

MOTO MORINI

CLUB NEWS

EDITORIALE

VADO AL CLASSICO

Con questo numero prosegue l'opera di rinnovamento del nostro notiziario. Il numero scorso avete avuto modo di conoscere Mario, esordiente con una vivissima rievocazione del mondo motociclistico della Roma che fu, che ha ricevuto entusiastici commenti sul nostro forum. Mario è presente anche in questo numero con un articolo con citazioni classiche (addirittura in greco antico) nel quale caratterizza efficacemente e con graffiante ironia un personaggio chiave del nostro mondo: il restauratore. Vi piacerà.

Oggi esordisce Vincenzo, con un coinvolgente pezzo sul nostro raduno di fine settembre, dai toni storico—epici e citazioni latine, che più classico non si può. Ma in fondo, siamo o non siamo dei cavalieri che in sella ai loro classici destrieri gettano il cuore oltre l'ostacolo, pronti alla pugna e alla tenzone ?

Sul fronte della Moto Morini tutto tace: degli acquirenti del Marchio, dopo l'intervista su Motociclismo, e nonostante i nostri tentativi di contatto, non si è più saputo nulla. Nessuna nuova... cattiva nuova.

Il club prosegue la sua attività: abbiamo mancato di poco la quota 100 soci (ma contiamo di migliorarci l'anno prossimo), e proseguiamo con le nostre proposte e attività. Per l'anno prossimo vorremmo, tanto per restare in tema, tentare un'altra corsarinata epica... vi faremo sapere. Come sempre suggerimenti, critiche, consigli e collaborazioni sono gradite.

Le iscrizioni per il 2012 inizieranno non appena la FMI sarà pronta, e non mancheremo di notificarvi in merito...tenete d'occhio il forum e il sito web (anche perché tra poco aggiungeremo ulteriori contenuti).

Non mi resta che salutarvi, augurandovi di passare bei momenti con le vostre Morini, e in compagnia dei soci del Moto Morini Club.

Sergio

P.s.: se le "N", le "o", le "r" e le "t" e ancora le "o" e infine le "n" di questo editoriale hanno un aspetto, come dire, Noto e vi ricordano qualche marchio "classico", non è un caso... sono o non sono l'inglese ?

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

DIES MORINI

APPROCCIO AL
RESTAURO

RICORDO DEL
RAG.
MARCHETTI

Luglio-Ottobre 2011

Moto Morini Club news

Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 3/2011 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani

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



ATTIVITA' DI CLUB

DIES MORINI 2011

ANNO DOMINI MMXI, DIE OCTAVO ANTE KALENDAS OCTOBRES, IANICULUS MONS, URBE.

“E SUBITO APPARVE L'AURORA DALLE

CHE SI RESPIRA. UNA GRANDE E SOLIDALE FAMIGLIA. QUALCOSA CHE SA DI FORTE ED ANTICO COME LA PULSAZIONE GENEROSA DEI MOTORI. CI SI SCAMBA ALLEGRIA E VOGLIA DI ANDARE, FARCITA DI INNUMEREVOLI RICORDI E DATI TECNICI SU QUESTE MERAVIGLIOSE MACCHINE CHE NON SI POSSONO DIMENTICARE.

UN INTERVENTO PROVVIDENZIALE DI FABIO, COMPLICE UNA CHIAVE CHE SBUCA DAL NULLA, IMPEDISCE DI TRASFORMARE LA MIA GITA IN UN'ESIBIZIONE DA PAZZARIELLO CAMPANO FRA PERNACCHIE E TINTINNII DEL MIO COLLETTORE ANTERIORE. RISOLTO L'INCONVENIENTE E SCAMBIATI CONVENEVOLI CON UN GRUPPO DI VESPISTI IN RADUNO, SI ACCENDONO I MOTORI E SFILANDO IN CAROVANA SI



DITA DI ROSA” DIREBBE OMERO. E DIREBBE A RAGIONE, PERCHÉ LA GIORNATA CHE SI PREPARA AI MORINISTI, PER QUANTO CAVALIERI ESPERTI E CONSUMATI IN SCORRIBANDE LUNGO PRATERIE SPAZIOSE, RISERVA, COME OGNI NUOVA AVVENTURA, QUALCOSA DI EPICO, DI ELETTRICO E SPECIALE.

