

MOTO MORINI

CLUB NEWS

3/2010

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

**DIES
MORINORUM**

**TRENTO
BONDONE**

IL RESTAURO

MOTORAIID

Luglio — Ottobre 2010

Moto Morini Club news

Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 3/2010 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



EDITORIALE

Questo numero esce con circa un mese di ritardo, per vari motivi organizzativi, e ce ne scusiamo con i soci.

La situazione della Moto Morini è la seguente: a fine ottobre, primi di novembre dovrebbe andare all'asta la MM: Si parla di una base d'asta di 3ml di euro.

E' confermata la partecipazione della cordata di imprenditori capitanata dall'italo-canadese Stephen Franz.

Sembrerebbe che ci sia un accordo sindacale con il suddetto per il recupero di tutti i cinquanta dipendenti attualmente in cassa integrazione. Speriamo bene.

Nel frattempo tutte le moto giacenti in fabbrica sono state rapidamente vendute, e due nostri soci sono riusciti a comprare il modello dei loro sogni. Complimenti !

Per l'anno prossimo abbiamo cominciato a fare dei programmi. Vogliamo formare una squadra per partecipare assiduamente al trofeo Motoraid, ma sarà necessario attendere la pubblicazione del regolamento e del calendario 2011 per definire i dettagli.

In marzo vorremmo partecipare alla mostra Motodays a Roma, con una esposizione delle Morini più significative. Abbiamo già preso accordi con l'organizzatore, individuato i modelli da esporre e dobbiamo solo formalizzare la nostra proposta.

Gli eventi del 2011 non sono ancora stati definiti completamente.

Non appena la FMI aprirà la campagna di tesseramento per il 2011 apriremo le iscrizioni al club, dandone notizia sul sito web. Sito web che continua ad essere visitato da Tedeschi, Russi, Francesi ecc., ma che ha anche ricevuto visite da Giappone, Lussemburgo, Turchia, Marocco e Seychelles (!)

Il forum continua ad affollarsi di iscritti, sembra che stiamo veramente diventando un punto di riferimento.

Ma come al solito, quando c'è qualche iniziativa, a parte i fedelissimi, gli altri soci latitano, quando non remano contro.

Fra poco verranno rinnovate le cariche sociali: colgo l'occasione per invitare i soci a farsi avanti per darmi il cambio nel ruolo di editore, redattore, db administrator, segretario, webmaster, forum administrator, organizzatore... non necessariamente tutti i ruoli insieme, anche solo per alcuni.

Un saluto a tutti.

Sergio

DIES MORINORUM

Anche quest'anno abbiamo proposto, a fine settembre, tra l'altro su richiesta di alcuni soci/ appassionati del nord, un incontro di due giorni tra morinisti, particolarmente dedicato a chi non risiede a Roma, e improntato a coinvolgere chi solitamente non partecipa agli eventi del club. In particolare volevamo coinvolgere i Morinisti che partecipano al Forum, che ormai hanno superato la ragguardevole cifra



di 100. Il programma prevedeva un giro nel Viterbese al sabato, e un itinerario turistico nell'Urbe la mattina di domenica, per consentire a chi doveva ripartire di farlo in tempo utile per rientrare a casa entro

sera. Inutile negare che i "prenotati" da fuori Roma erano pochissimi, e hanno anche dato forfait all'ultimo minuto, complici impegni lavorativi sopravvenuti e un tempo decisamente inclemente e minaccioso. Le condizioni meteo hanno scoraggiato anche alcuni soci "romani". Ciononostante



all'appuntamento sabato mattina al Gianicolo eravamo una decina, tra fedelissimi e new entry, come Massimo,



