

# MOTO MORINI

## CLUB NEWS

2011

Calendario Attività  
Coordinate MMC  
Iscrizioni  
Tecnica  
Fisco  
Attualità  
Humor

In questo numero

**DOPPIA USCITA  
IN TRASFERTA**

**MARIO SI  
RACCONTA**

Maggio—Luglio 2011

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
numero 2/2011 a cura di  
Fabio Ferrario, Luigi Antonelli, Sergio  
Milani*

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



### EDITORIALE

#### ORE CRUCIALI BIS

Lo sapete tutti, la prima asta per la vendita della Morini è andata deserta, come alcuni avevano preventivato. La seconda si terrà il 19 Luglio, e potrebbe rivelarsi decisiva per la sorte del Marchio. Speriamo bene.

Questo è un numero estivo, ridotto a 8 pagine rispetto le consuete dodici, e siamo arrivati un po' lunghi con la stampa per vari motivi che è troppo lungo elencare. Ma qui troverete il primo contributo di Mario, che ci auspichiamo possa divenire articolista in pianta stabile, e abbiamo un altro socio che è in procinto di affacciarsi in qualità di autore.

Il club continua a ricevere adesioni: siamo arrivati a 94 soci, che è il nostro record storico, e, pur essendo un club di marca, quindi per sua natura settoriale, abbiamo più iscritti di tanti altri club. Anche il forum continua a tirare, con vari nuovi iscritti ogni settimana.

E noi cerchiamo di fare qualcosa di interessante per i nostri soci. Continuano le uscite della prima domenica (beh, alcune volte della seconda) del mese: abbiamo fatto dei bellissimi giri, tutti i partecipanti sono concordi.

E settembre si preannuncia denso di appuntamenti: il primo weekend raduno a Pietrasanta (LU), organizzato, con il nostro avallo e supporto ovviamente, dal nostro socio Giovanni: è nostro dovere partecipare numerosi.

La settimana dopo ci sarà il mercato di Imola, dove come sempre saremo presenti con lo stand gestito da Fabio e Massimo, e infine il 24 e 25 settembre il nostro raduno a Roma, e vorremmo che fosse un modo di incontrarci con i vari soci e forumisti, con particolare riguardo a quelli non di Roma, che normalmente non hanno la possibilità di aderire alle iniziative del club; stavolta vi abbiamo avvisati con largo anticipo, non ci sono scuse per non partecipare!

Buone vacanze.

Sergio

## ATTIVITA' DI CLUB

### DUE IN UNO!

30 aprile-1 maggio 2011: previsioni meteo senza scampo, acqua, acqua e ancora acqua!

Dunque cosa fare? Semplice, si parte per un magnifico fine settimana..... ovviamente in moto!

Era da un po' che pensavamo di partecipare a due



iniziative interessanti: la prima un raduno organizzato dal Pompone Club sez. Moto Morini organizzato dal responsabile Andrea e la seconda un raduno, in quel del Mugello, con giro per le strade del vecchio circuito stradale e poi una parata all'interno del bellissimo autodromo toscano. L'incontro del Mugello era organizzato dal motoclub Gigliorosso, coordinato dal presidente Francesco e siamo venuti a conoscenza di tale iniziativa attraverso Leonardo, incontrato più volte ai vari mercatini per moto d'epoca e proprietario di una delle Tremezzo trasformate Valentini, viste in un recente articolo su motociclismo d'epoca.

Appuntamento alle 07,00 presso una stazione di servizio sull'Aurelia, per una partenza rapida.

Sia Augusto e Paola che io, buchiamo completamente l'incontro, e la partenza, anche a causa di rifornimenti e vestizioni antipioggia stile

cavaliere medievale, slitta mostruosamente di quasi un'ora e mezza.

Partenza ore 08,20, praticamente sigillati dalla testa ai piedi, perché, testuali parole:” Tanto l'acqua la pijamo, se non qui più avanti. E' sicuro!”.