ACCORRO ANSIOSO E TREPIDANTE AL GIANICOLO DOVE TROVO I DESTRIERI DEI MIEI COMPAGNI DI VIAGGIO ALLINEATI IN BELLA SCHIERA SOTTO GLI OCCHI MERAVIGLIATI DEI PASSANTI, PER QUANTO LA MIA APPARTENENZA UFFICIALE AL CLUB SIA RECENTE, LA MIA STORIA CON LA MORINI RISALE AL 1977, STORIA ININTERROTTA E DA ALLORA È STATA SUBITO PASSIONE. SENSAZIONE CONFERMATA DALL'ARIA



ATTIVITA' DI CLUB

morini club news 3/2011

pag. 3

PARTE ALLA VOLTA DEL GIRO CHE SERGIO SAPIENTEMENTE HA DISEGNATO IN DIREZIONE DI PETRELLA SALTO, PER UNA RICOGNIZIONE DELLA SABINA ED OLTRE.

DUE CAVALLI DI RAZZA, IL "REGOLARITÀ" DI AUGUSTO E IL "CORSAIO" DI PIERO CI PRECEDONO CONVINTI DELLA LORO LENTEZZA ED INVECE LI RITROVIAMO ALLA PRIMA SOSTA CHE CI HANNO SEMINATI!

CI SI DIRIGE PER STRADE ANCORA LONGILINEE VERSO TORRITA TIBERINA SULLA VALLE DEL TEVERE, PER UN TERRITORIO CHE OSPITAVA UNA VILLA DI AGRIPPINA E CHE HA VISTO FRANCHI E TORRI DI SEGNALE COME LUOGO DI PASSO.

L'ALLEGRA BRIGATA SI DIRIGE A

POGGIO MIRTETO, DA DOVE IN UN TEMPO ORMAI LONTANO, TRUPPE DI VOLONTARI SI AGGREGARONO AI GARIBALDINI PER PROVARE A LIBERARE ROMA.

SONO IN REALTÀ TALMENTE COINVOLTO DALLA PIACEVOLE SCORRIBANDA CHE MI DISTRAGGO SPESSO, RAPITO DAI MIEI PENSIERI CHE SI MESCOLO ALLA MIA GIOVINEZZA SCANDITA DAL TICCHETTIO DELLE VALVOLE CHE MI PARE DI PERCEPIRE.

E' BUFFO AVER SPOSATA LA CAUSA MORINI PER REGALARNE LA GIOIA AD UNA



RAGAZZA DELL'EPOCA CHE BEN PRESTO SCELSE DI MEGLIO DA FARE CHE SEGUIRMI SUL TRE E MEZZO. ADORO QUESTA MOTO ANCHE PER QUESTO OLTRE CHE PER LE SUE INFINITE QUALITÀ. E' STATA LA FEDELE COMPAGNA DELLA MIA GIOVENTÙ ANCHE QUANDO IL GELO INTIRIZZIVA LE OSSA. TEMPO DI VEDER SFUMARE QUESTI MALINCONICI

ATTIVITA' DI CLUB

pag. 4



RECUPERARE GLI ULTIMI
RITIRANDONE IL LACCIO. MI
PIACE QUESTO RACCOGLIERCI
PUNTUALI IN STAZIONI DI
RITROVO PER POI RIPARTIRE
TUTTI INSIEME. QUASI SEMPRE IL
"REGOLARITÀ" DI AUGUSTO
CAMMINA IN TESTA, VERA
SPECIALITÀ DELLA GIORNATA E
DELLA CASA. SI GIUNGE COSÌ
PRESSO IL FIABESCO PAESAGGIO
DEL TURANO. IL LAGO
IMMOBILE SI FA AMMIRARE IN
UNA BELLA GIORNATA DI SOLE.
SI DECIDE COSÌ, DOPO UNA

