

MOTORINI

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 diffusa tra i soli soci

NUMERO "2" 2001

A CURA DI

Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani

EDITO DA:

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

ADR@pronet.it

DIRETTORE EDITORIALE

Andrea Mazzini

Cosa significano *Twin system, Silencer, Twin-Cam, Four, Racing, Sport, Competition, Double System, 4Valve, Licensing, Power, Run.*

Lo sappiamo tutti, ma io non intendevo promuovere o bocciare il corso d'inglese od il suo uso.

Abbiamo prodotti Italiani apprezzati in tutto il mondo proprio perché tali, il "ciao" è diventato internazionale (forse anche il motorino ma mi riferivo al saluto di origine veneta) abbiamo larghi consensi in quasi tutti i campi e non dimentichiamo il successo "Motoristico".

Chi non ha mai pensato di guidare una *Rossa a 4 ruote?*

Quanti hanno sognato la prima Vespa, una Ducati, Guzzi, Laverda, Aprilia o Morini nuova fiammante?

Fino all'avvento delle Gialle le nostre Moto erano sicuramente tra le prime del mercato, e poi? No, non è tutta colpa dell'Inglese, ma forse ogni tanto un pò di orgoglio Nazionale non guasterebbe.

Non dico di arrivare a chiamare i Computer, Ordinatori o gli Hot Dog, Cani Caldi ma di provare ogni tanto a imporre anche all'estero le Nostre sane abitudini.

Proviamo a pensare per esempio ad avere degli appuntamenti periodici in Italia tra appassionati Morini.

Oltre allo storico ed internazionale Moto Morini Day di Morano, quanti altri "Day" morini abbiamo o avremmo in Italia?

E se ci fosse anche qualche *Motoraduno Morini, Concentrazione Morini, Rievocazione morini, Gara Morini, Trofeo Morini, Festa Morini, Notte Morini?*

Qualcosa di tutto questo avverrà a Roma il 12 sera, 13 e 14 Ottobre.

Non è deciso se diverrà concentrazione o rievocazione ma sicuramente sarà una buona occasione *pe' fasse du fili e na fojetta* insieme.

La partecipazione è aperta a tutti i Morinisti ed il programma è semplice: vedersi, chiacchierare di Moto, scambiarsi i saluti, Visitare una piccola Mostra Scambio (Capannelle) e dimenticavo, visitare Roma.

Il posto dell'incontro è comodo, non nel caotico centro ma nei pressi del raccordo anulare sulla colombo, in un campeggio con sono disponibili anche *Bungalow*. Le moto saranno parcheggiate all'interno.

Sarà prevista un minimo di *animazione* e di visite guidate a piccoli gruppi (*non sono consentite dalle autorità riunioni e cortei di mezzi nella città*). Ci saranno premi per i partecipanti, scordatevi coppe e medaglie riceverete beni molto meno *ambiti*, olio, cinghie, fregi...

a presto

andrea

I posti sono limitati una conferma entro il 30 settembre è necessaria.

Per prenotare un posto tenda o Bungalow o anche per confermare la Vostra presenza mandate pure un fax allo 0651605982 oppure una Mail a ndr@pronet.it. l'iscrizione al raduno è di 20.000, è previsto un gadget per ogni partecipante.

(vedi ultima pagina)

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 a s t o r i a

IN PRINCIPIO ERA LO SCOOTER.....

Lo scorso maggio, sulla strada per Novegro, Andrea ed io abbiamo effettuato una deviazione su Casalechio di Reno con destinazione Franco Morini Motori, per incontrare il nostro caro ing. Lambertini a cui dovevo lasciare parte della bozza del libro che sto piano piano portando avanti, per effettuare un "controllo tecnico"!

L'occasione ovviamente ci ha offerto la possibilità di sondare nuovamente il terreno in tema di nuova produzione Morini e, soprattutto dopo le precedenti notizie avute in cui lo stesso Lamby ammetteva di aver avuto dalla Direzione il nulla osta per partire, almeno di matita, con il progetto di una nuova moto, Andrea ed io eravamo ovviamente tutti speranzosi di avere ulteriori positive informazioni a riguardo.

