

MOTORINI

CLUB NEWS

4/2004

Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

Ricordo di Cesare Luzzi

L'angolo tecnico—si fa presto a dire Corsaro...

non solo fuoristrada—ma anche stradali...

appuntamenti

Novembre—Dicembre 2004

Moto Morini club news

Trimestrale di informazione sull'attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 4/2004 a cura di

Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani

edito da :

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

ECCOLE DI NUOVO !

Ci siamo! Le Morini sono rinate. Non una, come tutti pensavano, ma due nuove moto. La Corsaro 1200, che sarà in vendita da aprile—maggio 2005, è una naked di impostazione moderna, di cilindrata inusuale per un bicilindrico, e con prestazioni notevoli. La 9 1/2 è una moto più classica nell'impostazione, ma con prestazioni tutt'altro che modeste. Questo numero del notiziario sarà pressochè tutto dedicato alle nuove Morini. Troverete dati tecnici, commenti, elucubrazioni mentali, e invitiamo tutti ad esprimere le proprie (sensate) impressioni inviando testi, o direttamente scrivendo nel forum del nostro sito web. Ma lo scopo di questo editoriale è

9 1/2



farvi il sunto di quanto emerso nel corso del lungo e cordiale colloquio avuto al Motor Show da me, Fabio, Andrea con i responsabili della Moto Morini, ossia Berti, Lambertini ecc.

LE MOTO: la corsaro è in versione quasi definitiva. Tuttavia le griglie copriscarichi saranno di un colore diverso, più sull'argento rispetto quelle esposte, sono state verniciate così in tutta fretta per il Motor Show. I silenziatori di scarico sono di volume ragguardevole ma non potrebbe essere diversamente perché altrimenti le emissioni non rientrerebbero nella normativa euro 3. Il tortuoso percorso dei tubi dai cilindri ai silenziatori è il frutto di lunghi e costosi studi che garantissero contemporaneamente prestazioni, affidabilità e minimo ingombro. La forcella e il manubrio, il cui colore oro ci ha lasciati perplessi (stava meglio un argento come il serbatoio) verranno probabilmente cambiati, ma il problema è che i foderi, se verniciati, risulterebbero di una tonalità diversa, che varierebbe ulteriormente nel tempo. Stanno quindi trattando con Marzocchi una



Editoriale (continuazione)

fornitura di forcelle anodizzate argento. Il radiatore sarà meno sporgente lateralmente (per fortuna). Sulla "miserevolezza" dei cavallotti che fermano il manubrio non si sono pronunciati. La 9 1/2 è invece una versione di laboratorio, anche se probabilmente molti dei componenti verranno utilizzati nella versione definitiva, il cui prezzo si aggirerà sugli 11.000, euro, contro i circa 12.000 della Corsaro. Il prezzo della 9 1/2, che è



costo molto alto di alcuni componenti: ad esempio i cerchi a raggi, in realtà splendidi, hanno un costo tre volte superiore di quelli in lega. Anche il serbatoio, per via dei fianchi molto spigolosi, ha un costo superiore alla media. Il forcellone adottato è stato applicato solo per reggere la ruota, e differisce molto da quello definitivo. Il codino è ancor da definire. La 9 1/2 sarà in vendita a fine 2005

(probabilmente) Per entrambe le moto le frecce sono l'unico componente non italiano, e provengono da un fornitore USA. Non è prevista la realizzazione di un impianto di scarico "basso" - peccato, speriamo che ci pensino Sito, Marving e co.

Il MERCATO: Sul piano commerciale, ci è stato dichiarato di non avere ancora definito l'elenco dei concessionari (sai chi ci crede...), e che per la vendita verranno selezionati venditori plurimarche già esistenti e affermati, ma verranno esclusi quelli che vendono scooter. Le Morini sono moto e non vanno mischiate con altri mezzi,



apparso troppo vicino dalla sorella maggiore, è stato giustificato da Berti con un



sia per motivi di immagine, sia - più

concretamente - per motivi di assistenza. Infatti i concessionari dovranno garantire la tenuta di un fornito magazzino ricambi (perlomeno di quelli di rapido turn



over), nonché la formazione dei loro meccanici che dovranno necessariamente effettuare dei corsi specifici presso la casa madre. Secondo Morini la Corsaro non entrerà in concorrenza diretta con altri modelli, perché progettate per coprire una fascia di mercato non ancora del tutto esplorata, e i concessionari che proporranno Morini si

muoveranno il tale direzione perché hanno già in mente il tipo di clientela da soddisfare (a me sembra un po' semplicistico)

La Corsaro è indirizzata a un pubblico eterogeneo. Sicuramente anche vecchi appassionati Morini, ma a una certa età tanti cavalli possono impensierire...forse per



loro è meglio la 9 1/2. Il grosso dei compratori dovrebbero una età tra i 25 e i 40 anni, magari stufo dei giapponesi e delusi da Guzzi e Ducati.

