

MOTO MORINI

CLUB NEWS

EDITORIALE

8
0
0
2
2

**Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor**

In questo numero

**LA VERA
STORIA DELLA
MORINI narrata
dal dott.
MAURIZIO
MORINI**

**Visita alla fabbrica
della Moto Morini**

**La Marcia su
Roma**

Motogiro 2008

Aprile—Luglio 2008

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 2/2008 a cura di*

*Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio
Milani*

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

Amici Morinisti, avete tra le mani un numero del nostro notiziario che non esito a definire eccezionale: non solo per il numero di pagine (16 anziché 12) ma soprattutto per la qualità degli argomenti trattati. Dalla storia della Morini narrata in esclusiva per noi dal dott. Maurizio Morini, alla vittoria del Motogiro del nostro socio e articolista Francesco, dall'impresa "la marcia su Roma" che fa impallidire la pur epica "coast to coast" di nemmeno un anno fa, alla visita alla fabbrica della Moto Morini. Ma non dimentichiamo altre iniziative che non è fisicamente possibile inserire in questo numero (ad es. il "trofeo regolarità") e che renderemo - forse - nelle prossime uscite editoriali. Abbiamo riattivato il sito Web e a breve cercheremo di riempirlo di nuovi e più sostanziosi contenuti; per ora cominciate a frequentare il nuovo, modernissimo forum, anche per comunicarci le vostre opinioni, consigli e, perché no?, critiche. Volevamo che il decennale del club venisse adeguatamente onorato, e ci stiamo impegnando in tal senso. Non tutto, in realtà è andato a meraviglia: l'Elba Raid è saltato per carenza di partecipanti: la mia paura, espressa nell'editoriale precedente, di aver proposto troppe cose troppo vicine nel tempo si è concretizzata. Faremo tesoro della lezione.

Ma vogliamo comunque proporre una iniziativa particolare per settembre, che chiameremo il "Morinigiorno di Roma (e dintorni)". Vorremmo, in occasione del decennale, che tutti i soci, simpatizzanti e Morinisti vari sparsi per l'Italia (solo i soci fuori provincia sono 13 e i fuori comune di Roma sono 10) venissero nella Capitale, per un weekend in compagnia di altri Morinisti, alla scoperta, in sella ai loro gioielli, di Roma e immediati dintorni. Niente coppe e medaglie, classifiche, gimcane e simili. Solo la voglia e l'occasione di incontrarci e andare in giro insieme, per la Città Eterna; con i soci dell'Urbe che vi faranno da Ciceroni, tutori e angeli custodi, per ogni necessità organizzativa. Il "Morinigiorno" è programmato per il 26 - 27 -28 settembre. Appuntamento ovviamente al Gianicolo. E' indispensabile comunicare la vostra adesione entro il 13 settembre utilizzando i contatti che trovate nella penultima pagina di questo notiziario. Cominciate a organizzarvi e a spargere la voce.

E date un'occhiata anche alle altre iniziative che troverete nell'apposita rubrica.

Non mi resta che augurare, a chi parte, buone vacanze e consigliare, a chi resta, di fare dei bei giri con la propria Morini per cercare refrigerio dalla calura estiva.

Buona lettura.

Sergio

LA VERA STORIA DELLA ASCESA, CADUTA E RINASCITA DELLA MOTO MORINI

Cari amici,

due differenti storie si sono "inevitabilmente" incrociate.

Meglio direi: due realtà si sono finalmente congiunte. Nascono da lontano. Dal capostipite per le moto ed i suoi motori Alfonso Morini e da suo nipote Franco Morini per i soli motori. Non voglio raccontare la storia che già tutti conoscono, nelle sue unioni, separazioni, incontri e distacchi. Solo la vera storia della Moto Morini e della Morini Franco Motori dalle origini ad oggi. L'evoluzione. Ma ho molta voglia di raccontarla fin dall'inizio... e credo di conoscerla meglio di tanti altri...

La storia della Moto Morini non può essere disgiunta da quella del suo creatore, che per lunghi anni ne fu l'unico protagonista. La fabbrica fu fondata nel 1937, ma l'impresa di Alfonso Morini nacque molto prima; quando nel 1927, cioè dieci anni prima, a Monza conquistò 6 record mondiali che resistettero imbattuti per quasi quaranta anni. Cavalcava una motocicletta da lui interamente progettata e, realizzata insieme al socio Mazzetti. La M.M. (Morini-Mazzetti) infatti, inizialmente fondata da quattro soci, resistette diversi anni, ideando e producendo moto a dire poco rivoluzionarie per quell'epoca e non a caso Alfonso ne era tecnico, progettista... e pilota. Esistono molti aneddoti sullo scioglimento di questa unione, ma il più noto rimane sicuramente quello circa l'entità della liquidazione corrisposta dal socio Mazzetti ad Alfonso Morini: una moto, 25.000 lire e una scatola di compassi... Dalla sua costituzione però, nel 1937, la Moto Morini si dedicò negli anni seguenti alla produzione di motocarri a 3 ruote per il trasporto merci. All'inizio del secondo conflitto bellico mondiale fu anche costretta alla costruzione di parti per motori aeronautici e (forse anche per questo?) fu