Purtroppo scoprimmo in breve tempo che tutto era nuovamente fermo, a causa di varie vicende, tra le quali un accordo con una misteriosa e importante società italiana del settore meccanico (ma non motociclistico!), per il momento non andato in porto.

Prima di ripartire alla volta di Novegro, un saluto "disinteressato" all'amministratore delegato dott. Bertini, ci dà ancora la possibilità di scavare nell'argomento ma senza ricavare alcuna notizia in più, come era prevedibile.

Il discorso però si allarga, parliamo di capitali che mancano, di somme di denaro iperboliche solo per avviare la fase prototipica e poi si va nel campo delle ipotesi ed io ne formulo una che non viene accolta molto bene dal dott. Bertini, perché considerata quasi eretica: un maxiscooter Moto Morini!!

Chi mi conosce bene sa che non ho nessuna simpatia per il veicolo suddetto e che mai e poi mai da appassionato motociclista mi verrebbe in mente di acquistare un mezzo simile, però al tempo stesso credo che si possa arrivare allo scopo finale, la moto, anche passando per obbiettivi intermedi, che nel caso in questione potrebbero essere rappresentati proprio dal maxiscooter.

Se è vero che la componente più costosa del veicolo

è, come dice il dott. Bertini, il propulsore e che telaio, ciclistica, sovrastrutture, etc., sono economicamente di secondaria importanza, il gioco potrebbe essere fatto.

E' vero o no che in casa i nostri hanno un bel motore di 400 cc pronto ad equipaggiare uno scooterone che per il momento langue in attesa di essere montato dentro qualche "guscio" a due ruote da spingere? E allora quale migliore occasione per ritornare alla realtà produttiva e per prepararsi, a breve termine, al lancio di uno o più modelli di motociclette "vere", con il vantaggio di aver preso una boccata di ossigeno dai vecchi e nuovi clienti morinisti!!

Lo scooter, maxi o no, è inutile negarlo, rappresenta il modo migliore di muoversi nelle caotiche metropoli moderne e ultimamente, con l'aumento della cilindrata, si sono viste anche delle realizzazioni, forse un po' estreme, ma che dello scooter in senso classico hanno mantenuto veramente poco, avvicinandosi sempre di più ad una moto "quasi vera".....osservatele bene le T-Max 500 e notate che gran bei mezzi sono!!

Il nome Moto Morini qualcuno, anzi molti, ancora lo ricordano e quelli che non lo conoscono potrebbero cominciare a farlo proprio in questo modo visto e considerato che per le nuove generazioni farsi la moto significa spesso e volentieri farsi un maxiscooter (bestemmia!!).

Se io fossi nei panni dei dirigenti della Franco Morini Motori, un pensierino serio su questa cosa ce lo farei anche perché, rispondendo all'affermazione del dott. Bertini che non vede lo scooter nella tradizione Morini, è presumibile che se la Moto Morini Fabbrica italiana motocicli fosse ancora esistente, visto l'andamento del mercato, avrebbe con ogni probabilità messo in produzione un veicolo di questo tipo, conquistandosi sicuramente, come ha sempre fatto nella sua storia con ogni tipo di motoveicolo, la sua brava clientela.....o sbagli!

P.S. Lo sapevate che in tempi non maturi, Lambertini in Morini aveva progettato uno scooterino che poi, come si è potuto constatare, non è mai andato in produzione!

Fabio

Ancora qualche suggerimento
pratico per non fare cattiva figu-

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

con la nostra passione
motociclistica.

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

CERCHI, BANDELLE E CAMERE D'ARIA

Forse quello che voglio affrontare come argomento non è molto tecnico ma certamente parlare di componenti ai quali è affidata la nostra sicurezza, credo che sia di fondamentale importanza.

La questione mi è venuta in mente poco tempo fa, quando cambiando degli pneumatici sulla moto di un socio, ho riscontrato una foratura sulla superficie interna di una delle due camere d'aria, quella cioè che si trova a contatto del cerchio.

