

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

1/2015

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

CORSARINO TESTA
PIATTA

ANTONIO
ARCHILLETTI

MOTODAYS 2015

APRILE 2015

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
Numero 1/2015 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo
Pomponi, Mario Angeletti*

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



EDITORIALE

Eccoci qui con il primo numero del 2015.

Il calendario eventi è corposo, e per l'Elba Raid, per il quale sono già pervenute le adesioni e sono state fatte le prenotazioni, si prospetta una bella edizione. Se qualcuno volesse aggiungersi, va bene, ma deve provvedere in proprio alla sistemazione.

Pessime notizie sul fronte bollo: Non solo il Lazio se ne frega delle rimostranze degli interessati, ma si inventa anche il "bollo di ricordo" da gennaio a luglio. Ma ricordo di che? Brutti ladri.

Inoltre il Ministero afferma che le regioni che hanno deciso di mantenere l'esenzione non possono farlo, perché non possono modificare una legge nazionale... però quando fino l'anno scorso alcune regioni ignoravano l'esenzione statale, e pretendevano il pagamento del bollo andava bene, vero? Brutti ladri schifosi.

Strane notizie in casa Moto Morini: Jannuzzelli, il vicepresidente, che sembrava il più razionale della dirigenza, a inizio marzo ha lasciato per "problemi ambientali interni": ora che succederà? Come la vediamo male...

Dopo tutte queste brutte notizie, l'unica cosa bella che potete fare è venire ad una delle nostre iniziative con le vostre Morini.

Sergio

CORSARINI PEPATI

In totale gli 80 che ho realizzato sono tre, due a Testa Piatta e uno a testa convenzionale. In precedenza avevo fatto dei 60 e 65 cc che al di là dell'aumento di cubatura non avevano grosse modifiche al progetto base, comunque si difendevano bene. L'idea di realizzare un Corsarino Testa Piatta è nata nel 2006, in un periodo in cui c'era un grosso fervore nel Moto Morini Club, intorno ai "piccoli" della casa bolognese in quanto i cinquantini di via Bergami



Con queste caratteristiche tecniche da rispettare, l'organo che ha subito i maggiori interventi è stata senza dubbio la testa. La strada che ho scelto

per trasformarla in "Piatta" è stata quella di fresare la sua parte centrale per ricavare un vano cilindrico in cui inserire un pezzo di alluminio che la rendesse piana e senza più la camera di scoppio emisferica. La foratura per ricostruire i condotti di aspirazione e scarico è cominciata utilizzando come "maschera" le due guide delle valvole per poi

partecipavano, insieme ai fratelli maggiori Corsaro 125 e 150, agli annuali Elba Raid. Le strade della piccola isola toscana nel mese di maggio diventavano piste su cui



divertirsi come bambini con i loro giocattoli preferiti e, si sa, una cosa tira l'altra e i Corsarini da normali che erano nelle prime edizioni dei raid, a mano a mano si potenziarono in un clima che nulla aveva da invidiare alle gare del Motomondiale e della Superbike!

CORSARINO TP 80/1

Il primo Testa Piatta nasce nel 2007 con l'idea di utilizzare i principi termodinamici



allargarli fino al diametro utile per inserire le sedi in acciaio sinterizzato e infine lavorarli raccordandoli adeguatamente con un flessibile. Una parte difficile è stata rifare la foratura della candela, da 12 mm invece che da 14 mm, con la giusta inclinazione per far sbucare gli elettrodi nella posizione più centrale possibile. Il diametro della candela è da 12 mm per consentire l'adozione di valvole più grandi e per poter non