Decidiamo di percorrere la Cassia, ovviamente l'autostrada è bandita, e mentre i chilometri vengono macinati, i vestiti, mano a mano, vengono bagnati.....di sudore! Sì, perché al nostro arrivo all'agriturismo di Sovicille (Siena), anziché essere zuppi di acqua esogena, eravamo matidi di acqua endogena e carica di sali minerali!

Rapidamente, scaricati i bagagli dalle moto, sbrighiamo le pratiche burocratiche con il tenentario dell'agriturismo, contattiamo telefonicamente Andrea del pompone e siamo di nuovo in sella per raggiungere la banda di “quelli co' i Morini grossi e nuovi”.

Partiamo, senza tuta antipioggia, comunque precauzionalmente riposta nello zainetto, e dopo un appuntamento ad una stazione di servizio dove poter fare rifornimento, ci si



prepara per il tour delle splendide colline senesi. Sono l'unico con una Morini A&B (aste e bilancieri), e il divario di cilindrata è veramente abissale. Penso tra me: se le bialbero 1200 fanno

## ATTIVITA' DI CLUB

morini club news 2/2011

pag. 3

parte del Pompone, il mio Furetto 3 e ½, dovrebbe far parte del Pomp.....vabbè lasciamo stare va!

Dopo le dovute presentazioni e il saluto a persone già conosciute (un socio del M.C.Italia e Fabrizio Gamberini, purtroppo, ex dipendente della Moto Morini), partiamo per il giro, con destinazione Montalcino, mentre il tempo sembra ancora miracolosamente tenere.

Siamo veramente parecchi e il lungo serpentone a due ruote si snoda su dei saliscendi incantevoli che tagliano campi coltivati e vigneti di un verde intenso. Ci fermiamo un paio di volte per delle foto e poi ancora curve di tutti i tipi condite da "discese ardite e risalite" su un asfalto di ottima qualità.

Quando arriviamo a Montalcino, scopriamo che mangeremo e berremo in un piccolo locale davanti alla rocca del XVI secolo, con affettati e formaggi misti accompagnati da pane casareccio e inaffiati da un buon vino rosso (non brunello però...troppi gradi!).

La sosta dura circa un'oretta e poi, con il tempo che stavolta sembra proprio non voler perdonare, si riparte.

Sfido la cattiva sorte e, al contrario di Augusto e Paola, non indosso l'antipioggia affidandomi alla dea Fortuna, più che altro per pigrizia, devo ammetterlo.

Sono fortunato e con me tutti gli altri "pigri", il tour passa per altri splendidi luoghi senza una sola goccia d'acqua e in questo modo rientriamo alla base, quella dove più tardi si svolgerà la cena. Anche qui foto di rito e confronti colloquiali tra

appassionati. Parlo con un partecipante che ha una Moto Guzzi "special" su base Le Mans 3, l'unico quindi con una vecchietta, e

mi spiega che ha difficoltà nella frenata, non troppo efficace, che lo porta durante i momenti un po' più sportivi a quasi tamponare chi gli sta davanti. "Strano!" gli dico "Secondo me c'è qualcosa che non va..." etc,etc,etc. Mi chiede se l'indomani voglio provare la sua creatura e dargli una mia impressione, ma noi il giorno successivo non saremo con i "pomponisti", abbiamo un'altra meta e devo declinare l'invito: risolverà il problema da solo, prima o poi, ne sono sicuro!

Ad un certo punto, Augusto, Paola ed io, dobbiamo rientrare alla nostra base e prepararci per la cena. Con un cielo ancora miracolosamente clemente, riprendiamo le cavalcature e.....ci perdiamo! Per un po' non troviamo la strada, poi dopo qualche giro e rigiro, troviamo il nostro ospitale agriturismo e dopo una rapida ma rigenerante doccia, risaliamo sui nostri bicilindrici e riguadagniamo il luogo della cena. Ottimo ed abbondante il pasto e veramente ospitale il fare di Andrea, che dopo avere distribuito gadget del Pompone, consegna ad ognuno dei partecipanti l'attestato di partecipazione al raduno, il primo MMW (Moto Morini Weekend). La serata scorre lieta tra un piatto e l'altro e tra un brindisi e il successivo. Al termine del convivio con i saluti di rito e le promesse di nuovi incontri, partiamo nuovamente per il nostro agriturismo dove ci aspetta un accogliente letto.