Constatato quale fosse la causa di quella foratura, la memoria rapidamente mi ha portato a due episodi passati che attentarono seriamente alla mia incolumità: il primo dei due si verificò nel lontano 1981 con il mio vecchio caro 125H ruote a raggi e il secondo con l'attuale tre e mezzo mentre percorrevo la strada per andare al raduno di Viadana nel 1995.

In entrambi i casi la protagonista assoluta fu "pericolosamente" la ruota anteriore con una simpatica foratura che nel caso del 125 mi causò un bel volo in piena curva con conseguente "sbranamento" del vestiario e, nel caso del tre e mezzo, solo (si fa per dire!!) una sparata di adrenalina ma senza volo e atterraggio, poiché la camera d'aria ebbe il buon gusto di perdere pressione molto lentamente, consentendomi di fermare il "furetto" prima della fase traumatica!!

Sul 125 era la seconda volta che cadevo sempre a causa di quella strana foratura che appariva come un piccolo taglio sulla parte interna della camera e non come normalmente avviene sul dorso della stessa per via di un corpo estraneo infilatosi nella gomma.

Il mio "ex" gommista non trovava niente di strano: riparava e basta! E io intanto cadevo!!

Al terzo botto, capii con l'aiuto di un vecchio meccanico che la causa di quelle continue forature, era la bandella di gomma copri nippli che si era indurita e con il bordo divenuto tagliente, incideva la camera d'aria fino alla foratura e.....al mototuffo!!

Sul bicilindrico, come sul tre e mezzo del socio a cui stavo cambiando le gomme, la causa della foratura fu invece l'ossido di alluminio formatosi all'interno del canale del cerchio in lega.

Anche in questo caso il gommista (non quello di prima ma come potete notare il risultato non è cambiato!) non pensò minimamente di eliminare quell'ossido, che pure era evidentissimo, e che avrebbe potuto, come ha potuto, causare una foratura e un eventuale incidente: lui ha sostituito le coperture e basta. Il suo compito era terminato! Viva la professionalità e la coscienza.....e sto parlando di un gommista piuttosto noto a Roma!!

Ricordo rabbrivendo quell'occasione in cui avrei potuto farmi veramente molto male sulle curve della Cisa!!

Morale del racconto, controllate e fate controllare sempre ad ogni cambio di pneumatici lo stato del cerchio e, nel caso di cerchi con raggi, della bandella para nippli. Nel primo caso fate asportare o asportate l'eventuale ossido dal canale con della carta abrasiva a grana grossa o con una spazzola di metallo e magari, se siete nelle condizioni di poterlo fare, date un po' di vernice a protezione del metallo rimasto scoperto e nel secondo caso, sostituite o fate sostituire la bandella di gomma paranippli, in caso di suo indurimento.

Buon cambio gomme a tutti!!

Fabio

I pneumatici adatti al **3 e Mezzo e 500**

DUNLOP	K81 TT100 4.10 H 18	P
MICHELIN	MACADAM 50 E 100/90 V18 A	
	MACADAM 50 110/90 H18 P	
BRIDGESTONE		
	B45F	100/90 V18 A
	B45R	110/90 H18 P
CONTINENTAL		
	TK22RC	100/90 H18 A
	TK44RC	4.00 H18 P

Sono disponibili, nuovi :
SILENZIATORI OMOLOGATI DGM,
neri o cromati, prodotti per il Morini 3
1/2, da **BUSSO**

KIT REVISIONE
pompe freno e pinze,
originali **GRIMECA**

ELETTRICO,
captatori e statori
Ducati Elettronica

m o r i n i & f i s c o

LA MOTO NEL FISCO

Come diceva una famosa rubrica "forse non tutti sanno che" la Moto, intesa come motoveicolo o ciclomotore, è deducibile dalle imposte.

Naturalmente le regole di deducibilità variano in funzione sia del tipo di veicolo che del suo utilizzo per l'esercizio di attività d'impresa.

Quest'articolo non sarà un trattato di Economia e Commercio, ma indicherà degli spunti sui quali ognuno potrà sviluppare la propria situazione fiscale.

