

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

3/2019

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

**LA NASCITA DEL
DOLLARO**

**LE NUOVE MORINI
A EICMA 2019**

INDIGNAZIONE

NOVEMBRE 2019

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci*

Numero 3/2019 a cura di

*Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo
Pomponi, Enrico Alba, Paolo Stazi, Enrico
Alba*



EDITORIALE

Ebbene sì, le tanto attese nuove Morini sono arrivate, al salone di Milano sono state presentati due nuovi modelli, i primi della gestione cinese. Altri probabilmente ne seguiranno. Il popolo Morinista è soddisfatto? Il dibattito è aperto. E piaceranno a chi ancora non conosce la Morini? Se sapessi vadere il futuro sarei lautamente remunerato da qualunque casa motociclistica.

Ma veniamo a noi.

Questo numero esce con un po' di ritardo rispetto al normale, ma perché volevamo fosse un numero super.

Innanzitutto noterete che siamo tornati a 12 pagine, anziché le 8 degli ultimi anni. E' appena finito il salone di Milano e volevamo darvi le prime notizie e impressioni "a caldo".

Inoltre presentiamo un lungo, ma bellissimo, articolo in esclusiva che ci svela alcuni retroscena delle vicende della Moto Morini.

Riguardo il Club, anche quest'anno abbiamo avuto un cospicuo numero di soci, come meglio tratteremo nella annuale assemblea dei soci che si terrà (segnatevi la data) mercoledì 27 novembre alle 21 alla Sede.

Buona lettura

Sergio

LA STORIA DEL DOLLARO

PREMESSA

Mio padre è mancato nel gennaio del 2018. Raramente parlava della Moto Morini, e soprattutto quando gli si chiedeva qualcosa su fatti, persone o cose. Diceva che non gli interessava più niente oppure non si ricordava. Diverso il discorso se un qualsiasi fatto o oggetto lo stimolava, allora era lui a cominciare a parlare, ricollegava fatti e cose, e tutto



da sinistra: Massimo, Fabio, Roberto Marchesini, Paolo Marchesini

veniva fuori come un fiume in piena.

Una volta, leggendo un articolo sulle famigerate e misteriose rotture delle bielle nei primi esemplari del 3½, saltò come un tappo di spumante dicendo “Tutte balle!, ti racconto io come è andata!” e mi spiegò il perchè e il percome delle rotture, le discussioni accese con Lambertini, l'attrezzatura speciale che fu necessario ordinare e il diverso sistema di lavorazione che fu obbligatorio adottare.

Era comprensibile quindi la sua ritrosia a parlare poco di queste cose. Il suo lavoro consisteva molto spesso a risolvere problemi come questo, rotture inspiegabili, lavorazioni meccaniche fatte male, componenti che non arrivavano alla data stabilita, e spesso anche problematiche sindacali.

La soddisfazione di vedere il successo di alcuni modelli (il Corsarino, il Settebello, il Corsaro, il 3½...) era molto spesso compensata da tutti quei guai, magoni, incazzature che erano il pane di tutti i giorni alla Moto Morini.

Tante volte gli ho chiesto: “Perchè non scriviamo la storia di come sono nate le moto, tu lo ricordi, me lo dici ed io scrivo” Lui ci pensava e poi mi rispondeva: “E che racconto? Queste cose non vengono fuori così, a comando. E poi adesso non ne ho voglia.”

In tanti anni avrei voluto almeno tentare di scrivere qualcosa sul Corsarino, moto a cui era particolarmente legato, ma non c'è stato verso. Non potevo certo costringerlo.

E allora ho pensato di scrivere due righe sulla sola moto che ricordo bene, perchè ho partecipato personalmente allo sviluppo: il Dollaro.

Chiamare moto il Dollaro credo sia una forzatura, in mezzo a tutta la produzione della Moto Morini il Dollaro è come una Cenerentola. Ma anche Cenerentola ha la sua storia

LA STORIA

Negli anni '66/'67 mio padre tornava quasi sempre a casa di umore nero. Il motivo era Alfonso Morini. Quando il Commendatore arrivava in ufficio sembrava fosse perso, si sedeva nella sua poltrona e guardava lontano. Non interagiva con le altre persone, lui che era sempre attivissimo, la sua mente era altrove. Quando Marchetti andava da lui chiedendo consigli, informazioni sui programmi futuri non veniva considerato. Cambiava spesso idea dall'oggi al domani. Molto spesso Marchetti faticava anche a chiedergli i soldi per poter pagare i dipendenti e i fornitori, anche se la Moto Morini era nota per la sua serietà.

