

# MOTO MORINI

## CLUB NEWS

3  
0  
0  
4

**Calendario Attività**

**Coordinate MMC**

**Iscrizioni**

**Tecnica**

**Fisco**

**Attualità**

**Humor**

In questo numero

**l'angolo tecnico-la testata**

**vita di club - raduno di Roma**

**vita Morinista - mostra a Mansuè**

**regolamento del MMC**

ottobre - dicembre 2003

### **Moto Morini club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 4/2003 a cura di*

*Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani*

edito da :

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

ndr2002@libero.it

Direttore editoriale:

Andrea Mazzini



### **MOTO MORINI RIACCENDE I MOTORI**

E' UFFICIALE! E' nata la Moto Morini s.p.a, con l'intento esplicito di produrre delle moto con il marchio Moto Morini, che possano rinverdire le glorie e risvegliare le emozioni del passato.

L'annuncio è stato dato in una conferenza stampa tenutasi al motor show di Bologna (quale posto migliore?) e con un comunicato, di cui riportiamo in questo numero il testo, inviato anche al nostro sodalizio. Le azioni della nuova società sono pariteticamente possedute dalla famiglia Morini, azionista della Franco Morini Motori, proprietaria da qualche anno del Marchio, e dalla famiglia Berti, titolare del marchio Sinudyne. Nel corso di un'intervista successiva alla conferenza stampa, uno dei titolari ha dichiarato che è intenzione della Moto Morini presentare a breve alla stampa il progetto per una nuova moto, e nel giro di un anno qualcosa di più completo e definitivo che ci stupirà. Che sia la volta buona? La conferenza stampa e l'intervista sono visibili sul sito web <http://www.motomorini.com>

### **REGOLAMENTO MOTO MORINI CLUB E QUOTE ASSOCIATIVE ANNO 2004**

Pubblichiamo in questo numero il regolamento del nostro Club, modificato recentemente dal Consiglio Direttivo. Le maggiori novità, al di là di un aumento della quota annuale dovuto al maggior costo della tessera FMI, è introduzione di un meccanismo premiante per i soci più fedeli e solerti, e "incentivante" (non punente) per i più pigri e distratti. Leggete il tutto e non mancate all'appuntamento del 20 dicembre al Gianicolo.

Sergio

## COMUNICATO STAMPA MOTO MORINI RIACCENDE I MOTORI

Rinasce a Bologna la Moto Morini, attraverso la costituzione di una società per azioni che ha rilevato l'omonimo storico marchio motociclistico.

La **Moto Morini SpA** ha origine dall'intesa tra due note famiglie bolognesi: la famiglia Morini, azionista della Morini Franco Motori SpA, azienda che opera dal 1954 nella progettazione e costruzione di motori per motocicli e la famiglia Berti, industriali del settore elettronica di consumo con il marchio Sinudyne dal 1946.

L'intento delle due famiglie azioniste, che detengono quote paritetiche di capitale, è di rilanciare un marchio già molto noto in Italia e all'estero per i successi agonistici e commerciali.

La presenza della famiglia Morini all'interno della nuova società rappresenta un segno di continuità nella storia del marchio. Per chi conosce le vicende del motociclismo italiano, questa storia è nota; la ricordiamo molto brevemente.

Moto Morini viene fondata a Bologna nel secondo dopoguerra da Alfonso Morini, e inizia una produzione turistico-utilitaria in linea con le esigenze del periodo. Rispetto ai tanti concorrenti dell'epoca, Morini sceglie una filosofia produttiva incentrata su qualità, economia e prestazioni che determina in breve il successo dell'azienda. Le cilindrata scelte sono la 125 e la 175, all'epoca popolarissime in Italia; naturale quindi il passo verso l'attività sportiva, compresa la partecipazione al Campionato del Mondo.

Nel 1954 nasce la **Rebello**, uno dei grandi classici del motociclismo sportivo italiano di quegli anni, che partecipa con successo al campionato Sport per moto derivate dalla serie.

