spaccata in due da propagande di crescita false, strumentali, politiche nel senso più demagogico del termine. Spremere i resti del sud per costruire il nord a cui il sud come parte di nazione aveva accesso. Spostare i braccianti per costruire differenze. Lungimiranza? Interesse? Discriminazione? Non saprei definire con esattezza senza scadere nel banale, nell'ovvio, nel pericolo forse del sudismo nel mio caso. La cena con un amico si consuma frugale. Gustiamo resti gradevoli di parole ricordando la realtà inghiottita dall'oblio di una Roma produttiva e industriale ormai scomparsa dentro la cintura del raccordo, lungo le consolari. Ci salutiamo convinti che non ci sia niente da dire, da rievocare. Tempo passato come tante cose finite nel nulla della malversazione. Non mi rassegno. In questa primavera a tratti clemente cerco la strada con il mio Morini. Mi muovo spesso. Quale occasione migliore se non quella di spostarmi lungo la direttrice del lavoro, delle fabbriche un tempo storia nella storia di questa città? Per semplice dislocazione geografica esco in direzione Tiburtina. Anche oggi sembrerebbe via del progresso. Ma quale? Viadotti avveniristici ti proiettano su nuove varianti che restituiscono un pensiero straniante. Ricordo via Fiorentini. Vedo sagome nuove che non corrispondono al vecchio sito. I resti della storia di questa fabbrica un tempo florida svaniscono in nuove geometrie. Fiorentini Filippo 1919. Macchine scavatrici e produttività. Bombardata nel 1943 con sacrificio di centinaia di operai. Dove è finita? Non la ritrovo io che ricordo i capannoni abbandonati nella fine anni settanta. DUCATI e MORINI subiscono la stessa sorte ingrata della guerra. Che non costruisce mai né rispetta il sudore degli uomini cambiandolo in sangue. Perché la guerra e ce ne sono tante, convenzionali ed economiche, distrugge sempre. E sempre così sarà se non la isoliamo con la forza della resistenza e dell'indignazione. Sulla sinistra un palazzetto ricorda un passato svanito. SIDERCOMIT,

variamente riciclata ma all'epoca polo industriale metallurgico duro, di grande impatto sociale ed operaio fino alla scomparsa. Oggi è solo un nome inutile. Percorriamo con il Morini la futurista e triste pista della Tiburtina. All'altezza di San Basilio altra cattedrale stavolta nel deserto. La ex LEO farmaceutica. Vetri infranti e miriadi di materiali inquinanti e non identificati in abbandono nel colosso ecomostro. La penicillina ha cambiato le sorti della nostra salute. Questa realtà industriale che ci sfilava accanto fu inaugurata nel 1950 da Alexander Fleming in persona. Lasciata nel 1971 viene rilevata senza grande futuro fino agli anni novanta. Impossibile è stato fino ad ora riconvertirla o bonificarla. Inverto la marcia. La mia moto mi segue docile forse sentendo lontane parentele di dissesto produttivo. Percorro all'inverso la consolare sapendo che da qualche parte sopravvive la TECHNICOLOR, dismessa da poco e storia del cinema con i suoi lavoratori per la strada. La BASF ancora polo inquinante senza soluzione e la ROMANAZZI, altro pezzo di vita cittadina e produttiva ora dispersa. Tornato in direzione centro svolto per via di Pietralata. Al civico 159 trovo un centro polifunzionale. Ma in questa strada, invasa dall'acqua e dal degrado quando piove, miei parenti hanno lasciato gli anni. Perché in questo civico esisteva il LANIFICIO LUCIANI. La vita scorreva regolare nei suoi turni e la lana grezza diveniva miracolo fra quelle macchine. La normalità era partecipare al diritto d'un lavoro che era dignità. Lotte nel '68 ed occupazione nel '71. Perché avrebbero chiuso come sempre. Per derubare la vita degli altri. Dalla Nomentana sul raccordo. Le macchine sfilano veloci. Ma io e la moto abbiamo pensieri diversi. Puntiamo alla Salaria. C'è un luogo che mi preme. Si chiamava AUTOVOX. Producevano autoradio e tv color negli anni settanta. Mia zia lavorava in questo posto. Quando minacciarono l'ennesimo taglio del personale e fu indicata come operaia da eliminare la sua catena di montaggio si fermò per protesta. Oggi sarebbe così? Questo gesto romantico non era rabbia infinita, allora, e solidarietà? Per omaggio, davanti ai capannoni posti in nessun luogo da nessuna parte, faccio esplodere un colpo di gas del Morini. Forte. Come la sirena dei portuali e dei camalli di Genova. Questa Italia ho conosciuta da

