

MOTO MORINI

C L U B N E W S

E D I T O R I A L E

calendario attività

coordinate MMC

l'iscrizione

MOTO MORINI CLUB NEWS

rivista tecnica di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
NUMERO "4" dicembre 2001

A CURA DI

Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani

EDITO DA:

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

fpm@pronet.it

DIRETTORE EDITORIALE

Andrea Mazzini

Per Questo numero non vi allietterò con l'editoriale, abbiamo ricevuto tante "notizie" e vignette sfiziose. Una sola raccomandazione, rinnovate la tessera entro il 15 di Febbraio, abbiamo bisogno di rispettare delle regole organizzative nostre, degli altri club e della FMI, non ultimo dobbiamo sapere subito su chi "contare" le tessere il MMC le paga tutte insieme in contanti all'inizio dell'anno. Buona lettura!!

Ebbene si, abbiamo avuto anche noi il nostro

RADUNO MORINI (A ROMA)

Nonostante quelli che "tanto piove", quelli che "vengo senz'altro", quelli che "contate su di me per l'organizzazione", quelli che "aspettateci, stiamo arrivando in venti da Latina", quelli che dovevano accompagnare la mamma, si è tenuto il 12-13 ottobre il primo raduno organizzato dal Morini Club Roma.

Certo, se la F.M.I. ci avesse assegnato una data non concomitante con altra analoga iniziativa sarebbe stato meglio, ma questo non ci ha impedito di avere una presenza internazionale, *attittura talla crante Cermania, ja!*

Tempo splendido, pochi ma buoni, la formula prevedeva, e così è stato, un raduno "dinamico". Invece di romperci le scatole, come nella maggior parte dei raduni, stando parcheggiati deambulando come zombie e osservando le stranezze moto degli altri (guarda! una rarissima 3 e mezzo del 1978, no guarda là!, un Camel giallo, ecc.), salvo il solito giroto tutti incolonnati, stavolta è stato diverso.

Appuntamenti volanti, tutto il giorno e la sera in giro; tra monumenti, vestigia storiche, shopping "a tema" alla mostrascambio, appagamenti enogastronomici, giochi e goliardate, voglio vedere chi ha il coraggio di dire che non si è divertito.

E' stata l'occasione per passare un week end in buona compagnia, e vivere Roma con un'ottica diversa dal solito.

Va riconosciuto a Fabio e Andrea il merito di averci creduto fino in fondo, lottando contro piccole e grandi avversità, e il bilancio finale mi sembra positivo, se chi veniva da lontano è ripartito formulando un arrivederci al prossimo anno.

Ci sarà in realtà un rad-due? E' presto per dirlo, dipende dalla coesione e partecipazione che si risconterà nell'anno sociale in corso, ma il vostro cronista, nonchè addetto ai collegamenti, non mancherà di farvelo sapere per tempo.

Sergio

Sono disponibili, nuovi :

SILENZIATORI OMOLOGATI DGM,
neri o cromati, prodotti per il Morini 3
1/2, da **BUSSO**

KIT REVISIONE
pompe freno e pinze,
originali **GRIMECA**

ELETTRICO,
captatori e statori
Ducati Elettronica

u n p o ' d i s t o r i a

DEDICATO A ...CAMEL

Nel 1981 la Moto Morini, dopo anni di assenza dal settore fuoristradistico, esce sul mercato con la Camel 500, presentandola al salone di Milano dello stesso anno e ciò avviene in coincidenza con i successi raccolti alla Sei Giorni Internazionale dell'Isola d'Elba.

La sua sigla relativa all'omologazione è "500 R" ed è equipaggiata con il propulsore del modello stradale marcato "W".

Il veicolo è il classico "senza compromessi", nato veramente per l'enduro e quindi essenziale e spartano, ma con elementi tecnici e strutturali di buon livello.