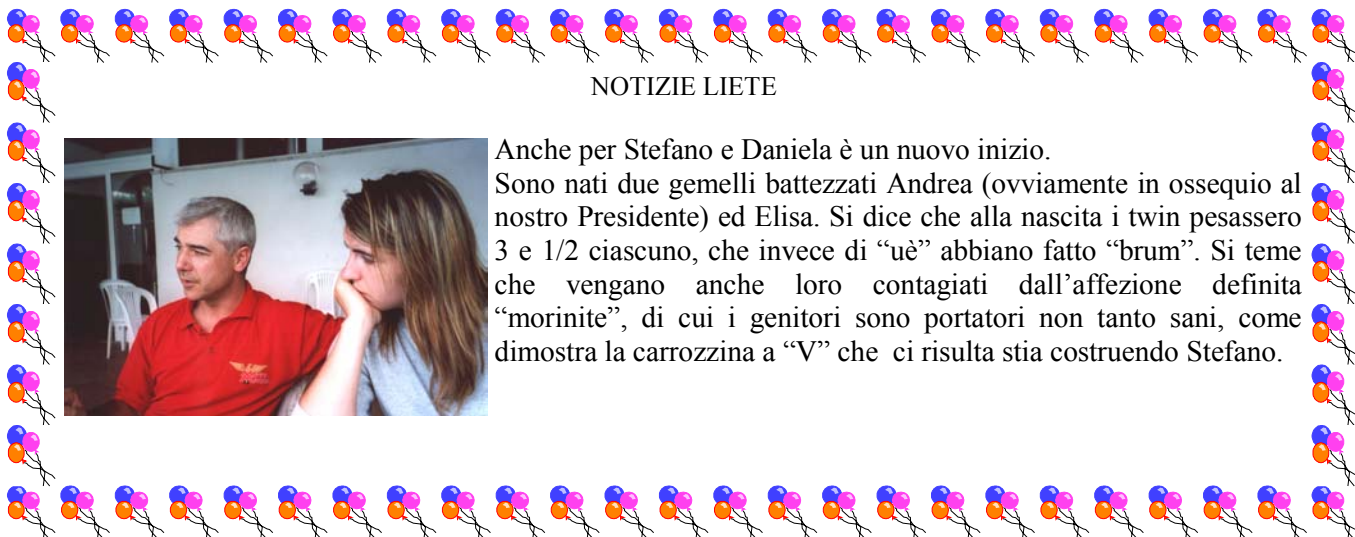
Nel 1958 un altro capolavoro lascia il segno nella storia del motociclismo: la **250 Bialbero**, che verrà definita dalla stampa mondiale la "monocilindrica più veloce del mondo". Con questa moto, Tarquinio Provini sfiora la vittoria del titolo nel Campionato Mondiale 1963 in una sfida apparentemente impari con le pluricilindriche giapponesi.

Giacomo Agostini, il più grande pilota di tutti i tempi - e questo dà la misura del valore sportivo delle Morini - debuta nelle competizioni in sella alla **Settebello "Aste Corte"**, spiccando il primo balzo verso una carriera che vale 15 Titoli Mondiali. Gli anni Sessanta e Settanta sono ricchi di successi sportivi e commerciali: **Corsaro** nelle versioni stradali e Regolarità (l'attuale Enduro), **Corsarino**, un 48 cc con motore a quattro tempi e le mitiche bicilindriche **3 1/2** e **500** lasciano il segno nella storia del motociclismo e di un'epoca, sempre nel filone Moto Morini, fatto di grandi contenuti tecnici e prestazionali. Moto fatte per essere guidate con il massimo della

soddisfazione, frutto di una progettazione accurata e con una tecnica sempre innovativa.

Il rilancio della Moto Morini rappresenta il primo passo per riportare il glorioso marchio ai successi che hanno segnato l'epoca d'oro del motociclismo italiano.