Il giorno successivo, colazione all'alba e partenza per il raduno del Mugello..... ovviamente sbagliando strada!

Come si fa? Semplice! Basta seguire le indicazioni dell'autostrada (abbiamo deciso di fare l'A1 per sbrigarci), senza ragionare un po', e ritrovarsi alla fine del "giro di Peppe", con svariate decine di chilometri in più, arrivando all'appuntamento toscano "pelopelo",



## ATTIVITA' DI CLUB

anzi un pochino lunghi, e solo grazie a medie autostradali abbastanza elevate.

Per fortuna il telefonino ci toglie d'impaccio e avvisati gli altri del giro del Vecchio Mugello, possiamo stare tranquilli.

Una volta arrivati davanti all'autodromo, senza sosta, si riparte subito per il passo del Giogo dove ci attendono altri amici. L'ambiente è cambiato notevolmente rispetto al giorno precedente e ci

fisici, un pilota e la sua Ducatona carenata e parecchio acciaccata.

Il giro continua e ci indirizziamo verso il passo della Futa. Il tracciato è molto bello ma il manto stradale non lo è altrettanto, probabilmente a causa delle gelate invernali, e peccato che non si pensi ad una sua sistemazione. Mi trovo dietro ad una delle due RD che fuma parecchio (l'altra invece non fa un filo di fumo) e quando non ce la faccio più a respirare l'olietto sintetico bruciato, faccio un'allungata col Furetto e mi ritrovo nelle primissime posizioni. Augusto e Paola rimangono più dietro: in due e con l'Africa Twin, non è il massimo su quelle stradine tutte frenate brusche, pieghe e accelerazioni (anche se abbiamo visto fare cose incredibili da un tipino dall'aria tranquilla, seduto comodamente su una Honda GoldWing!!).

In capo al gruppo, insieme ad altri tre o quattro, mi godo il percorso con una serie di curve abbastanza veloci e in discesa sul genere "cavatappi di Laguna Seca". Bellissime!



troviamo in mezzo ad altri "ferrivecchi": Morini 350 Sport normali e preparati Valentini, Yamaha RD 350, Honda 500 four, Guzzi, Triumph, etc, tutti uno più bello dell'altro. Complimenti!

Anche qui bellissime strade con un misto-stretto piacevolissimo, anche se bisogna stare molto attenti all'asfalto un po' bagnato e un po' sporco di terra. Sarà proprio per questo che ad un certo punto, al centro di una curva, troviamo bello apparecchiato, ma fortunatamente senza danni



Poi d'un tratto, incrociamo una corsa ciclistica, e tra uno stop e l'altro, finisce il divertimento ma ormai siamo quasi arrivati nuovamente all'autodromo e abbiamo concluso il giro del vecchio circuito del Mugello.

I ragazzi dell'organizzazione del raduno, Francesco e Leonardo, a questo punto si attivano per effettuare il giro d'onore all'interno del mitico circuito toscano e con un po' di curiosità, ci apprestiamo a calcare l'asfalto mondiale. Bello ma breve! Il tracciato dell'autodromo scorre rapidamente sotto le ruote delle nostre

moto e mi rendo conto che sarebbe splendido percorrerlo in modo un po' più corsaiolo. Cerco di ricordare i nomi delle curve: Arrabbiata 1 e 2, S. Donato.... Provo un paio di curvoni con un po' più di velocità sfiorando i cordoli alla loro corda.....che fio! Ma intanto il tour della pista finisce e siamo invitati ad uscire, peccato, mi piacerebbe continuare magari senza 'sta cavolo di borsa da serbatoio che da due giorni mi porto dietro e che mi costringe a posizioni tutt'altro che sportive!