completamente distrutta da un bombardamento aereo sulla città nel 1943 e Alfonso fu costretto a cessare ogni attività. Nel settembre di solo un anno prima, il nipote Franco Morini, cioè il figlio del fratello maggiore Medardo, fu assunto in primo impiego come disegnatore tecnico alla Ducati. Si era appena diplomato perito al famoso Istituto tecnico "Aldini Valeriani" di Bologna. Alla fine della guerra nel '46 la fabbrica Moto Morini riaprì faticosamente i battenti, seppure a ranghi ridotti e, Alfonso ritornò

al suo vero, antico amore: le motociclette. Subito iniziò la progettazione e ben presto la realizzazione di una moto di 125 c.c. con motore 2 tempi. In quell'occasione fu chiamato a collaborare anche il giovane nipote Franco, che lasciò l'ufficio tecnico Ducati. Le consegne iniziarono nella primavera del '46 e, grazie alle particolari caratteristiche tecniche



ed alla linea decisamente d'avanguardia ebbe un immediato successo commerciale. Un paio di anni dopo, vista la notevole espansione del giro d'affari, Alfonso Morini decise di tornare alle corse, ma non più come pilota, e Franco fu inserito nel gruppo tecnico delle competizioni. (Non comunque che allora si distinguesse tra tecnici di produzione e "corsa".., i "team" non esistevano ancora...) I successi non tardarono ad arrivare e il peso del marchio nella classe 125 cominciò ad affermarsi su tutto il territorio nazionale. Fu in quegli anni e precisamente nel 1949 che Franco Morini progettò interamente il suo primo motore: era un 125 orizzontale a 2 tempi. Per adeguarsi alle mutate esigenze del pubblico la Moto Morini passò anche alla produzione di una nuova moto di 175 c.c. con motore 4 tempi, concepito anche questo, sia dal lato tecnico che estetico, in modo decisamente moderno e tale da dare l'avvio ad una nuova era nel campo delle piccole cilindrata. Da questa 175 nacque dopo breve tempo una versione sportiva, destinata a partecipare a corse di moto derivate dalla serie i successi della quale furono tanti da avviare alla popolarità e alla carriera molti famosi

piloti. Contemporaneamente però, neppure il genio e l'abilità di Alfonso Morini riuscirono a tenere a freno il genio e l'intraprendenza del nipote e a seguito dell'ennesima incomprensione tra i due, Franco decise, alla fine del 1950, di lasciare definitivamente l'affermato zio per mettersi in proprio. Non sempre senza conseguenze. Nel 1951 incontrò Vittorio Minarelli, allora meccanico alla G.D. e fondarono la F. B.M. (Fabbrica Bolognese Motocicli). E' di quello stesso anno la progettazione totale da parte di Franco, motore e parte ciclistica, del "Gabbiano". Motoleggera 2 tempi, 125 c.c. che sarà costruita negli anni a seguire in migliaia di esemplari. Subito seguì il "Vampir", 175 c.c. sempre 2 tempi, però con minore successo. Ma il sodalizio stentava a continuare. Erano gli anni della motorizzazione di massa. E tanti nuovi costruttori di veicoli a due ruote nascevano in Italia ed in Europa. Avevano bisogno di nuovi motori e non tutti possedevano le capacità tecniche, o le risorse per realizzarli in proprio. Naturale quindi rivolgersi a chi già sapeva farli. Nel corso del 1956 Vittorio Minarelli e Franco Morini decisero di dividersi e di fondare ognuno la propria fabbrica. Di soli motori da destinare ad altri, togliendosi dalla mischia degli innumerevoli assemblatori del solo veicolo e rispettivamente crearono la Motori Minarelli e la Morini Franco Motori. Ma questa è l'altra storia. Torniamo alla Moto

Morini e a quel nuovo 175 c.c. che fu chiamato "Settebello" evocando la grande passione per il gioco delle carte di Alfonso. Forse anche quello nacque per gioco, ma tuttora non è stato dimenticato dagli sportivi italiani e, fu affiancato ben presto da altri mezzi da competizione di cilindrata pari e superiore, che

gareggiarono sia in Italia che all'estero, alla guida di piloti come Mendogni, Tassinari, Zubani, Gatti, Preta, Provini, per dare il battesimo a Giacomo Agostini ed a tanti altri. Era il veramente mitico "Rebello" costruito però in pochissimi esemplari per le sole competizioni. Queste moto si affermarono nelle più importanti gare italiane ed estere per tanti anni, fino a mancare per un soffio nel 1963 con Tarquinio Provini il titolo mondiale nella 250 c.c. Era la famosa 250 bialbero: "la monocilindrica più veloce del mondo". Quell'anno il titolo lo vinse in Giappone, all'ultima gara, la Honda 4 cilindri di Jim Redman.