L'estetica ricorda molto da vicino le vecchie Corsaro "regolarità casa" dei primi anni 70, quasi a volerne raccogliere l'importante eredità, anche se il nome derivato dal caratteristico e gobbutto serbatoio, fa andare il pensiero più ai deserti africani che alle nostrane valli bergamasche.

Il primo Camel 500 appare nelle vetrine dei concessionari con una livrea bianca, per serbatoio, fianchetti e parafanghi e rossa per telaio, piastre forcella e foderi forcella. Il serbatoio da 13 litri è in vetroresina come pure i fianchetti. Il telaio è strettissimo parente di quello della versione stradale.

Ciò che colpisce subito e non molto positivamente, soprattutto per i piloti non molto dotati in quanto a statura, è la rilevante altezza della sella dal terreno che rende in alcune situazioni un po' difficoltose alcune manovre.

Il reparto sospensioni prevede davanti una forcella Marzocchi "Piffero" con canne da 38 mm, mentre posteriormente lavorano una coppia di ammortizzatori AG4, sempre della Marzocchi.

Il sistema di scarico è un "falso" due in uno, dove i due tubi di scarico si immettono separatamente nell'unico silenziatore.

La frenatura del mezzo è affidata a due freni a tamburo Grimeca con mozzo conico.

La potenza dichiarata è di 39 cv a 7400 giri e la velocità max di 150 Km/h.

Successivamente (82) apparve sul mercato una versione tutta rossa con un motivo bianco su serbatoio e fianchetti che faceva da sfondo alle scritte della Marca e del modello.

La moto ha l'avviamento abbastanza facile sia a freddo che a caldo ma l'azionamento della leva, identica a quella della versione stradale, deve avvenire senza tenere il mezzo sul cavalletto laterale poiché quest'ultimo ne ostacola "traumaticamente" la corsa!

Il modello del 1983, perde il caratteristico serbatoio a gobba per uno più allungato e affusolato; anche fianchetti, sella e parafanghi cambiano foggia.

La strumentazione e il faro vengono protette da una piccola mascherina e gli steli della forcella, vengono dotati di

soffietti di protezione.

Le colorazioni a disposizione sono la gialla e la rossa, con delle bande adesive oblique che decorano serbatoio e fianchetti. Appare su questo modello, ormai più stradalizzato, il cavalletto centrale.

La versione successiva (84), cambia completamente linea che si fa molto più spigolosa, muta il carattere delle scritte su serbatoio (uguali a quelle del 350 K2), fianchetti e sella.

Telaio, sospensioni, freni e impianto di scarico rimangono inizialmente i medesimi delle versioni precedenti come pure le gomme, a mio avviso inadeguate, che sono le Pirelli Trial.

Verso la fine della produzione delle 500-R, la Morini immette sul mercato con la veste del modello 84, una Camel con alcune variazioni sulle caratteristiche tecniche che prevedono un impianto frenante anteriore a disco da 260 mm, un alternatore completamente a 12 volts e un forcellone oscillante a sezione rettangolare su cui lavorano una coppia di ammortizzatori un po' meno fuoristradistici rispetto ai massicci AG4.

Al momento non so dirvi perché su questa moto è apposta la stessa sigla di omologazione delle precedenti Camel essendo cambiate caratteristiche che richiederebbero una nuova omologazione! Vi saprò dire in seguito.

Nel 1984/85, il "Cammellone" subisce una trasformazione piuttosto radicale pur rimanendo sostanzialmente spartano: cambia il telaio che diventa una struttura mista tubi tondi e quadri, la sospensione posteriore diventa monocross (Morini Mono Sistem), il motore diviene 507 cc e monta un asse a camme più spinto e il sistema di scarico è un "vero" due in due.

Nel reparto freni arrivano due impianti a disco che consentono al mezzo di fare un notevole salto di qualità nel controllo della frenata e inoltre, quello posteriore permette di non avere più limiti con la dimensione della corona che in questo modello diventa più piccola, facendo allungare il rapporto di trasmissione finale.