Va subito specificato che i soggetti che possono "scaricare" la moto (non dal furgone quando siete rimasti per strada, ma dalle tasse!!! N.d.r.) sono esclusivamente quelli che hanno una Partita IVA, mentre i titolari di reddito da lavoro dipendente o pensione, non possono farlo. Le categorie deducibili, come dicevamo, sono i Motoveicoli e i Ciclomotori. In entrambi i casi, se si svolge un'attività che utilizza esclusivamente come beni propri dell'impresa i nostri amati mezzi, la deduzione è integrale.

Ciò significa che l'intero costo, l'IVA e tutte le spese connesse, es: carburante, manutenzione, bollo, assicurazione, possono essere scalate dalle entrate della attività. Questi casi sono abbastanza limitati perché poche sono le attività specifiche tra le quali indicativamente vanno elencate le attività di noleggio, trasporto ecc. che devono essere fatte attraverso il motoveicolo o il ciclomotore.

In tutte le altre attività, sia il gioielliere, il fruttivendolo o lo straccivendolo (beato lui) la deduzione è possibile con l'applicazione dei seguenti limiti: otto milioni per i motoveicoli, quattro per i ciclomotori.

Se avete in animo di comprarvi la Mv da 100 ml o la Suzuki 250 sempre otto milioni è la cifra massima deducibile, e lo stesso può dirsi per i ciclomotori.

In particolare la deduzione deve avvenire con una specifica procedura detta di ammortamento. In altre parole non si può scalare tutta la cifra insieme, ma occorre farlo mediamente per il 25% all'anno, quindi in quattro anni.

Scommetto che Vi state annoiando, perciò abbiate pietà del sottoscritto quando non arriva ai raduni, ma pensate tutti i santi giorni "co' sta roba" e uno prima di fare qualsiasi cosa ha bisogno di radunare il cervello. Andiamo avanti.

I costi connessi, simili a quelli elencati in precedenza, sono deducibili al 50% dell'intera spesa, per esempio se

si è speso 100.000 per il cambio d'olio, potremo scalare 50.000 come qualsiasi altra spesa della ns. attività.

Il ns. bene si può acquistare in qualunque maniera, non fraintendetemi ...intendo legale, attraverso il Leasing, il Noleggio od anche un semplice finanziamento.

A tale proposito, quando vi propongono un Leasing fate attenzione perché se è vero che la deduzione avviene in meno tempo (due o tre anni) è anche vero che i costi, rispetto ad un normale finanziamento sono molto più alti e ciò vale anche per le autovetture.

Bisognerebbe poi anche parlare di ammortamento anticipato, rideterminazione leasing, schede carburante e molto altro, ma siccome non è il "Sole 24 Ore" qui mi fermo.

Spero di avervi indicato degli spunti che poi andranno approfonditi con il Vs. Commercialista. Se avete bisogno di informazioni potete chiedere al ns. Club, ma forse, visto le 50 mila copie del nostro giornale richieste (illusione) dopo quest'articolo, ne predisporremo degli altri.

Lucio

**Le Morini che rientrano
nei "VEICOLI DI INTERESSE
STORICO"
anche se hanno solo 20
anni compiuti**

MOTO MORINI	CORSARO REG. 160
MOTO MORINI	G.T. 350
MOTO MORINI	CORSARINO 50
MOTO MORINI	CORSARO REG. 125
MOTO MORINI	COUNTRY 125
MOTO MORINI	CORSARO REGO. 100
MOTO MORINI	SPORT 350
MOTO MORINI	CORSARO 150

*... ma controllate le liste aggiornate sui siti
dell'ACI,
della Federazione Motociclistica e di
MOTOCICLISMO*

INCONTRI ROMANI IMPORTANTE!!!!

tutti i mercoledì sera cena sociale

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

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

la Lunga STORIA di ALFREDO e le sue Morini.

(terza ed ultima puntata)

Il 250 mostra tra le sue debolezze anche un anomalo consumo del pignone della catena a causa del fatto che sotto tiro il motore torce i gommini dei silent-block (c'è da supporre che questa sia anche la causa della sofferenza del tubo di scarico).