IO MORINISTA

bambino, Aveva voglia di fare e di sognare. Oggi ci impongono di fare inutilmente e di vegetare. E' tempo di muoverci. La strada è tanta e taglio per il centro. Mi dirigo verso Ovest in direzione Anagnina. Ho presente un luogo preciso. Si chiamava FATME.

Mi fermo davanti allo stesso edificio di allora ma non c'è più nulla e la scritta è diversa ma la logica distruttiva è la stessa se non peggio. La produttività non è tale. E' profitto e speculazione. E non serve più neanche scomodare troppo l'economia marxista per capire questo macabro gioco. Dove si vuole arrivare? Io ricordo un'insegna azzurra nella notte dei Castelli Romani. Fondata nel 1918 con sede via Appia, nel '60 la FATME roccaforte fra le più agguerrite a difesa del lavoro era tornio, frese, apparecchi telefonici. Asili per i figli dei dipendenti. Questa sicurezza sociale che poi è decoro dovuto al lavoro, è civiltà democratica come la intendo io ed è stata annientata. Un lieve vento suona di silenzio. Vado via in direzione Tuscolana. A via Assisi, recintata dal Mandrione, si intravede ancora l'edificio Lampadine Coppola. Qui licenziata in tronco per ricatto padronale, mia zia operaia intentò causa sindacale, un sindacato allora nascente, oggi altra cosa e vinse la vertenza. Fu risarcita e fu successo per la nostra famiglia in lotta contro la prepotenza. Oggi sarebbe così? Saremmo così? Non so. Riprendo la via del centro. Dalla parte destra del Tevere in direzione sud sfilano realtà misteriose come CERERIA DI GIORGIO 1900, ancora forse alchimisti di un artigianato in estinzione e so che a via Garibaldi che mi sorveglia accanto, un tempo esisteva una fabbrica di tabacco ora scomparsa. Per via Ostiense all'incrocio di via del Porto Fluviale altra storia. Antica saccheria SONNINO anni trenta. Nell'ottobre del quarantatre la famiglia salvò tanti possibili rastrellati facendoli rifugiare presso l'Abbazia delle Tre Fontane. Fornivano ai Trappisti sacchi per l'agricoltura e conservazione dei prodotti, So che più avanti c'è la Centrale Montemartini, reliquiario di macchine dismesse e reperti romani provenienti dai Musei Capitolini, Esempio riuscito di riconversione. Mi commuove il museo dei treni per Ostia, segno di un lavoro di altri tempi, mai giunto a destinazione sociale. Tornando verso via Casilina sfioro il pastificio

PANTANELLA. Ancora ricordo odore di biscotti o di birra dai silos della fabbrica a via degli Apuli in San Lorenzo. Mi fermo sulla Prenestina davanti alla ex SNIA. Raccontate che qui comitati del parco e di quartiere difendono con i denti l'area da speculazione e degrado. Qui dove suonavano sirene nei turni di notte, cioccolata o caffè forte e mani gonfie di lavoro. C'è un archivio con la storia delle operaie. Visitatelo. Questo pezzo di Roma a cui ho restituito memoria è la storia della nostra dignità umiliata. C'è un futuro nella memoria; si chiama etica della speranza e del lavoro ed un tempo passava per un'illusione che si chiamava piano industriale di stato. Il Morini è stanco. Anche io lo guardo attonito. E mi commuovo pensando che sia nato dal genio e dalla volontà di mani industrie, le mani generose di un intero Paese che mi sembra si stringano in un unico cerchio. Il cerchio della nostra onestà derubata.