invadere lo spazio delle sedi, dovendo la candela arrivare più in profondità per superare lo spessore del tappo inserito nella testa per realizzare la "testa piatta". L'altra grande modifica alla testa è stata quella attuata sul condotto di aspirazione, dove il tratto iniziale e mediano originale è stato fresato via e al suo posto è stato inserito un nuovo condotto realizzato al tornio e saldato alle alette di raffreddamento. La tenuta della giuntura tra il condotto originale e quello nuovo è garantita dalla forzatura e da un riporto di alluminio liquido da alte temperature, mentre la parte interna del condotto è raccordata con un flessibile. Il pistone è un Asso da 50 mm modificato sul cielo per ospitare la camera di scoppio Heron. Lo stantuffo, dal peso di 100 gr, ha i primi due segmenti, AC Cr e ROS, di 1 mm di altezza mentre il ROF da 1,5 mm è in due pezzi con la molletta grecata. La testa ospita due valvole con stelo da 4 mm e funghi da 21 mm per l'aspirazione e da 18 mm per lo scarico entrambe inserite in guidavalvole in bronzo. Le astine della distribuzione sono



state modificate applicando dei puntalini in acciaio per migliorarne la resistenza. Il cilindro per adottare il pistone da 50 mm, che è la massima misura utilizzabile per la struttura del Corsarino, ospita una canna in ghisa dello spessore di 2,5 mm. In conseguenza dell'utilizzazione della nuova canna, il basamento è stato modificato attraverso barenatura. Le guarnizioni tra testa e cilindro e tra cilindro e basamento sono in alluminio di spessore rispettivamente 1,5 e 1,00 mm, montate con pasta siliconica. L'albero motore è stato modificato nella foratura che ospita il bottone di manovella in modo da aumentare il valore della corsa. Per fare ciò il foro sui volantini è stato allargato eccentricamente verso l'alto di 3 mm e poi imboccolato con un anello in acciaio per riportare il diametro del foro a quello del perno di manovella portando così il valore della corsa da



37 a 40 mm. La biella è stata lucidata per aumentare la resistenza alla fatica. Per migliorare la lubrificazione dell'imbiellaggio, la pompa dell'olio è stata modificata per aumentarne la portata. La modifica della pompa si è basata sull'adozione di un pistone da 14 mm in luogo di quello da 12 mm con il conseguente aumento della portata del lubrificante del 20%. Tutti gli ingranaggi del cambio e la campana della frizione, sono stati

L'ANGOLO TECNICO

alleggeriti e diminuiti di spessore. Il mozzo della frizione è stato modificato per ospitare quattro prigionieri e così pure il piatto spingi dischi. Le molle della frizione sono rinforzate.

DATI TECNICI del Testa Piatta 80/1

Alesaggio x Corsa
50 mm x 40 mm;
Cilindrata Totale
78, cc; Rapporto di
Compressione 11 :
1; Candela NGK
DCPR8E; Asse a
Camme "60";
Volano Ducati
Elettrotecnica da 12
Volt 80 Watt;
A c c e n s i o n e
elettronica ad

Anticipo Fisso 34° prima del PMS; Carburatore Dell'Orto PHBG 18 AS con filtro aria F/8 con spugna speciale; Silenziatore Silentium non modificato; Rapporto Finale Z 14/32; Potenza Massima stimata 7 Cv a 9500 giri/min.; Velocità Massima 85 Km/h circa;

CORSARINO TP 80/2 "EXTREMA RATIO"

Il Corsarino Testa Piatta 80 cc Extrema Ratio, è il classico caso dell'appetito che vien mangiando. Due sono le caratteristiche fondamentali che differenziano il TP/2 dal TP/1: 1) la grande dimensione delle valvole; 2) l'asse a camme più spinto; A differenza del progetto Corsarino 80 originale Moto Morini dove la cilindrata viene raggiunta aumentando la corsa, i due Testa Piatta invece hanno il massimo diametro di pistone possibile, in ossequio alle moderne tendenze del motorismo ad alte prestazioni. Uno dei motivi per

cui i motori da competizione attuali hanno un alesaggio da 50 mm (lo stesso del TP/1), il pensiero di montare due belle valvolette è stata una logica



conseguenza! Le valvole adottate sul TP/2 sono da 24 mm per l'aspirazione e da 21 mm per lo scarico (entrambe con steli da 4 mm) e per poterle montare sulla testa del Corsarino è necessario modificare l'interasse delle guide, aumentandolo.