Mio padre e Gianni Marchetti erano buoni amici anche a livello personale, non solo buoni colleghi di lavoro e, come sempre, nelle ore serali, quando tutti se ne erano già andati, si attardavano in ufficio a parlare della situazione. Questo è un ipotetico dialogo...

Gianni - “Oggi era più intrattabile del solito, gli ho chiesto dei soldi perchè siamo fine mese e ci sono i dipendenti da pagare: sembrava che gli avessi chiesto un rene...”

Gino - “Come siamo messi coi fornitori?”

Gianni - “No, siamo a posto, ma sono preoccupato lo stesso”

Gino - “Non dirlo a me, gli ho detto che è già da diverso tempo che non usciamo con un nuovo modello, e gli altri non stanno certo a guardare...”

STORIA DELLA MORINI

morini club news 3/2019

pag. 3

Gianni - "...e lui che cosa ha detto?"

Gino - "Quando gli ho detto che dovremmo tenere d'occhio quello che fanno gli altri, perché adesso stanno venendo fuori delle bicilindriche interessanti, mi ha guardato con un' aria disgustata e mi ha risposto: *"Qual c'an jè, an's ramp brisa, s' al foss pussebil me a farev 'na motoziclatta a mezz zilender* (Dal dialetto bolognese in italiano: Quello che non c'è non si rompe, se fosse possibile io farei una motocicletta a mezzo cilindro)"

Gianni - "Così non si va da nessuna parte, se continua così si chiude"

Gino - "Lavorare tanti anni, così tanta fatica per trovarsi in questa situazione, con una famiglia da mantenere, è pesante"

Gianni - "Dillo a me, sono anch'io nella stessa situazione. Bisognerebbe inventare qualcosa..."

Qualche sera dopo il dialogo prendeva una piega decisamente più cospirativa:

Gianni - *"A n' in pos più"* (Non ne posso più) Figurati che oggi è stato lui a chiedermi dei soldi, e ho avuto del bello e del buono a spiegargli che dobbiamo pagare le fatture di Ronzani e Avoni (Ronzani costruiva i telai e Avoni era il verniciatore) e che la Moto Morini è sempre stata puntuale nei pagamenti e finché sarò io il responsabile amministrativo di cambiali non ne voglio sentire parlare"

Gino - "E come è andata a finire?"

Gianni - "Se ne è andato via mugugnando qualcosa e nel pomeriggio non è tornato. Gino, così non si può più andare avanti. Ascolta, facciamo qualcosa io e te?"

Gino - "E che cosa?"

Gianni - "Io e te facciamo una società e ci mettiamo a costruire ciclomotori. Grazie a Dio qui a Bologna ci sono tanti fornitori di componenti, GriMeCa, Marzocchi, Ciriegi, Franco Morini e Minarelli, c'è solo l'imbarazzo della scelta, si comincia con un monomarcia e poi si vede..."

Gino - "Io una mezza idea l'avrei già..."

Gianni - "Cioè?"

Gino - "Non qui, da te sabato sera..."

Il dado era tratto.

L'idea era questa: utilizzando la componentistica che Bologna e provincia offriva, e continua ad offrire anche oggi, a tutti gli assemblatori del settore, produrre un ciclomotore monomarcia.

Questo non era estremamente gravoso dal punto di vista finanziario, e lasciava spazio libero a quello che mio padre voleva fare col motore.

I motori commercializzati a quel tempo da Minarelli e Franco Morini erano dotati di frizione centrifuga, una

soluzione semplice, ma che aveva i suoi limiti specie quando i ciclomotori affrontavano una salita. Mio padre si era convinto che un variatore applicato al motore dava un migliore risultato.

Ma non un variatore qualsiasi. Si trattava di un variatore che utilizzava un contenitore cilindrico, dentro il quale si trovava un disco saldato obliquamente sull'albero e immerso in una graniglia di corpi metallici che, a seconda della velocità a cui ruotava questo disco, diventavano via via un corpo sempre più solido e, bloccando via via il disco obliquo, trasmettevano quindi il movimento all'utilizzo finale. Mi ricordo solamente il nome del fornitore dei componenti, un certo Ranzi, di Milano. Purtroppo devo dire che la memoria non mi soccorre oltre e quindi potrei dire delle fesserie; purtroppo i disegni che fece mio padre a quel tempo non ci sono più.

Già, i disegni... Mio padre, dopo le ore d'ufficio, dopocena e anche il sabato e domenica, si metteva al tavolo da disegno a lavorare.