Fulvio, Alfredo e Amedeo, questi ultimi in sella ai loro Corsaro 1200. Il cielo alternava schiarite e nuvoloni, ma non minacciava particolari diluvi, così siamo partiti in direzione Civita di Bagnoregio, come da programma. Ed è andata bene, in quanto oltre a 800, dicasi ottocento, metri di pioggia, ed una discreta nebbia, ma suggestiva, in cima ai monti Cimini, per il resto del giro non abbiamo mai avuto problemi. Civita di Bagnoregio, anche per chi l'ha già vista, ha sempre il suo fascino, e abbiamo mangiato ottimamente in un piccolo ristorantino nel borgo, che inspiegabilmente dopo di noi ha respinto vari avventori, pur avendo tavoli liberi. Segue passeggiatina digestiva nel Borgo, e inizia il rientro che, evidentemente perché ci stamo divertendo, si decide di fare per altra via, allungandoci verso Baschi e Orte, per prendere la Tiberina. C'è armonia nel gruppo, nessuno ha la fregola di macinare chilometri a tutti i costi, ma nemmeno di rientrare assolutamente entro una certa ora, ci si concede il tempo per guardarsi intorno, discutere, e riadattare i programmi...dovrebbe essere sempre così. Subito il 1200 di Amedeo mostra di possedere l'affidabilità di una vera Morini, cominciando a perdere acqua da un manicotto del radiatore. Risolto brillantemente il problema, si viaggia verso Baschi, raggiunta la quale il 350 di Aldo, tanto per gradire, comincia ad andare ad uno: il cilindro posteriore non funziona. Solito capannello di gente, moto semi smontata nel

piazzale di un benzinaio, controlliamo di tutto, captatore e trasduttori sono nuovi, finché, tanto per provare invertiamo i collegamenti: se è il trasduttore o il captatore, ora non dovrebbe funzionare il cilindro anteriore...e invece funzionano entrambi. Reinvertiamo i fili a va a uno, invertiamo di nuovo i fili e va a due: mistero ! Qualunque sia il motivo, muoviamoci in fretta, e speriamo



che duri, anche perché è già tardi. E infatti arriviamo a Roma che sono già le 21, e decidiamo di non effettuare la cena inizialmente prevista. E



domenica è inutile vederci al Gianicolo, che senso ha fare un giro per Roma ? La conosciamo già. Quindi saluti e arrivederci alle prossime occasioni. Che saranno le settimane dopo con quasi tutto il gruppo che si ritrova per il giro domenicale e al club. Che dire ? A parte pochi elementi, smuovere gli altri sembra una missione impossibile. Speriamo solo che i nuovi partecipanti si riaffaccino spesso ed entrino a far parte dello "zoccolo duro" del club.



Sergio

L'ANGOLO TECNICO

CONSIGLI PER IL RESTAURO

Regola numero uno: pazienza. Una sana e costruttiva pazienza.

Con qualsiasi veicolo vogliate intraprendere la lunga e difficile, nonché dispendiosa, strada del restauro, è indispensabile non avere mai fretta per non ritrovarsi durante l'opera, a maledire il momento in cui avete voluto tirare via su una difficoltà oppure non avete valutato correttamente una situazione che alla fine vi ha portato a dover ripetere un intervento o addirittura a dover buttare un pezzo.

A Roma si dice che...la gatta presciolosa fece li fiji ciechi, dunque!

Personalmente ritengo che meglio si conosce la moto che si decide di restaurare e meglio è, però penso anche che sia possibile fare un buon lavoro, pur non conoscendo benissimo la moto, avendo una buona esperienza nel campo del restauro, sensibilità meccanica e procedendo con raziocinio.

Ma procediamo con calma e con...pazienza.

La prima cosa da fare se non si conosce la storia del mezzo che si è deciso di restaurare, è quella di verificare l'integrità del telaio, per capire se la moto ha subito degli urti o se nel corso del tempo ha subito delle fratture da fatica e/o da vibrazioni. In pratica bisognerà capire subito se eseguire il restauro è conveniente oppure no. Una rottura di un tubo del telaio infatti può essere facilmente riparata, mentre una brutta deformazione della struttura portante, molto probabilmente no.

Altra variabile che potrebbe far spostare l'ago della bilancia dalla parte del sì o del no, è la salute del motore, che nel computo finale dell'intera operazione di restauro, ha un importante peso. Il propulsore è quasi sempre (o sempre) riparabile,

ma il costo dell'operazione è spesso parecchio alto.