Ai 175 ed alle glorie sportive nei circuiti di velocità seguirono i modelli: Sbarazzino 98 c.c., Corsaro 125 c.c., ed il mitico Corsarino 50 c.c., tutti con motore 4 tempi. Negli anni dal '68 al 1973 la Morini si dedicò anche alla costruzione di moto da 125 a 175 c.c. dedicate a corse fuoristrada, o regolarità, partecipando con notevole successo a gare nazionali ed internazionali (sei giorni). La squadra ufficiale apparteneva ad un corpo militare italiano. Alfonso Morini scomparve improvvisamente nel 1969 lasciando grande vuoto e sconcerto nella sua famiglia, intesa come tale anche i suoi collaboratori e tutti gli appassionati. Gli subentrò alla guida dell'azienda l'unica figlia Gabriella, laureata in Giurisprudenza all'Università di Bologna. Comunque fedele alla tradizione del padre, passò allo studio di una nuova gamma di motocicli completamente nuova rispetto alla precedente, ma più consona ai tempi che stavano cambiando. Fu storica nel 1971 l'entrata di un nuovo responsabile tecnico in Moto Morini. Allora ancora studente alla facoltà di Ingegneria meccanica, ma già con una annosa esperienza maturata in campo alle competizioni automobilistiche. Ultimo impiego nel curriculum: Ferrari. Era Franco Lambertini che siglò da quel giorno tutti i progetti delle nuove Morini. Mono e bicilindriche. La prima nuova serie ad uscire fu la 350 bicilindrica stradale e successivamente la versione sport. Come da programma seguì il nuovo 125 c.c. mono e quindi una nuova 250 c.c. sempre mono. Seguirà tutta la gamma delle 500, Camel, Stradale, la 350 Kanguro. Fu anche in embrione una 500 Turbo che però non andò mai in produzione e, il modello di maggior prestigio della Moto Morini di quel tempo restò la 500 Sport. Ma erano anni duri Tempo di crisi per le due ruote e le moto in particolare. Nella seconda metà degli anni '80



IO MORINI..STA

Gabriella decise di ritirarsi e di cedere l'attività ad un gruppo più grande e vendette l'azienda ai fratelli Castiglioni. Cagiva, quindi la fusione nella Ducati. Poi tutti conoscono la storia successiva: la Ducati fu ceduta ad una grossa finanziaria statunitense, la T.P. G. (Texas Pacific Group) che concentrandosi completamente nel rilancio del nome Ducati, pose definitivamente in disparte il marchio Moto Morini, senza assolutamente riporvi alcuna risorsa o prospettiva. Pochi anni prima, e precisamente nel gennaio dell'84 era intanto mancato Franco Morini, che fino a quel momento aveva proseguito nella sua strada completamente autonoma rispetto alla più blasonata Moto Morini. Ma non per questo di minore importanza. Nello stabilimento di Casalecchio di Reno era infatti nata una gamma di motori, dai 50 ai 125 c.c. tutti 2 tempi che avevano motorizzato le più importanti case ciclomotoristiche per più di 30 anni. Da Malaguti alla Cimatti, Aprilia, il mitico Oscar, Muller, Ancillotti, TGM (un titolo italiano vinto nel motocross), SWM, Aspes, e forse innumerevoli altre case anche all'estero come KTM.

A quella data, assunsi io la Presidenza di Morini Franco Motori.

Solo per discendenza più che per merito. Infatti, anche se per forza appassionato di moto dalla nascita e, con qualche trascorso nelle competizioni fuoristradistiche, mi ero laureato in Giurisprudenza a Bologna soltanto un anno prima, anche se collaboravo già in azienda dal 1976. Mi avvalsi per gli anni a seguire, insieme al prezioso aiuto di mia sorella Milena della validissima assistenza tecnica dello storico collaboratore di mio padre, Franco Petrini. In quegli anni furono create tante nuove famiglie di motori, 4,5,6 marce, monomarcia; era il periodo del passaggio da motori aspirati a lamellari, la nascita dei variatori, tutti rigorosamente 50 c.c. Fino all'accordo con Suzuki per la fornitura dei motori scooter in esclusiva a Suzuki Europe con sede in Spagna. Dall'86 fino ai primi anni '90 collaborò con noi anche l'Ing. Aroldo Trivelli, fondatore della TAU motori dalla quale rilevammo il progetto del famoso 125 c.c. 2 T, che era uno dei primi ad adottare la valvola parzializzatrice dello scarico ed il contralbero, motore di grandi prestazioni. Ricordo ancora quel pomeriggio del 1987 quando Franco Lambertini ed il Rag. Marchetti della Moto Morini vennero nei nostri uffici, interessati a quel motore

per una nuova categoria di loro motocicli. Fu il primo avvicinamento tra le due aziende. Stavano ancora conducendo le prove sul veicolo con il nostro motore, quando ci giunse la notizia che Moto Morini era passata di mano ed il progetto fu sospeso. Dopo alcuni mesi di incomprensione con la nuova proprietà, Lambertini lasciò il gruppo Morini, Ducati, Cagiva, e si trasferì a fianco dell'Ing. Masut nel Centro Tecnico motori Piaggio a Pontedera. E lì firmò tanti nuovi progetti di motori scooter come lo Sfera 50 e la gamma di 125 c.c, 4 tempi.

Con noi Morini Franco Motori, aveva sempre



mantenuto un ottimo rapporto personale e quando nel 1997 terminò il suo incarico in Piaggio, fummo entrambi entusiasti di ricostituire un antico sodalizio, anche se con un altro ramo della famiglia. Ed entrò immediatamente in forze alla Morini Franco Motori, in qualità di capo supremo dell'area tecnica. Fu proprio lui, fin dal primo giorno, mentre progettava il motore 400 c.c. da scooter di Malaguti, a risvegliarmi il tarlo della Moto Morini: "Ah, che peccato! Un marchio così prestigioso e storico in cantina...". "Ho sentito dire che c'è un gruppo interessato all'acquisto del marchio Moto Morini" "Mah, noi a fare solo motori..." fu come, avete presente sfondare una porta aperta? A metà del '98 diedi incarico ad un caro amico, l'avv. Roberto Ludergrani di trattare per nostro conto l'acquisto da Ducati del marchio Moto Morini, e il 28 aprile '99 mi ritrovai dal notaio con il Dott. Federico Minoli, AD di Ducati, per formalizzarne la cessione. Ricordo ancora quando quella sera telefonai a casa a mia cugina Gabriella per darle la notizia prima che l'imparasse dalla stampa.... Al momento non avevo

esattamente le idee chiare sul da farsi, ma ero sicuro che il marchio dovesse tornare in "famiglia". Probabilmente ho coronato un sogno mai espresso di mio padre Franco.