Le vibrazioni comunque ci sono e si fanno sentire soprattutto nella zona di attacco del portapacchi, generando una crepa nel telaio che faccio saldare da un "amico" carrozziere che usa una saldatrice ad arco. Errore! Bisogna sapere che l'impianto elettrico non gradisce le violente scariche elettriche generate dalla saldatura, per cui mi ritrovo con il generatore di corrente irrimediabilmente guasto: sostituire.

Ho totalizzato un chilometraggio elevato, anche considerando, così dicono i ben informati, che la percorrenza media di un motociclista si aggira sui 7500 Km all'anno ed io ne ho più del triplo. Sto pensando che sia ora di cambiare.

Nel complesso ho un buon ricordo di un mezzo che mi ha portato a spasso per l'Italia con un consumo di benzina quantificabile in pi^ù di 30 chilometri per litro; non ricordo di aver mai aggiunto olio, salvo perdite come quella descritta in precedenza, tra un cambio e l'altro. Voglio ancora tessere le lodi ad un telaio veramente indovinato, che consentiva di consumare le gomme "standard" fino all'impensabile e che si trovava a proprio agio addirittura con gomme "racing" (PZ 2), alla faccia dell'impostazione turistica!

Ho voglia di passare ad una moto con prestazioni da grande. Il panorama motociclistico del periodo ('78) offre un'ampia scelta di mezzi con cilindrata 350 e 500, praticamente ogni casa ne produce una o più, le case giapponesi si affacciano sul mercato con mezzi che promettono potenze incredibili. Io le trovo esteticamente orribili e, quelle che riesco a provare, non mi trasmettono sensazioni tali da valutare positivamente le qualità del telaio; scoprirò in seguito che i giapponesi barano assai quando dichiarano la potenza. Il regime fiscale penalizza con l'IVA al 38% le cilindrature maggiori di 350 e questo mi "aiuta" nella scelta, il budget è piccolo, bisogna che mi dia da fare, valutare, risparmiare, sperare, trattare....

Il dilemma è presto risolto il mio sogno si chiama Morini 3 e 1/2 Sport, naturalmente rosso, il concessionario accetta le cambiali, onorevolmente coperte e la moto in permuta.

Ancora una moto nuova, rossa fiammante. E' il 5 maggio 1978, ha i cerchioni in lega (non proprio leggera) grigio metallizzato, un solo freno a disco (qualche risparmio dovevo pur farlo, ma mi riprometto che appena posso lo faccio montare), la sella da un posto e mezzo con il finto codino dalla punta rialzata, l'avviamento elettrico. E non ho voluto il portapacchi. Come portafortuna (non sono superstizioso, ricordate?) incollo sul parafrangente anteriore un adesivo a forma d'orsacchiotto col casco.

Si chiama Orso 27 (in omaggio ad un pilota di aerei da bombardamento).

Anche in questo caso metto tutta la diligenza possibile nell'effettuare il rodaggio, visto e considerato che con l'esemplare precedente ho avuto buoni risultati.

Man mano che passano i chilometri sento il motore che si slega, ma io aspetto pazientemente di raggiungere almeno i 5000 Km, poi finalmente comincio ad allungare sfruttando le discese.

In occasione di una sosta in officina per ordinaria manutenzione, faccio installare il secondo disco dopo aver saggiato lo stesso impianto sulla moto di un amico.

Nell'uso scopro che la frenata diventa molto più pastosa e godibile anche sopra i 120 Km/h e finalmente sparisce l'eccessivo consumo delle pastiglie dei freni, aumenta il gusto della "staccatona"; il tamburo posteriore svolge il suo compito senza lode e, se si ha l'accortezza di arrotondare gli spigoli del materiale d'attrito scompare la tendenza al bloccaggio della ruota poste-

riore nelle frenate di emergenza.

Questa volta mi complimento da solo per la scelta della moto, finalmente nelle uscite non sono più il fanalino di coda, anche in due la moto ha una velocità di tutto rispetto, ma soprattutto sul misto il motore è furioso, se mantenuto in regime di coppia estrae dalle curve con la forza degna di ben altro cilindrato, basta trovare la marcia giusta, e non è difficile avendone sei a disposizione (e non tutte le moto della concorrenza ne sono provviste).