Prima di intraprendere l'operazione di smontaggio, controlliamo l'allineamento delle ruote traguandandole visivamente (dopo aver verificato che i due tendicatena sono posizionati simmetricamente tra loro perché una loro asimmetria può portare ad errate valutazioni) e in caso di dubbi con l'aiuto di aste o cordini, la non deformazione e l'integrità delle pedane, l'integrità della battuta dello sterzo, l'integrità del tubo del telaio dove potrebbe aver strusciato la catena (che nell'eventualità fosse molto consumato potrebbe essere rinforzato con un intervento di saldatura), la simmetria e l'integrità dell'archetto posteriore del telaio e dell'orecchietta a due fori alla quale viene ancorato il parafrangente posteriore, visionare lo stato della trave superiore del telaio e tutta la zona del canotto di sterzo.

Ricordiamoci sempre che prima di verniciare il telaio e i suoi componenti, bisogna fare le dovute opere di aggiustaggio, ove necessarie, perché poi una volta verniciata la struttura non potrà più essere toccata senza inevitabilmente



rovinarla.

Altra cosa da controllare bene ed eventualmente sottoporre ad aggiustaggio è la componentistica e la minuteria da zincare, cromare e lucidare. Un asse, una vite, un dado, etc va sempre prima ripassato sulla filettatura se non si vuole correre il rischio di asportare il nuovo e prezioso riporto galvanico e quindi garantire al pezzo una rapida ossidazione. Il cromatore non farà mai un lavoro di aggiustaggio o lisciatura, quindi se volete ottenere dei pezzi come nuovi, dovrete darvi da fare con lime e abrasivi per riportare il supporto alla giusta finitura superficiale, viceversa vi

ritroverete con dei particolari cromati e/o zincati con sotto i segni delle rigature che nessuno avrà eliminato.

Stessa cosa vale per la lucidatura: se un parafrangente, ad esempio, presenta un bozzo, portato al laboratorio di lucidatura metalli, verrà lucidato con tutta l'ammaccatura, quindi se volete avere un buon lavoro finale dovreste pensare voi ad eliminare gli eventuali danni.

Sempre prima dello smontaggio, sarà il caso di verificare l'eventuale gioco perno/forcellone per sapere se andranno rifatte boccole e asse o anche l'eventuale consumo dei cuscinetti delle due ruote (da verificare sottoponendo le ruote ad un'azione di scuotimento laterale) o ancora la scorrevolezza o meno dello sterzo (per poi analizzare visivamente sfere e sedi del canotto).

Passando al motore, diciamo che molte cose ce le potrà dire esso stesso se potrà andare in moto ma se non ci concederà questo piacere, sarà un po' difficile capire bene il suo stato di salute. Certo, pur avviandosi, il propulsore, per essere ben diagnosticato, dovrà essere ascoltato e osservato da una persona esperta e con una buona conoscenza meccanica. In linea di massima, comunque, un motore che non presenta marcate perdite d'olio, marcata fumosità bianca-azzurrognola dallo scarico, eccessiva rumorosità meccanica simil distribuzione, strani colpi ritmici, percepibili durante la guida, su manubrio e/o pedane e inspiegabile mancanza di potenza non dovuta a problemi di alimentazione o elettrici, non dovrebbe avere grossi problemi di salute.

Se il motore deve essere smontato per un rifacimento, il lato estetico (sabbatura e pallinatura) può essere curato trattando pezzo per pezzo, ovviamente proteggendo adeguatamente le parti più delicate, mentre se il propulsore non deve essere aperto ma si vuole comunque pulire l'alluminio delle sue parti, si potrà eseguire ugualmente la sabbatura e la pallinatura, facendo in modo che nulla della carica sparata contro la superficie del motore, entri all'interno del medesimo. Se ne potrà intuire il perché! I punti più delicati da proteggere in quest'ultimo caso sono sicuramente i condotti da riempire di carta e da chiudere con tappi che permettano una sicura ermetizzazione.

Controllate bene anche il serbatoio del carburante che prima di essere verniciato eventualmente dovrà essere trattato internamente con delle resine epossidiche (a meno che prima non debbano essere riparate delle ammaccature) per scongiurare il pericolo della ruggine e, nei casi più difficili, per cercare di tamponare marcite e forature.

Infine, dopo aver controllato tutto il controllabile, si procederà allo smontaggio del veicolo e, per facilitare il procedere delle operazioni, i vari pezzi dovranno essere suddivisi in base al trattamento a cui questi dovranno essere sottoposti per poi pulirli e aggiustarli. Faremo quindi un contenitore per la cromatura, uno per la zincatura, uno per la lucidatura, uno per la verniciatura, etc. e poi porteremo il tutto a chi di dovere per le opportune lavorazioni.