Claudio Cannarella - Ufficio Stampa



### NOTIZIE LIETE



Anche per Stefano e Daniela è un nuovo inizio.

Sono nati due gemelli battezzati Andrea (ovviamente in ossequio al nostro Presidente) ed Elisa. Si dice che alla nascita i twin pesassero 3 e 1/2 ciascuno, che invece di "uè" abbiano fatto "brum". Si teme che vengano anche loro contagiati dall'affezione definita "morinite", di cui i genitori sono portatori non tanto sani, come dimostra la carrozzina a "V" che ci risulta stia costruendo Stefano.

### 3° RADUNO MORINI ROMA - 3, 4 e 5 OTTOBRE 2003

Anche quest'anno si è svolto a Roma, il primo fine settimana di ottobre, l'evento organizzato dal nostro sodalizio. Va obiettivamente detto che, per la concomitanza con il global forum, la minore pubblicizzazione dell'evento e per altri fattori di cui bisognerà discutere con i soci (in particolare gli assenti), si è rivelata una manifestazione in tono minore rispetto alle due precedenti. Comunque siamo convinti che chi c'era non si è pentito di aver partecipato, nonostante l'acqua piovuta dal cielo. Come tradizione, abbiamo privilegiato l'aspetto



the baulet brothers



dinamico, cultural/turistico e, diciamo, mangereccio, sempre assistiti da quanto offerto da un posto unico come Roma e i suoi dintorni. Come diceva una nota pubblicità, una foto vale più di mille parole, e pertanto lasciamo spazio alle immagini, con un augurio per un rapido ritorno della buona stagione, e quindi delle attività del club (Isola d'Elba, stiamo arrivando! – se non sceglieremo un'altra isola...).

Sergio



### **MANSUE': UNA INTERESSANTE MOSTRA DEDICATA ALLA MOTO MORINI**

Lo scorso 7 settembre, si è svolto a Mansuè (Treviso), un raduno plurimarca e pluriepoca, che ha attirato molti appassionati nella piccola località del nordest italiano.

La cosa più interessante però e che più ci ha riguardato, è che il raduno è stato lo scenario in cui si è inaugurata una mostra dedicata alla Moto Morini.



Il M.C. Pradegai, organizzatore dell'avvenimento, non è nuovo a queste iniziative.

Già negli anni passati, il locale Moto Club, aveva organizzato mostre dedicate ad altre marche, che da quanto ci hanno detto, hanno riscosso un discreto successo.

Andrea ed io, riceviamo un invito ufficiale dagli organizzatori e uno non ufficiale, ma particolarmente sentito, da Stefano, socio "legionario" di Pordenone nonché

restauratore estremamente prolifico e preciso, per partecipare, sabato 6, alla cerimonia di apertura della suddetta mostra.

Detto, fatto. Alle ore 19,00 di sabato 6 settembre 2003, Presidente e VicePresidente del Moto Morini Club, dopo un lunghissimo viaggio sul mitico furgone dell'omonimo club, sono a Mansuè.

Per la prima volta, oltre alla presenza dell'inossidabile Franco Lambertini, stavolta in veste ufficiale Franco Morini Motori, troviamo anche quella di altri responsabili della fabbrica di Casalecchio di Reno, nelle persone dei fratelli Berti e poi, la graditissima presenza dell'indimenticabile Tarquinio Provini, pilota vice campione del mondo "63, in sella alla favolosa Bialbero.

Dopo la cena, offerta dall'organizzazione, piccolo discorso celebrativo e di ringraziamento da parte di Pasquale Geremia, capo organizzatore della manifestazione nonché persona squisita, e finalmente si accede al locale dove sono stati posizionati i mezzi della casa bolognese.

E' una bella e moderna palestra scolastica, la struttura in cui sono state raccolte le moto della mostra.



Al centro, campeggiano due 250 Bialbero, per la prima volta esposte al pubblico, di proprietà di



Maurizio Morini, una, e l'altra proveniente dalla collezione Parmeggiani. Sempre da quest'ultima collezione, anche un bell'esemplare di Corsaro Regolarità 125 Testa Piatta Ufficiale, del 1971.

