

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

MOTO MORINI CLUB NEWS

**rivista tecnica di informazione sull'attività del
Moto Morini Club**

NUMERO "0" in attesa di registrazione

DIRETTORE RESPONSABILE

Roberta Maresci

2000

A CURA DI

Fabio Ferrario Andrea Mazzini Sergio Milani

EDITO DA:

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

tel. 06.51.80.565 - fpm@pronet.it

DIRETTORE EDITORIALE

Andrea Mazzini

Cari soci, dall'anno 2000 la sezione romana del Moto Morini Club Italia ha finalmente una propria sede nella vecchia cara Urbe e non più come l'anno trascorso ad Alvito.

La scelta del piccolo paese vicino a Sora (FR) come sede legale del motoclub, era stata dettata da motivi fondamentalmente economici visto che la F.M.I., per i motoclub che si trovano in località prive di associazioni motociclistiche, chiede l'acquisto di un basso numero di tessere mentre, per le città con presenza di motoclub, il numero di tessere da acquistare (anticipatamente!!) arriva a cinquanta unità, il che a trentamila lire a tessera vuol dire un bel pò di soldi!

Andrea ed io, dopo un periodo di riflessione abbiamo deciso comunque di affrontare il rischio economico e con le "ricche casse" del motoclub (diciamo così) a fine anno 1999 abbiamo comunicato il cambiamento di sede al comitato regionale della federazione, ufficializzando di fatto il passaggio a Roma.

Tutto questo perché crediamo nel sodalizio che abbiamo creato e che con voi stiamo costruendo e perché siamo sinceramente attaccati al Marchio Bolognese. Speriamo soltanto di riuscire a raggiungere un adeguato numero di soci per l'anno in corso e tra rinnovi e nuovi tesseramenti a rendere più forte, credibile e attivo il motoclub (riprendendoci anche dalla mazzata!).

Per l'anno 2000 la quota sociale è aumentata di 10.000 lire portandosi a 60.000 lire (quota socio ordinario) per ammortizzare la stampa e l'invio postale dei M.M.C.News che per il momento sarà pubblicato con cadenza trimestrale.

A proposito del periodico sociale, vorrei ricordare a tutti i soci che l'accesso alle pagine del suddetto giornalino è libero per tutti. Quindi coloro che hanno voglia di farsi sentire con articoli di tutti i generi, riguardanti argomenti motociclistici o pseudo tali, con particolare riferimento al mondo Morini, ci diano una mano a rendere più interessante e "voluminosa" la nostra rivista. Grazie.

Fabio

INCONTRI ROMANI

tutti i mercoledì sera cena sociale
con appuntamento alle ore 21.30

presso la sede del Club,
via Luigi Corti 29.
Chi non viene da parecchio

tempo per conferma telefoni a
Fabio o Andrea lo stesso giorno.

...Pubbliche Virtù...

La triste storia del marchio Morini dal 1987/88 ad oggi è cosa nota.

Il Moto Morini Club Italia di Morano sul Po, nacque in quel periodo per cercare di mantenere vivo il ricordo della storica casa, aspettando il suo rilancio che però anno dopo anno diveniva sempre più una pura illusione.

Ultimamente la speranza si è riaccesa da quando è stata annunciata l'acquisizione del marchio da parte della Franco Morini Motori.

Nel 1998 è nato a Roma il Moto Morini Club ad opera di Mazzini e Ferrario con lo stesso scopo del sodalizio di Morano sul Po ma con intenzioni (e fatti!) di maggiore impegno svolgendo attività del tipo partecipazione a fiere e mostre-scambio, realizzazione di pubblicazioni, abbigliamento, gadget, notiziario sociale, etc.

La volontà poi di affiliare il motoclub alla F.I.M. è stata ritenuta fondamentale per dare maggiore ufficialità all'associazione (il M.M.C. di Roma è l'unico riconosciuto dalla F.I.M.!).