Quel tavolo da disegno è poi rimasto in casa per tanti anni, mi è servito come tavolo da studio e solo qualche anno fa è stato rottamato.

Man mano che i disegni del gruppo motore-cambio procedevano, mio padre mi dava i lucidi ed io andavo a fare le eliocopie, preparando così i disegni per il



modellista, il fonditore, il tornitore ecc...

Non so chi abbia tenuto i contatti per la costruzione del telaio, se mio padre o Marchetti, ma immagino che sia stato utilizzato un telaio già utilizzato da un altro costruttore, con le modifiche fatte lì per lì per il nuovo motore. Ruote, freni, forcelle, sella erano completamente anonime, provenienti da magazzini al dettaglio.

Poi venne il momento del montaggio: e venne quindi coinvolto un terzo personaggio a cui non si sarebbe mai pensato prima, cioè Nerio Biavati.

Nerio aveva nel suo piccolo garage una officina quasi

perfetta, senz' altro in grado di soddisfare le esigenze di montaggio di un piccolo ciclomotore.

Qui, di sera dopocena, io, mio padre e Marchetti ci trovavamo per montare quello che di giorno arrivava dai fornitori, fra chiacchiere, qualche esclamazione colorita quando cadeva un attrezzo e, verso mezzanotte, tanti sbadigli.

Fino a quando un bel giorno mettemmo in moto la belva.

Il garage era a livello delle cantine ed aveva quindi una piccola rampa, ideale per testare le capacità di arrampicata che sulla carta il variatore offriva.

Ma il ciclomotore non si muoveva, non accelerava; si muoveva solo tirando una levetta che evidentemente rendeva solidali alcuni componenti interni, e che permettevano a loro volta di farlo avanzare senza problemi a passo d' uomo anche lungo la famigerata rampa.

Ma in piano, in condizioni normali, non c' era verso di accelerare e prendere velocità.

Evidentemente c'era qualcosa di sbagliato, di concettualmente sbagliato. Un altro grattacapo per mio padre, come se non bastassero quelli che venivano da via Bergami 7.



Revisione del progetto, con sostituzione del convertitore con uno di tipo convenzionale, a pulegge. L' importante era arrivare ad un risultato, e anche abbastanza in fretta.

Di nuovo disegni, elicotte, costruzione pezzi,

montaggi e collaudo.

Qualcuno teneva le dita bene incrociate quando mettemmo in moto il ciclomotore per la seconda volta, ma stavolta funzionò tutto liscio. Facemmo tutti un giro di prova, mio padre, Marchetti, Biavati ed io.

Un giro di prova breve, perchè non c' erano i documenti, non si poteva girare senza libretto.

In giro di due giorni Marchetti si procurò il libretto di un ciclomotore Vivi, che veniva da chissà dove, Biavati punzonò sul telaio il numero di matricola del libretto.

Poi si decise che bisognava collaudare la moto, e tutti e tre guardarono nella mia direzione: ero stato nominato collaudatore ufficiale di un Vivi.

Nell'estate del 1968 avevo 16 anni, ero stato promosso e avevo tutto il tempo libero; quindi il mio compito era quello di salire sul prototipo e andare su e giù per i colli bolognesi, vedendo di mettere in crisi la meccanica. Devo dire che ero troppo giovane e inesperto per fare il collaudatore



vero e proprio; quelli partono completi di borsa attrezzi che alla bisogna sanno usare benissimo, non certo io, e armati di taccuino su cui annotano anomalie o altro.

Il mio concetto di collaudatore era molto semplice: avere in tasca i soldi per la miscela e un gettone del telefono. I primi, per fare marciare il motorino e il secondo, per telefonare nel caso fossi rimasto a piedi. Mentre ai primi ci pensava mio padre, dandomi quelle 500 lire con le quali si girava tutta la giornata (era solo un 48!), devo dire che il secondo fortunatamente non è mai servito.

Ben conscio del mio ruolo, decisi di comprare anche un casco. Un collaudatore non poteva non avere un casco, anche un semplice casco tipo jet. La faccia degli altri motociclisti che incrociavo era tutto un programma: si aspettavano che sedessi almeno su una Triumph Bonneville o una BSA Lightning, non certo un grillo di ciclomotore. Ma a me non importava niente, ero un collaudatore.