Il marchio è rimasto nel cassetto della mia scrivania per alcuni anni, finché nel 2002 proposi a dei cari amici, i fratelli Berti, che nel frattempo avevano ceduto la loro storica azienda di elettronica, la

il nostro entusiasmo, la nostra passione si stava trasformando da "giocattolo" ad una cosa seria. In Morini Franco Motori intanto, sempre più bersaglio tramite i suoi clienti degli attacchi della concorrenza asiatica (cinese) nei motori di bassa cilindrata, stava assumendo un ruolo sempre più importante la novità Moto Morini. Non tralasciamo peraltro che eravamo fino al 2005 i fornitori dei motori "Tornado" e "T.N.T." della Benelli, pure passata in mani cinesi. Probabilmente quando nel 1999 rilevammo il marchio Moto Morini, sospettavamo qualcosa del genere. Devo ammettere non in tempi così brevi. Era una importante scelta da prendere e, decidemmo che le due aziende non avevano più ragione di esistere separate e, l'unica soluzione era una fusione.

Cioè crearne una sola.

I fratelli Berti decisero però di non aderire e a fine febbraio 2007 preferirono ritirarsi cedendoci la loro partecipazione. Oggi Moto Morini è totalmente tornata nella famiglia Morini e, da giugno 2007 è in tutti i sensi una sola "famiglia" che sotto il nome della Moto,

possiede anche i motori, tutta quella gamma di propulsori da moto, scooter, minicross, vetturette, che equipaggiano tanti veicoli di altre marche. Alla fiera di Milano in novembre 2007 abbiamo presentato, con la nuova gestione totalmente Morini, il terzo modello, la "Granpasso". Nata per le lunghe percorrenze, in relax, ma con grinta. ...e con l'entusiasmo, la tenacia e la passione di tutti, per prima la vostra, la storia continua....

Maurizio Morini

Sinudyne, di unirli e di ricostituire la Moto Morini. Capitale al 50% Morini Franco Motori e loro con l'altro 50%. Con grande gioia anche di Lambertini l'accordo si fece in un attimo.

Nel giugno 2003 costituimmo la nuova "**MOTO MORINI S.p.a**", alla conferenza stampa del Motor Show a dicembre dello stesso anno ne fu data, fra lo scetticismo generale, la notizia ufficiale. Al Motor Show del 2004, tra l'incredulità generale, presentammo i primi due modelli. Uno quasi definitivo, il Corsaro, l'altro a livello di idea, la 9 1/2 ambedue equipaggiate con un motore di 1.200 c.c., bicilindrico a V di 87°, longitudinale, corsa corta. Nella tradizione Morini. Il tutto creato dal niente da Franco Lambertini, mitico papà della 3 1/2. Nell'arco di 12 mesi abbiamo dovuto ricreare un parco fornitori adeguato alle parti di quel motore, formare una forza vendita, la rete dei concessionari, contattare degli importatori esteri, non è stato un lavoro indifferente. Le prime consegne ai clienti ebbero luogo negli ultimi mesi del 2005. Nel 2006 abbiamo proseguito con la nostra "missione" di rilancio e, a metà anno siamo partiti con la 9 1/2. In contemporanea però ci stavamo rendendo conto che



ATTIVITA' DI CLUB

UN GIORNO ALLA MOTO MORINI

Era da tempo che Fabio ci proponeva di andare a fare una visita alla fabbrica della Moto Morini, asserendo che Maurizio Morini e Lambertini ci avevano invitati e ci avrebbero accolti con piacere. Ma mai ci saremmo aspettati l'accoglienza regale che ci avrebbero riservato. Ma andiamo con ordine. Decidiamo di organizzare l'evento,



abbinandolo ad un'altra "corsarinata" ancor più ardita della "coast to coast" di settembre 2007, la "marcia su Roma" di cui vi racconterò Fabio nelle prossime pagine. Così i corsarinisti si organizzano, caricano i gioiellini sui furgoni e giungono a Sasso Marconi all'hotel, ma forse è meglio chiamarlo castello, prenotato dalla Moto Morini. Scarichiamo i corsarini, aspettiamo i due pseudoenduristi, su camel e kanguro, e il Corsaro 1200, giunti sulle proprie ruote, e via verso Casalecchio, dove giungiamo in breve e invadiamo il cortile delle Moto Morini. Ci accolgono Lambertini, Bertini e Maurizio Morini e tutto lo staff dirigenziale. Dopo le presentazioni di rito, cominciano, in un clima di grande cordialità, gli scambi incrociati di domande, informazioni e notizie varie: noi vogliamo sapere tutto delle nuove Morini, e i perché e percome delle vecchie, e chi meglio di Lambertini può risponderci? Ma anche loro sono sinceramente interessatissimi alle nostre attività, ai nostri corsarini, ma anche al Camel, che Lambertini guarda in continuazione, ripetendo che era una gran moto, sicuramente all'avanguardia. La Corsaro 1200