In occasione dell'ultimo Morini day a Morano sul Po abbiamo cercato un accordo con Fulvio Surbone presidente del M.M.C.I. per cercare di portare avanti le nostre idee insieme ma a quanto pare senza risultati positivi per volontà di Surbone stesso.

Amici come prima, ma sicuramente un gran peccato perché riteniamo che il Morini Club debba e possa avere carattere e visibilità nazionale per riuscire a mettere sotto lo stesso tetto i morinisti, con l'aiuto di tutti!!

Collaborazione si è invece avuta dal club "Amici del Corsarino" e dal "Registro storico Morini" di Bologna, entrambi con le nostre stesse convinzioni.

A questo punto rimane una sola cosa da capire e cioè: cosa vuole la Moto Morini dal "suo" Club?

Rifacendoci a ciò che è stato detto nell'incontro di giugno scorso, pensiamo che le intenzioni della Franco Morini Motori siano effettivamente quelle risolvere gradualmente il Marchio bolognese, con iniziative di cui abbiamo parlato anche insieme al responsabile della Conseil, agenzia che cura l'immagine della vostra azienda.

Con entusiasmo quindi siamo venuti a Bologna per

incontrare il sig. Zamboni e dare a lui ed i suoi collaboratori tutte le informazioni possibili per iniziare il lavoro di preparazione del sito internet ufficiale e ancora siamo tornati per decidere il tipo di abbigliamento da produrre presentando il sig. Zamboni alla ditta produttrice delle magliette nostra fornitrici.

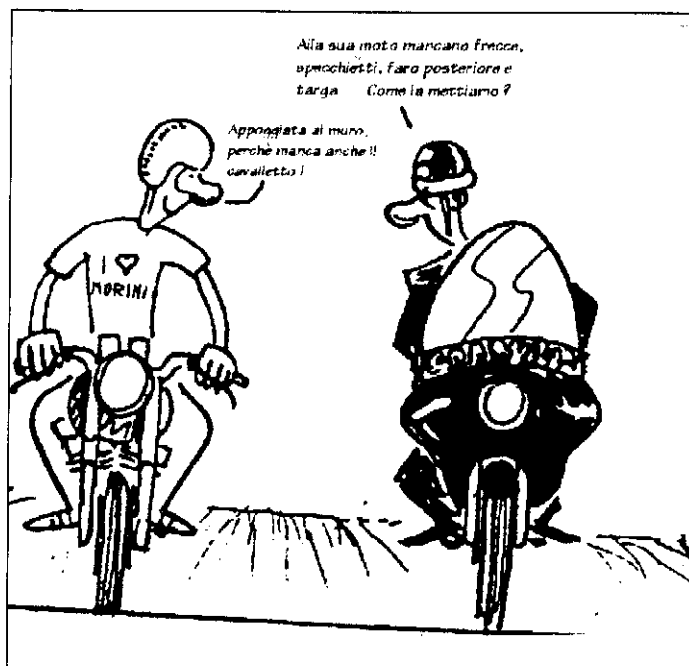
In realtà però i risultati del lavoro svolto ancora non si sono visti e i due appuntamenti preventivati, presentazione del sito a luglio e le magliette a settembre per la mostra-scambio di Imola, sono saltati.

Noi del MMC contavamo su queste due date sia perché il nostro sito internet era pronto già da un po' per andare in linea e sia perché non abbiamo prodotto magliette aspettando quelle promesse dalla Conseil.

A questo punto ci chiediamo: le intenzioni della Moto Morini sono sempre le stesse?

Se così è come noi pensiamo, avremmo da proporre alcune idee in cui noi crediamo molto e se possibile gradiremmo parlarne di persona insieme a voi per valutarne la fattibilità.