E se non bastasse il motore è assecondato dal telaio, sincero e godibile nella guida; a volergli trovare per forza un difetto si può dire che la moto è un po' leggerina davanti, migliora leggermente con l'installazione del secondo disco. E' probabile che il difetto sia emerso quando la moto ha perso l'enorme freno a tamburo anteriore, ha acquistato il motorino di avviamento e la batteria di maggiori dimensioni: praticamente il baricentro si è spostato all'indietro. La riprova è che il modello 500 che ha il doppio disco di serie, il motore poco pi^ù pesante a causa delle dimensioni dei cilindri e, soprattutto, in forcellone posteriore pi^ù lungo, non soffre dello stesso difetto.

Io non patisco pi^ù di tanto il difetto perché viaggiando sempre in due su di una sella da un posto e mezzo, sono sufficienti un paio di frenate per far gravare peso all'anteriore. Sulla sella si sta talmente compressi che gli amici ci affibbiano un nomignolo che spiega bene il concetto espresso: ci dicono spesso "in moto siete un corpo e un'anima". Ed intanto seguono a ragionevole distanza stentando a leggere la targa [rosicate gente rosicate !!!].

Tanto per capire quanto il difetto possa inficiare la guida, posso ricordare una gita al Terminillo, pista ..oh pardon! strada ricca di tornanti, dopo la quale decisi di regalare alla mia ragazza un nuovo paio di stivali (cittadini) perché i suoi (anch'essi nuovi), mostravano un "anomalo consumo" non sulla suola ma sulla tomaia. Naturalmente sulla moto ho montato due pedane posteriori rialzate di cinque centimetri.....L'inconveniente non si E' pi^ù ripresentato.

L'animosità del "pilota" riemerge spesso, specialmente sulla mia strada preferita: la "panoramica" che collega piazzale Clodio a via Trionfale, cinque curvace con il trucco. Dov'è il trucco? bé, se ve lo dico, poi mi passate tutti!

Matrimonio, due figlie, ma io non mollo la moto che macina 56.000 chilometri prima di alzare bandiera bianca per..... mancanza di olio (... eh! gli impegni di famiglia distolgono dalla manutenzionebella la scusa, no?).

Così dopo un lungo periodo di forzata astinenza individuo in un salone un 31/2 GT grigio, pochi chilometri ed a un prezzo inferiore a quello che ho pagato il 250 dodici anni prima: finalmente si ricomincia! Il mezzo lo conosco ormai benissimo e le soddisfazioni sono assicurate, anche se la grinta dello Sport E' tutta un'altra cosa. E' rimasta nel cuore.

Le traversie del marchio sono già iniziate, ma nelle vetrine arriva la moto del futuro: si chiama Dart, ha un vestito modernissimo quasi avveniristico, assomiglia alla Ducati Paso ma in scala ridotta e una ciclistica moderna (forse troppo per quella ruota anteriore da 16").

Ha un pò troppi elefantini disegnati qua e là ma il motore ed il marchio sono inequivocabilmente Morini; forse riesco anche a comprarla usata ma in giro non se ne vedono molte; dopo due anni ne vedo una, la fermo, chiedo come va, mi risponde "la vendo".

E' fatta sono possessore del Dart 350.

Ma piano piano diventa difficile anche la manutenzione pi^ù semplice, la ricerca dei ricambi è un terno al lotto.

Cerco altri morinisti, tutti ugualmente disperati come me, allargo la ricerca dei ricambi a tutta l'Italia, trovo altre persone con la mia stessa passione. Nasce il Moto Morini Club a Roma.

Un morinista convinto, Alfredo
(è finita ndr)

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

.....Sergio vi racconta uno degli
ultimi

Ricordatevi le mostre scambio:
imola (bo), fine settembre
la chiara (mi), ottobre
novegro (mi), novembre.