viene scrutata e subito affidata alle cure di un tecnico che la prende in consegna, sotto lo sguardo in verità un po' preoccupato del proprietario. Entriamo infine in fabbrica e iniziamo visita vera e propria; abbiamo il privilegio di vedere in anteprima le nuove Scrambler, le nuove colorazioni dell'Avio e delle altre, il nuovo forcellone ad



idroformatura, la Granpasso in fase finale di allestimento per il test - lo scopriremo giorni dopo - cui la sottoporrà Motociclismo. Poi ci guidano nella linea di montaggio ove, è il caso di dirlo, tocchiamo con mano come avviene il montaggio dei motori. E poi i banchi prova, ogni motore viene testato e analizzato e se necessario rinviato alla linea di montaggio per gli interventi del caso. Il tutto con la massima disponibilità e semplicità, nessuna domanda, per quanto ingenua, pertinente o maligna che sia, rimane senza risposta. Anche quelle di Marcarena. Noi commentiamo, esprimiamo le nostre impressioni e le nostre aspettative, e i



Moriniman prendono nota mentalmente di quanto valido, e con garbo evidenziano i punti deboli delle teorie di Marcarena su pompe radiali, pinze radiali, selle radiali, serbatoi ristretti e chissà che altro. Comunque c'è il feeling, c'è un feedback continuo, in

un eccellente clima, tanto che, scherzosamente, nell'ufficio tecnico si tenta di distrarre Lambertini e buttare giù un disegno della prossima Morini.

Noo, le pinze radiali non vanno mica bene...



ATTIVITA' DI CLUB

morini club news 2/2008

pag. 7



Dai, facciamola noi la nuova Morini

Il buon Lambertini viene bonariamente redarguito da Morini perché ci ha detto troppo sui prossimi progetti della Morini, che qui pertanto non riporteremo per non far perdere il lavoro all'egregio tecnico (per gli scettici e i curiosi: potevate venire anche voi...).

C'è anche il reparto storico: nell'ufficio di Morini e aree adiacenti fanno bella mostra coppe e trofei, nonché alcune moto storiche e che veramente hanno segnato la storia della Morini (vedi notiziario n.1/2008). Continuiamo il giro e rincontriamo la Corsaro 1200 in "camera operatoria": Roberto sbianca ulteriormente ma bisogna capirlo perché, in fondo, per quanto il chirurgo sia bravo e la clinica attrezzatissima, un'intervento alla figliola è sempre un'intervento

Poi di nuovo fuori, nel piazzale per ulteriori chiacchiere e le foto di rito. E Morini, Lambertini e Bertini non resistono alla tentazione di provare i corsarini, e farsi un giretto, sotto gli sguardi divertiti degli astanti; ma forse si sono divertiti più loro.

Dopo vario tempo lasciamo la fabbrica per tornare a Sasso Marconi, incluso Roberto che però è perplesso perché sente la sua Corsaro diversa. Non credeva che potesse andare

così bene.

La sera tutti, escluso Bertini impossibilitato, ci raggiungono al nostro maniero e ci inviano a cena, durante la quale si parla, tanto per cambiare, di storie di uomini e moto, della Morini e delle altre marche, come tra vecchi amici. Chi altri



potrebbe infatti ascoltare le bizzarre teorie di Marcarena col sorriso sulle labbra definendole per di più "interessanti"?

In conclusione, che dire? Io, ma sono sicuro di parlare a nome di tutti, sono rimasto molto impressionato dalla passione, dall'impegno, dalla concretezza e dall'onestà intellettuale di Morini e dei suoi collaboratori. E' gente vera, motivata, agli antipodi dall'arroganza di certe Case che ti vengono a dire che si è rotto il telaio perché sei troppo pesante, o che vogliono produrre la moto più bella del mondo e poi non hanno i soldi per pagare i fornitori, e tengono i clienti in lista di attesa per mesi, quando va bene. In Morini se c'è un problema si affronta e si risolve. Le dimensioni dell'azienda, forse un limite per alcuni aspetti, rendono però possibile un rapporto diretto, vero, con il cliente, che, in virtù delle eccezionali qualità della dirigenza viene trattato come un amico, un appassionato tra appassionati. In Morini c'è gente che rischia in proprio perché crede in quello che fa, e lo fa bene. Ce ne vorrebbero tanti così in Italia. Se poi aggiungiamo che le moto che fanno sono anche un ottimo prodotto ...

Sergio



RALLY & RAID

LA MARCIA SU ROMA (in Corsarino)

Ci sono vicende che non si trovano sui libri di storia, forse a causa di precedenti analoghi e di importanza maggiore, anche se con presupposti completamente diversi, ma non per questo di valore inferiore.

Uomini eroici e decisi, convinti di poter portare a termine un'impresa che sa di epico, determinati, cavalcando i loro piccoli destrieri a motore, nell'arrivare sul sacro terreno dell'Urbe partendo da Bologna, nella Gallia cisalpina.

I legionari (o dovrei dire Equites), della Legio III ½ "Morinica", nonostante le difficoltà e la durezza dell'impresa, al grido di "Roma o morte!" (che per qualcuno si era immediatamente



trasformata in "Roma o Orte" e che poi nei fatti si è ritrasformata in "...fàmoste solo 'n pezzo d'appennini e poi caricamo i Corsarini sui furgoni..."), alle ore 08,20 del X-V-MMVIII, partono da Sasso Marconi (BO) alla volta della Capitale.