Finita la "parata" ci attende il mercatino della mostrascambio (finalmente me ne faccio una senza essere espositore!) e il pranzo convenzionato. Frattanto il tempo, che ad inizio giornata era come al solito incerto, ora è spettacolare. Un sole impietoso, ma quantomai benvenuto, ci scalda e ci ritempra.

Dopo avere visitato il mercatino, che meriterebbe sicuramente un maggior successo visto il posto dove si svolge, ci decidiamo a consumare il "convenzionato pasto" che scopriamo gustoso, forse solo per la fame!?!  
Dopo un po' di meritato riposo e un interessante dialogo con un espositore appassionato di realizzazioni meccaniche e motocilistiche e automobilistiche,

decidiamo di ripartire per non fare troppo tardi. Salutiamo gli amici del M.C. Giglio Rosso, promettendoci un nuovo futuro incontro, visto che ci siamo trovati veramente bene, e ci mettiamo sulla strada del ritorno, percorrendo strade statali in direzione Aurelia. Passiamo per Firenze, sul lungo Arno e poi su, verso piazzale Michelangelo, da dove si può godere una splendida vista del capoluogo toscano. La piazza e l'affaccio sulla città sono stracolmi di gente e non è il caso di fermarsi: perderemmo troppo tempo e non vorremmo fare la strada al buio, sarà per un'altra volta!

Lasciamo Firenze e prendiamo la superstrada in direzione Grosseto, stando molto attenti ai limiti di velocità e agli autovelox.....che stress!

Poco prima dell'immissione sulla consolare 1, facciamo una sosta ristoratrice e fisiologica, mentre mi rendo conto che la sella del Furetto ha ormai le mie chiappe stampate sulla sua superficie, segno che presto dovrà essere rifatta o sostituita. Dal canto mio, ormai ho la postura a ranocchietto e decido di sbacarmi su una comoda sedia del bar con le gambe distese in alto, sorseggiando una bella bibita fresca, in compagnia dei più rilassati Augusto e Paola, che viaggiano sicuramente più riposati sulla loro Africa. C'è ancora il sole alto e ci concediamo un po' più di tempo per il riposo.

Ripreso il viaggio, entriamo sull'Aurelia all'altezza di Piombino (che quest'anno, purtroppo, non ci ha visti passare per il porto) e cominciamo a percorrere i chilometri che ci dividono dall'Urbe.



Il mio culo ormai è incastonato nella sella!

Percorsa la distanza suddetta, ci troviamo in prossimità del G.R. A. e dopo un breve saluto, Paola e Augusto prendono il raccordo, mentre io proseguo sull'Aurelia, sperando che all'arrivo a casa, qualcuno mi aiuti a distaccarmi dalla

sella!!

Bellissima gita in conclusione, unico rammarico.....siamo sempre quattro gatti, anzi tre!

Grazie a Paola e Augusto per la piacevole compagnia e a presto viaggiare, chiaramente in moto...Morini!

Vale!

Fabio

## IO MORINISTA

*“Ai privilegi della gioventù, a ciò che eravamo, a ciò che siamo e... a ciò che saremo!”*

(Elogio della gioventù pronunciato da Kevin Costner –alias Gardner Barnes- in una celebre scena del cult movie “Fandango”,1985)

Ai temerari che manifestassero l’insana intenzione di proseguire nella lettura delle brevi note seguenti, rivolgo il monito esse riguarderanno gli esordi motociclistici di chi scrive, la cui “carriera”, iniziata nel 1980 con un Corsarino, si avvia a seguito dell’acquisto recente di un “3 e ½” e a 45 anni suonati, all’ennesima reincarnazione.