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

12° MORINIDAY: NOI C'ERAVAMO

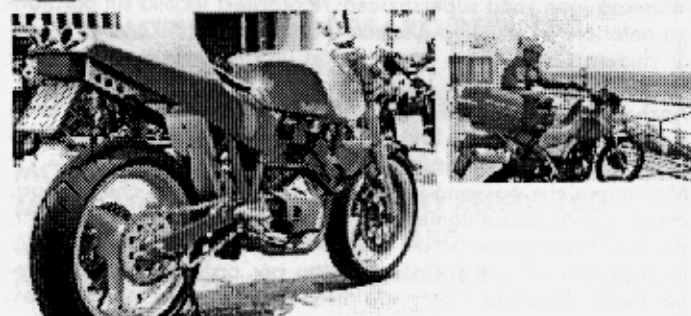
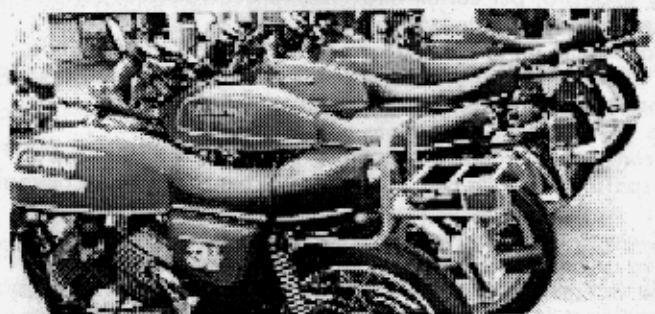
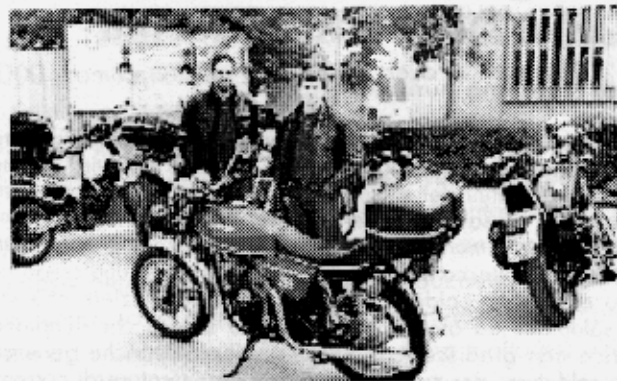
Anche quest'anno si è svolto a Morano Po il Morini Day (il dodicesimo), sicuramente il più famoso raduno italiano dedicato ai possessori delle moto bolognesi. Per chi non avesse potuto partecipare, ossia tutti i soci del Morini Club Roma eccetto il sottoscritto ed il nostro amatissimo Presidente, ritengo sia interessante conoscere le impressioni di un neofita quale il vostro cronista. Mentre che le immagini qui allegate dovrebbero fornire un resoconto abbastanza fedele di chi e cosa c'era, quello che vorrei descrivere è lo spirito della manifestazione.

Prima qualche arida informazione: le moto presenti erano circa un centinaio, per altrettanti conduttori più un nutrito gruppo di passeggeri, appassionati con altre moto e semplici curiosi. L'organizzazione della manifestazione è risultata piuttosto incolore (le solite iscrizioni, pranzo convenzionato, giro turistico, premiazioni finali ecc); anche il luogo prescelto, una piazza del paese anziché il consueto campo sportivo, inagibile per la recente alluvione, ha probabilmente influito negativamente. Ma quello che ha tenuto viva la manifestazione è stata la passione dei partecipanti per il marchio che li accomuna, e l'attenzione posta nella cura dei propri mezzi. Inoltre mi ha colpito il notevole afflusso di stranieri, che rappresentavano circa il 40% degli intervenuti. Perché, come spesso accade, noi italiani non apprezziamo appieno quello che di buono riusciamo a produrre? Perché il Morini Club Roma ha vinto a mani basse la coppa degli italiani provenienti da più lontano con 630 km percorsi, e gli stranieri si sono disputati analogo trofeo sul filo dei 900 Km? Morinisti del centro e del sud Italia, dove siete?

Comunque il bilancio complessivamente è risultato positivo. La fatica e le avversità climatiche e meccaniche del viaggio sono state ripagate, oltre che ovviamente dalla conoscenza di gente e posti nuovi, dalla conferma dell'esistenza di una cerchia di appassionati vitale ed in espansione, unici al momento a tenere alto il vessillo e il nome di un marchio storico, che avrebbe meritato maggiore considerazione da parte dei suoi possessori.