Una volta poi ritirato il materiale rifatto, potrà iniziare il lungo e (ancora) paziente lavoro di rimontaggio che, molto spesso, comporta sempre qualche problemino non considerato da risolvere per portare a termine l'intera operazione di restauro.

Non abbiate fretta dunque e buon lavoro!

Fabio

VITA MORINISTA

LA MIA PRIMA TRENTO-BONDONE



Nel momento in cui Francesco ha reso noto che la Trento-Bondone si sarebbe disputata il 12 settembre io, Luigi, ho iniziato, memore dei racconti dei soci che avevano già partecipato (notiziario 4/2009) a pensare seriamente di partecipare alla manifestazione. In un primo momento Aldo Roberto ed io, ci saremmo dovuti aggregare a Francesco Sergio e Pietro; purtroppo nella fase preparatoria abbiamo perso Roberto ed Aldo che per motivi di lavoro non hanno potuto partecipare e quindi mi sono organizzato con Sergio



per il trasporto delle nostre 3 ½.

Al mio rientro dalle ferie ho iniziato a pensare alla gara e con la mia consueta meticolosità mi sono preoccupato di verificare la moto per cercare di prevenire eventuali malfunzionamenti, purtroppo nelle varie prove ho constatato di avere un buco di carburazione tra i 5.000-6.000 giri che si manifestava solo in salita. Consultato Fabio abbiamo deciso di fare una prova sostituendo la bobina dell'accensione (ringrazio Fabio che nonostante i suoi molteplici impegni di lavoro, la frizione del 3½ di Roberto, che ancora pensava di partecipare, è riuscito a darmi lo statore con la bobina sostituita in una giornata).

Dopo aver rimontato il tutto ho subito notato un certo miglioramento nell'accensione e la domenica prima della gara sono andato a provare nuovamente la moto facendo un giro a monte Guadagnolo ma ahimè il problema non è stato del

tutto risolto; la Trento-Bondone non è una gara di velocità, però è una gara in salita. Ma nonostante tutto, voglioso di mettermi alla prova con il mio 3 ½, sicuro che con una corretta gestione, confortato anche da Fabio, sarei riuscito a superare la prova (in 30 anni non mi ha mai deluso), ho iniziato a studiare il regolamento, procurare cronometro e orologio, eseguire le opportune modifiche ed

adattamenti (staffe staffette pulsante fili e collegamenti) oltre ad una puntuale manutenzione straordinaria del mezzo ed alla predisposizione di attrezzatura e materiale vario di ricambio.

Finalmente Sergio ed io sabato mattina alle 6,00 partiamo e dopo e dopo una sosta ad Imola per la mostra scambio, un misero panino per pranzo, ed



un saluto veloce a Fabio e Massimo allo stand, alle 19,00 giungiamo a Trento dove troviamo Francesco che ci è venuto a prendere all'uscita dell'autostrada per accompagnarci a casa sua dove molto gentilmente e con una ottima accoglienza ci ha ospitato. Più tardi ci raggiungono Pietro e, udite udite, la sua nuova fiamma, Sofia. E rimaniamo spiazzati perché dopo le nostre congetture (sarà un cesso, una coattona, una con la puzza sotto il naso o tutte e tre le cose ?) invece Sofia si rivela carina, simpatica e in gamba...però se Pietro ci chiederà un giudizio risponderemo... mah ! Cena in un tipico locale Trentino, e alle 22 Francesco ci obbliga ad andare a dormire in modo da essere sufficientemente riposati per il giorno della gara.

Eccoci finalmente al giorno della gara, alle 8.00 a bordo delle nostre moto (il Corsaro 125 Ronzani di Francesco e i due 3 ½ di Sergio e mio) raggiungiamo la piazza della partenza. Pietro per ...ovvi motivi - diciamo che alloggiava più lontano - con il suo 250 completo di passeggera/fotografa arriva verso le 9,00.. Effettuate le iscrizioni e dopo aver fatto una ricognizione delle moto presenti con constatazione dei vari accorgimenti, in alcuni casi vere e proprie diavolerie, utilizzati dai "veterani" per avere sotto controllo la tabella di marcia con i tempi dei CO, PA e C.T abbiamo sviluppato le nostre strategie (nastri di scotch carta attaccati sul serbatoio con le indicazioni necessarie).