Vincenzo

ATTUALITA'

MOTODAYS 2014



Anche quest'anno abbiamo partecipato a Motodays, che si è confermata il più grande salone motociclistico dopo la l'EICMA di Milano.

annientati dalla demenza senile galoppante. Anche le moto più inusuali (Kangurini, Excalibur ecc) non avevano in realtà riscosso



Gli anni scorsi abbiamo proposto una carrellata sulla produzione della Morini, dal 125 due tempi alle ultime realizzazioni. Questa volta, varie motivazioni ci hanno indotto a variare. Innanzitutto le moto più anziane che potevano reperire sarebbero state sempre le stesse, e inoltre avevamo visto che uno schieramento di 175 non riscuoteva molto interesse, tranne da due piccoli gruppi di persone: gruppo 1: veri appassionati e intenditori. gruppo 2: vecchi rimbambiti che vaneggiavano tentando di rievocare ricordi ormai



grandissimo successo.

Quindi largo ai giovani (si fa per dire), e facciamo una esposizione dedicata alle "mitiche", ossia i Corsarini e i 3 1/2, schierati in più versioni, con qualche spruzzatina di Corsaro e altri modelli.

E ha funzionato, forse troppo, visto che ci sono stati episodi di eccessivo trasporto, come quel tale che, adocchiata la 3 1/2 gt che gli ha evocato chissà quali ricordi, trovandosi dalla parte opposta dello stand, anziché fare il giro, ha scavalcato le catenelle di recinzione, ha attraversato correndo lo stand passando dietro

ATTUALITA'

A colloquio con Elisabetta Capotosti

D: quale è il miglior mercato per la Moto Morini?

R: *il migliore è sicuramente la Germania, seguono la Francia, l'Italia e l'Austria, ma sta crescendo molto la Gran Bretagna*

D: quali sono i modelli più venduti?

R: *La Scrambler, seguita a ruota dalla Granpasso e dalla Corsaro*

D: Quali i colori più richiesti ?

R: *Piace molto la scrambler color verde militare*

D:Piani per il futuro ?

R: *A fine marzo dovrebbe essere operativa la nuova fabbrica a Pavia*

D:Perché a Pavia e che fine farà lo stabilimento di Casalecchio ?

R: *Premesso che non era nostro, ma in comodato d'uso, rilevare e risanare l'impianto di Casalecchio sarebbe stato enormemente più costoso, in quanto è una struttura fatiscente che avrebbe richiesto interventi di ristrutturazione enormi, pensi soltanto che contiene ancora amianto che andrebbe bonificato. Inoltre Pavia è molto più vicina alla nostra sede amministrativa di Milano. A Pavia è previsto inizialmente l'impiego di 23 dipendenti*

D:Il cambio di città non potrebbe far storcere il naso a qualche Morinista, che potrebbe ritenere tradite le radici del Marchio ?

R: *Quello della inamovibilità della localizzazione è un concetto che da tempo non ha alcun motivo di esistere, in una economia interconnessa e globalizzata. BMW, prossimamente anche Harley, e i Giapponesi producono in India e in altri paesi emergenti, noi siamo e rimaniamo un marchio Italiano, siamo molto più fedeli alle origini degli altri.*

D: Perché un aumento così rilevante del prezzo dei modelli attuali, anche 3000 euro circa ?

A: *Abbiamo migliorato molto la qualità generale, introdotto la doppia sonda lambda e utilizzato il carbonio per molti componenti. Le moto saranno anche vendute full optional e ci saranno dei servizi post vendita. Inoltre proponiamo diverse formule per il noleggio.*

D:Chi non ha un Service vicino casa come può comprare una Morini?

R: *Può rivolgersi anche direttamente alla fabbrica.*

D:Perché questa scelta dei Service anziché di classici concessionari ?

R: *Abbiamo ereditato una rete di vendita a pezzi, concessionari che, non potendo per ovvi motivi essere monomarca Morini, hanno ignorato e maltrattato il marchio non proponendolo al cliente, e trattandolo solo in caso l'acquirente lo richiedesse esplicitamente. Ancora peggiore la situazione dell'assistenza, con moltissimi concessionari incompetenti o peggio ancora truffaldini, che hanno addebitato alla Morini costi per interventi in garanzia mai effettuati e si sono rivenduti i ricambi forniti in garanzia. Con queste premesse sarebbe solo un danno per la Morini proseguire su questa via, molto meglio per noi e per il cliente avere una rete di service ridotta ma affidabile e di qualità, e poter contare su una assistenza diretta della Casa. Con molti clienti si è instaurato un rapporto di grande intensità, qualcuno è anche fin troppo invadente.*

D: Chi è oggi il cliente tipo della Morini ?