Tutto intorno, gli altri mezzi della Moto Morini e sulle gradinate una bella sparata di Corsarini e la presenza di qualche Dollaro.

Nel complesso una buona iniziativa, con un'organizzazione più che valida.

Qualche appunto va mosso per qualche modello che non avrebbe meritato l'esposizione, alla presenza di specchietti e/o portapacchi, che a mio avviso sarebbero stati da togliere in occasione della mostra, e forse ai cartelli informativi che qualche informazione in più, almeno su alcuni modelli, avrebbero potuto darla.

Peccato, inoltre, che alcune moto rappresentative della casa bolognese, come 125 Competizione 2T, 125 Monoalbero e 175 Rebello e Settebello aste corte, non fossero presenti.

Faccio questi appunti, senza nessuna malignità ma solo per amore di marca e precisione, sapendo comunque quanto sia difficile e lungo organizzare

certe manifestazioni, che non c'era da pagare alcun biglietto d'ingresso come rimborso spese e che qualche proprietario di moto blasonate, non ha ben capito l'iniziativa e ha chiesto somme esagerate per far partecipare il proprio mezzo alla mostra.

Peccato inoltre che alcuni piloti, che avrebbero alzato il tono della manifestazione con la loro presenza, non abbiano voluto partecipare o, anche in questo caso, abbiano fatto richieste evidentemente fuori luogo per il tipo di iniziativa.

Chissà, forse la Franco Morini Motori si sarebbe potuta interessare.....ma questo è un altro discorso, forse.

Unico e grandissimo pilota a partecipare all'evento il mitico Tarquinio Provini, che definirei "uno di noi".

Al centro della sala espositiva, al fianco della "sua" Bialbero, l'ho sentito rispondere pazientemente e con passione alle domande che un piccolo gruppo

di persone, tra cui me, gli porgevano e l'ho visto più volte commuoversi sinceramente, durante i racconti del un tempo che fu.

Dunque onore a Tarquinio, grande pilota e grande uomo, e che mi ha fatto molto piacere conoscere.

In conclusione, una bella e positiva esperienza, che è valsa sicuramente la pena del viaggio.

Fabio



## METTIAMO LA TESTA A POSTO

Quando arriva il momento di mettere mano al motore, per una revisione completa o più semplicemente per ricondizionare il o i gruppi termici, conviene fare le scelte migliori per dare lunga vita al propulsore e la migliore affidabilità. In questa sede ci occupiamo della testata e cioè di quel componente attraverso cui i fluidi entrano ed escono dal cilindro per far funzionare il motore.

Gli elementi da controllare, da ricondizionare o da sostituire in una testata, sono fondamentalmente: valvole, guidavalvole e sedi valvola.

Le molle delle valvole, anche se qualsiasi costruttore richiede la loro sostituzione ad ogni revisione, sono pressoché immortali per un motore di serie non estremamente spinto, quindi possono essere riutilizzate tranquillamente. Ovvio comunque che la loro sostituzione sarebbe la cosa ottimale.

Tornando a parlare invece degli elementi da controllare, possiamo dire che le valvole se non hanno un consumo eccessivo del fungo (la battuta) o cricature, tali da comprometterne il riutilizzo, e se lo stelo non presenta un esagerato o anomalo consumo, possono venire riutilizzate, previa rettifica della battuta.

Lo stelo della valvola di aspirazione, di norma, ha sul diametro nominale, una minorazione di 3/4 centesimi di millimetro, mentre quella di scarico ha una minorazione di 4/5 centesimi di millimetro, per consentire una maggiore dilatazione termica dovuta alle alte temperature a cui è sottoposta per via dei gas di scarico: misurare e verificare, con un buon micrometro.