Gli "ammutinati" (quelli del "...fàmoste solo 'n pezzo..."), per vari motivi e coloratissime giustificazioni, non partono a quello stesso orario..... ma non staremo qui a dilungarci

RALLY & RAID

morini club news 2/2008

pag. 9



sull'avvenimento: sappiamo solo che non hanno compiuto l'impresa.

La "marcia" procede senza intoppi per i cinque protagonisti rimasti, che alternandosi alla guida del furgone d'appoggio, conducono i loro morinelli lungo la Porrettana che conduce a Pistoia.

Da qui la consolare Cassia ci porta verso Siena, in uno splendido scenario naturale che la terra di Toscana ci offre. Saliscendi, curve, paesi medievali e rinascimentali, campi di papaveri e di fiori gialli. Il tutto incontrando veramente poche macchine.

Sono le ore 13,30 circa (vado a memoria) e decidiamo di fare una breve sosta per un panino e un caffè. Ci troviamo a Monteriggioni, bellissimo borgo circondato da alte mura di cinta protettive, e senza esitazioni ci dirigiamo al centro del piccolo borgo per un po' di meritato riposo.

Come per il resto del viaggio, veniamo fatti oggetto di domande e curiosità: i Corsarini

fanno sempre il loro effetto!!

Riprendiamo il viaggio consapevoli che mancano ancora una montagna di chilometri e che le natiche cominciano a manifestare un piccolo risentimento, ma i componenti superstiti della "Legio Morinica" tetragoni ad ogni sforzo, così come le loro cavalcature, proseguono la storica Marcia su Roma.

Il tempo ci assiste e le ore scorrono. Il viaggio procede senza intoppi e i cartelli e i cippi chilometrici, lungo l'antica via romana mostrano



via via numerazioni decrescenti: 200, 150, 120, 90. Arrivati all'altezza del settantesimo chilometro dall'Urbe, accade però l'imprevisto. Un grave imprevisto! Almeno dal mio punto di vista.

Il "mitico" Testa Piatta, dopo uno scoppio anomalo dallo scarico, si ammutolisce e si ferma. Dopo un breve momento di costernazione, stupore e preoccupazione, il Corsarino viene ricoverato nel furgone di appoggio e il viaggio riprende. E' questa la dura legge della Marcia: chi

cade non può essere "curato", il tempo non attende e il sole si trova nella parte finale del suo percorso e non manca molto al buio.

Alle porte di Roma il traffico in cui ci imbattiamo è a dir poco compatto e Corsarini e furgone si devono necessariamente dividere, per rincontrarsi davanti alla sede del motoclub.

Svicolando tra le macchine incolonnate, con il consueto smog cittadino che ci entra nelle narici, facendoci ritornare in mente e rimpiangere



RALLY & RAID

l'ambiente naturale in cui durante il viaggio siamo passati, ci dirigiamo decisi e con le luci (?) ormai accese, verso la meta finale: il colle Gianicolo dove si erge il monumento equestre dell'eroe dei due mondi che reca incisa sul basamento, la storica frase, fatta nostra all'inizio dell'avventura: "Roma o morte!".

Alle ore 20,30 circa, i tre Legionari superstiti della storica Marcia su Roma a cavallo dei mitici morinelli, sono ai piedi del monumento di Garibaldi e prima di sdraiarsi sul marmo ancora caldo dei gradini della grande struttura, hanno ancora la forza di scambiarsi sentiti abbracci e



strette di mani nonché farsi e farsi fare, da due volenterosi passanti, le foto di rito che certifichino l'avvenuta conclusione della missione.

In circa dodici ore e dopo aver coperto 430 Km, la Marcia su Roma.....in Corsarino, è conclusa.

L'impresa è stata dura ma anche piacevolissima. Peccato che.....

Ave morinista, i legionari della "III ½ Morinica", te salutant!

Fabio

PS Al Testa Piatta si era solo rotto un segmento (fortunatamente), a causa, sembra, di una distanza tra le estremità della prima fascia, uguale a zero. La rottura non ha avuto altre conseguenze e il "mitico" è nuovamente in strada e pronto per nuove sfide (speriamo non sfighe!).

NON SOLO REGOLARITA'

morini club news 2/2008

pag. 11



Non solo regolarità

Motogiro 2008—Tu chiamale, se vuoi, emozioni...

Era da qualche anno che desideravo partecipare al Motogiro, mi affascinava l'idea di percorrere con moto d'epoca le strade d'Italia meno trafficate e più panoramiche. L'edizione del 2003,



poi, aveva la sede di tappa al paese dei miei Genitori, sarebbe stato bello esserci! Poco prima di Natale viene ufficializzato il percorso di quest'anno: partenza ed arrivo a Roma. Questa è

l'occasione giusta, ci voglio provare. Telefono all'organizzazione e chiedo di partecipare con il mio "Ronzani" 150, rimangono un pò stupiti perchè al Motogiro di "regolarità" non ne hanno mai visti, comunque mi richiedono le foto della moto e mi dicono di pazientare: una apposita commissione valuterà la mia domanda. Verso Marzo arriva la risposta: si posso partecipare con il "regolarità" alla classe Memorial Taglioni. Cominciano i preparativi: burocratici, tecnici, pratici, richieste di ferie...



A causa della sua consueta modestia, Francesco ha omesso di indicare esplicitamente un "piccolo" particolare:

FRANCESCO HA VINTO IL MOTOGIRO !!!!