R: *L'età degli acquirenti varia tra i 35 e i 65 anni senza particolari picchi nelle varie fasce di età.*



il nostro tavolo (che doveva essere off limit al pubblico, come gli ha fatto severamente notare il Presidente), ha scavalcato altre catene di recinzione e si è inginocchiato al cospetto della 3 /12 accarezzandola con occhi lucidi. Non sto esagerando, è realtà. La particolarità di quest'anno è stata poi la riapparizione della Moto Morini, che è uscita dal suo guscio per esporre l'ultima nata, la 11 1/2, che è una versione riveduta e corretta della 9 1/2. Ma lo ha fatto in "stile Morini", rifuggendo dalla mischia in cui logicamente ci si sarebbe aspettati lo facesse, ossia nel padiglione delle " m o d e r n e ", affidandosi invece a noi, chiedendoci di ospitare la nuova nata a fianco delle classiche, forse per



ATTUALITA'

dare un segno di continuità e di nobile blasone. Fatto sta che abbiamo avuto l'onore e l'onere di esporre, in anteprima mondiale in una manifestazione di settore, la nuova realizzazione. Siamo lusingati per la fiducia accordataci e abbiamo fatto del nostro meglio per valorizzare la 11 e 1/2 anche se, diciamolo chiaramente, secondo noi sarebbe stato per la Morini più proficuo presentarsi direttamente al pubblico, ed esporre anche il resto della gamma. La 11 1/2, che ovviamente non è una novità epocale visto che, come detto, è una riedizione aggiornata della 9 1/2, è piaciuta sia a noi che alla maggioranza del pubblico.

Comunque non è che ci hanno "mollato" la 11 1/2, ma è intervenuto anche personale della Moto Morini, con due funzionarie e un tecnico che si sono alternati, partendo da Milano la mattina presto e rientrando la sera (ci chiediamo: ma non era più semplice ed economico mandare una o due persone fisse? Mah, avranno avuto i loro

motivi...). Il primo giorno la funzionaria/dirigente era nientepopodimenoche Elisabetta Capotosti, ossia la "figlia del padrone", che però nel corso



avuto i loro

della giornata a b b i a m o s c o p e r t o meritare il posto dirigenziale per meriti propri, non per mera discendenza.

Infatti, nel lungo scambio di idee e opinioni (che cerchiamo di sintetizzare nell'apposito box) la Capotosti ha mostrato di essere ben padrona della materia e alcune scelte aziendali, che dall'esterno possono apparire bizzarre, derivano da una situazione pregressa e sono frutto di decisioni opinabili se si vuole, ma non avventate.

Ma torniamo a noi. Come al solito, anzi di più, i soliti capannelli di gente che: "mi ricordo che...", "è come quello che avevo io...", "guarda figlio mio ...".

Nuovi soci pochi, un paio se ricordo bene, ma comunque un impegno passivo sotto il mero aspetto economico (regolarmente deliberato dall'Assemblea dei Soci), ma in attivo, speriamo, per quanto riguarda la visibilità, la credibilità e il



ATTUALITA'

prestigio del Club.

Poi io, Fabio e Augusto siamo stati coinvolti in



calendario del prossimo anno; vogliamo scommettere che il numero dei soci aumenterà vertiginosamente ?

E' il fascino del Moto Morini Club...

Sergio



varie interviste che andranno o sono andate in onda su Moto TV, ma che non siamo ancora riusciti a vedere.

E veniamo alla cosa che interessa di più i nostri lettori, che già sul forum hanno chiesto notizie in merito: la gnocca.