Per fare questo bisogna chiudere la foratura originale degli alloggiamenti delle guide e realizzare due nuovi fori ad una distanza adeguata. L'interasse tra le guide originali è di 21 mm, mentre quello modificato è di 24 mm. In conseguenza di ciò anche i bilancieri sono stati allontanati tra loro con un apposito distanziale. Le molle delle valvole sono di serie. Il resto delle modifiche sulla testa,

è uguale a quelle già fatte sul TP/1 solo con diametri interni aumentati per i condotti di aspirazione e di scarico. La candela ha la



filettatura da 10 mm per trovare spazio tra le due valvole. L'albero motore e la biella hanno subito le stesse modifiche attuate sul TP/1 come le stesse modifiche hanno subito gli ingranaggi del cambio e la frizione nonché la pompa dell'olio e l'ingranaggio della messa in moto che è stato ridotto di spessore da 8 a 5 mm. A differenza del TP/1 tutti i cuscinetti montati sul motore dell'Extrema Ratio, sono tutti del tipo TB ad "Alta Velocità". In entrambe le motorizzazioni TP/1 e 2, le molle delle valvole sono standard. La grossa differenza tra il propulsore TP/1 e il TP/2 è l'adozione di un asse a camme "sperimentale" che



L'ANGOLO TECNICO

ho denominato F1 (Fabio 1) in luogo della camme "60" o STD che per ovvi motivi non è in grado di fornire una potenza più alta. Con questo albero della distribuzione ho ridotto l'angolo di calettamento fino a 102° (dai 108° originali) e rivisto i profili degli eccentrici in modo da far restare le valvole più aperte e aumentare l'alzata dai 4,4 mm originali ai 6,5 mm. I dati della distribuzione sono: asp. apre 60° ppms; asp. chiude 80° dpms; scar. apre 82° ppms; scar. chiude 56° dpms. L'impianto di scarico prevede un silenziatore originale "rivisto" con una canna dritta forata e silenziata da materiale fonoassorbente, mentre all'alimentazione provvede un carburatore Dell'Orto PHBG da 20 mm con filtro F/8 dotato di spugna filtro. Le velocità rilevate con le singole marce (senza esagerare!) sono: 1° marcia 26 Km/h; 2° marcia 52 Km/h; 3° marcia 80 Km/h; 4° marcia 103-105 Km/h.

DATI TECNICI del Testa Piatta 2 "Extrema Ratio"

Alesaggio x Corsa 50 mm x 40 mm; Cilindrata totale 78, cc; Rapporto di compressione 10,8:1; Candela NGK con filettatura da 10 mm; Asse a camme F1; Volano Ducati Elettronica da 12 volt 80 watt; Accensione elettronica ad anticipo fisso 34° prima del PMS; Carburatore Dell'Orto PHBG



20 AS con filtro aria F/8 con spugna speciale; Silenziatore Silentium modificato con canna dritta forata e silenziata con fonoassorbente; Rapporto finale Z 14/32; Potenza massima stimata 8,5 CV a 10000 giri/min.; Velocità massima circa 104 Km/h;

Le differenze nel comportamento su strada tra i due Testa Piatta, sta fondamentalmente nella manifestazione della coppia che nel TP/1 è godibilissima e rende il Corsarino elastico e pronto in ogni condizione di marcia quasi dimenticando il cambio anche nelle salite più impegnative, mentre il TP/2 è emozionante nel salire su di giri e nella grinta che manifesta, pagando però qualcosa con l'elasticità e la coppia. Sicuramente si potrebbe fare ancora qualcosa di più per aumentare le prestazioni di questi Corsarini ma non l'ho voluto fare per non stravolgere l'estetica originale del mezzo: i due TP non tradiscono i loro "bollenti spiriti" e sembrano normalissimi. Così mi piace!

Fabio

MORINI STORY

Antonio Archilletti in fuga

Oggi parliamo di un pilota che ha contribuito a scrivere la storia della gloriosa Morini.

Una storia appena fuori dai confini di Roma ma sopra ogni cosa storia nostra! Una storia italiana.