Le valvole montate sui motori della Morini, soprattutto quelle dell'ultima generazione, sono di ottima fattura essendo quelle di aspirazione in acciaio martensitico con alto contenuto di carbonio e trattate con tempra e rinvenimento mentre quelle di scarico in nimonic (particolare tipo di acciaio molto resistente alle alte temperature).

Alla luce di queste note, se non è strettamente necessaria la sostituzione, sarebbe buona cosa lasciarle al loro posto, come detto, dopo rettifica.

Anche le guide sono di un ottimo materiale, la ghisa fosforosa, ma vanno comunque sostituite per ripristinare le tolleranze normali.

Possono essere sicuramente utilizzate delle guide originali maggiorate di 2 o 4 centesimi di millimetro, a seconda dei casi, ma possono essere montate anche, e con ottimi risultati di affidabilità, delle guide in bronzo fatte da una buona rettifica, su campione dell'originale.

Per costruire le guide, si può partire da altre di derivazione automobilistica, oppure da barre di bronzo caro o bronzo all'alluminio.

Passando alle sedi, che sono gli elementi più stressati visto l'impiego della benzina verde, che, come si sa, non prevede l'utilizzo del piombo come antidetonante e lubrificante per

valvole e sedi, la loro sostituzione può essere, in molti casi, un'ottima scelta e l'abbandono degli additivi per carburante.

Nel caso dei motori bicilindrici, le sedi creano meno problemi, essendo queste costituite da una ghisa nobile, cioè una ghisa austenitica legata con nichel e cromo, che conferisce a questi elementi una buonissima resistenza, anche con l'utilizzo del carburante verde.

Per gli altri modelli è invece indicata (ma questo dipende anche dall'utilizzo del mezzo in termini di km/anno), la sostituzione.

Come ricambi per le sedi, esistono, ormai da un po' di anni, degli anelli di acciaio sinterizzato, ossia creati da un processo di metallurgia delle polveri acciaiuse, che determinano una sorta di autolubrificazione della sede stessa.

Fondamentalmente ne esistono di due tipi.

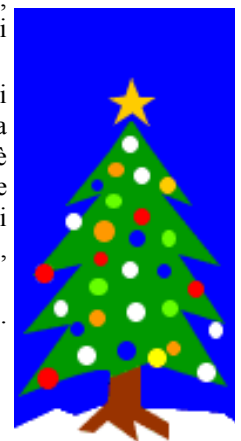
Il primo tipo è costituito da anelli fatti da una miscela di carburo di tungsteno finemente dispersa in una matrice di acciaio legato e temprato, ed è adatta a tutti i motori di nuova generazione aspirati o sovralimentati; il secondo tipo è costituito da un acciaio al carburo di tungsteno, nella cui matrice sono inclusi additivi ceramici che determinano una elevatissima resistenza alle alte temperature, impedendo le microsaldature tra sede e valvola, eliminando così la prima causa di usura per erosione. Questo secondo tipo di sedi è sicuramente indicato per motori altamente sollecitati, come lo sono quelli da competizione.

La lavorazione delle sedi valvola, attualmente viene fatta non più per fresatura e smerigliatura ma, unicamente da una macchina apposita che, tramite un utensile da taglio girevole comandato da un sistema ad auto centratura, lavora con le giuste angolature l'anello metallico in un'unica e precisissima operazione, che non richiede nessuna lavorazione di aggiustaggio (smerigliatura). Il controllo della tenuta verrà fatto con un vacuometro dedicato. Considerando i tre principali componenti della testa, valvole, sedi e guide, credo che si possa ripristinare questo importante componente del propulsore, migliorandone la durata e ridonandogli le migliori prestazioni.

Prima di rimontare la testa, ricordarsi sempre di controllare l'impanatura della candela che, soprattutto se la testata è stata sottoposta a pallinatura, potrebbe essere sporca e non permettere quindi l'inserimento della stessa. Nel caso, passare adeguato maschio.

Buon lavoro e mi raccomando..... testa a posto!!