PASSAGGI DI NUVOLE CHE PRESSO
FRASSO SABINO COLTURE DI OLIVI
SI SNODANO LUNGO IL CORSO
D'ACQUA CHE LAMBISCE LA ZONA.
MI PIACE ACCODARMI AGLI
SCALPITANTI COMPAGNI DI
VIAGGIO E LASCIARLI SFILARE PER
SEGUIRNE LA SCIA E LA VOGLIA
ANSIOSA CHE HANNO DI CURVE
CHE GRATIFICHINO LA PASSIONE DI
TUFFARCISI DENTRO. DA POGGIO
NATIVO E LA SUA CERCHIA
MURARIA, TRANSITO DI ROMANI E
BARBARI E POGGIO MOIANO, CURVE E
BOSCHI DELINEANO UN SERPENTONE DI
MORINISTI ENTUSIASTI, A VOLTE
SGRANATI MA SEMPRE PRONTI COME
UNA FRUSTA SCHIOCCATA IN AVANTI,



SOSTA, DI PRANZARE ALLA SVELTA
PRESSO COLLE DI TORA, PRONTI A
CONQUISTARE PETRELLA SALTO.

(PARTE PRIMA)

A



AMICI SCOMPARSI

UN RICORDO DEL RAGIONIER GIANNI MARCHETTI (1916-2011)

Entra in Morini fin dall'inizio, nel 1946, voluto dal commendatore Alfonso, e fin da allora dimostra una grande capacità di gestione amministrativa della nuova azienda bolognese. Ha alle spalle un discreto passato da pilota in sella a Moto Guzzi e, anche quando inizia a lavorare alla Moto Morini, continua in modo saltuario questa pratica, portando in gara le neonate monocilindriche dell'aquila bolognese.

Insieme a Gino Marchesini e a Dante Lambertini diventa una delle colonne portanti della fabbrica quando viene a mancare Alfonso Morini nel 1969. E' la figlia del commendatore, Gabriella, che chiede il supporto ai tre veterani dell'azienda e il peso più grande, probabilmente, andò proprio sulle spalle del rag. Gianni Marchetti, l'amministratore e direttore generale.

Classe 1916, resta in Morini fino alla cessione del marchio alla Cagiva-Ducati del 1987.

Ho avuto l'occasione di parlare telefonicamente con il rag. Marchetti, qualche anno fa in occasione della scrittura di un libro sulla storia della Moto Morini. Ricordo di aver parlato con una persona lucida ma stanca e non disposta a parlare del suo passato lavorativo. Mi disse: "Tutto quello che dovevo dire sulla Moto Morini l'ho già detto a Motociclismo e ora non ho più nulla da dire. Mi scusi.". Rimasi spiazzato da quella risposta, tentai ancora di fare breccia nella sua chiusura ma non ci fu niente da fare e con il dovuto rispetto lo salutai. Mi salutò cordialmente e lì finì.

Se n'è andato in questo 2011, l'uomo che ha suscitato nei morinisti, sentimenti di "amore e odio", l'uomo che ha fatto sempre gli interessi della fabbrica mantenendola in ogni momento, anche nei più difficili, ad un buon livello di salute economica, grazie alla sua oculata amministrazione. Ma anche l'uomo che tenendo, forse, troppo stretti i cordoni della borsa, non ha permesso un migliore sviluppo tecnologico del marchio.

Sia come sia, spesso mi è capitato di pensare che con un uomo come il ragionier Marchetti, la Moto Morini del dott. Maurizio Morini, non avrebbe mai fatto la fine che ha fatto!

Un saluto Ragioniere.

Fabio



VITA MORINISTA

APPROCCIO AL RESTAURO

Conservativo, parzialmente conservativo o radicale? Come si divide il popolo dei cultori delle due ruote classiche dinanzi siffatti interrogativi quando è in procinto di affrontare il restauro dell'adorato destriero meccanico? Questo l'argomento che, tra il serio ed il faceto, tenderemo di approfondire. Non troverete miracolosi consigli pratici per restauri fai da te, ma una riflessione, all'insegna della goliardia, sui differenti approcci al restauro stesso e, questa è la speranza dell'autore, un incoraggiamento ad affrontarlo.

"Anche i migliori di noi improvvisano, non potrebbe essere altrimenti, la vita è troppo breve perché si possa diventare realmente esperti in qualcosa" (Charlie Chaplin, alias Calvero, -Luci della ribalta-, 1952).

E' inutile nascondersi dietro un dito, seguendo il filo che la passione snoda davanti a noi, prima o poi ci si dovrà confrontare con questa prova suprema. E badate, anche se si dovesse decidere di ricorrere alle cure sapienti di un professionista del restauro, il problema dell'approccio da suggerire, rimane nella sostanza invariato.