Stiamo rievocando le imprese di un pilota di cui intendo parlare per la bravura e l'onore che ha reso alla Casa Bolognese ma anche perché viene da una terra a me cara, la terra di mia madre dove ho trascorso parte della mia giovinezza. Oggi parliamo di Antonio Archilletti, il grande pilota di Frosinone amato dalla Ciociaria per le strade della quale ho per sorte incontrato anche io, nel mio piccolo, l'amore per la moto. Archilletti, pilota di forte stazza fisica, di grande talento motociclistico, segue le orme del padre Silverio, pilota e concessionario di moto conosciuto ed amato nel frusinate anche per le vittorie clamorose negli anni cinquanta sul circuito cittadino del Capoluogo ciociaro.

La storia di Antonio Archilletti incontra dunque da ventenne la via maestra del motociclismo in gare di gran fondo, circuiti cittadini e corse in salita. Fra le sue prime vittorie oltre le varie conseguite nelle cronoscalate

laziali, troviamo quella nella Isola del Liri-Arpino. Fin dai primi momenti il sodalizio che viene a crearsi fra questo tenace pilota e la sua amata macchina è quello

che ci riporta alla geniale invenzione della Morini 175, in tutta la vasta gamma di modelli, da quelli stradali a quelli da corsa. Il motociclismo di quei tempi ed in quel tipo di competizioni era molto diverso dai nostri. Paziente lavoro artigianale sulle moto e nella quiete delle colline e della natura della patria di Marco Tullio Cicerone, lungo curve dove si accalcavano appassionati e curiosi, il rombo della 175 di Archilletti regalava gioia e vittoria rompendo con il ringhio del propulsore un atavico silenzio.

Con questa macchina evolutesi nel tempo, dal 1952 all'ultima versione del 1963, Archilletti ha colto epici trofei fra cui quello del circuito di Spoleto ed un secondo posto al trofeo del Cimino nel 1965.

All'inizio degli anni settanta, con Laverda, continua la serie dei suoi titoli fra cui la 500 KM di Vallelunga ma la sua figura di pilota resta stretta alla casa di Alfonso Morini ed alla sua "Aste corte", telaio tressette sprint, freni Oldani e

sospensioni Ceriani G.P. d'epoca.

Nella storia della Morini, questa macchina dal suono di ruggito leonino, ha colto molteplici prestigiose vittorie e la magica monocilindrica del 1963, con 22,5 CV a 10500 giri superava i 190 Km/h; aste di comando corte e piattelli più piccoli

garantivano efficace distribuzione aste e bilancieri con avanguardistiche molle a spillo.



Vallelunga 1969, un duro corpo a corpo tra 2 forti "morinisti", Antonio Archilletti (n.1), e Benito Boiani (n.37) che finirà terzo. La gara sarà vinta da Archilletti, secondo Luciano Conti con la rivale Motobi.

MORINI STORY

Ma Antonio Archilletti è il sogno della Ciociaria. L'interprete più autentico di uno spirito di gente paziente, laboriosa ed onesta che ha sempre vissuto di prodotti della terra anche quando l'industria, nel bene e nel male ha trasformato questi luoghi bucolici. Per questo, seguendo le sue parole e la sua rievocazione poetica di una cittadina a Frosinone nel 1966, mi piace restituirne le gesta.

La Città, appoggiata fra i monti Ernici e Lepini, terra del paleolitico ma anche delle rivolte contro i Romani e dell'opposizione fiera ad Annibale, fiume Cosa e torrenti Cenicia e Rio, ha geografia da Sali e scendi, avvitando aerea e capricciosa come luogo da città di Calvino.

Nello sbalzo dalla parte superiore ad inferiore si veniva risucchiati da un vortice

mi riporta, attraverso Archilletti alle terre della mia gente.

E nei primi di settembre del 1982, dalla sua concessionaria, per sua mano, mi venne consegnato il 3 e mezzo che ancora mi accompagna nel profondo dei ricordi.

Valete.

Vincenzo.