Trent’anni dopo (Sob...-consentitemi la licenza fumettistica-) di nuovo dunque sotto l’insegna fatale della Moto Morini, cercando di riannodare quel filo interrotto, ripartendo da quei ricordi lontani,dall’eco delle risa spensierate, dall’entusiasmo incondizionato di quell’adolescente .

La passione me l’ha trasmessa mio padre. Prima della guerra scorrazzava per le vie del quartiere San Lorenzo con una Rudge 500 (mono, 4valvole,doppia accensione,bitubo). L’aveva acquistata da un tizio di Via de Campani il quale l’aveva “preparata”(Tipo Ulster) e ci aveva pure corso.

San Lorenzo è un quartiere di Roma che probabilmente trae la sua peculiarità dalla particolare topografia e urbanistica. Le antiche mura perimetrali della Roma imperiale, la via consolare Tiburtina, il cimitero monumentale del Verano e lo Scalo Ferroviario, ne delimitano, in senso orario, i quattro lati. E’ proprio questa conformazione che, fungendo da argine, ha impedito al nucleo originale di espandersi e contaminarsi, rimanendo una sorta di borgo, con tanto di chiesa, festa religiosa (Quella dell’Immacolata), piazzetta e le numerose botteghe, tra le quali quelle di artigiani tuttofare.

Per ragioni a me sconosciute, alcuni di questi cominciarono a “trafficare” su auto e moto, cosicchè, già prima della guerra, ci si poteva imbattere in meccanici-aggiustori, tornitori, saldatori, sabbiatori, cromatori e quant’altro.

A questi si aggiunsero successivamente piccole attività in grado di replicare ingranaggi, raddrizzare e anche costruire telai motociclistici, riavvolgere generatori di corrente, il tutto all’insegna della laboriosità e dell’inventiva. Pian piano il quartiere, senza perdere la vocazione paesana, divenne senz’altro uno dei punti caldi della Capitale per gli appassionati di motori. All’inizio degli anni “60” infatti, in via Tiburtina, all’incrocio con via dei Liburni, si poteva vedere all’opera il “Sor” Domenico Giannini, geniale preparatore di motori Fiat in generale e delle piccole bicilindriche 500 in particolare. Inoltre, non era improbabile che gli avventori del Bar “Da Lallo” sito in Largo degli Osci, si imbattersero in un giovane dal piglio deciso e dai modi signorili, tale Ignazio Giunti, spesso accompagnato dal “legendario” meccanico-preparatore Giggetto (con due g...), “sanlorenzino” doc con officina in via dei Latini.

Il Destino volle che Giunti, terminata la breve e fulgida parabola terrena, trovasse l’estrema dimora al campo Verano, ancora una volta, definitivamente, nel quartiere san Lorenzo.

Per tornare molto più modestamente al sottoscritto, proprio

in questo quartiere da bambino e adolescente ho percorso le prime tappe della passione motociclistica, nutrito dai racconti paterni, dalle riviste motoristiche che circolavano in casa, dai modelli Protar assemblati con crescente perizia (E che ti permettevano di capire che c’era “dentro” le moto).

A cavallo della fine degli anni 70 e l’inizio del decennio successivo, la mia meta preferita nel tempo libero era l’officina motociclistica in piazza de Campani. Proverò a descriverla.

All’esterno degli angusti e bui locali, utilizzati per il rimessaggio (di parte) delle moto durante la notte e per accatastare migliaia di attrezzi di ogni genere apparentemente senza ordine, erano allineate due o tre file di veicoli a due ruote assortiti per cilindrata e marca. Erano posteggiati così vicini gli uni agli altri, che se uno di essi, a causa del precario equilibrio offerto dai dissestati “sampietrini” (Per i non romani, pietre di origine lavica grossolanamente squadrate, ancora oggi usate dai “discendenti” degli operai della Fabbrica di S.Pietro per pavimentare le strade ), avesse barcollato, un prodigioso effetto domino li avrebbe senza dubbio atterrati tutti.