Questo modello è omologato con la sigla "501" e il propulsore è punzonato "R" ma sui listini viene pubblicizzato come "XE 501 Camel".

Le Camel del 1984/85, vengono proposte al pubblico inizialmente in due colorazioni, bianco/rosso e rosso/azzurro poi in seguito anche nero/rosso.

La potenza dichiarata è di 43 cv a 8500 giri e la velocità max di 163 Km/h.

Inizialmente la moto prevedeva un impianto elettrico misto 12 volts alternata-6 volts continua, poi con l'arrivo dell'avviamento elettrico, l'impianto divenne completamente a 12 volts.

La moto in questione è stata l'ultima ad avere il nome Camel, che poi fu cambiato in "Coguaro" nel modello successivo, a quanto pare per problemi sorti con una nota Marca di sigarette!!!!

Fabio

Nota:
per dovere di cronaca alla riunione ha partecipato Fabio mentre Andrea era momentaneamente impegnato allo stand MMC.

Per quanto riguarda i ricambi originali a breve sarà messo online l'elenco di quelli disponibili.
Vi ricordo che il MMC da circa due anni ha a

disposizione molti ricambi tranne alcuni dei modelli più anziani. I ricambi si possono ordinare a Fabio (ferrario.fabio@libero.it) oppure 3383697154)

v i t a m o r i n i s t a

RIUNIONE CLUB MOTO MORINI 17 novembre Novegro

Pubblichiamo la lettera di verbale inviataci, chi volesse inviare suggerimenti e opinioni può indirizzare la mail a ndr@pronet.it oppure scrivere a MotoMorini Club via luigi corti 29 - 00151 Roma

Nel corso della riunione ho cercato di fare il punto della situazione attuale, precisando i seguenti aspetti: Si inizia con serietà e mia precisa volontà a parlare di "GRUPPO" di Club Moto Morini per arrivare ad una organizzazione improntata al rispetto degli impegni che andremo ad assumere concordandoli insieme; ho pure riconfermato la necessità di mantenere e rispettare le attuali autonomie;

Ho precisato che in questo momento non sono in grado di promettere interventi nell'immediato del proprietario del marchio, ma ho aggiunto che ritengo mio primo dovere lavorare in tal senso;

Vi confermo che esistono progetti per la rinascita del Marchio, che non sono autorizzato ad anticipare, ma che dimostrano come esista una precisa volontà, che non può comunque prescindere dagli investimenti;

Ho ribadito la funzione specificatamente tecnica del Registro Storico, al quale sono iscritti motocicli e che necessita di conoscere i dati dei mezzi dei Vs. Soci per procedere con il censimento e la creazione del matriciale;

Vi ho aggiornato sul lavoro che sto svolgendo, a nome del proprietario del marchio e per mia stessa convinzione, per approfondire e, quando possibile, risolvere i problemi più urgenti quali agevolazioni fiscali e assicurative, reperimento di ricambistica originale e adatta al superamento delle revisioni e altro ancora;

Ho ripetuto che, a mio parere, partendo dalla stesura di un calendario ufficiale, il GRUPPO dovrà avere una propria tessera unica, personalizzata per ogni Club, dove riportare anche i dati delle moto possedute e una linea di immagine omogenea (locandine, carta intestata e quanto serve); il tutto limitando al minimo i costi

Nella discussione che ne è seguita, è opportuno ricordare, tra gli altri, l'intervento di Andrea (Roma) che ha voluto sottolineare gli aspetti negativi della burocrazia italiana (revisioni, passaggi di proprietà, agevolazioni), quella di Fulvio Surbone (Morano sul Po) che ha

ribadito un concetto comune a molti di Voi: "è inutile stare a parlare di tessere o altre sciocchezze del genere dal momento che la realtà è di un calo degli iscritti tale da farmi pensare che, se non cambiano le cose, nonostante la passione, potrei pensare a chiudere tutto. Inoltre sento un disinteresse dei vari proprietari del marchio, che si sono succeduti nel tempo senza far nulla, che mi fa pensare che non gli interessi niente di tutto questo e di noi".