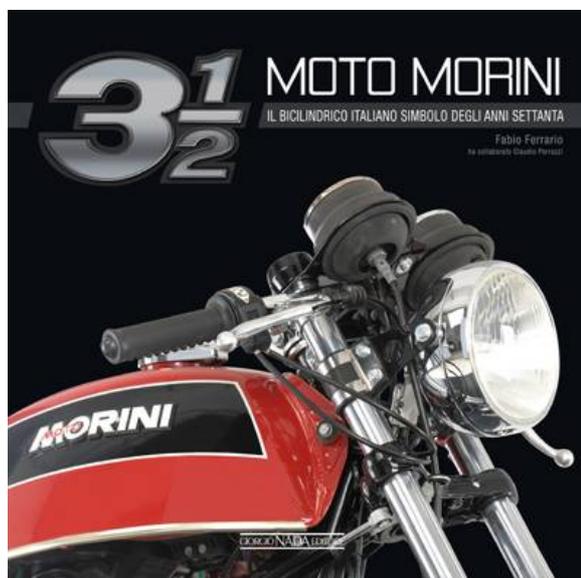
E qui un cambiamento epocale. Invece di andare noi a vedere le standiste degli altri (anche se quella dell'Aprilia era da antologia), stavolta le gnocche, merito del carisma del Presidentissimo, le abbiamo portate da noi, e si sono prestate con simpatia e autoironia, a giocare a qualche scatto "interessante", di cui qui mettiamo solo qualche esempio. Quelli migliori li useremo per il

Un sentito ringraziamento a Luigi, Roberto, Mauro, Paolo, Massimo, Massimo "Tacco", Gianclaudio, Augusto, Piero, Pietro, Aldo, e spero di non aver scordato nessuno, che con il consueto spirito di abnegazione hanno collaborato alla riuscita di questa impresa



spiacente Luigi, non c'è paragone, ti dobbiamo rottamare e sostituire con questa bella fanciulla

RECENSIONI



MOTO MORINI 3 1/2 - IL BICILINDRICO ITALIANO
SIMBOLO DEGLI ANNI SETTANTA di Fabio Ferrario

E' uscito il nuovo libro di Fabio, una monografia dedicata alle Moto Morini tre e mezzo.

L'opera si articola in una prima parte in cui viene tratteggiato un profilo del progettista Franco Lambertini, e vengono analizzati il periodo storico, la genesi e la presentazione al pubblico del nuovo modello, e le scelte tecniche e le loro motivazioni.

Poi si passa ad una dettagliata analisi tecnica del propulsore.

Segue l'analisi, modello per modello, delle 3 1/2 stradali.

Seguono due capitoli sui modelli deviativi, 500 e 250. Poi altri capitoli trattano dei prototipi e della moto da velocità. Seguono due sezioni sui bicilindrici da fuoristrada e custom. Il testo, pur nel necessario rigore formale e tecnico, è tuttavia di facile lettura, e non mancano parti più discorsive, con curiosità ed aneddoti che contribuiscono a rendere ancor più interessante e più vivo il lavoro.

Se si può fare un appunto, peraltro condiviso dall'Autore, è sui caratteri di stampa utilizzati, un po' "leggerini" e forse non troppo adatti ad un pubblico "maturo" e quindi probabilmente "occhialuto".

L'opera è corredata, oltre che da alcune foto d'archivio talvolta inedite, di foto realizzate ad hoc professionalmente di tutti i modelli trattati, che appartengono ai soci del Moto Morini Club Roma.

E' la monografia definitiva delle Moto Morini bicilindriche, che non può e non deve mancare nella libreria non solo dei Morinisti, ma degli appassionati delle belle moto in genere.

Presentazione del compianto Claudio Porrozzì, prefazione di Franco Lambertini.

Pagine 168, edizioni Nada, prezzo euro 40

APPUNTAMENTI

morini club news 1/2014

pag. 11

16/17/18 MAGGIO—CORSARINI E CORSARI IN GARFAGNANA

Il nostro raid annuale. Eravamo indecisi tra Basilicata e Garfagnana, abbiamo scelto quest'ultima. Partenza da Roma il 16 pomeriggio e appuntamento a Marina di Massa, ove alloggeremo a cura di Piero "Tour Operator", che nei giorni successivi ci scorrazzerà in questa (dicono) amena località. Se volete partecipare contattate il nostro Piero. Pochissimi posti disponibili

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 Piero per la conferma dell'appuntamento.



Federazione
Motociclistica
Italiana

NOVITA' REGISTRO STORICO FMI

Se il programma verrà rispettato, da giugno sarà possibile inoltrare la richiesta di iscrizione al Registro Storico via Web. Non più moduli da compilare, foto da stampare dal fotografo, plichi da inviare.