STORIA DELLA MORINI

morini club news 3/2019

pag. 5

A fine estate finirono i collaudi e iniziò la scuola. Il Vivì venne accantonato nel garage, in attesa di una decisione. Decisione che non era facile da prendere. Mio padre e Marchetti avevano sviluppato e collaudato un prodotto, i disegni erano pronti, i contatti con i fornitori potevano essere avviati in qualsiasi momento, la sola cosa da fare era trovare un capannone in affitto, cosa semplice a quei tempi.

Insomma, il paracadute era pronto, però forse era conveniente aspettare ancora.

Il tran tran di discussioni, problemi, arrabbiate riprese come al solito.

Una domenica mattina della primavera del 1969 Marchetti telefonò a casa nostra, dicendo che il vaso era colmo e oramai ne andava del suo equilibrio psichico. Aveva quindi dato le sue dimissioni dalla Moto Morini. Mio padre tentò di calmarlo, di farlo ragionare; evidentemente la cosa rientrò perché tutto continuò a funzionare come prima.

Fino al 30 giugno 1969, quando mio padre telefonò a casa e chiese a mia madre di spedire con urgenza un telegramma in viale Aldini 218, indirizzando le condoglianze alla signora Lea Morini.

Appena la signora Gabriella Morini si sedette sulla poltrona che era appartenuta a suo padre, chiamò l'interno di Marchetti e di mio padre e li convocò nel suo ufficio.

Anche qui posso immaginare che il tono della conversazione sia stato grosso modo così:

Gabriella - "Mi ritrovo qui, alla plancia di comando della Moto Morini, senza avere la capacità di pilotare questa nave. Solo se posso contare su tutti i miei ufficiali posso pensare di far navigare questa nave senza timore di far naufragio. Voi siete disposti ad aiutarmi?"

E posso anche immaginare quale sia stata la risposta di

Gianni e Gino

"Sì"

A questo punto tutto cambiava, si poteva parlare di tutto, si potevano affrontare i problemi, si potevano dare consigli, ci si poteva scambiare opinioni e pareri senza dover parlare in punta di lingua come prima.

E si poteva cominciare a riparlare di programmi futuri. Un giorno mio padre a pranzo mi parlò di un'idea che aveva: "Un bicilindrico a V stretto, coi cilindri orizzontali fronte marcia, tipo Guzzi Falcone, ma ovviamente un cilindro che guarda in su e uno un po' in giù"

Però questa era solo un'idea, occorreva potenziare l'ufficio tecnico, mio padre non era più sufficiente e poi occorreva tempo per sviluppare il nuovo progetto.

E nel frattempo? Cosa c'era di pronto?

Allora mio padre e Marchetti fecero una proposta alla signora Morini, e le parlarono del loro paracadute. La signora non la prese molto bene, ma, dopo che le spiegarono tutta la storia, perché era stato progettato, alla fine capì. E approvò.

Ovviamente non raccontarono, per delicatezza, proprio TUTTO.

E questo fu il via al progetto "Dollaro"

Gabriella - "Si tratta di un progetto ben diverso dagli standard Moto Morini, ma deve servire solo a dimostrare la nostra vitalità, e fare da trait-d'union fra la produzione corrente, Corsaro e Corsarino, e il futuro progetto a cui penserà il nuovo tecnico... come avete detto che si chiama? Lambertini?"

Ma non è parente del nostro Dante?"

Gianni - "Assolutamente no, è un caso di omonimia"

Gino - "Ha delle buone idee su come migliorare le prestazioni delle nostre moto, vorremmo metterlo alla prova con il Corsaro Regolarità"

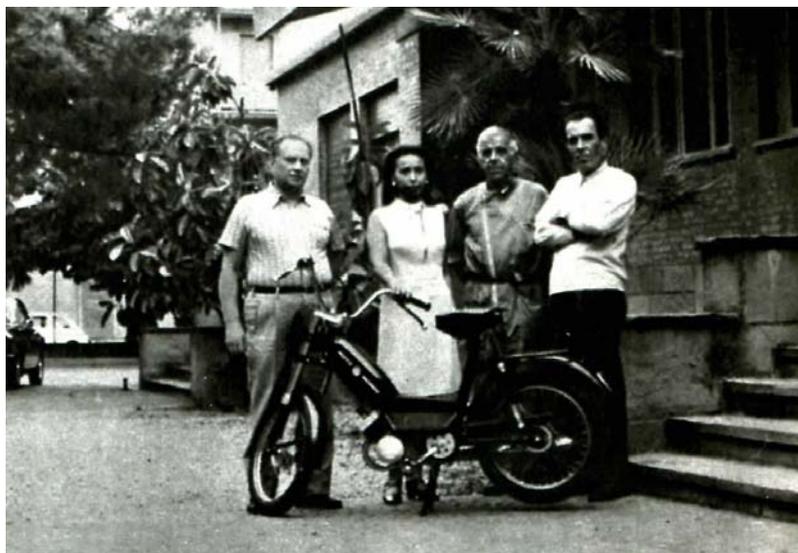
Questa è una piccola storia di una piccola moto. Non ho la certezza di quello che si siano detti i personaggi principali, ho solo la certezza di quello che ho visto, quello che ho fatto e quello che ricordo. Ma da come si sono svolti i fatti non devo essere andato molto distante.