Ci sono circa 150 partecipanti, molte moto d'epoca interessanti, alcune più relativamente moderne e la solita schiera di scooter con i quali sinceramente il feeling è zero.

Dopo la passerella iniziale foto e quant'altro arriva il nostro turno: Pietro ha il n° 15, Sergio il 16 io il 17 e Francesco il 18. Non nascondo che ero abbastanza emozionato tanto da prendere qualche punto di penalità al COP (Controllo Orario di



Partenza) ed aver toppato alla grande i tempi della prima PA (per mia fortuna annullata).

Si parte finalmente per la prima tappa e raggiunto allegramente, su quei bei tornantoni in salita, ma senza osare più di tanto e senza ingarellarci, il primo CO la tensione, grazie alla moto, allo spettacolare paesaggio, alla gradevole giornata e ultimo ma non per ultimo alla consapevolezza di aver percorso un tracciato che tanti miti avevano

VITA MORINISTA

calcato, era praticamente sparita permettendomi di fare una buona seconda PA (penalità 108 contro le 100 di Francesco 138 di Sergio e 465 di Pietro). Lì è iniziato il calvario di Sergio, con la moto che, dopo il sinistro presagio del contagiri elettronico che ha cominciato a dare (è il caso di dirlo) i...numeri, ha manifestato enormi problemi di avviamento, tanto che il passaggio al controllo orario lo ha fatto a motore spento (per fortuna la strada era in discesa), con Francesco che sgassava vicino ai commissari per coprire il ...silenzio del muto 350. E una volta avviata la moto ha dovuto fare la PA in maniera rocambolesca, poiché il pulsante remoto del cronometro non ha funzionato, ed ha dovuto far partire il segnatempo (in ritardo) col pulsante tradizionale (quindi togliendo la mano dai comandi), valutare "a spanne" detto ritardo e sommarlo al tempo imposto per uscire dalle varie sezioni con il minimo delle penalità.



Terminata la seconda PA si riparte per il secondo tratto di percorso in un suggestivo paesaggio costellato di castelli, laghi, splendidi paesini e strade praticamente deserte si effettuano due soste tecniche: una per necessità impellenti e l'altra per la sostituzione del filo della frizione del Corsaro di Francesco, che nell'occasione riesce a perdersi la vite dell'unico morsetto utilizzabile sul Corsaro: dopo



una animata "caccia al tesoro" sul piazzale, con i nativi che scuotevano la testa ritenendo che quegli stolti cittadini (noi) stessero cercando dei tartufi sull'asfalto, infine si scopre che la vite si è poggiata sulla catena della moto: la si prende e la si rimonta cauti come se stessi manipolando della nitroglicerina. Finalmente si riparte, o meglio si attende Sergio che, per sfruttare la discesa per far partire la moto è tornato indietro di circa un chilometro.

Una sorta di boato prolungato, composto dai bestemmioni di Sergio e concluso dal rombo del tremmezzo, annuncia che la moto è ripartita, e andiamo spediti verso i controlli a timbro, con la moto di Sergio che perde colpi e forse non ce la fa ad andare oltre. Invece arriviamo al COA (controllo orario di arrivo) ed all'ultima PA. A questo punto il 3½ di Sergio è praticamente morto, e anche lui non se la passa molto bene dopo un superallenamento sulla pedivella di avviamento, sotto un sole che, beffardo, risplende sul nostro abbigliamento – nero! – autunnale. Solo il buon Pietro, serafico, non si scompone e si presta a fare da modello per le innumerevoli foto che Sofia gli ha scattato sin dalla partenza– credo che nemmeno a festival di Cannes i divi vengano sottoposti a un bombardamento fotografico così massiccio... aaahh l'amore...