Come un fiume, inarrestabile scorre il tempo, πάντα ῥεῖ ὡς ποταμός, lasciando inesorabili i segni del suo trascorrere. Proprio sui segni focalizziamo la nostra attenzione. Poichè se è vero che essi, sedimentandosi negli anni, allontanano sempre più l'aspetto e la funzionalità delle nostre care vecchiette dallo stato primitivo, è altrettanto vero che questi segni possano avere diversa interpretazione e sapore a seconda del punto di vista soggettivo. Dunque il problema diventa semiotico, nel senso che dovremo, come tanti novelli Tiresia, valutare i "segni" (Stemmi sbeccati, serbatoi graffiati, vernici sbiadite, trafileggi diffusi, motori ansimanti etc), interpretarli e coerentemente intervenire.

Ma quali i criteri di valutazione? Certo vi sono quelli indicati dalle persone istituzionalmente preposte allo scopo, incaricate di fornire regole e badare alla loro applicazione, encomiabile sforzo di mettere ordine in un campo sicuramente complesso. La questione in realtà non si esaurisce fissando rigidi schemi, validi a ben vedere solo in prima approssimazione. Il campo rimane aperto

ad interpretazioni che non possono non (e secondo chi scrive, al contrario, devono) rispondere ad aspetti legati all'esperienza e sensibilità del restauratore. Il restauro è una forma d'arte e come tale è unico in ogni sua realizzazione. Il prezzo da pagare è (forse) rinunciare alla targhetta d'ottone che separerà i buoni dai cattivi nel giorno del giudizio (Leggasi seduta di omologazione).

Il restauro è anche un atto d'amore, generato dalla passione per gli oggetti meccanici, la quale in ognuno di noi assume connotati diversi a seconda di storia, cultura, e gusti personali. Saranno questi aspetti a determinare le linee guida nella selva inestricabile del restauro, fornendo le risposte ai quesiti "esistenziali" che via via si presenteranno, risposte ancora una volta, individuali.

Per quest'ultima ragione qualunque restauro finirà per accontentare gli "adepti" di una certa scuola di pensiero, sollevando le critiche degli appartenenti alle altre "Sette".

E allora vediamo un po' più nel dettaglio le convinzioni che animano le differenti "filosofie" di restauro, cercando di caratterizzare ciascuna categoria associandovi il tipo umano corrispondente. Quest'ultimi, nel loro insieme tutti noi appassionati, saranno descritti nella rassegna seguente con intento "vagamente" caricaturale, ma sempre con complicità ed affetto.

Ogni riferimento a fatti e persone della vita reale è assolutamente voluto e non casuale.

1) Il Talebano.

A costui non fa difetto la chiarezza di idee. Il compromesso non alberga nella mente di questo profeta dell'esegesi motoristica. Tutto deve tornare come nell'istante iniziale, la fatidica ora "X" nella quale la moto fu consegnata al concessionario per essere venduta. I ricambi necessari per il restauro saranno inequivocabilmente originali, assolutamente non replicati. Lubrificanti e materiali consumabili dovranno essere quelli usati in origine, e, qualora non reperibili, rinuncerà ad usare la moto. Per verniciare e rimontare la sua Morini contratterà un pensionato che possa dimostrare, prove alla mano, la sua presenza nella catena di montaggio di

Casalecchio di Reno al tempo della produzione. Naturalmente pretenderà che il buon vecchio si procuri l'attrezzatura di fabbrica, obbligandolo ad ascoltare motivi musicali delle "hit parades" dell'epoca, "per recuperare l'antica ispirazione".

Se il progettista della moto da lui posseduta è reperibile, si farà tatuare i disegni tecnici autografi sul dorso, esibendoli, con qualunque clima, nei motoraduni (Elefantentreffen incluso).

E come la mettiamo con la benzina "rossa"? Questo Savonarola del reconditioning non tradirà la minima incertezza: contrabbanderà in patria ettolitri di prezioso combustibile al tetraetile di piombo raffinato da un'industria petrolchimica venezuelana!