MMC - Roma



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.

m o r i n i n t e r n e t

www(viva viva viva). MoriniClub. Roma

Siamo soli nell'universo o esistono altri esseri simili a noi? Siano eventualmente in grado di comunicare con degli alieni? La nostra specie è destinata ad estinguersi per lo spegnersi del sole che ci alimenta o troveremo la forza di sopravvivere alle catastrofi? Cosa sono quegli oggetti non identificati che talvolta vengono avvistati mentre sfrecciano a velocità inusitate? Queste sono le domande che spesso ci attanagliano e alle quali cercheremo insieme di trovare una risposta.

HEI FERMI, DOVE ANDATE? Non avete sbagliato



rivista! Non è una puntata del mondo di Quirk, Quork e Quark! Questo è veramente il Morini Club! L'universo cui mi riferisco è quello motociclistico. Gli alieni sono tutt'attorno: pensate, ad esempio, a quegli esseri giallognoli dagli occhi a mandorla (un po' ripugnanti, in verità) che provengono dal pianeta Nippon, o quelli completamente glabri con una pelle variamente colorata (nel loro primitivo linguaggio la chiamano *tu - ta*) con cavalcature "monsteruose".

Il sole che ci alimenta? La Moto Morini, ovviamente.

Insomma siamo gli ultimi Morinisti rimasti, o c'è ancora qualche altro sopravvissuto?

Saliamo sulla nostra astromorininave e veleggiamo attraverso la galassia internet.

Un nuovo pianetino, al di fuori delle rotte abituali, lo incontriamo sulle coordinate www.afreehome.com/dutchmorini, ossia il Moto Morini Club Olandese (che ci fanno con le moto in un paese freddo, piovoso, piccolo, monotono e

pianeggiante, senza una curva degna di questo nome? gente strana i Padaniooops, gli Olandesi).

E' un club, non si sa quanto grande, fondato nel 1985 da una ragazza, tale Lil Kremers, e ora animato da tre brutti ceffi, Andrea, Fabio e Sergio... no scusate ho sbagliato club, da tre simpatici ragazzotti di nome Kees, Erwin e Tony.

Nel sito, peraltro attivato da poco ed ancora in costruzione, al di là del consueto campionario di foto di Morini corredate dei dati tecnici, spiccano le rubriche di informazioni tecniche generali e la pagina dedicata alla rivista che pubblicano, chiamata *Rebello*.

La rubrica tecnica consta di due articoli, sulla cinghia di distribuzione e sul sistema di accensione. Gli articoli sono sicuramente parto di gente competente, e sono pregni di dati tecnici e di tip and tricks, anche per il fai da te.

La rivista *Rebello*, che non ho ancora avuto il piacere di leggere, perchè c'è solo la copertina, tuttavia promette bene perchè in sommario, oltre all'articolo di cui sopra, una intervista a Lambertini presa da *Motociclismo* ed altre cose, contiene - UDITE UDITE - la recensione del libro di Fabio! (ma quanti soldi hai fatto inventandoti quella balla del Corsaro competizione? Ehi, fermo, perchè ti avvicini con fare minaccioso, brandendo una chiave da 42?).

Piccolo particolare... temo che la rivista sia in olandese, vi farò comunque sapere.

Bene, dagli inequivocabili segni "delle forbici" che mi fanno, e dall'aspetto cianotico dei lettori, ritengo che le riserve d'aria siano agli sgoccioli e sia il momento di abbandonare il pianeta, ma preparatevi ad altri mirabolanti viaggi, là dove nessuno si è mai spinto...perchè stava spingendo la moto.

Sergio

(l'inglesaccio)

sertribsa@tiscalinet.it

P.s. - gli UFO che viaggiano a velocità inusitate sono ovviamente le Hayabusa e le CBR 1100 XX

I ' a n g o l o t e c n i c o

MA LA VERDE SI PUÒ USARE SULLE MORINI?

Sembra quasi un gran problema ma il problema non c'è diceva il grande Lucio Battisti in una sua vecchia canzone ("Il leone e la gallina") è la stessa frase almeno in parte può essere adottata per la questione benzina verde.