Alla fine si è concordato di procedere con la stesura del calendario ufficiale e di affrontare gli altri aspetti (proposta di Mauro Giacomini di Montegrotto - Padova) durante gli incontri che avverranno durante le manifestazioni 2002, a cui tutti ci impegniamo di far partecipare il maggior numero di propri Soci. Le date proposte sono, salvo errori che mi segnalerete:

17-18-19 maggio Montegrotto Terme

31 maggio - 1 - 2 giugno Morano sul Po (in contemporanea con il 2^a Raduno registro Storico Moto Morini)

22 - 23 giugno S.Pietro in Casale (manifestazione nazionale a calendario turistico F.M.I.)

7 - 8 settembre Roma (manifestazione a calendario FMI)

Mi serve, per tutti Voi, nome esatto del Motoclub Moto Morini che rappresentate, completo di indirizzo, recapiti, posta elettronica, referente e quant'altro riteniate necessario; chi ha aderito mi CONFERMI le date e COMUNICHI denominazione esatta della manifestazione. **URGENTE**

Chi, tra gli assenti, desidera inserirsi o dare suggerimenti, me lo scriva o telefoni.

Mi raccomando infine di inviare i dati dei motocicli (fotocopia del libretto oppure n° telaio e motore, targa e data di 1^a immatricolazione) dei Vs. iscritti; serve per il censimento. IMPORTANTISSIMO!!!

Gianfranco Gaiba
gmmorini@inwind.it



Non a Novegro
ma al raduno di Roma

PERCHÉ:

*perché è un modo per conoscersi,
per ridere insieme,
per i curiosi.....*

A CHI SPEDIRE:

*per posta: Moto Morini Club
via Luigi Corti, 29 00151 Roma*

*via e-mail: ndr@pronet.it
per fax: 06.51.605.982*

n e w s

11/01/2002 BOLLI PER LE MOTO STORICHE: finalmente è esenzione

*Urta!!! Era ora, anzi era già passata l'ora!!!
Approfitto anche per mandarvi un SALUTO-
NE, e rinnovarvi gli auguri di Buon Anno.....mi
pare che inizi bene!!! :o)) CIAO Stefano*

*PS Allego indirizzo dove troverete l'elenco
completo delle moto esentate dalla T.D.P.*

*<http://www.federmoto.it/federazione/ELENCO_motoveicoli_interesse_storico_e_collezionistico.doc>
http://www.federmoto.it/federazione/ELENCO_motoveicoli_interesse_storico_e_collezionistico.doc*

L'esenzione dal bollo per i possessori di motoveicoli di interesse storico e collezionistico di età compresa tra i venti ed i trenta anni, inseriti nell'elenco compilato dalla FMI è finalmente realtà. Giunti in prossimità della scadenza del tributo da versare, possiamo finalmente cantare vittoria, dal momento che il Ministero delle Finanze ci ha assicurato che l'elenco è valido per gli utenti che si apprestano a pagare il bollo per l'anno 2002.

E' quanto emerso dall'incontro svoltosi oggi tra il dott. Giampaolo de Paulis, direttore dell'Ufficio Federalismo Fiscale, dipartimento per le politiche fiscali del Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Federazione Motociclistica Italiana e l'Automotoclub Storico Italiano.

L'art. 63 della legge 342/2000 sancisce infatti l'esenzione dal pagamento della tassa di proprietà per i veicoli che hanno compiuto trenta anni di età (e tale esenzione è operativa) e per quelli che ne hanno compiuti venti, a patto però che siano inseriti in un elenco di autoveicoli redatto dall'ASI e in uno di motoveicoli redatto da FMI ed ASI.

La FMI, ottemperando agli obblighi di legge ed in assenza di ogni indicazione da parte del Ministero delle Finanze, ha tempestivamente presentato il proprio elenco di motoveicoli da esentare, senza tuttavia ricevere alcun riconoscimento ufficiale da parte delle Finanze.