Il Talebano non è sempre riconoscibile a prima vista, ama mimetizzarsi. Nella stagione degli amori, quando medita sull'acquisto della Morini prediletta, lo si nota aggirarsi per mostre e mercatini appesantito da manuali, pubblicazioni, appunti e feticci vari. Nel caso si sospetti di essersi imbattuti in un esemplare della specie, si eviti categoricamente di esprimere opinioni personali in materia di restauro. Questo individuo infatti, al primo sentore di disaccordo, manifesterà una sinistra fissità dello sguardo, seguita da una repentina proiezione della fronte in direzione dei vostri denti.

2) Il Conservatore.

Ha il merito indiscutibile di aver consentito ad innumerevoli oggetti caduti nell'oblio di traversare il mare del tempo. La parola restauro è sempre accompagnata nei suoi discorsi all'aggettivo "conservativo" che ne mitiga il significato inaccettabilmente, per lui, invasivo.

Esegue periodici pellegrinaggi nei campi demolizione, considerati alla stregua di santuari e li imita, riproducendone il romantico disordine, nel box di casa, dove ripone le Morini d'epoca insieme a sedie a

dondolo, vecchie macchine per cucire Singer, grammofoni, archibugi e orsi impagliati.

Gli interventi che esegue sono sempre molto limitati; cambio olio, pulizia del carburatore, registrazione valvole. Per il resto tutto, secondo lui, è risolvibile con una goccia d'olio, un po' di grasso e una spennellata di nafta. La ruggine lo attrae, ragnatele e insetti li lascia dove sono, in questo dimostrando una insolita sintonia con la dottrina dell'amore cosmico professata dal Dalai Lama. Si strugge alla vista di manopole screpolate e selle strappate. In un moto di compassione potrà chiedervi di unirsi a lui in raccoglimento per dedicare un minuto di silenzio al fanalino posteriore scomparso, tragicamente smarrito.

Il programma televisivo preferito è la serie "Sanford and son", dove il protagonista, il robivecchi Fred Sanford, insieme al figlio Lamont, sbarca il lunario gestendo un negozio-abitazione disseminato di polverose chincaglierie.

A differenza del "Talebano", tollera gli scambi di idee ed è una miniera di informazioni. Evitate di contattarlo per procurarvi ricambi: si presenterà, in perfetta buona fede, con oggetti più scaduti ed evanescenti di un papiro egizio. Per principio non sostituisce i pneumatici. Ama ricordare che la sua Morini possiede ancora quelli di prima dotazione. A causa di questa abitudine molti "Conservatori" si sono immolati nel tentativo, vano, di raggiungere il luogo prefissato dei motoraduni. Li abbiamo perduti mentre cavalcavano due ruote calzate con pneumatici fossili, pietrificati, tipo Flintstones. In ossequio alle loro ultime volontà, i caduti sono stati imbalsamati e successivamente inumati in sella alle amate reliquie a motore.

3) Il Migliorista.

E' un ottimista per natura, nessun restauro

lo spaventa. Ama le due ruote con autentica passione e crede fermamente che attingere alle ultime risorse fornite dal progresso tecnologico gli consentirà di completare un "super restauro". La sua fissazione è fare meglio dell'originale. Inutile qualunque sforzo per farlo rinsavire ricordando che un restauro, per definizione, è il tentativo di ripristinare l'efficienza meccanica e l'aspetto esteriore della moto nei limiti rigorosi imposti dal rispetto delle caratteristiche originali.

Navigando su Internet e consultando testi universitari, attingerà a tutto lo scibile in fatto di moto, scoprirà i fornitori più esotici di materiali ed attrezzature speciali, le tecnologie più innovative.

Il risultato sarà un oggetto apparentemente molto simile all'originale, soltanto con verniciatura a 26 strati, cromature da far invidia ai sanitari Pozzi & Ginori, prestazioni raddoppiate e peso dimezzato.

Alla prima occasione dichiarerà trionfante che il suo "3 e ½" la scorsa Domenica sulla fettuccia di Terracina ha toccato i 250 Km/h effettivi con scarichi e carburatori esternamente "identici" agli originali. Il Migliorista è logorroico, prodigo di consigli non richiesti. Se stimolato può parlare per ore solo ed esclusivamente di argomenti da lui stesso giudicati interessanti, dispensando una lenta e dolorosa agonia al malcapitato (e fittizio) interlocutore. Tentare di dialogare è possibile però completamente inutile. Le opinioni altrui saranno semplicemente ignorate. Il Migliorista riprenderà ogni volta il discorso esattamente da dove l'aveva interrotto in precedenza. La chiosa ai richiami a tenere nella giusta considerazione i limiti del mezzo meccanico al tempo della commercializzazione, sarà sempre la solita: "Se l'avessero costruita oggi, l'avrebbero fatta esattamente così come l'ho modificato io!" Con buona pace del Morini Commendator Alfonso, Biavati Nerio,

Lambertini Uno e Due.