La foto qui allegata, pubblicata da "Motociclismo" un anno dopo a produzione avviata, ritrae i pilastri della Moto Morini: da sinistra, Gianni Marchetti, la sig.a Gabriella Morini, Dante Lambertini e mio padre Gino Marchesini.

Mancava il collaudatore del prototipo, ma quello a quanto pare non era importante

Roberto Marchesini

Bologna 15 Settembre 2019



EICMA 2019 - LE NUOVE MORINI

Sapevamo da tempo (vedi notiziario 2/2019) che la Moto Morini avrebbe presentato al salone di Milano (EICMA) due nuovi modelli di media cilindrata, uno stradale e uno scrambler. Ma quasi nessuna immagine delle nuove moto era

tratta in buona sostanza? Sono due moto molto diverse di impostazione, che però condividono lo stesso motore, di 650 cc., bicilindrico parallelo frontemarcia (e qui qualcuno inizierà a non sentirsi bene), di derivazione Kawasaki (infarto galoppante). Di fatto il motore è quello della Versys e della Z650, e dovrebbe erogare circa 70 CV.



circolata sulla stampa specializzata, tranne delle sagome scure che la Morini stessa aveva divulgato.

Così Fabio e io ci siamo detti: “andiamo a vedere che succede”, e giovedì 6 novembre, all'alba, ci siamo imbarcati su un frecciarossa, che però si rivelerà essere un frecciarotta, diretto a Milano. Dico così perché invece delle previste tre ore ne impiegheremo oltre cinque per giungere alla meta, causa un guasto sulla linea che avrà ripercussioni sul traffico ferroviario del nord tutto il giorno.

Arriviamo quindi trafelati alla Fiera a Rho, e ci fiondiamo al padiglione dove espone Morini, e finalmente possiamo toccare con mano le nuove nate, oltre a nuove versioni delle 1200. Di che si

La prima novità che esaminiamo è stata chiamata 6 e ½, anzi sei e mezzo. Piccola digressione, quando a luglio la Morini venne a fare i test ride a Roma, la responsabile della comunicazione, Cristina Fagioli, che noi chiamiamo la Fagiolina, ci chiese se avevamo qualche nome da proporre. Io buttai lì un 6 e ½ perché mi sembrava ovvio, e evidentemente anche qualcun altro ha avuto la stessa idea. La linea è molto simile alla Milano, anche perché il designer è lo stesso, Angel Lussiana, che ha realizzato anche la scrambler.

Purtroppo anche in questo caso la linea è deturpata, a nostro parere, dalla mancanza del parafango posteriore e addirittura di parte del supporto della sella, che finisce all'improvviso e fa cadere sulla ruota il passeggero che non si regge. È una folle moda attuale che riguarda anche moto di varie marche, e assolutamente non condividiamo. La targa e il faro sono retti da un supporto di



Durante la visita a EICMA abbiamo sottoposto Cristina Fagioli a una mitragliata di domande a bruciapelo, per vedere se sotto pressione si lasciava sfuggire, magari non a parole ma con l'espressione, qualche indiscrezione. Eccole. (tra parentesi i nostri commenti)

Sergio e Fabio: presenterete nel 2020 altre novità? Cristina Fagioli: Sì, sicuramente

SF: i modelli presentati sono completi e funzionanti? CF: sì all'80/90 %

SF: Dove vengono costruite? CF: Arriveranno a Trivolzo (la sede Morini...) preassemblate in Cina

SF: La sede resterà a Trivolzo? CF: sì, e verrà ampliata

SF il nuovo proprietario è qui, e ci si può parlare? CF: E' qui, ma non vuole esporsi, ha delegato un suo stretto collaboratore.

SF Lambertini tornerà a collaborare con la Morini? CF: non so (ma non lo esclude...)