Ho avuto di recente un colloquio con Franco Lambertini e alla domanda che ormai assilla i pensieri di tutti gli appassionati e possessori di moto non più giovanissime, il "papà" delle Morini nate dal 1973 fino alla chiusura della fabbrica di via Bergami, ha risposto senza indugi che i materiali con cui venivano realizzati i particolari che utilizzando il propellente ecologico potrebbero avere dei danni, sono adatti anche per l'uso della benzina verde poiché all'epoca venivano fatte delle esportazioni anche in paesi dove la "senza piombo" era già da tempo in uso (vedi U.S.A.) e quindi i mezzi costruiti erano già idonei per impiegare la benzina "ecologica" (diciamo così!!!!).

Sedi, guide e valvole delle Morini di quell'epoca sono dunque salve dall'azione non lubrificante dovuta dalla mancanza del piombo che a lungo andare in un motore non adeguato comporterebbe "ingranamenti di materiale" soprattutto nel reparto scarico che sicuramente è il più sollecitato termicamente parlando.

Per i mezzi più anziani sarà da vedere ma anche in questo caso la cosa che fa ben sperare è che i materiali utilizzati dalla Moto Morini erano veramente buoni! Ne è testimonianza il fatto che molti fabbricanti e replicatori di parti motore delle vecchie mono, a quanto so hanno spesso qualche problema di affidabilità per quanto riguarda la durata di questi organi, mentre gli stessi, originali della casa, resistono ben di più!

Anche problemi riguardanti il numero di ottani dovrebbero non sussistere perché la differenza tra rossa e verde è davvero minima e anche perché i rapporti di compressione adottati sulle tre e mezzo e sulle 500 effettivamente non sono alti non corrispondendo molto ai dati dichiarati 10:1 ma anche se

fossero effettivamente così quei valori non sono da considerare davvero estremi quindi nessun pericolo di detonazione.

Gli additivi al piombo che sono stati molto pubblicizzati per evitare i problemi causati dalla benzina verde e che tra parentesi non ritengo molto tranquillizzanti nel loro uso non tanto per quel che riguarda il funzionamento del motore ma più che altro per quel che concerne il risvolto ecologico della questione (immaginatevi i dosaggi "fai da te"!) poiché credo sia importante avere una coscienza di salvaguardia ambientale, sembra che abbiano dei limiti nel fatto che una volta miscelati con la benzina avrebbero un periodo limitato di stabilità dopo di che a causa del loro peso precipiterebbero depositandosi sul fondo del serbatoio e per rimescolare il tutto bisognerebbe ricorrere ad energiche sgrullate di motocicletta!

Tornando alle nostre care Morini e concludendo il discorso, l'unico problema in cui si potrebbe incorrere sarebbe la scarsa resistenza (tutta da verificare) dei collettori di aspirazione in gomma che potrebbero a lungo andare manifestare dei cedimenti strutturali.

Nel congedarmi vi pongo e mi pongo una domanda: ma secondo voi, attualmente, c'è differenza tra la "verde" e la "super"!

P.S. Attenzione! Nel maneggiare la benzina super o verde che sia, consiglieri vivamente a tutti di adottare dei guanti idonei e perché no anche una mascherina respiratoria con filtri adatti a gas nocivi per evitare di inalare i vapori che si alzano durante l'agitarsi del liquido.

fabio

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

i o m o r i n i s t a

Li odio.

Li ho sempre odiati.

Non hanno senso.