N.d.r. : per chi volesse approfondire, sul sito web del comune di Frosinone c'è un racconto del circuito di Frosinone scritto dallo stesso Archilletti. http://www.comune.frosinone.it/pagina190_le-emozioni-del-circuito-di-frosinone.html



che riconduceva per diversi giri da compiere, al punto di partenza.

Brivido e rischi per rettilinei e curve dove il tripudio della folla, l'ansia di non prendere spigoli di marciapiede, pali o panchine prima della salita del Corso, non cadere nell'insidiosa discesa dell'Alberata costituiva l'adrenalina e la sensibilità di un pilota di talento. Tornati al punto di partenza dopo un quarto passaggio in cui Archilletti aveva letteralmente sbriciolato gli avversari, con la 175 trionfava davanti alla sua gente, nella sua città. Corse pericolose, a pieno gas in un'epoca in cui il fumo delle prime industrie si mescolava ancora alla polvere di grano che si alzava dalle campagne. Sfuma una intera civiltà e

ATTIVITA' DEL CLUB

MO(R)TODAYS 2015

Anche per l'anno in corso avevamo deciso di partecipare a Motodays, il più grande salone della moto in Italia dopo l'EICMA di Milano, ma subito



qualcosa non ha girato per il verso giusto. Mandiamo il modulo di iscrizione, ma ci viene risposto che non possono farci le stesse condizioni degli altri anni: o paghiamo il doppio, o ci possono

perdere e mandarli affa..., bel trattamento dopo che gli anni precedenti gli abbiamo riempito il



padiglione "vintage" ove a parte il club Yesterbike (che poi sono quelli dell'organizzazione) siamo stati gli unici a dare un senso all'esposizione di veicoli d'epoca, se si considera il contributo espositivo pressochè nullo dei vari caramba, celerini, pizzardoni, l'area dei venditori di moto usate (usate, non d'epoca tranne rarissimi esemplari), i banchi di ricambisti/rottamai, i venditori di utensileria cinese. Poi vanno citati paninari, caramellari, cannolari e altre cibarie che non si sa cosa hanno di motociclistico, ma i prodotti che vendono d'epoca probabilmente lo sono.

Insomma, rapida consultazione coi consiglieri, si va o non si va, e si decide di andare lo stesso, a spazio ridotto. Per lo meno dovremo faticare meno per reperire le moto da esporre e per il loro trasporto. Iniziamo l'allestimento: splendida la collaborazione dei soci (per tutta la



dare un'area di 30 mq anziché i soliti 60. Sono vani i tentativi di fargli cambiare idea, per cui ci chiediamo se partecipare lo stesso, o lasciare



ATTIVITA' DEL CLUB

manifestazione), riusciamo a riciclare per la 4° volta lo la stessa moquette, e vediamo che accanto a noi, nella parte che occupavamo l'anno scorso, stanno predisponendo l'allaccio dell'acqua... sarà il solito venditore di cibarie e di cocco fresco, pensiamo...
Montiamo tutto, sistemiamo le



moto, inclusa la bella 125 due tempi di Mauro, arrivato in fiera chissà come in sella, visto che la gomma anteriore si affloscia e, con l'ausilio di Moretti, che è lì con le sue gomme da vendere si scopre che la valvola è strappata. Mauro a fine manifestazione tornerà a casa con due gomme e camere nuove fornite da Moretti, poteva andare molto peggio. Quando apre la fiera, la "bella" sorpresa: a chi hanno dato la "nostra" metà dell'area? A un barbiere! Si un barbiere... che cacchio c'entra un barbiere? Solo perché ha i teli

a righe, il rasoio a mano, e diffonde musica rockabilly (con i file che entrano in loop e ripetono all'infinito gli stessi 20 secondi del brano, finché non gli diciamo che ha rotto le palle) è da includere in una mostra di moto d'epoca? Dai, avete toccato il fondo!

Lo stand di yesterbike, bene allestito come al solito quest'anno è dedicato alle moto degli anni 80. Sempre anni 80 era lo stand del club Hondach.net.



Più in là, per chi aveva soldoni da spendere era disponibile una Honda NRS 750 pistoni ovali nuova, a zero km.