In vista della prossima scadenza dei bolli dunque, secondo quanto assicurato dal dott. De Paulis del Mini-

stero delle Finanze, i possessori di motoveicoli di interesse storico e collezionistico possono recarsi all'ACI o alla posta e versare, al posto del bollo, una tassa di circolazione di 20.000 lire (solo se circolano sulla pubblica strada), indicando, nella causale del versamento 'motoveicolo esente dal pagamento della tassa di proprietà ex art. 63 legge 342/2000'.

Ancora nel corso dell'incontro, ci è stato assicurato che di tutto ciò verrà data notizia ufficiale nei prossimi giorni anche dal sito internet del Ministero delle Finanze.



NO MORINI, NON PARTI

MORINI



Ecco una nuova storia
che inizia,

questa volta il "romanzo" è di
Claudio...

...**LEGGETE!**

i o m o r i n i s t a

In questi giorni, nei quali si discute tanto di batteri e contagi, vogliamo parlare di un "virus" sconosciuto ai più ma altrettanto pernicioso. Il suo nome scientifico è "Birotae Morinorum Bononiensis" ed in questo momento sta attraversando un periodo di particolare virulenza.

Questo virus ha origine nella città di Bologna, ove è stato localizzato per la prima volta nei pressi dell'Ospedale Maggiore, e da studi condotti da una équipe medica locale, diretta da un certo Dott. Lambertini, sappiamo che difficilmente si trasmette per contagio diretto, anche perché le persone "infettate" sono un'esigua minoranza nel panorama motociclistico nazionale.

Sappiamo anche che questo virus causa in tali soggetti degli strani comportamenti: il Morinista (così usano chiamarsi tra di loro i "portatori") non è neanche lontanamente sfiorato dall'idea di entrare da un qualsiasi concessionario di moto, scegliere un modello "nuovo", firmare un assegno e portaselo via, come è solita fare la maggior parte delle persone a cui piacciono le "due ruote". Al contrario, prova una sindrome particolarmente libidinosa per quelle moto che gli altri motociclisti chiamano "pezzi de ferro".

A tale proposito sono state osservate due mutazioni genetiche di questo virus. La prima variante denominata "Oraculus", determina una patologia maniacale che porta il possessore del motociclo a tenerlo sempre perfettamente in ordine e tirato a lucido; (in casi estremi è stata osservata la tendenza del soggetto a portarsi il suddetto mezzo dentro casa, ed a piazzarlo in salotto). L'altra mutazione, definita "Filum Ferreus" fa sì che il soggetto non abbia alcuna cura della manutenzione del suo motoveicolo, che nonostante tutto,

rimane unito in tutte le sue parti grazie al dispositivo da cui la mutazione del virus ha preso il nome.

Il Morinista D.O.C., ama girare per ameni siti generalmente denominati "mostre-scambio" e adora portarsi a casa i più disparati oggetti, parafanghi, cerchioni, carburatori, con cospicuo pregiudizio economico e relativa grande gioia delle rispettive mogli e/o fidanzate.