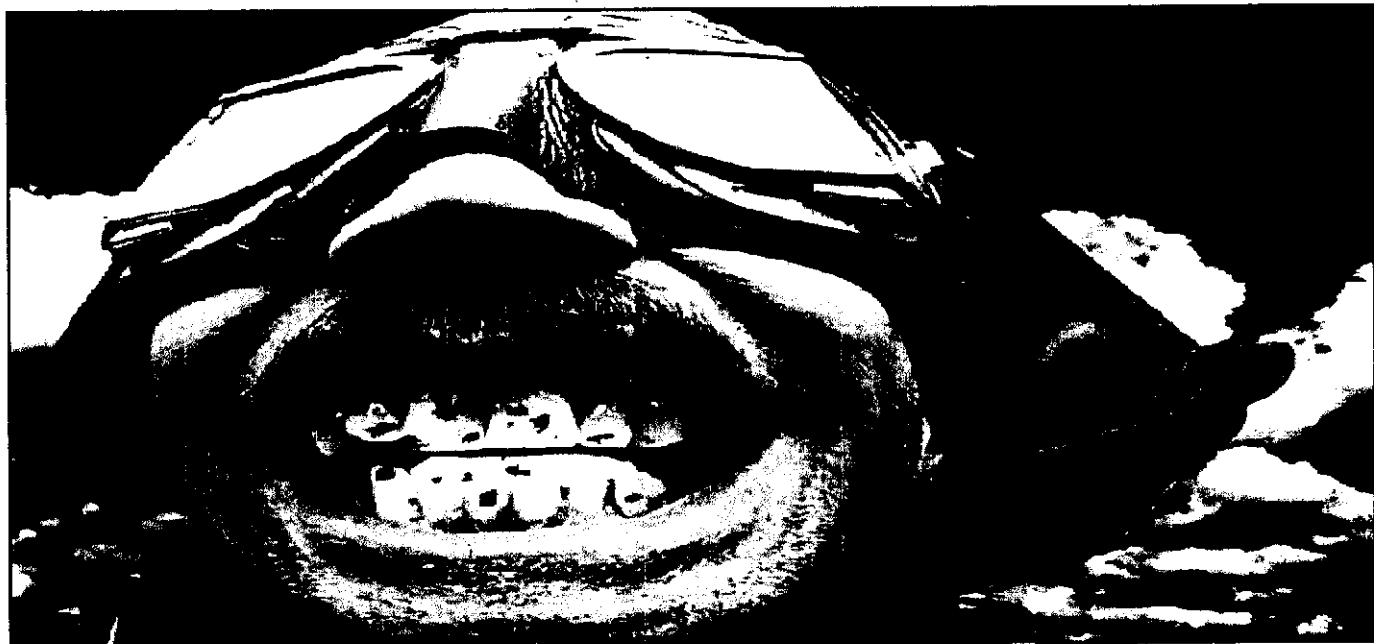
I motori zoppi, quelli con gli intervalli tra gli scoppi sfasati, dove tra uno scoppio e il successivo non passa sempre lo stesso intervallo di tempo. I più fetenti erano (e sono) i bicilindrici paralleli alla "giapponese", tipo Honda 450, Kawa 500 e simili: manovelle disassate di 180°, un pistone giù e uno su, tu-tum...tu-tum.... Se ci aggiungiamo qualche irregolarità di carburazione o di accensione diventa: t-tum ...tum.....tum-tu-tum...tum. Cacofonia. Ferraglia. Vanno bene solo per i matrimoni (non

dro. La vita è simmetria, talvolta radiale, ma quasi sempre bilaterale o speculare. Gli asimmetrici sono strani, menomati, gobbi, storpi, zoppi. La simmetria è bellezza, armonia, musica.

E' intrinseca, un "a priori" Kantiano, perché non assecondarla ?

E i motori a "V"?

Motociclismo di novembre 1999: Ducati monster 900: "Il bicilindrico ad iniezione elettronica gira più tondo fin dai 3.500 giri". 3500 GIRI !!! - Aprilia SL 1000: "L'erogazione è migliore rispetto alla RSV, perché è più dolce in basso, anche se rimane una sensibile irregolarità cinematica fino a