SF: state lavorando per la rete dei concessionari? CF: evidente sì, abbiamo assoluto bisogno di una nuova rete di concessionari affidabili

SF: i nuovi modelli verranno proposti anche in altre colorazioni? CF: Sì

SF: quando verranno messe in vendita? CF: nel 2020 (sembra una risposta evasiva, ma già è qualcosa, visto quello che sta, anzi non sta, succedendo con la Milano) SF: si ma 2020 quando? CF: non so la data esatta (ma comunque si intuisce che sarà, se sarà, nel 2° semestre, quindi la stagione è persa...)

SF: i prezzi? CF (capolavoro di diplomazia) coerenti col segmento di appartenenza. (ci piacerebbe sapere quale è... comunque non sarà un prezzo per "aggregare" il mercato, tipo Benelli, purtroppo)

SF: metterete in vendita anche una linea di accessori e abbigliamento dedicati? CF: certo

SF: parteciperete a Motodays a Roma? CF: ancora non si sa, non è stato stanziato il budget.

SF: organizzerete altri test ride?: CF: sì ma dobbiamo ancora definire il calendario

SF: quante pensate di venderne? CF: ... (non risponde)

Domanda finale: a quando il rientro in superbike e motogp? CF: (ci guarda chiedendosi se siamo matti o la stiamo prendendo in giro, poi ride...)



plastica attaccato al forcellone, che sui 1200 si è rotto ripetutamente. Per il resto la linea è forse un po' massiccia, ma ognuno può farsi la sua opinione guardando le foto.

La scrambler invece è stata chiamata X-Cape, con una ulteriore scritta sulla carena che indica "adventure", termine evocativo ma fin troppo usato, già dalle Triumph Trophy Trail/Adventurer del 1973/74, poi ripreso dalla stessa Triumph in tempi recenti per le sue tricilindriche classic, nonché da BMW per le versioni superaccessorate

delle GS 1200 e 800, dalla KTM per la sua gamma, la gamma Yamaha Tenerè e Supertenerè. e chissà da quante altre marche che ho dimenticato.

Comunque la linea è da "scrambler da viaggio", con tanto di carenatura e parabrezza regolabile, sulla stessa scia di Honda Africa Twin, Yamaha Tenerè e tante altre. Insomma, anche se gradevole e razionale, forse sa un po' di "già visto" se non anche di "scopiazzato", come ha detto un socio, dalla Honda CB125X Concept Bike. Ma troppe volte, parlo in generale, per cercare originalità a tutti i costi si sono fatte delle

brutture non gradite al mercato. Tutto sommato meglio andare sul “collaudato” e “rassicurante”. Anche qui ognuno può farsi la sua opinione guardando le immagini. Ma il punto è: sono

E l'architettura del motore ? anche qui non si può negare che negli ultimi anni c'è stato un generalizzato ritorno al bicilindrico parallelo, come BMW serie F, Honda Africa Twin, Yamaha



“vere” Morini ? il dibattito, acceso, è già iniziato, e durerà a lungo. Da una parte i puristi, che la Morini prima di tutto deve essere a V progettata da Lambertini, e comunque deve essere italiana e non con motore preso in prestito. Dall'altro lato quelli che, purchè serva a far vivere la Morini, sono disposti a compromessi. In fondo è innegabile che il modo giri così, che le alcune produzioni alcuni modelli anche di grandi case

Supertenerè e Tracer, KTM, e anche la Suzuki con la V Strom (!!) 250. Senza contare ovviamente Norton, Triumph Bonneville e Royal Enfield Interceptor che sono sempre state “twins”. Edward Turner aveva visto giusto, e i fatti gli danno ragione... Ma secondo me la vera domanda è: prima di tutto, come vanno queste Morini ? Il motore è collaudato, perlomeno dovrebbe garantire affidabilità. Ma che tipo di erogazione ha ? E tutto il resto? Il telaio, la guidabilità, il comfort quant'altro definisce le caratteristiche di una moto ?

Insomma la partita è aperta, la concorrenza è agguerritissima e ben radicata sul mercato. Le Morini 650 sono le ultime arrivate. Piaceranno, si venderanno (sempre che ci si sbrighi a metterle in



occidentali sono state spostate in India e Cina (vedasi BMW, Triumph, Harley...). E la Morini ormai è Cinese, vogliamo negare ai Cinesi la facoltà di produrre in Cina o dove vogliono loro?



vendita...), quali saranno gli elementi che dovrebbero far propendere gli acquirenti per le Morini? Le prestazioni, il prezzo, il fascino, la qualità?