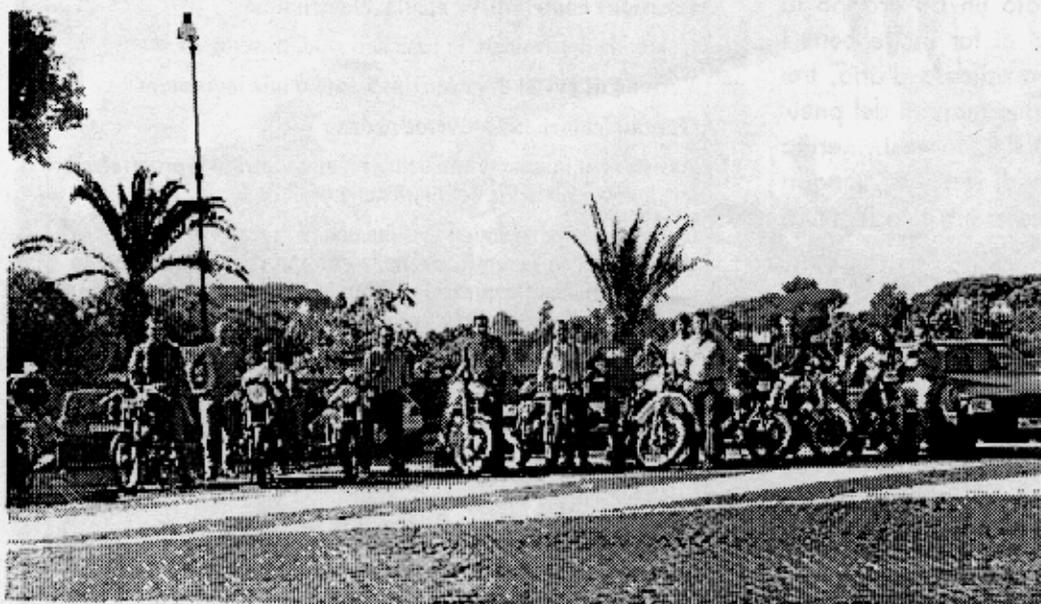
Si è anche osservato, che in soggetti apparentemente sani e normali, il virus stesso può rispuntare fuori dopo un periodo più o meno lungo di latenza, che può durare addirittura decenni...

E questo è appunto il mio caso. Per chi non mi conosce dirò che mi chiamo Claudio, ho 40 anni e un passato (nonché un presente) di Morinista D.O.C.

Ho avuto il primo motorino a 16 anni (i miei brillanti risultati scolastici...), un "Bobo" Benelli del 1970 ereditato da mia sorella, poi un paio di anni dopo è arrivato un Fantic "Issimo", prima monomarcia poi 3 marce, acquistato presso la Spett. Ditta Valentino Nardi, croce e delizia di tutti i Morinisti Romani.

Avendo ereditato da mio padre, anche lui motociclista in gioventù, la passione di "fare da se" le modifiche e

le riparazioni sul motorino, fonte di notevole risparmio economico (!), passavo dal Sig. Nardi suddetto un giorno sì e l'altro pure. Eravamo circa nel 1982, ed in queste visite rituali non potevo fare a meno di notare il Morini 3e_Sport, tre dischi, che allora occupava il posto d'onore della sua concessionaria.



segue
nel prossimo numero

Ancora qualche suggerimento
pratico per non fare cattiva figu-

ra in mezzo al traffico, con il pas-
seggero, con gli amici ducati e

con la nostra passione
motociclistica.

I ' a n g o l o t e c n i c o

ANCORA SULLE GOMME!!

Sullo scorso numero del notiziario, nell'articolo dell'angolo tecnico, ho parlato dei controlli da effettuare al momento del rimontaggio degli pneumatici ma ho dimenticato, e me ne scuso, di aggiungere alcuni chiarimenti e consigli scaturiti un po' dall'esperienza pratica e un po' da notizie giunte da gommisti "attenti"!

Mi riferisco nella fattispecie al momento in cui, montate le gomme sul cerchio con dentro la camera d'aria, si va ad immettere aria in quest'ultima per far "uscire" o se vi pare più giusto, "sbordare" il pneumatico dal canale del cerchio, verificando poi che ciò sia avvenuto osservando la continuità delle righe "testimone" che delimitano il fianco della gomma, rispetto al margine del cerchio stesso.

I cerchi Grimeca dei nostri cari mezzi, a volte non facilitano affatto questo compito che risulta quindi piuttosto difficile soprattutto con alcune marche di gomme.