Moto Morinen? krante difertimenten, ja

occorre legare dietro la moto i barattoli vuoti). Ti fanno venire l'ansia perché sei lì che attendi lo scoppio successivo, e lui non arriva quando te lo aspetteresti. E' angosciante. Ma il problema vero è che anche la trasmissione aspetta gli scoppi, che arrivano quando pare a loro, al pari della coppia, e nel frattempo la catena si tende, si rilascia, geme, soffre, e la moto, a basso numero di giri, va a strappi, come quando corre una persona o un animale zoppo. E i Laverda 1000 tre cilindri? Manovelle a 180°, due pistoni su e uno giù, e viceversa. Tutti si incacchiano se il loro quattro cilindri, auto o moto che sia, va a tre. Il Laverda va allo stesso modo, E' un tre a cui manca il quarto cilin-

4000 giri, dovuta alla fasatura degli scoppi". 4000 GIRI !!!!! La Honda ha modificato varie volte ordine di scoppio e manovellismo delle varie VF 750 quattro cilindri (!) a V: indovinate perché ? E le Guzzi? ZOPPE ! Harley ed imitazioni ? ZOPPE, ZOPPE ZOPPE!

Ma allora, perché l'innaturale scelta del Morini 3 1/2, e del Morini Club ? Non lo so, me lo dica qualcuno ! Nel frattempo cercherò rifugio nella saggezza dei detti popolari: "ogni regola ha la sua eccezione", ma soprattutto, "chi va con lo zoppo..."

sergio

PERCHÉ

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

A CHI SPEDIRE

per posta:

Moto Morini Club c/o FPM.srl
via C.Colombo 183 00147 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

Cara MotoMorini,

ti scrivo questa lettera così cominciano le letterine dei bimbi quando, a scuola, imparano a leggere e scrivere, ma io sono un po' cresciuto e quindi vengo al dunque: ho appreso con enorme piacere la notizia del rientro del marchio in famiglia e soprattutto della decisione di voler "scongelerare" la produzione, non come è avvenuto purtroppo finora

Vi chiederete perché un perfetto sconosciuto vi scriva manifestando la propria gioia, ma la notizia È tale da indurmi a mettere mano alla penna (tastiera), vincendo quella resistenza naturale che mai ha fatto di me uno scrittore.

La mia carriera motociclistica comincia guidando tutti i mezzi posseduti dai miei compagni di scuola giacché i miei genitori non ne volevano proprio sapere di comprarmi il "motorino"; nei loro pensieri forse rimanevano le esperienze (forse negative) fatte con i mezzi del dopoguerra e sono sicuro del passato motociclistico di tutti e due, dato che negli album fotografici di famiglia ho trovato mamma che scorazza su di una Lambretta in un piazzalone dell'Eur e di papà in sella alla Emmevi.

Nella mia mente, invece, il Corsarino rappresentava già la piccola - grande moto.

A causa della già citata avversione dei miei genitori nei confronti della moto sono costretto ad attendere l'età della patente, la fine del servizio militare e uno straccio di lavoro per poter pensare di comprarmi una moto tutta mia.

Così nel '77 compro un Corsaro 125 con dieci anni di vita sulle spalle, ufficialmente di sesta mano.

Il mezzo era stato ampiamente rimaneggiato dai numerosi proprietari, probabilmente una decina, giacché allora non si usava registrare i passaggi di proprietà specialmente quando questo avveniva in famiglia o tra amici.

La moto tutta verniciata di nero È il risultato di un'accozzaglia di pezzi differenti, ma tutti rigorosamente Morini che si tengono insieme per miracolo divino; ricordo le forcelle con i foderi in lamiera che si pretendono a sorreggere il faro (del primo tipo, 1959 ?), la chiave di contatto a chiodo che ancora conservo, il serbatoio con le guanciole in gomma e i semimanubri (Tommaselli) che facevano tanto "sportiva"; ma il cambio, almeno, ha cinque marce. Peraltro ricordo pure i freni a tamburo, (eccome se me li ricordo ! per spiegare in breve, la frenata era del tipo "tutto - o - niente"), i supporti delle pedane in lamiera cedevole, che tornavano tanto utili in caso di caduta in quanto era possibile raddrizzarle con le mani. Non mi ricordo dell'efficacia o meno degli ammortizzatori ma, ripeto, la mia moto era assai usata.