I meccanici lavoravano dunque all’aperto, inginocchiati sul selciato, unti di grasso, infaticabili. A loro modo, erano anche gentili; se gli domandavi qualcosa, dopo una lunga pausa, ti rispondevano senza distogliere gli occhi dal lavoro, a meno che la domanda fosse talmente insensata da non meritare risposta. Credo che dopo innumerevoli visite mi riconoscessero più dalla voce che dall’aspetto, dal momento che non mi degnavano di uno sguardo. Ma era giusto così, nei sacrari della passione esiste un codice non scritto che relega i più giovani, gli ultimi arrivati, ai margini del branco. L’umanità che si incrociava in quel luogo era varia: capannelli di motociclisti, sedicenti tali , aspiranti tali e sostenitori delle precedenti categorie menzionate, affollavano la piazza. I bars, che a San Lorenzo non mancano di certo, rifornivano di materiale umano degno dei films di Carlo Verdone, la perenne folla dei curiosi. L’officina dunque era il palcoscenico, i passanti il pubblico, le moto il centro dell’interesse.

E vi assicuro che di moto interessanti se ne vedevano. Vi erano Guzzi V7 Sport, Laverda S/SF, Honda 500/750 e chissà quali altre, la maggior parte con scarichi sportivi, alcune con carene e semicarene artigianali, altre con selle rivestite di velluto, codini esotici, tutte con semimanubri sportivi. Me le mangiavo con gli occhi e dentro di me avevo già deciso: la mia motocicletta sarebbe stata sportiva.

L’incontro fatale avvenne casualmente. Nelle viscere di un garage, coperto di polvere, dimenticato da anni, stava uno oscuro oggetto che catturò la mia attenzione. Le dimensioni erano quelle di un ciclomotore, l’aspetto però, era da vera moto. Nonostante lo stato di abbandono in cui versava ed una verniciatura a dire poco approssimativa, ma per dirla tutta quasi a pennello, appariva seducente.

Il colore era nero opaco, tipo Benelli competizione. Di questo colore erano il telaio, il serbatoio, il parafango anteriore in vetroresina tipo corsa con sostegni auto-costruiti in alluminio, i carters esterni, assenti i fianchetti e il faro, a terra i pneumatici. Aveva semimanubri (poi scoprii essere

Tommaselli) con giochi registrabili e ritorno del gas rapido. Era disseminata di fori di (presunto) alleggerimento, sul carter lato cambio, malamente finestrato, sui tamburi e ovunque: sembrava fosse stata presa a bersaglio per l'inaugurazione della stagione venatoria. Infine un enorme carburatore con vistoso cornetto tronco conico completava il quadro.

Tante analogie corsaiol- sportive con le "motociclettone", quelle vere, quelle di piazza de Campani non poterono non accendere la mia fantasia di adolescente, la quale in un baleno, attraverso ardite e febbrili sinapsi, completò la sovrapposizione tra oggetto del desiderio, leggesi moto sportiva, e oggetto reale, quel cinquantino splendidamente, per me, modificato.

Aveva proprio tutto quello che da tredicenne potessi desiderare, doveva essere mio. A ben vedere, qualcosa mancava, il logo sul serbatoio. Che diavolo di marca era? Un'ispezione più accurata fornì la risposta. Sui carters imbrattati di nero e sporcia infatti si leggeva: Moto Morini. Qualche domanda qua e là e anche il nome del modello non fu più un mistero: Corsarino ZZ (Di quale anno? Di più non sassi e più non dimandare...Probabilmente una miscellanea...).

*"Due strade trovai nel bosco e io scelsi la meno battuta ed è per questo che sono diverso"* (R.Frost)

Fu così che sul finire del 1980, appena quattordicenne, mi ritrovai in sella al Corsarino, già al tempo demodè e sicuramente non ambito dai miei coetanei, più attratti da vespini, tuboni, moto da cross e quant'altro.