Più in là però ci sono delle Moto Guzzi da competizione: la 500 8 cilindri del 1957, la bicilindrica a "L" del 1951 (marameo ducati), e la mono bialbero del 1956.

Sia come sia, noi la nostra bella figura riteniamo di averla fatta.

Negli altri padiglioni comunque si notava la crisi



ATTIVITA' DEL CLUB

del settore. Molti meno gli espositori di abbigliamento, ricambi e parti speciali.



Mancavano i cinesini con le loro motacce: evidentemente non vendono, il dilemma è perché: ci fa schifo la loro robaccia, o siamo alla canna del gas e



non possiamo permetterci nemmeno le cineserie? Le case c'erano quasi tutte, ma alcune con stand meno costosi, praticamente con le moto terra senza pedane o rialzi.

C'era la Norton (!), ma mancava la Moto Guzzi (!!). Le Norton mi hanno lasciato perplesso, per tutti quei soldi mi aspettavo qualcosa di meglio.

E mancavano le ragazze! Pochissime ragazze immagine, e le poche presenti molto più sobrie negli atteggiamenti e nell'abbigliamento (in effetti

in passato si era esagerato con la coattaggine).

Anche qui, una positiva evoluzione o mancano i soldi?

Ancora l'affluenza di

pubblico, sebbene sostenuta, mi è sembrata inferiore agli anni scorsi.

Insomma, a parte le vicende del club, mi è sembrata una edizione in tono minore.

I gusti del pubblico mi sembra siano più orientati su moto più accessibili, sia sul piano economico che della fruibilità.

Va abbastanza l'old style, ne sia prova che la Ducati scrambler ha vinto il titolo di più bella del salone, anche se alcune cose, come la Royal Enfield "john player special" fanno decisamente ridere.

Insopportabili molte delle special, in particolare quelle su base BMW.

Comunque quest'anno è andata. Ci sarà un motodays 2016 per il club? Con queste premesse credo di no. Vedremo.

Sergio



APPUNTAMENTI

morini club news 1/2015

pag. 11

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.

CALENDARIO ATTIVITA' 2015

22-23-204 MAGGIO: 8° ELBA RAID: a grande richiesta abbiamo programmato il ritorno all'Isola d'Elba, con corsari e corsarini. Ammesse altre Morini solo se i proprietari che non ne sono muniti dimostreranno di aver tentato inutilmente di acquistarne una. I giochi sono praticamente fatti, una quindicina di adesioni, hotel già prenotato, se qualcuno vuole aggiungersi deve sbrigarsi e soprattutto darsi da fare, perché l'hotel è completo e deve chiedere a quelli limitrofi. Ci sono le premesse per una grande edizione, vi faremo un ampio resoconto.



GIUGNO: IL VECCHIO MUGELLO: raid sulle strade su cui si correva il circuito stradale del Mugello, che è stata una competizione automobilistica disputata tra il 1914 e il 1970 sulle strade del Mugello in Toscana.

LUGLIO (se non piove anche stavolta): MANNAGGIA LA MAIELLA: giro per le strade d'Abruzzo

ALTRI EVENTI DI INTERESSE

30 MAGGIO - 2 GIUGNO : MMWeekend al Terminillo <http://www.corsacorta.it/viewtopic.php?t=449&p=5258>

5-6-7 GIUGNO: 26° Morini Day a Morano sul Po (AL)

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO 2015:

2-3 Maggio: Mostra mercato alla fiera di PIACENZA

23-24 Maggio: Mostra mercato alla fiera di BASTIA UMBRA

23-24 Maggio: Mostra mercato alla fiera di CEPARANA (SP)

23-24 Maggio: Mostra mercato alla fiera di OSNAGO (LC)

TESSERAMENTO 2015

Tariffe invariate rispetto lo scorso anno

	<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

BONIFICO BANCARIO: effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (iscrizione/rinnovo motomorini club anno 2015). Comunicate comunque per email a iscrizioni@motomoriniclub.com l'avvenuto 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" . Usate paypal solo se non avete altra scelta



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.