Alfredo

(1 puntata)

ECCO LE ATTIVITÀ

QUOTE ASSOCIATIVE 2001

L'adesione al club è aperta ai possessori di un qualsiasi mezzo (anche gli autocarri) di marca MOTO MORINI o a chi non ne possiede ma ne ha tanta simpatia (socio simpatia)

LE ATTIVITÀ DEL CLUB SI ARTICOLANO IN:

1. raduni regionali
2. raduni nazionali e regionali
3. presenza stand MMCI 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 bimestrale
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
6. le convenzioni

LE CONVENZIONI:

- Polizze assicurative storiche HELVETIA
- Convenzioni locali indicate sul notiziario

Agevolazioni, convenzioni, chiamatele come volete. Sono persone o aziende che cercano di venirci incontro.

Per usufruirne bisogna mostrare la tessera del club. A volte visto che non siamo 3000 e non siamo molto "presenti" biso-

gna ricordarglielo. Per eventuali problemi o malcontenti, non litigate, fatelo presente ad ANDREA. grazie.

l e c o n v e n z i o n i

SOLO PER I SOCI

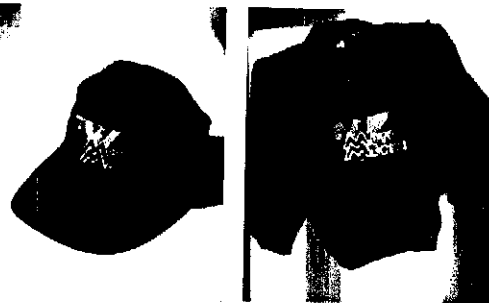
I GADGET:

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.

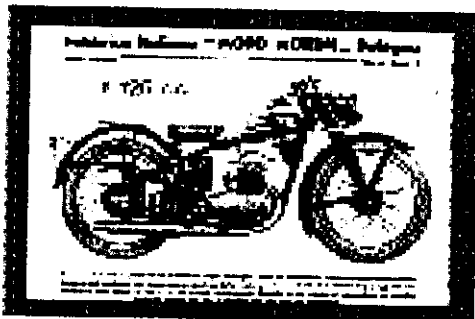
si possono ordinare per fax a:
 FPM.srl via c.colombo 183 Roma - Fax 06.51.605.982.
 contrassegno e/o carta di credito (+ spese postali)

RICAMBI (per informazioni - fabio 03383697154)
 praticamente tutto per i bicilindrici e quasi tutto per gli altri mezzi (scarsi ante 1960). I pezzi sono disponibili in pronta consegna (contrassegno) ed altri solo su ordinazione. Acquistabili le ristampe di alcuni manuali di officina e parti di ricambio. Disponibili (spese postali) fiches omologazione

3 1/2



01



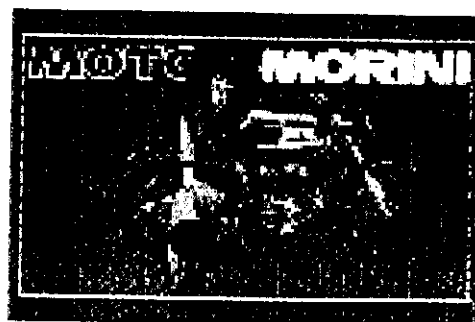
03



02



04



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 2000 da compilare ed inviare per posta a:

Moto Morini Club via Luigi Corti 29 - 00151 ROMA

Censimento 2000 da compilare ed inviare per fax al numero 06.51.605.982

COMPILARE COMUNQUE TUTTE LE VOCI

___ Richiesta di adesione al MOTO MORINI CLUB ITALIA

___ 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 :

___ 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 FEM srl 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: FEM srl 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 ANWED a tutela del consumatore.