Quello che è innegabile è che la nuova proprietà, la Zhongneng Vehicle Group (ZHEN) con a capo il sig. Chen Huaneng, ci crede e sta investendo bei soldini, con intelligenza, e mantenendo finora le promesse. Lo stand della Morini era gestito da personale italiano,

supervisionato però da un elegante e sorridente signore cinese che ci è stato indicato essere il braccio destro del sig. Chen, il quale ha preferito non apparire ma sorvegliare il tutto, anche dall'antistante stand della ZHEN, che esponeva i loro scooter, elettrici e non, dall'estetica, diciamo, non particolarmente originale. Ma probabilmente funzionano bene.

Quanto al nazionalismo, facciamocene una ragione, ormai di italiano che è rimasto? il gruppo Piaggio/Guzzi/Aprilia, la Beta, pochissimo altro. Il vanto dell'italianità Ducati è

di proprietà italiana? No!

La transnazionalità è cosa non nuova e può dare risultati positivi. L'ultimo esempio eclatante è la Benelli, e anche la Royal Enfield si è riappropriata delle proprie origini albioniche. L'importante è non tradire, anzi valorizzare la storia e le radici del Marchio, e possibilmente mantenere la progettazione nei paesi di origine. Il senso di acquisire marchi storici è proprio questo. Se poi i componenti si



costruiscono e/o assemblano all'estero, dobbiamo farcene una ragione. Poche altre parole sul salone.. Le Morini 1200 sono state presentate in nuove versioni che differiscono però solo per l'estetica.

Negli altri stand ciascuno esponeva le proprie novità, o riproponeva modelli già noti. Bei soldi sono stati spesi per dare risalto e far diventare oggetto di desiderio ("iconiche" dicono quelli bravi) Africa Twin, Ducati Scrambler, e vari altri. Altri bei soldi sono stati spesi per adornare stand, moto e accessori con belle ragazze più o meno vestite, che probabilmente non sanno una mazza di moto, ma che sono perfettamente calate nel ruolo, alla faccia di femminismo, delle pari opportunità, delle quote rosa. Se le chiedevi di spostarsi per poter fare una foto a un particolare della moto ti guardavano come un alieno.



Impressionante il numero di case cinesi sconosciute, dai nomi più o meno simili e difficilmente pronunciabili, che espongono gamme complete di veicoli, da 125 cc a oltre 1000 cc, che a vederli sembravano quasi cose accettabili, non le solite cinesate.



Ma alla domanda: “quale moto in assoluto ti ha



più colpito?” abbiamo avuto seri problemi a tirar fuori un nome, e non è l'Alzheimer incipiente. E' che l'offerta è talmente vasta, e frastagliata in settori, che è difficile orientarsi, tra mille modelli che poi alla fine non sono tanto diversi tra loro,



nella rispettiva categoria.

Comunque è stata l'occasione per rinsaldare il rapporto con la Moto Morini, che ha ribadito di voler valorizzare il proprio retaggio storico. La

ATTUALITA'

Benelli (lo, so, parlo sempre di lei) nel suo stand ha messo in una teca sopraelevata due bellissimi esemplari anteguerra. L'anno prossimo la Morini ci chiederà in prestito uno dei nostri Corsaro o 3 e 1/2?



Fabio non ha perso l'occasione di far visita alle varie ditte (Dell'Orto, Grimeca, Bitubo e altre) che ci forniscono ancora materiale necessario per poter ancora usar le nostre vecchiette, così la visita al salone è risultata un po' frettolosa a causa del citato ritardo iniziale del frecciarotta. La sera abbiamo fatto ritorno a Roma su un frecciaunpomenorotta, chiedendoci, dato che secondo la Fagiolina questo è solo l'inizio, cosa ci potrà riservare il 2020. Vedremo.