In caso di partecipazione a motoraduni è altamente sconsigliabile seguire la sua scia.

Infatti con i suoi pneumatici tipo corsa, con battistrada originale replicato, può affrontare un tornante a velocità doppia alla vostra, sfiorando con il gomito l'interno della curva. Inoltre se aspettate di rifornire insieme a lui, rimarrete sicuramente a secco: grazie alle modifiche a condotti, camere di scoppio e pistoni, è riuscito ad incrementare del 150% il rendimento fluidodinamico, volumetrico nonché termodinamico e può percorrere 78 km con un litro di verde, additivata col Bardhal Corsa, ça va sans dire.

4) Il Casinista.

Di sicuro quelli da lui completati sono l'antitesi del restauro. Paradossalmente ciò costituisce l'unico aspetto positivo associabile al Casinista. Infatti considerare l'esatto contrario rispetto alle sue scelte è un'ottima premessa per un buon restauro. Questa sola ragione ci ha spinto ad aggiungerlo alla nostra galleria. L'idea, salvare schiere di neofiti da disastrosi esperimenti, il motto, "se lo (ri)conosci, lo eviti".

Tutto nel Casinista è all'insegna dell'improvvisazione e della casualità. Rinvenuta nel ripostiglio della casa al mare la Morini della sua giovinezza, sepolta per anni sotto strati di canotti sgonfi, salvagente, pinne, remi e tende da campeggio, il Casinista si mette all'opera.

Dopo essersi procurato dal ricambista più vicino qualunque particolare universale adattabile (Specchi retrovisori, manopole, pedane, cavi e guaine, frecce, paravento e bauletto di tipo scooteristico desolatamente moderno, etc), inizia a frequentare mercatini per moto d'epoca, acquistando parti Morini (e non) senza distinzione di modello e versione.

Completata l'opera", essendo un

presenzialista convinto, deciderà di partecipare a motoraduni di marca, non prima però di aver adattato due mostruose borse Krauser ai lati della sella e una enorme sacca militare sul serbatoio, elevando così la capacità di carico, insieme al bauletto posteriore, a sei metri cubi, l'equivalente di un furgone Daily.

La vista della sua oltraggiosa "creatura", invariabilmente, genererà negli altri morinisti convenuti reazioni in rossiniano crescendo : sgomento, incredulità, costernazione, rabbia, sanguinose bestemmie e, nei casi peggiori, tentativi di dare alle fiamme l'oggetto non identificato a due ruote (UMO, Unidentified Morinian Object) insieme al maldestro ideatore.

Ma il Casinista saprà farsi perdonare. Come un prestigiatore dal cilindro, estrarrà dalle capienti borse un barbecue familiare da 8 persone, mezzo quintale di carbonella e varie bottiglie di quello buono, ricevendo soddisfatto dai centauri, etilicamente raddolciti, una pacificatrice dose di pacche sulle spalle.

5) Il Contaballe

E' trasversalmente presente in ogni settore dell'attività umana. Dunque anche l'ambiente del motociclismo vintage ne è vessato. Essendo un "tuttologo", non si esimerà dal criticare i restauri altrui e dal discettare su tecniche e metodologie. I suoi terreni ideali sono le cene sociali, le dispute letterarie, i forums (O fora, se preferite), i blogs.

Il Contaballe non sa tenere una chiave in mano, ma millanta restauri effettuati personalmente.

In alcuni casi, quando la platea è sufficientemente sprovvista, potrà vantare una fraterna amicizia con Franco Lambertini, il quale ha confidato a lui e solo a lui, tutti i segreti di progettazione del 3 e ½ . Se ciò non fosse ancora sufficiente per strappare l'applauso dei

gonzi di turno, giurerà di aver posseduto tutte le Morini che contano, incluso un fantomatico "muletto" del 250 monocilindrico competizione, cedutogli direttamente dal Tarquinio di Roveleto di Cadeo!