Normalmente il gommista, cerca di raggiungere il risultato sbordatura con l'aumento della pressione, oltre che con una abbondante lubrificazione del canale del cerchio e del bordo della gomma, cosa di per se giusta, ovvero inevitabile ma forse perché non più abituato al montaggio di pneumatici con camera d'aria, vista l'ormai quasi totalità di pneumatici tubeless, a volte esagera un po'!

Avete mai notato sul bordo interno della camera d'aria, proprio lungo la linea centrale mediana della camera, delle deformazioni come delle "zinnette" che magari a volte presentano la foratura che vi ha fatto fermare (speriamo non traumaticamente!!)?

Ebbene quelle deformazioni sono la testimonianza che chi vi ha montato le gomme, ha calcato un po' troppo la mano con la pressione nel tentativo di far uscire bene i bordi della gomma e che la povera camera d'aria, trovando nella zona di giunzione dei due margini del pneumatico, un piccolo spazio dove potersi infilare, si.....ernia e si assottiglia, a volte fino al punto di rompersi, magari non immediatamente ma dopo qualche ora o addirittura qualche giorno!

Consiglierei, per non incorrere in questi problemi, di non superare le 4,5/5 atmosfere nel tentativo di far sbordare nel giusto modo le gomme e di utilizzare abbondante lubrificazione specifica per facilitare lo scivolamento del pneumatico nella giusta posizione.

Verificato con il controllo delle righe, la sbordatura della gomma non rimane che controllare su una forcella a cuscinetti la perfetta centratura del pneumatico, quindi equilibrare e poi montare.

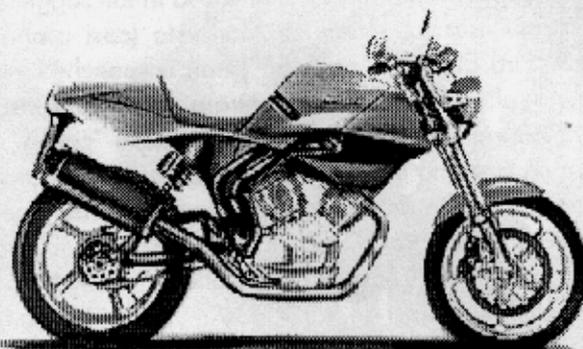
A questo punto credo proprio di avervi detto tutto, almeno delle cose più importanti!
Aribuon cambio gomme!!!!

Fabio

LA MOTO NEL FISCO

ESCLUSIVO !!

Siamo riusciti a carpire le prime immagini della
MORINI TRE MONTI V.F.C.



dati dichiarati (mod. 740)

Motore: UNICO, con teste bicamerale

Cilindrata: 740 (a richiesta disponibile 730)

Trasmissione: per via telematica

Alimentazione: a benzina

Lubrificazione: a olio di ricino

Potenti freni a Visco

Trasmissione: mista cinghia frusta

Sospensioni: progressive di imposta

Cerchi: in Lega

Potenza in cavalli fiscali: non dichiarati

Pressione contributiva media: elevatissima

Costo: da determinare in base agli studi di settore

Periodo di avvisi di garanzia: 5 anni o una legislatura

Gamma colori: nero o verde padano

Assistenza: in caso di incidente senza scontrino il proprietario verrà rintracciato via cellulare dalla polizia

Dalle prime indiscrezioni, risulta che la moto avrà un rapporto simbiotico con l'utente, in quanto entrambi appartengono alla categoria naked (denudati) e, per le loro caratteristiche di sfruttabilità e docilità difficilmente verranno messi in pensione.

Il nuovo modello fa della ecletticità il suo punto di Forza in Italia: destinata tipicamente a chi è uso a frequenti evasioni, è anche idonea per recarsi indifferentemente al Polo, o ad Arcore. Il nome evoca spensierate avventure, e la sigla V.F.C. sta probabilmente a rappresentare un invito ad andare fuori Centro, verso paesi lontani.

Vi faremo sapere ulteriori notizie non appena ultimato il periodo di soggiorno all'isola dell'Asinara che ci è stato cortesemente imposto, in piena Libertà, dalla Casa.

in vista dei prossimi
appuntamenti MORINI del 2002
ecco lo spunto...