Fabio



Monoalbero ... di Natale

## **i s c r i z i o n i**

### **QUOTE SOCIALI ANNO 2004**

- Socio Sostenitore - euro 50
- Socio Ordinario - euro 45
- Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi)-euro 42
- Simpatia (per l'estero o già iscritti alla F.M.I.) - euro 20

**I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2004.**

**Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro 1**

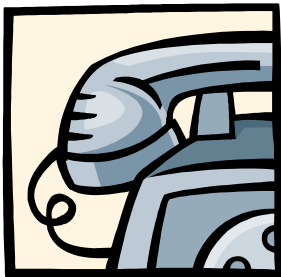
**Nuove iscrizioni entro settembre 2004**

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione; i gadget stabiliti per l'anno in corso; la tessera annuale del MMC; la tessera FMI (solo per gli ordinari);notiziari Morini e Motoitalia; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltre 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
- Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b  
CIN C ABI 1030 CAB 03211 Cc. n. 1596471



**abemus telefonum !!!**

**etiam fax !!**

**06 6537467**

**Buon Natale  
a tutti !!!**



### **APPUNTAMENTI**

**Sabato 20 dicembre, alle ore 10, tradizionale appuntamento natalizio al Gianicolo, per auguri, brindisi, ecc. ecc. ... - punizioni corporali per gli assenti e i ritardatari**

**A chi rivolgersi:** e mail: ndr2002@libero.it fax: 06 6537467  
**Per posta:** Moto Morini Club, via Luigi Corti, 29 — 00151 Roma