Con questo profilo chiudiamo la nostra galleria, consapevoli che questa ultima genia nulla aggiunge al tema dell'articolo. Abbiamo semplicemente colto l'occasione per toglierci una piccola soddisfazione personale. I lettori, benevoli, non ce ne vorranno.

Vi sono poi infinite sfumature intermedie tra le casistiche sopra illustrate, rispondenti ad altrettanti tipi umani. Ricordiamo anche che spesso i sintomi si possono presentare simultaneamente, generando temibili schiere di Talebani - Conservatori, oppure di Miglioristi - Casinisti. Una menzione particolare meritano i Contaballe, i quali camaleonticamente, come Picasso con i suoi famosi periodi, attraversano fasi di ispirazione talebana, conservatrice o migliorista, con ricadute periodiche e casuali nell'una o nell'altra.

Un'ultima considerazione mi preme ribadire prima di chiudere questo viaggio, forse un po' stravagante, nel variopinto sottobosco dei cultori dei ferrei corsieri. Ogni restauro andrebbe considerato unico, irripetibile e come tale valutato, in quanto rispecchia le qualità dell'artefice e le condizioni, sempre mutevoli, in cui fu effettuato. Anche restauri di uno stesso modello eseguiti dallo stesso artigiano in tempi diversi, non saranno mai sovrapponibili. Chi può stabilire, al di là del gusto personale, qual è il migliore fra essi? Oppure più in generale, indicare l'esempio supremo? Non resta che abbandonare le ultime remore e lanciarsi in quella che prima di ogni altra cosa è una straordinaria opportunità per accrescere la propria cultura storico-motoristica. Senza mai dimenticare che il restauro, come il delitto, non è mai perfetto.

Mario

DIES MORINI 2011

(PARTE SECONDA)

COLLE DI TORA, TERRA ROMANA, PERCORSO DA INCURSIONI SARACENE ED UNGARE, CI ACCOGLIE IN UNA TRATTORIA LENTA NEL SERVIRCI, MA ABILISSIMA NEL FAVORIRE LA CONVIVIALITÀ.

PERDUTI NELLE CHIACCHIERE E NEGLI ASSAGGI, COADIUVATI DA UN ROSSO GENEROSO CHE CI SCALDA GLI ANIMI, CI METTIAMO IN LENTO MOVIMENTO. NUVOLE SIBILLINE MINACCIANO SCHERZI POCO PIACEVOLI. E' TRASCORSO TROPPO TEMPO PER ULTIMARE L'ITINERARIO PREFISSATO.

SERGIO RIDISEGNA IL SECONDO ROUND



UNA PIAZZA UN GRUPPO DI APPASSIONATI CI AMMIRA, ED AMMIRA I CAVALLI SUDATI A N C O R A SCALPITANTI. FOTO DI RITO E SI SCENDE PER IL VALICO

DI SCANDRIGLIA RIMPIANGENDO DI NON AVERE A DISPOSIZIONE DELLE MORINI FUORISTRADA. PIÙ DI UNA VOLTA SI GUIDA IN PIEDI SULLE PEDANE PER UNA STRADA SFORACCHIATA DI BUCHE E BRECCIA. IL TEMPO COMINCIA A CORRERE, COME SABBIA RESIDUA NELLA CLESSIDRA, ACQUAVIVA CI INDIRIZZA VERSO LA SALARIA, PRONTI PER IL RITORNO SULL'ANTICA CONSOLARE DEL SALE E DI STORICI SCONTRI CON I GALLI. SFRECCIANO VERSO ROMA CENTAURI DA MAXI MOTO, IGNORANDOCI ARROGANTI COME FOSSIMO OSTACOLI FASTIDIOSI. SOLO LA LENTEZZA SA A M A R E LA V E L O C I T À , L'EBBREZZA CHE Q U E S T A TRASGRESSIONE



ABBREVIANDONE LO SVILUPPO.