Parafrasando una nota pubblicità, qualunque cosa ci riservi il futuro, la Morini (probabilmente, speriamo) ci sarà.

Sergio



- 1: I nostri/vostri eroi; 2: a perdita d'occhio;
- 3: gli austriaci sono un po' esaltati... 4: ...gli italiani pure;
- 5: sfilata d'eleganza; 6: due arzille attempate signore;
- 7: vi piacerebbe, vero?;
- 8: Presidente, abbiamo sbagliato strada, questo non è il Po;

TRA LE NOVITÀ IMPORTANTI PER
LA "MOTO QUOTIDIANA",
Centro Convenzionato per la Revisione:
RENAULT ZILIANI, appassionato di moto

d'epoca e comprensivo.
Via del porto fluviale, 36 RM
chiedere di Fabio
(non dimenticate la tessera MMC)

PRONTE LE NUOVE
T-SHIRT
ed i poster MORINI!!!!

d i t u t t o

COSTI VALIDI SOLO PER I SOCI

GADGET

- 01G- pin moto morini "Logo Antico" lit. 6.000.
- 02G- pin 500 (oro - argento) lit. 12.000.
- 03G- pin 3 1/2 (oro - argento) lit. 12.000.
- 04G- pin MOTOMORINI (oro - argento) lit. 12.000.
- 05G- pin amici del Corsarino lit. 12.000.
- 06G- portachiavi pelle e fregio lit. 20.000.

PUBBLICAZIONI

- 01P- Libro Moto MORINI - POLO BOOK lit. 24.000.
- 02P- manuale officina Bicilindrici lit. 40.000.
- 03P- manuale parti di ricambio 125H lit. 35.000.
- 04P- manuale parti di ricambio 500 lit. 35.000.
- 05P- manuale parti di ricambio 3 1/2 lit. 35.000.
- 06P- manuale parti di ricambio corsarino lit. 25.000.
- 07P- manuale parti di ricambio 250t lit. 30.000.
- 08P- manuale parti di ricambio 250setteb. lit. 25.000.
- 08P- manuale parti di ricambio corsaro lit. 25.000.
- 10P- manuale parti di ricambio 250 2c lit. 25.000.
- 11P- manuale parti di ricambio sbarazzino lit. 25.000.
- 12P- manuale parti di ricambio 175 lit. 25.000.
- 13P- manuale parti di ricambio Coguaro lit. 50.000.
- 14P- manuale parti di ricambio Excalibur LRX lit. 50.000.
- 15P- libretti uso e manutenzione lit. 15.000.
- 16P- manuale Dell'orto morini (tarature e regolazioni) lit. 20.000.

ABBIGLIAMENTO

- 01A- Maglietta POLO rossa - ricamo lit. 35.000.
- 02A- T-Shirt Morini "Roma" lit. 10.000.
- 03A- T-Shirt Morini "Loghi Storici" Rossa lit. 15.000.
- 04A- T-Shirt Morini "Loghi Storici" Nera lit. 15.000.
- 05A- T-Shirt Morini "Aste Corte" Rossa lit. 20.000.
- 06A- T-Shirt Morini "Aste Corte" Nera lit. 20.000.
- 07A- Maglione rosso - lana ricamo lit. 100.000.
- 08A- Cappellino rosso - ricamo lit. 18.000.

CARTOLINE (MINIMO 10.000 LIRE D'ORDINE)

- 01C- Cartolina 125 2T lit. 1.000.
- 02C- Cartolina Pubblicità 31/2 I serie lit. 1.000.
- 03C- Cartolina Servizio morini lit. 1.000.
- 04C- Cartolina Corsaro lit. 1.000.
- 04C- Poster 3 1/2 f.to 50x70 lit. 20.000.

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)

Gli Ordini Veranno Evasi dal 10 Settembre

alcuni altri esempi? Ricambi:
cev, grimeca, ducati elettronica, parti speciali