*morini club news 4/2003*

## elenco articoli

pag. 8

anno	numero	rubrica	pagina	autore	argomento
1999	1	editoriale	1	fabio	primo numero
1999	2	vita morinista	5	fabio	classiche 500 cc storiche 175 cc
1999	2	vita morinista	4	fabio	morini day
1999	2	l'angolo tecnico	3	fabio	le candele
1999	2	io morinista	2	fabio	la storia di Fabio
1999	3	io morinista	7	francesco	storia di francesco
1999	3	vita morinista	6	fabio	tutti o quasi alla franco morini motori
1999	3	l'angolo tecnico	5	fabio	quando la frizione strappa
1999	3	vita morinista	3	andrea	il dopo morini day
1999	4	l'angolo tecnico	6	fabio	l'acquisto di un usato
1999	4	io morinista	5	massimo	salve mi chiamo massimo
1999	4	vita morinista	4	fabio	e se un giorno avvenisse
2000	1	calendario attività	2	andrea	i nostri raduni
2000	2	vita morinista	7	alfredo	la storia di alfredo parte prima
2000	2	morininternet	3	sergio	www viva viva viva moriniclub roma
2000	2	io morinista	5	sergio	i motori zoppi
2001	1	la storia	3	fabio	il corsaro regolarità
2001	1	io morinista	4	sergio	in massa a massa (ammassa che forti)
2001	1	io morinista	5	alfredo	la lunga storia di alfredo e le sue morini seconda parte
2001	1	di tutto	6	alessia	la moto morini ne avevo un ricordo vago dei tempi del liceo
2001	2	la storia	2	fabio	in principio era lo scooter
2001	2	vita morinista	7	sergio	12 morini day noi c'eravamo
2001	2	io morinista	5	alfredo	la lunga storia di alfredo e le sue morini
2001	2	morini e fisco	4	lucio	la moto nel fisco parte prima
2001	2	l'angolo tecnico	3	fabio	cerchi bandelle e camere d'aria
2001	3	morininternet	7	sergio	www.motomorini.com official site
2001	3	vita di club	2	sergio	morini pride l'orgoglio di avere una moto diversa
2001	3	l'angolo tecnico	6	fabio	la revisione dell'impianto idraulico frenante
2001	3	vita morinista	4	sergio	donne e motori
2001	4	la storia	2	fabio	dedicato a camel
2001	4	news	4	fabio	bolli per le moto storiche finalmente è esenzione
2001	4	vita morinista	3	andrea	riunione moto club a novegro
2001	4	l'angolo tecnico	4	fabio	ma la verde si può usare sulle morini?
2001	4	morininternet	7	ezio	morini online
2001	4	vita di club	1	sergio	raduno morini a roma
2001	4	io morinista	5	claudio	la storia di claudio parte prima
2001	4	l'angolo tecnico	6	fabio	ancora sulle gomme
2001	4	morini e fisco	6	sergio	la morini tremonti
2002	1	io morinista	6	claudio	claudio story parte seconda
2002	1	morini e fisco	4	lucio	la moto nel fisco (parte seconda)
2002	1	l'angolo tecnico	3	fabio	punterie e distribuzione in genere controlli e registrazioni
2002	2	l'angolo tecnico	2	fabio	il punto sulla benzina verde
2002	2	l'angolo tecnico	2	sergio	mi resta un dubbio, perché benzina verde
2002	2	morini e fisco	6	lucio	la moto nel fisco (parte terza)
2002	2	vita di club	4	massimo	elba raid
2002	3	l'angolo tecnico	2	fabio	carburatore e carburazione (parte prima)
2002	3	appuntamenti	3	lucio	diario guida semiserio per visitare imola
2002	3	vita di club	4	sergio	raduno motomorini a roma
2002	3	io e il morinista	7	anna	il socio visto da lei
2002	3	io morinista	6	remo	una valentini sotto il lago
2002	4	io morinista	6	sergio	amici del morini club - simona
2002	4	cosa ci riserva il futuro?	5	fabio	parola d'onore - le attività del club
2002	4	vita di club	4	fabio	visita a caii luzzi horrea mirabilis cesare luzzi
2002	4	l'angolo tecnico	2	fabio	carburatore e carburazione (parte seconda)
2003	1	io morinista	6	francesco	francesco si racconta
2003	1	l'angolo tecnico	2	fabio	restauro che passione
2003	1	cosa ci riserva il futuro?	5	fabio	noi il moto morini club
2003	1	i nostri soldi	4	fabio	il bollo per le anziane
2003	1	vita di club	7	sergio	befana motociclistica
2003	2	vita di club	2	fabio	elba raid
2003	2	vita di club	6	sergio	Tolfa
2003	3	io morinista	6	marco	marco si racconta
2003	3	vita di club	2	marco	bozzi d'estate
2003	3	io morinista	5	paola	paola si racconta
2003	3	io morinista	4	fabio	lo spider e il cammello