E' arrivato primo nella categoria Touring Super Sport in sella alla sua Moto Morini Corsaro Regolarità 150.

Congratulazioni da tutti gli amici del Moto Morini Club

NON SOLO REGOLARITA'

Per la moto un cambio olio ed una controllata al gioco valvole da parte di Fabio. Si opta anche per tenere le ruote tassellate. Sul manubrio, a sinistra, un orologio con cronografo di mio figlio, per i



tempi in prova speciale. Scoprirò poi alla partenza che tutti usano sofisticati apparecchi di misurazione del tempo...

Una settimana prima della partenza mi chiama la gentilissima Laura, con cui ho sempre tenuto i contatti e mi dice che la F.M.I. non accetta il "corsaro" nel Memorial Taglioni per via della cilindrata e mi passano alla nuova categoria "Touring Super Sport".

Finalmente arriva lunedì 19 maggio, giorno delle operazioni preliminari all'hotel Cavalieri Hilton. Ci arrivo direttamente in moto accompagnato da Pietro "Pietrisco" che mi porta la valigia sul suo XT. Ci raggiungono anche il D.S. Sergio e Marcoarena. Mi fa molto piacere perchè lì non conosco nessuno mentre tutti sembrano conoscere tutti. Noto però che il "regolarità" riscuotere interesse e fioccano le domande specialmente da parte degli stranieri.

E' con un certo orgoglio che fisso il mio numero di gara, il 400, sulle tabelle del "ronzani". Vi sono tante belle moto, molte Morini, e due grandi campioni del passato: Giuliano Maoggi e Remo Venturi, entrambi vincitori del Motogiro, quello vero!

La notte, in albergo, dormo poco, un po' per

l'eccitazione ed un po', tanto, per la pioggia incessante. La mattina con un tempo pessimo via alla prima tappa: Roma-Tivoli-Subiaco-Anversa degli Abruzzi-Sulmona-Alanno-MonteSilvano per 317km.

Alla prima prova speciale mi incarto con il cronometro, causa i guanti antiacqua, e finisco col contare il tempo mentalmente: sarà la mia peggiore prestazione...

Il valico dei passi Appenninici ci aspetta con pioggia, freddo(4°), nebbia e talvolta grandine! Iniziano già i primi ritiri sia per problemi meccanici che fisici: l'ambulanza al seguito ricovera alcuni piloti per inizio di assideramento.

Per fortuna ho una ottima antiacqua ed i guanti invernali, il mio caro motore gira benissimo senza perdere un colpo, devo solo stare attento alla guida con i tasselli. Dopo i controlli a timbro e quelli orario, due prove speciali in cui preso l'occhio al cronometro

mi comporto assai bene: tredicesimo tempo assoluto!

Arrivo a MonteSilvano alle 18.30, mi sono fermato solo per la benzina e per i timbri sulla tabella di marcia: sono esausto.

Controllo l'olio, mangio qualcosa e mi butto a



Francesco con Giuliano Maoggi

letto. Arrivano sms e telefonate: tutti mi incitano a tenere duro.

L'indomani, piove, seconda tappa: MonteSilvano-

NON SOLO REGOLARITA'

morini club news 2/2008

pag. 13



Ortona-Vasto-Larino-Serra Capriola-Lesina-Rodigarganico-Vieste per 315km più 25 di trasferimento.

I paesaggi sono bellissimi niente traffico nè grandi centri abitati. Il promontorio del Gargano ci accoglie con il sole, finalmente!

Poco prima di Vieste rompo il filo della frizione, lo cambio giusto in tempo per timbrare senza penalità.

Giovedì 22 terza tappa : Vieste-Montesacro-Sangiovanni Rotondo-Monte S. Angelo-Mattinata-Vieste 204km più 50 di trasferimento. C'è il sole e tutti ci aspettiamo una giornata tranquilla e riposante. Non sarà così. In tarda mattinata fra uno scollinamento e l'altro nella meravigliosa Foresta Umbra inizia un violento temporale che ci accompagnerà fino alla fine della tappa. Il nubifragio fa sì che l'ultima prova speciale a Vieste venga cancellata. Le strade del Promontorio mi ricordano quelle dell'Elba: molto scivolose. Si contano parecchie cadute, alcune richiedono l'intervento medico e dell'ambulanza. Il camion scopa è già pieno di mezzi ritirati.

Quarta tappa: Vieste-Peschici-Rodi Garganico-Serra Capriola-Termoli-Carpineto-Francavilla-Pescara-MonteSilvano 345 km più 25 di trasferimento. Altri bellissimi paesaggi con finalmente il sole per quasi tutta la tappa. Solo un temporale locale ci costringe ad indossare l'anti acqua, perdo così un po' di tempo e prendo un minuto di penalità

ad un controllo orario.

La sera ho l'onore di cenare al tavolo di Maoggi e Famiglia. E' un piacere stare ad ascoltarlo con la sua bella parlata fiorentina.

Sabato 24 ultima tappa: MonteSilvano-Colle Corvino-Loreto Aprutino-Castel del Monte-

L'Aquila-Capo La Villa-Fiumeta-Arsoli-Roma 322 km. Bel tempo e panorami mozzafiato alla Maiella.

Gratissima sorpresa all'arrivo la presenza di mio figlio e numerosi soci del club che mi scortano all'Hilton e partecipano alla serata della premiazione.