L'avevo riverniciato (telaio nero, serbatoio e parafango anteriore blu metallizzato BMW...no comment please.), e ricondizionato con tanti ricambi acquistati dal celeberrimo concessionario Morini di Roma, Nardi, presso via Cola di Rienzo. Avevo lasciato il carburatore che vi trovai, un Dell'Orto con vaschetta separata da 19 e aspirazione libera...Ricordo che la manopola del gas la dovevi pelare con la lentezza con cui si sbuccia una patata, pena "ingincchiamenti" paurosi del motore, con abbondanti starnuti di benzina sui polpacci provenienti dalla "trombetta". Ma come rinunciare agli sguardi di ammirazione dei compagni di Ginnasio, quasi tutti appiedati, quando con fare malandrino, si confessava di montare un "19"? Tocco finale il semiguscio superiore del faro CEV (non originale) in plastica cromata (Ebbene sì...), aftermarket rimediato da "La Casa della Moto", noto rivenditore romano di ricambi ed accessori situato tra la Basilica di S.Maria Maggiore e il Teatro Dell'Opera, meta obbligata dei motards all'amatriciana e non del periodo. Insomma più che un restauro, un bel "pasticciotto".

Invito alla clemenza verso il sottoscritto i corsarinisti doc del Club, immagino a questo punto inferociti, ricordando loro la minore età dell'imputato all'epoca dei (mis)fatti e, soprattutto, la intervenuta prescrizione per decorrenza dei termini, essendo trascorsi 31 anni...

Con il Corsarino, in due anni (fino al fatidico "patentino"), percorsi tanti, veramente tanti chilometri, senza separarmene mai, neanche durante le interminabili vacanze estive: affina la sensibilità meccanica, assaggiai la durezza dell'asfalto,

appresi l' "ABC" del provetto motociclista (Registrazione valvole con cacciavite e spessimetro, regolazione carburazione "a orecchio", tiraggio catena etc). Dopo qualche mese di apprendistato col Morini, nell'Estate 1981, salii per la prima volta sulla 75/5 di mio padre, pesante più del doppio, e la guidai senza grossi problemi. Miracoli del Corsarino!

Ritengo che il Corsarino abbia forgiato legioni di motociclisti, consentendo di approdare a cavalcature più performanti senza traumi, un po', mutatis mutandis, come è accaduto per la Fiat 500 tra gli automobilisti. Dunque, lunga vita al Corsarino!

P.S: Ah! Dimenticavo...Fu proprio grazie a questa piccola grande moto che feci la mia prima conquista (La lista è desolatamente breve...). Accadde al termine di una festa in casa di un compagno di scuola. Avevamo ascoltato fino alla noia "I like Chopin", 45giri molto in voga al tempo, copia in vinile ovviamente, quando la ragazzina dei miei sogni, dopo essersi informata se fossi venuto alla festa con la "moto" (Disse proprio moto, non motorino...), mi chiese di riaccompagnarla a casa...

#### EPILOGO

La passione per la moto ovviamente non si placò con l'indimenticabile Corsarino, spingendomi nel tempo a provare un po' di tutto. Ma c'era un sogno rimasto nel cassetto che risaliva all'adolescenziale parentesi corsarinesca. Il "3 e 1/2". Prima serie. Sport. Tamburone.

Nell'Aprile di quest'anno le ultime (scarse) risorse di razionalità hanno capitolato e giustizia è stata fatta, dopo trent'anni il cerchio si è chiuso, il torrente della passione è stato risalito fino alla sorgente.

Qualche giorno prima dell'acquisto, ricordando (per averlo letto su qualche vecchia copia di Motociclismo d'Epoca) che a Roma vi doveva essere un Club Morini, telefonai ad un responsabile (Fabio) del medesimo per avere delle dritte. Ero terrorizzato dalle mutazioni genetiche su base "3 e 1/2" in circolazione...

Pur non essendo un iscritto, mi fu risposto con grande disponibilità.