La richiesta si inoltrerà con un apposito form disponibile sul sito Federale, i dati tecnici si compileranno in automatico inserendo il numero di omologazione del veicolo, i dati anagrafici del richiedente saranno quelli corrispondenti al numero di tessera, le foto si allegheranno in formato JPG, così come la copia di libretto, CDP e altri documenti. Il richiedente dovrà indicare, prelevandolo da un elenco a discesa, l'Esaminatore a cui vuole sottoporre la pratica.

L'esaminatore potrà visualizzare in tempo reale la pratica, verificare i dati, visionare le foto e dare il proprio benestare all'iscrizione, tutto on line.

Un Supervisore della FMI, che prenderà il posto dell'attuale Commissione, ricontrollerà la pratica on line e, se tutto è ok, darà il benestare definitivo all'iscrizione. Automaticamente verrà stampato in FMI il tesserino, che non sarà più come quello attuale giallo, con la foto attaccata e plastificato, ma sarà tipo una carta di retdito, anche nelle dimensioni, con stampata da un lato la foto della moto, e dall'altro i dati tecnici. Inoltre verrà stampato, come ora, il certificato di rilevanza storica e collezionistica, ma su nuovi supporti anticontraffazione.

I documenti verranno inviati a casa dell'interessato per posta.

I tempi dell'iscrizione saranno drasticamente ridotti: dagli attuali tre mesi abbondanti si passerà a circa 15/20 giorni.

Attendiamo ancora l'ufficializzazione della nuova procedura, ma ho partecipato alle riunioni e visto le presentazioni ed è veramente una gran rivoluzione. Finalmente gli Esaminatori, anziché perdere tempo a fare scannerizzazioni, spillatura di foto e correzione di documenti torneranno a fare i Tecnici, e potranno meglio e con più tranquillità dedicare il loro tempo alla valutazione del veicolo, che poi è quello che conta.

Inizialmente la nuova procedura viaggerà in parallelo con quella cartacea, che rimarrà, ma se i risultati saranno quelli attesi, e analoghi a quelli delle iscrizioni epoca sport, che sono già automatizzate e in pochi mesi hanno già raggiunto una percentuale di iscrizioni on line di circa il 90 % delle richieste totali, la procedura cartacea verrà abolita.

Quindi, per chi deve effettuare una iscrizione, forse conviene attendere l'avvio della nuova procedura, è probabile che faccia prima.

Sergio

TESSERAMENTO 2014

Abbiamo dovuto ritoccare verso l'alto le quote (peraltro ferme da due anni) - era indispensabile per la sopravvivenza del club

| | <i>notiziario via email</i> | <i>notiziario per posta</i> |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI | € 68 | € 78 |
| Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI | € 63 | € 73 |
| Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI | € 60 | € 70 |
| Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI) | € 36 | € 46 |

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 "vintage" 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 a iscrizioni@motomoriniclub.com 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 delle commissioni di paypal, utilizzando per il pagamento il tab "familiari/amici" e controllando che sia spuntata la casella "pagherò la tariffa"

CONVENZIONE DAINESE STORE ROMA—VIA DELLA PENNA 13/21 **- 20 % DI SCONTO**

Ricordiamo che è stata attivata una convenzione con il Dainese Store di Roma. Ai nostri Soci verrà riservato uno sconto del 20% dietro presentazione del tesserino di appartenenza al motoclub Moto Morini. Lo sconto non sarà cumulabile con altre promozioni in corso, come ad esempio i saldi.

Lo sconto sarà applicato indistintamente su tutte le collezioni Dainese, Moto, Ski, Bike e la nuovissima linea Equestrian al momento del pagamento in cassa.

E' importante quindi rispettare queste condizioni, e non cedere il tesserino di appartenenza a terzi.

In ultimo, per poter continuare con la convenzione anche nel 2014, chiediamo ai nostri soci di cliccare "mi piace" alla pagina Dainese D-Store Roma su Facebook, e di lasciare una mail di riferimento cui inviare la newsletter delle attività del nostro Store (eventi, promozioni e quant'altro).



Federazione
Motociclistica
Italiana



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.