Si sostituiscono le candele senza nessun risultato. infine riusciamo a far ripartire Sergio in qualche modo a spinta, 1-2 minuti prima del nostro turno, tra mille difficoltà e con una corsa a slalom tra le innumerevoli moto che nel frattempo erano giunte

dopo di noi. Il risultato di questa situazione è che il nervosismo era alle stelle ed io ero nuovamente in tensione tanto che non sono riuscito a fare la PA altrettanto decentemente come le precedenti, con 222 penalità. A Sergio è andata molto peggio in quanto oltre alla moto



VITA MORINISTA

morini club news 3/2010

pag. 9

(Continua da pagina 8)

sull'orlo della fossa (infatti dopo non è più partita, ed è ancora in riparazione) ci si è messo pure il cronometro che non ne ha voluto sapere di funzionare, ed ha subito 421 penalità, tutto sommato non male per uno stremato dai numerosi tentativi di avviamento, che doveva tenere la moto su di giri per non farla spegnere, e misurava il tempo contando. Francesco se la cavava con 129 e Pietro 170.

Dopo che Sergio ha manifestato il suo disappunto distruggendo il cronometro (e meno male che si era rotto anche quello, altrimenti analoga sorte sarebbe potuta toccare alla moto), ed un pranzo "alpino", sono uscite le classifiche ed il risultato è il seguente:

Francesco, nella categoria CJ (moto dal 1969 al 1975 – Junior (Gentlemen) primo, anzi secondo, anzi no primo, però forse secondo...questo perché un vespista vagante veniva accorpato alla sua categoria, soffiandogli il primo posto, peccato però che il regolamento vietasse di accorpare scooter

e



moto...insomma un casino. La classifica ufficiale ora lo dà primo.

Io, Sergio e Pietro, nella DJ (motociclistica, non di Claudio Cecchetto) rispettivamente sesto, settimo e ottavo, su 11 partecipanti di cui 9 arrivati.

Come squadra il Moto Morini Club si è piazzato nona su undici, ma sarebbe potuta andare meglio se anziché Pietro, in tutt'altre faccende

affaccendato, mi fossi inserito in squadra (la squadra deve essere composta da soli tre elementi). Però un premio come Moto Morini Club lo abbiamo preso; terzi classificati per numero di partecipanti.



Per concludere ritengo che l'esperienza sia stata molto positiva e non nascondo che è mia



intenzione per il prossimo anno di partecipare, sempre insieme al mio 3 ½ perché fondamentale è partecipare con una moto d'epoca, oltre alla Trento-Bondone anche ad altre gare del campionato italiano, spero che molti di Voi si uniscano al nostro gruppo.

Luigi



MOTOGIRO DELLA TUSCIA / TROFEO MOTORAIID

Due settimane dopo la Trento - Bondone ho partecipato all' ultima prova del Campionato Motoraid : il Decimo Motogiro della Tuscia organizzato dall' Auto Moto Club Viterbo il 26 Settembre.

La formula di gara è molto semplice: un giro di almeno 80 km con controlli orari e di passaggio e prove di abilità con tempo rilevato al centesimo . I partecipanti sono divisi in categorie in base all' anno di costruzione della moto ed in junior e senior in base al piazzamento dell' anno prima in classifica generale. Mi sono iscritto con il Ronzani per sommare il risultato con quello della Trento - Bondone.

Il percorso era un anello di 40 km da percorrere due volte con partenza dal centro di Viterbo, era frecciato molto bene ed anche il road book , a colori, era ben fatto. Il tragitto si snodava a nord della città per strade nei boschi fra continui saliscendi, tornanti e qualche rettilineo, un percorso dove mi sono proprio divertito a guidare il Corsaro. All' inizio, alla fine del primo giro ed all' arrivo si tenevano le prove di abilità poste nel grande piazzale di un centro revisioni dove c' era spazio anche per il pubblico.

La prova consisteva in quattro tratti da percorrere nel tempo stabilito per ognuno per un totale di 32 secondi, il secondo tratto era un giro di 360 gradi da percorrere in 9 secondi: non facile da interpretare specialmente l' uscita. Globalmente sono stato contento delle

mie prove a parte l' ultimo tratto della prima dove sono arrivato in anticipo e dove ho dovuto inventarmi di tutto per rallentare prima della fotocellula entrando comunque quasi due secondi prima, un enormità!

Solo li ho fatto quasi la metà delle mie penalità e mi sono giocato la possibilità della vittoria. Un errore grave da non ripetere in futuro. A fine gara pranzo e premiazioni (terzo posto) in un buon ristorante appena fuori Viterbo. Ottima l' organizzazione dell' Auto Moto Club Viterbo, complimenti!