...per organizzare altre gite
Ezio segnala

m o r i n i n t e r n e t

MORINI online

L'estate scorsa ho constatato con gioia che oltre a noi fedelissimi della Moto Morini c'è ancora qualcuno che si è entusiasmato dopo aver fatto un viaggio di 14000 Km con un Kanguro 350 XE del 1986. Il viaggio ha toccato delle mete molto avventurose; l'impavido motociclista è partito da un paese vicino a Susa, a 15 Km da casa mia, ha raggiunto l'Austria e, attraverso la Romania e i Paesi dell'Ex Unione Sovietica, ha sfiorato i confini dell'Afghanistan per poi ritornare dalla Turchia e dalla Grecia in Italia. Da notare che il motociclista in questione non aveva mai avuto una Moto Morini; era stato consigliato da un mio amico ex morinista (ora possessore di una BMW 1100 GS), perché cercava una moto semplice e robusta.

Dopo l'acquisto del Kanguro 350 XE con soli 15000 Km all'attivo, è venuto da me per un consulto. Dopo avergli registrato le punterie, sostituito l'olio motore e la cinghia di distribuzione, la moto girava come un orologio. Per sicurezza l'avevo munito di statore, cap-tatore e trasduttore.

Ha compiuto il viaggio senza un minimo inconveniente tecnico, salvo una foratura nel Kazakistan risolta sul posto. Quando è tornato era entusiasta del Morini Kanguro: i consumi sono stati irrisori e la moto ha sempre marciato bene nonostante la scarsa qualità della benzina reperibile in quei paesi. Il suo commento è stato: "Peccato che la Moto Morini" non la facciano più". Un commento del genere viene da uno che scende da una BMW 1100 Cruiser, quindi non siamo solo noi "malati" di Morini ad elogiare le nostre moto.



Episodi di
stitichezza?

Monsterin

l lassativo a base di **Ducati**
efficace dalla sera alla mattina.

Il tempo necessario
per la sua azione è molto
breve e qualunque ora della sera
o del giorno l'effetto è garantito
entro pochi ore.



Piccole pastiglie (frasi)
per un maggiore effetto

QUANDO SERVE UN LASSATIVO

Leggere attentamente il manuale di uso e manutenzione
Se dopo un giro la stitichezza persiste
consultare un meccanico

Monsterin

Se volete la descrizione completa del viaggio potete farlo sul sito internet:

<<http://www.nelik.it>>www.nelik.it.

La descrizione è fatta da un compagno di viaggio di Andrea, questo è il nome del motociclista.

Sperando di vederci presto vi saluto,

Ezio Richetto



Alcuni partecipanti allo scorso raduno Morini di Roma.



domanda di ammissione al MOTO MORINI CLUB



Il sottoscritto: **nome** _____ **cognome** _____
nato a _____ **il** _____
c.f. _____
residente a _____ **cap** _____
via _____ **n.** _____
tel. casa _____ **tel. ufficio** _____
tel. cellulare _____ **e-mail** _____

chiede

di essere iscritto per l'anno _____ in qualità di socio _____ al Moto Morini Club - MMC
(associato alla Federazione Italiana Motociclistica - FIM matricola 3947) + tessera FMI tipoA e di osservare lo
statuto ed i regolamenti della FMI e del MMC che dichiara fin da ora di conoscere e approvare.

Verso contestualmente alla domanda di ammissione la quota associativa prevista per l'anno in corso.
(euro 37,00)

La tessera del MMC è ricevuta dell'iscrizione.

data _____ **firma** _____

Tutti i dati restano strettamente confidenziali in conformità alla legge 675/96 sulla tutela dei dati personali...

MEZZI POSSEDUTI

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

modello _____ **anno di immatricolazione** _____
targa _____ **telaio** _____

data di accettazione _____

firma e timbro _____

n. di tessera _____