## REGOLAMENTO INTERNO DEL MOTO MORINI CLUB

1. Può diventare socio del M.M.C., previa accettazione del Consiglio Direttivo, chiunque sia possessore o estimatore dei motoveicoli di marca Moto Morini;
2. La quota di iscrizione, stabilita di anno in anno, deve essere pagata entro il mese di FEBBRAIO per i vecchi iscritti (rinnovi), mentre entro il mese di SETTEMBRE, si accetteranno le nuove iscrizioni al sodalizio. Le iscrizioni come soci Simpatia (extra F.M.I.), potranno essere accettate durante tutto l'anno senza limiti di tempo;
3. 3)Le categorie di soci, come previsto dallo Statuto vigente, sono: FONDATORE, ORDINARIO, ONORARIO, SOSTENITORE e SIMPATIA. Di questi, l'Onorario è tale perché ha contribuito fattivamente, con impegni sportivi, tecnici, etc, all'interesse dell'associazione e/o a quello del motociclismo in genere e dei mezzi marcati Moto Morini. Il Sostenitore è tale in quanto non possessore di Moto Morini ma, estimatore della marca (la quota sociale include sempre la tessera F.M.I.). Il Simpatia, che non prevede la quota F.M.I., è il socio residente all'estero o in Italia ma che già è associato ad un motoclub affiliato alla F.M.I. o, infine, è quello, la cui situazione, valutata dal Consiglio Direttivo, determina la suddetta qualifica;
4. I soci, che da almeno 4 anni, rinnovano ininterrottamente l'iscrizione al sodalizio, possono godere del PREMIO FEDELTA', che prevede una riduzione della quota di iscrizione, di circa il 10%;
5. I soci che non provvedono ad effettuare, entro il termine stabilito nel punto 2, il pagamento della quota sociale (rinnovi), per l'anno in corso, perdono il beneficio del premio fedeltà e sono soggetti ad una maggiorazione sulla quota prevista, di 1 euro al mese o frazioni di esso. I soci residenti a Roma, salvo nel caso di comprovate difficoltà, hanno l'obbligo di ritirare la tessera sociale e F.M.I. in sede, entro il mese di MARZO;
6. La facoltà di partecipare alle riunioni tenute nella sede o la possibilità di fruire delle verifiche tecniche sui mezzi, quando occorrenti o richieste, è riservata ai soli soci;
7. I ricambi disponibili presso il M.M.C., sono riservati ai soli soci in regola con il pagamento della quota associativa;
8. Tutte le attività sociali, sono aperte agli associati del M.M.C., e solo a loro. Essi sono responsabili degli eventuali danni causati a se stessi e/o a terzi e di quelli causati ai propri e/o agli altrui mezzi;
9. Tutti i soci si impegnano a partecipare attivamente alla vita sociale, con la presenza ai raduni, alle riunioni o alla pubblicazione di articoli sulla rivista sociale Moto Morini News, etc.;
10. I soci possono usufruire della documentazione tecnica e bibliografica disponibile presso la sede del M.M.C., e richiedere duplicati di depliant o di articoli su riviste specializzate, dietro un contributo per le spese di riproduzione e di spedizione (quando necessarie);
11. La quota associativa comprende la tessera sociale del M.M.C. e quella della F.M.I.. La quota relativa al M.M.C., verrà utilizzata per l'acquisto di materiale, cartaceo e non, di interesse storico, tecnico, etc., che contribuirà all'ampliamento del patrimonio tecnico-culturale del club. Il versamento della quota sociale (tranne quella simpatia), in quanto comprensiva dell'affiliazione alla F.M.I., permette al socio di accedere alle assicurazioni per veicoli d'epoca e garantisce la fruibilità degli altri benefici, desumibili dal regolamento della F.M.I.



**domanda di ammissione al MOTO MORINI CLUB**

Io sottoscritto: \_\_\_\_\_

nato a: \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_

residente a: \_\_\_\_\_

indirizzo: \_\_\_\_\_ cap: \_\_\_\_\_

telefono: \_\_\_\_\_ ufficio: \_\_\_\_\_ cellulare: \_\_\_\_\_

e mail: \_\_\_\_\_ cod.fisc.: \_\_\_\_\_

chiedo di essere iscritto in qualità di socio per l'ann \_\_\_\_\_

al Moto Morini Club Roma - MMC - (affiliato alla Federazione Motociclistica Italiana - FMI matricola 3947), impegnandomi a rispettare lo statuto e i regolamenti della FMI e del MMC, che dichiaro fin da ora di conoscere e approvare.

Verso contestualmente alla domanda di ammissione la quota associativa prevista per l'anno suindicato.

La tessera del MMC vale quale ricevuta dell'iscrizione.

Data: \_\_\_\_\_ Firma: \_\_\_\_\_

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

Acconsento tuttavia che il mio nome, indirizzo e n. telefonico vengano pubblicati sul notiziario del MMC

Firma per consenso: \_\_\_\_\_

moto possedute:

modello \_\_\_\_\_ anno di immatricolazione \_\_\_\_\_

targa \_\_\_\_\_ telaio \_\_\_\_\_

modello \_\_\_\_\_ anno di immatricolazione \_\_\_\_\_

targa \_\_\_\_\_ telaio \_\_\_\_\_

modello \_\_\_\_\_ anno di immatricolazione \_\_\_\_\_

targa \_\_\_\_\_ telaio \_\_\_\_\_