A me questa formula di gara è piaciuta molto, non stanca, dura un giorno ed ha quel giusto agonismo che ti spinge a far bene ed a migliorare, e sto pensando di farci tutto il campionato l' anno prossimo, sento che anche altri sono interessativedremo.

Francesco

FRANCESCO VINCE ANCORA !

Dopo la vittoria al Motogiro 2008, e i lusinghieri piazzamenti al Motogiro 2009 e 2010 ha vinto il Trofeo Motoraid 2010 Gruppo 2 -Gentlemen.

Complimentissimi al nostro Francesco , che peraltro riesce a ben figurare anche in eventi fuoristradistici (nella foto è quello di sinistra, alla partenza del Memorial "Sandro Ventura").

A causa (per merito ?) del piazzamento l'anno prossimo nel Motoraid dovrà gareggiare tra i "senior", ma siamo sicuri che saprà dire la sua.



I nostri appuntamenti

morini club news 3/2010

pag. 11

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2010

- Domenica 7 novembre e 5 dicembre effettueremo il consueto giro di inizio mese. Normalmente l'appuntamento è alle 9 all'Agip di via Aurelia, prima del GRA, ma il luogo potrebbe cambiare in base alla destinazione. L'appuntamento effettivo 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.

ALTRI EVENTI MOTO MORINI

Consultate il sito e il forum per maggiori informazioni.

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

6-7 Novembre: Mostrascambio a Sora

19-21 Novembre: Mostrascambio a Novegro (MI)

10-13 Marzo 2011: Motodays a Roma

QUOTE SOCIALI ANNO 2010

ATTENZIONE: IL TESSERAMENTO FMI PER IL 2010 E' CHIUSO.

PER CHI VOLESSE ISCRIVERSI AL CLUB (SENZA TESSERA FMI) PROPONIAMO UNA QUOTA ASSOCIATIVA 2010 A EURO 15 , FERMO RESTANDO CHE IL RINNOVO PER IL 2011 DOVRA' ESSERE EFFETTUATO NELLA FORMULA MMC+FMI (ESCLUSI GIA' TESSERATI)

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; inoltro 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
- RICARICA POSTEPAY: carta postepay n. 4023600472207259 intestata a Fabio Ferrario. La ricarica può essere effettuata recandosi alla Posta, o da uno sportello bancomat, o trasferendo l'importo da altra postepay, anche dal sito web delle Poste Italiane. Comunicare per telefono, fax o email chi e quando ha effettuato il pagamento, e la cifra versata, altrimenti potremmo non essere in grado di individuare il pagamento.

RIAPERTE LE ISCRIZIONI AL REGISTRO STORICO FMI.



Federazione
Motociclistica
Italiana



La FMI ha comunicato che sono riaperte le iscrizioni al Registro Storico, dopo il necessario aggiornamento della modulistica e delle procedure conseguenti all'emanazione del "decreto storiche" che abbiamo analizzato il numero scorso.

Fondamentalmente esistono due procedure:

- 1) Moto in possesso di targa e libretto, anche se radiati d'ufficio dal PRA: fare dodici foto, pagare € 50, compilare il modulo "A", fotocopiare tutti i documenti e inviarli all'esaminatore. Per le moto radiate d'ufficio aggiungere una dichiarazione di proprietà, una dichiarazione sullo stato di conservazione del veicolo e copia di un documento di identità.
- 2) Moto senza documenti: fare dodici foto, pagare € 100, fotocopiare tutti i documenti di cui si è in possesso, compilare il modulo "B", allegare una dichiarazione di proprietà, una sullo stato di conservazione del veicolo, e una dell'officina che ha effettuato i lavori di recupero, ripristino, manutenzione, verifica, ecc. Contattare l'esaminatore della FMI, per concordare la data in cui portargli in visione la moto, e consegnarli i documenti.

La modulistica e i dettagli della procedura sono disponibili sul sito web della FMI www.federmoto.it

Ovviamente tutti i soci, in particolar modo i non "informatici", possono rivolgersi al Morini Club per la modulistica, consigli e indicazioni varie.