A proposito la Moto Morini ha



vinto 2 delle 3 classi e nell'altra si è piazzata seconda! Una bella prova di affidabilità. Il mio Corsaro ha lamentato solo la rottura del filo frizione e, me ne sono accorto a casa, un raggio della ruota posteriore. Mai aggiunto olio ne

cambiato candela.

Sono felice di aver portato a termine questa impegnativa gara e lo sono ancora di più sapendo che Sergio e Marcoarena la vogliono condividere l'anno prossimo.

Francesco

P.S.

Mentre salivo, gagliardamente, i tornanti della Maiella mi è venuto in mente Cesare Luzzi ed i suoi occhi luminosi quando si parlava di Morini, la passione di tutta una vita, il gran lavoro di restauro del Corsaro... I carter ufficiali... Oh CESAREEEE... questa vittoria la dedico a te.



Sms di Francesco del 20/5/2008:

Giornata tremenda - acqua grandine ed allagamenti... no penalizzazioni ai controlli orari anche se molto tirati. Speriamo domani sia meglio...

Al Motogiro non solo uomini duri...



I nostri appuntamenti

morini club news 2/2008

pag. 15

Per informazioni e per le conferme contattate Sergio 339 7368078 (sertribsa@tiscali.it)
o Fabio 338 3997154

email ufficiale: info@motomoriniclub.com sito web : www.motomoriniclub.com
forum: <http://motomoriniclub.forumcommunity.net/>

27 - 28 SETTEMBRE: “Morinigiò di Roma (e dintorni)”

Per il decennale del Club invitiamo tutti i soci, simpatizzanti e Morinisti vari sparsi per l'Italia a venire nella Città Eterna, per un weekend in compagnia di altri Morinisti, alla scoperta, in sella ai loro gioielli, di Roma e immediati dintorni. Niente coppe e medaglie, classifiche, gimcane e simili. Solo la voglia e l'occasione di incontrarci e andare in giro insieme con i soci dell' Urbe che vi faranno da Ciceroni, tutori e angeli custodi, per ogni necessità organizzativa. Appuntamento mattiniero ovviamente al Gianicolo alle 10. E' indispensabile comunicare la vostra adesione entro il 13 settembre utilizzando i contatti che trovate qui sopra, validi anche per richieste di informazioni. Cominciate a organizzarvi e a spargere la voce.

13 LUGLIO: FUORISTRADA TURISTICO A CAMERATA NUOVA (CARSOLI)

Giretto in fuoristrada turistico (ossia facilissima strada sterrata) per Kanguri, Cammelli, Corsari, KJ ecc.ecc. Contattate preventivamente Sergio per conferme

20 LUGLIO: RADUNO MOTO D'EPOCA A GENZANO

Organizzato dal M.C. Genzano, riservato alle moto d'epoca. Appuntamento alle ore 9 in piazza a Genzano. Maggiori informazioni 06-9363177 o cittadellinfiorata@motoclubfmi.it

10-11-12-13 SETTEMBRE: JUST ARIEL RALLY

Organizzato dall'Ariel Motoclub Italia di Saronno, che effettueranno un rally nel Lazio con le splendide moto inglesi Ariel, marca defunta negli anni 50-60. Stiamo definendo il giorno preciso in cui effettuare un “gemellaggio”. Non mancate, sono moto interessantissime, ed è gente in gamba (sono anche andati a Capo Nord con le Ariel – non col furgone)

12-13-14 SETTEMBRE: MOSTRASCAMBIO A IMOLA

20-21 SETTEMBRE: MOSTRASCAMBIO MILLENIUM AL PALALOTTOMATICA

GIORNI DI APERTURA DEL CLUB: 16 e 30 LUGLIO, 3-17 SETTEMBRE, 1 OTTOBRE
In agosto il club sarà chiuso

USCITE DELLA PRIMA DOMENICA DEL MESE: L'uscita domenicale del 3 agosto verrà effettuata solo se perverranno preventivamente delle adesioni. Il 7 settembre si riprenderà l'attività normale, con appuntamento al Gianicolo ore 10 (salvo diversa comunicazione via sms)

QUOTE SOCIALI ANNO 2008

E' tempo di rinnovare la vostra iscrizione al club

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 57
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 52
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 49
Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990: Iscrizione MMC + FMI	€ 37	€ 39
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 27

I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2008. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro uno. Nuove iscrizioni entro settembre 2008

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget previsti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltre pratiche registro FMI e Morini; certificato di conformità all'originale;...e per i soci a Roma.. le convenzioni

Modalità di pagamento:

- Direttamente presso la sede del Club, in via Luigi Corti, 29 a Roma
 - Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b
- Coordinate bancarie IBAN (obbligatorie dal 1/1/2008) : **IT 58 C 01030 03211 000001596471**

Nuovo Organigramma Moto Morini Club Roma

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente: Fabio Ferrario
Vicepresidente: Sergio Milani
Consigliere: Andrea Mazzini

SEGRETARIO
Marco Ferrario

DIRETTORE SPORTIVO
Sergio Milani

Sezione Fuoristrada
Pietro Nassis

Sezione Corsarino
Marco Arena

SETTORE PROMOZIONE
Francesco Grotti / Marco Travaglini

CONSULENTE
Massimo Tacconelli

Per comunicare con il Moto Morini Club potete contattare (oltre la sede del Club ovviamente)
Fabio Ferrario 338-3697154
Sergio Milani 339-7368078 (escluso settore ricambi)

La seconda parte della storia del Moto Morini Club Roma verrà pubblicata sul prossimo numero