Sergio



Mr. Chen Huaneng

INDIGNAZIONE

Per una serie di circostanze non proprio favorevoli, ho dovuto recentemente trascurare l'universo motociclistico inclusa manutenzione ordinaria dei miei mezzi. Come da sempre mi accade, quando torno sulla strada alla guida di una moto dopo il "Letargo", il primo pensiero va al reparto Morini; approfittando dunque di una stagione autunnale ancora calda, sono uscito in un fine settimana per una solitaria passeggiata romana con il tre e mezzo. Quando si percorre a piedi una strada o un luogo visto abitualmente da una macchina o da un autobus in corsa si finisce per scoprirne aspetti inediti e sorprendenti. Accade qualcosa di analogo in moto, in particolare se non si ha troppa fretta o desiderio di ascoltare il motore a pieno regime. Si può infatti rallentare ed accostarsi con facilità presso un angolo insolito o in un punto solitamente percorso ma trascurato per abitudine; ecco, mi sono mosso in moto, forse, alla ricerca di questo luogo magico, poetico direi, quanto il respiro regolare di questa moto da me amata da sempre. Ho dovuto però presto constatare che il sito magico di una "Città invisibile", per dirla alla Calvino, era proprio e solo il tre e mezzo! Per il resto e tutto il resto restava invisibile o forse tristemente troppo visibile. Preso in una tenaglia tremenda di traffico impazzito ho rischiato più volte di essere stritolato; punti di passaggio per districarmi ostruiti da una furibonda onda lunga di ogni genere di scarto ed immondizie maleodoranti fra nugoli di mosche sempre più fitti. Gente alla guida urlante, incapace di intendere e di volere, drogata fino all'inverosimile di rabbie e rancori, incapace di rispettare un disabile o un passante, più semplicemente il proprio simile, l'essere umano. Altro che angoli! Interi quartieri intasati solo ed esclusivamente da ristoranti, spesso dalle equivoche gestioni come se la sola ed esclusiva possibile attività fosse divorare senza fine come la lupa dell'Alighieri mai sazia! Parietarie arruffate e sambuchi selvaggi spuntano ovunque fra buche, rottami, miserie e rifiuti in una discarica a cielo aperto

che non risparmia nulla della bellezza un tempo riconosciuta a questa città, così umiliata, così volgarmente trucidata da una banda di malfattori e bucanieri senza idee, senza colore, senza dignità, da giunta a giunta, battenti bandiera pirata con simbolo criminale organizzato, coca pistola e denaro. Qui visto dalla moto, appare il lento agonizzare fino al rogo dei trasporti, dei libri, metro allagate, scale mobili accartocciate, in un mondo fermo e sepolto senza speranza, sotto inutili scavi nel cuore più antico di questa città, strozzata giorno per giorno. Qui capisco che forse, stanco di ciclisti pazzi che sbucano senza regola, ovunque e senza rispettarne una, taxi folli tariffati a lusso, pietre d'inciampo non di memoria ma letterali trappole taglienti, qui capisco che l'angolo nascosto non esiste più perché qui tutto è fin troppo evidente e tragico. Potessimo riprenderci questa città in modo dignitoso, visto che la abitiamo con amore e con il dolore di un amore infelice! Stanco e stordito mi accosto. Ci vuole un caffè dolce per dolcificare il fiele dell'INDIGNAZIONE! Scendo, guardo il tre e mezzo nella sua bellezza di sempre. E per un attimo mi do' pace.

Vincenzo

TESSERAMENTO 2020 (inizierà a dicembre 2019)

notiziario via email notiziario per posta

Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	da definire	da definire
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	da definire	da definire
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	da definire	da definire
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (senza tessera FMI)	da definire	da definire

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; notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI;

Modalità di pagamento:

- **Direttamente presso la sede del Club, OPPURE**

BONIFICO BANCARIO: effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (nuova iscrizione/rinnovo iscrizione moto morini club anno 2019). Comunicate comunque per email a iscrizioni@motomoriniclub.com con l'avvenuto pagamento

REVISIONI

Per fare la revisione della vostra Moto Morini (ma anche di altre marche e delle auto) andate al centro Revisioni Airbenz, , viale dei Colli Portuensi 92 e chiedete di Paolo o Leonardo. Tel 06-58203042

MOSTRESCAMBIO E RADUNI:

16-17 Novembre : Mostrascambio a Sora

14-15 dicembre 2019: Millennium Expo a Cinecittà World (sulla Pontina)

11-12 gennaio 2020 : Mostrascambio Arezzo

21-22 marzo 2020 : Mostrascambio Grosseto

4-5 aprile 2020 : Mostrascambio Reggio Emilia



Federazione
Motociclistica
Italiana



NUOVO!



DOLLARO 50

Motore a due tempi di 50 cc. e velocità di 45 km/h. - Frizione centrifuga con autorinnovo per l'assistenza. - Cambio automatico con sottomotore di scappia. - Sterzo motorizzato per la stabilità. - Suspensioni elastiche. - Raster a sereno beige. - Anfora incorporata. - Peso Kg. 91 - Pendenza superabile fino al 15%.



MOTO MORINI

Si raccomanda OILIO CASTROL SELF MIX