DOPO ALCUNI PROVVISORI RITOCCHI ALLE MOTO, CON I PIÙ DISPARATI ESPEDIENTI (IL CORDINO DI UN CONTAGIRI FASULLO TENUTO A BADA CON LA COMPLICITÀ DI UN PACCHETTO DI SIGARETTE) SI PARTE VERSO ASCREA, PER UN PAESAGGIO ASPRO, TERRA DI VESSAZIONI BARONALI E BRIGANTAGGIO. LE CURVE SONO ESALTANTI E I CAVALIERI DI CASALECCHIO GUARDANO SPESSO DAL LUNOTTO L'ORIZZONTE SPOSTARSI COME L'AGO DI UNA BUSSOLA RISPETTO AL PIANO DI OSSERVAZIONE. POZZAGLIA SABINA CI APRE LA STRADA PER ORVINIO, DOVE NELLA SOSTA IN

CONTIENE. LA VELOCITÀ DI MASSA, DIREBBE IL GRANDE SOCIOLOGO FRANCO CASSANO, È STOLIDA ED INERTE. A ROMA CI ACCOGLIE IL CLUB



FACENDOCI DISPORRE IN FILA LE MOTO PER UNA CALDA SERATA DI APERITIVI E PROFUMI INCONFONDIBILI DI BENZINA ED OFFICINA NEL RITROVO CONVIVIALE DI CASA MORINI. "TRAMONTAVA

IL SOLE E TUTTE LE STRADE SI FACEVANO BUIE" AVREBBE DETTO OMEMO. INDOMITI CI SEDIAMO A CENA COMMENTANDO SOLIDALI LA

(Continua a pagina 11)

I nostri appuntamenti

morini club news 3/2011

pag. 11

(Continua da pagina 10)

GIORNATA PIENA DI INDESCRIVIBILI SENSAZIONI. LA SERA FILA VIA FRA CONVENEVOLI DI COMMENSALI ED UN SENSO DI INEFFABILE AMICIZIA E SOLIDARIETÀ.

"LA SESTA COMPAGNIA IN DUE SI SCEMA", DIREBBE DANTE E RISALITI SUI CAVALLI DESIDEROSI DI RIPOSO CI SALUTIAMO CON LA VOGLIA DI UNA NUOVA E PROSSIMA AVVENTURA, CONFIDENTI IN UN SEMPRE MAGGIOR NUMERO DI APPASSIONATI. AVE, ATQUE VALETE, AMICI; AUDENTES FORTUNA SEMPER IU VAT.

VOSTRO VINCENZO.



CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2011

Per informazioni e per le conferme contattate Sergio 339 7368078 o Fabio 338 3997154. email: info@motomoriniclub.com
Sito web: www.motomoriniclub.com Forum: <http://motomoriniclub.forumcommunity.net>

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.

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

22-23 Ottobre: Millennium Expo a Roma, ippodromo Tor di Valle

10-13 Novembre: EICMA Salone del motociclo a Milano

19-20 Novembre: Mostrascambio a Novogro (MI)

31 Marzo—1 Aprile 2012: Mostrascambio a Reggio Emilia

QUOTE SOCIALI ANNO 2011

ATTENZIONE: PER IL 2011 NON SI EFFETTUANO PIU' ISCRIZIONI ALLA FMI. CI SI PUO' PERO' ISCRIVERE AL SOLO MOTO MORINI CLUB VERSANDO LA QUOTA DI EURO 15.

notiziario via email notiziario per posta

Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini):

Iscrizione MMC + FMI

Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI

Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI

Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)

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 "member" 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. Comunicate 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.

SEMPLIFICATA LA MODULISTICA PER L'ISCRIZIONE AL REGISTRO STORICO FMI.

La FMI ha comunicato di aver semplificato la procedura di iscrizione dei veicolo al registro storico, realizzando un modulo più snello nella compilazione, con meno dati da indicare, e di aver ridotto il numero delle foto da presentare da 12 a 9. Quanto sopra vale unicamente per i veicoli che possono usufruire della "procedura A" (motoveicoli muniti di regolare targa e libretto di circolazione nazionale e mai dismessi dalla circolazione, o motoveicoli radiati d'ufficio dal PRA, purchè muniti di regolare libretto di circolazione).

Per i veicoli della "procedura B" Motoveicoli non muniti di regolare libretto di circolazione nazionale (radiati d'Ufficio dal PRA privi di libretto di circolazione, cancellati dal PRA per custodia in area privata, demoliti, nuovi mai immatricolati, di importazione estera, di origine sconosciuta, ecc.) permangono il vecchio modulo e le dodici foto.

I costi rimangono invariati: rispettivamente 50 e 100 euro