Riportata a casa la moto, ho deciso di iscrivermi, soprattutto per gratitudine. Ma le buone sorprese del Moto Morini Club sono continuate. Infatti avendo optato per un restauro totale e rigoroso, ho trovato presso il Club anche utile materiale tecnico, ricambi e preziosi consigli. Il tutto con la consueta disponibilità e cortesia. Grazie.

Mario

## CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2011

Per le uscite della prima domenica del mese l'appuntamento e il percorso verrà indicato sul sito web e sul forum. Chi non ha accesso a internet telefoni preventivamente a Fabio o Sergio per la conferma dell'appuntamento. In agosto le uscite sono sospese

**24-25 settembre: IL NOSTRO RADUNO A ROMA:** venerdì 23 accoglienza per chi viene da fuori Roma. Sabato 24: appuntamento al Gianicolo alle 10 e partenza per giro turistico– pranzo in ristorante convenzionato e rientro a Roma nel pomeriggio—la sera cena in compagnia. Domenica 25: giro turistico di Roma (per i non romani), saluti e partenze. Pranzo in compagnia facoltativo. Visitate il nostro forum per informazioni e aggiornamenti

**3-4 settembre: Raduno a Pietrasanta** organizzato dal nostro socio Giovanni in collaborazione col nostro club. (vedi locandina a fianco). Ospiti confermati: Valentini di Prato (con Morini Parigi Dakar) e Paolo Compolmi (Luzzi) di Siena. Ancora non sicuro: Franco Lambertini. Partecipiamo numerosi ! Per organizzare un gruppo da Roma fate capo al club.

### Trofeo Motoraid

24 luglio 2011 motoraid a Rieti  
4 settembre 2011 Trento 18° Trento-Bondone

### MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

**9-10-11 settembre:  
Mostrascambio a Imola**

**18-19-20 novembre:  
Mostrascambio Novegro (MI)**

**10 MOTORADUNO INTERREGIONALE**  
**MOTO D'EPOCA**

1° Week end Moto Morini - Città di Pietrasanta  
**Sabato 3 Domenica 4 Settembre**

Con il patrocinio del Comune di Pietrasanta (LU)

**Sabato 3 Settembre**  
davanti al Comune di Pietrasanta (LU)

dalle ore 9.00 sono aperte le iscrizioni: costo 10 euro (2 giorni)  
esposizione statica moto ed elezione delle moto più interessanti con relative targhe.

- ore 1300 Pranzo presso l'Osteria "da Romano" Loc. Pontaranci (menu fisso con specialità locali 25 euro)
- ore 14.00: Motogiro sulle colline di Capriglia/Capezzano
- ore 16.30: Visita allo stabilimento balneare "Bagno Maria" M.di Pietrasanta con sosta sulla spiaggia (per chi lo desidera)
- ore 20.30 cena presso circolo "Kansar" Menu di pesce 35.00 euro previa prenotazione

### **Domenica 4 Settembre**

dalle ore 9.00 sono aperte le iscrizioni: costo 10 euro  
- ore 13.00 pranzo al Ristorante "Da Millo" Loc Palatina Via Vallecchia Loc. Strettoia sito in posizione panoramica 30.00 euro

in collaborazione con: Moto Morini Club Roma affiliato alla F.M.I  
Motoclub "Perla del Tirreno" di Viareggio - Moto Morini Club Italia  
Officina "Dottor Stranamoto" di Massa

*Il moto raduno è aperto a tutte le moto, ciclomotori e scooter di produzione Italiana ed estera fino all'anno 1990 e a tutte le moto morini dal dopoguerra ad oggi. Nello spirito di fratellanza che ci contraddistingue può comunque partecipare alla manifestazione anche chi non è in possesso di una moto d'epoca o di una moto morini*

per informazioni: Giovanni Tomagnini Cell. 3475401995 email: giovanni.tomagnini@tin.it



*L'incasso, tolte le spese, sarà devoluto ad una associazione di volontariato  
L'organizzazione dell'evento è responsabilità per quanto riguarda donna e persone o a loro durante la manifestazione*