I CLUB: Morini ha registrato tutti i marchi e loghi, anche del passato, per evitare abusi da parte di speculatori, ma non ha nulla in contrario che i Club già attivi e noti continuino ad usarli. E' stato creato un nuovo sito web, e il club "corsacorta" per i nuovi morinisti. Non è chiaro quale sarà la struttura gerarchica, ossia se sarà tipo BMW, con tanti club locali + uno centrale che coordina il tutto e gestisce gli eventi maggiori, o se vogliono gestire tutto direttamente: probabilmente non lo sanno nemmeno in Morini. Quello che è sicuro è che attraverso il club tenderanno di piazzare accessori e abbigliamento. L'ex "virtual club", nome che è indigesto a Berti, dovrà cambiare radicalmente. Forse è prematuro parlarne, prima di avere il club con i soci sarà necessario vendere le moto. Vedremo cosa succederà. Per ora è tutto. Vi terremo aggiornati.

Sergio

RICORDO DI CESARE LUZZI

La notte di sabato 13 novembre si è spento Cesare Luzzi, il noto concessionario/restauratore/ricambista, ma soprattutto appassionato, della Moto Morini. La notizia mi è giunta lunedì 15 tramite un sms inviato da Fabio. Venerdì 5 ero stato con Lucio da Luzzi a Siena per comprare dei ricambi. Ho accompagnato Luzzi in macchina fino alla villa dove tiene il materiale e nel tragitto si era parlato del turbodiesel della mia macchina, il cui suono lo aveva colpito “*bel rumore, bello pieno, si sente che è un bel motore*” e della nuova Morini, appena testata da Motociclismo “*finchè ‘on la vedo ‘on ci credo!*”, e di altro. Nel magazzino Luzzi è salito sulle casse per vedere se aveva i ricambi, lo ho convinto a darmi ben quattro pomelli reggi fiancatina per il mio Country, si è arrabbiato perché Lucio gli ha detto che il prezzo della mascherina per il Kanguro era troppo alto, ha fatto i conteggi - in lire - con la sua calcolatrice a manovella...insomma era il Luzzi di sempre. Riportatolo a casa ci siamo salutati cordialmente, con l’impegno di sentirci la settimana dopo per sapere se aveva trovato un ricambio per il mio Camel. Venerdì 12 lo chiamo e mi dice che “ ‘on ho fatto in tempo, ma la stia tranquillo, domani vò alla villa e cerco bene...”. Lunedì 15 chiamo ma non risponde nessuno...strano... poi l’sms di Fabio. Tutti i progetti di Luzzi, l’inventario da finire, l’ultimo carico di ricambi che aveva strappato alla Ducati all’inizio dell’anno, la nuova Morini da toccare...tutto finito, troppo presto. Il mio ricambio l’ho trovato da un’altra parte, ad un prezzo sicuramente inferiore di quello che mi avrebbe chiesto Luzzi, ma non è questo che conta. Quello che importava era parlare con il sor Cesare, conoscerlo meglio e imparare dalla sua esperienza. Non è più possibile, ma la storia non finisce, il testimone passa sempre di più alle nuove generazioni, agli appassionati (noi e gli altri dei club in Italia e nel mondo), che continueranno l’opera che da anni svolgono, assai prima che arrivasse fresco fresco il Berti, per mantenere viva la memoria storica di un Marchio che ha dato lustro all’Italia. A Cesare, tramite gli eredi, abbiamo indirizzato, a nome di tutti i soci del club, la lettera di cui qui riportiamo il testo, ma siamo sicuri che Cesare già ne conoscesse il contenuto. Sergio

Caro Cesare, speriamo che queste parole possano in qualche modo giungerti, nel luogo dove adesso ti trovi.

La notizia della tua partenza è arrivata inattesa, in una mattina milanese, durante la mostra scambio di Novegro, mentre in un mercato animato da moltissime persone tenevamo alto il nome della Moto Morini, quella stessa marca che tu tanto amavi e alla quale hai dedicato una vita intera.

Credevamo che fossi quasi immortale, sempre impegnato a sistemare tutti i preziosi ricambi che a suo tempo “sottraesti” alla Ducati.

Lassù, in quella cascina di collina, dove gelosamente custodivi il prezioso materiale, si respirava un’aria magica e i tuoi racconti di tanti e tanti anni passati al lavorare per il marchio bolognese rendevano la cosa ancora più piacevole.

Ti si leggeva la gioia negli occhi quando parlavi dei tuoi ricambi e delle tue moto, e i gesti, le parole, tradivano in te una vera emozione.

Per anni sei stato tu, e solo tu, la Moto Morini.

Sei stato il punto di riferimento di tanti appassionati, da quando la fabbrica bolognese agli inizi degli anni novanta terminò forzatamente la sua attività.

Era bello vederti, a ottanta anni, ancora con una incredibile energia e il piglio, il carattere e la determinazione del “toscano d.o.c.”.

Quante volte ti abbiamo sentito dire, ma non a tutti, “... ‘un te lo dòoo! E’ inutile che ‘nsisti, tanto ‘un te lo dòooo!”. Questa era la tua filosofia: uno o al massimo due pezzi dello stesso ricambio, poi basta perché così non sei più un appassionato, sei un commerciante, e allora non va più bene!

A volte anche la simpatia o l’antipatia hanno determinato dei “no!” decisi e irremovibili!

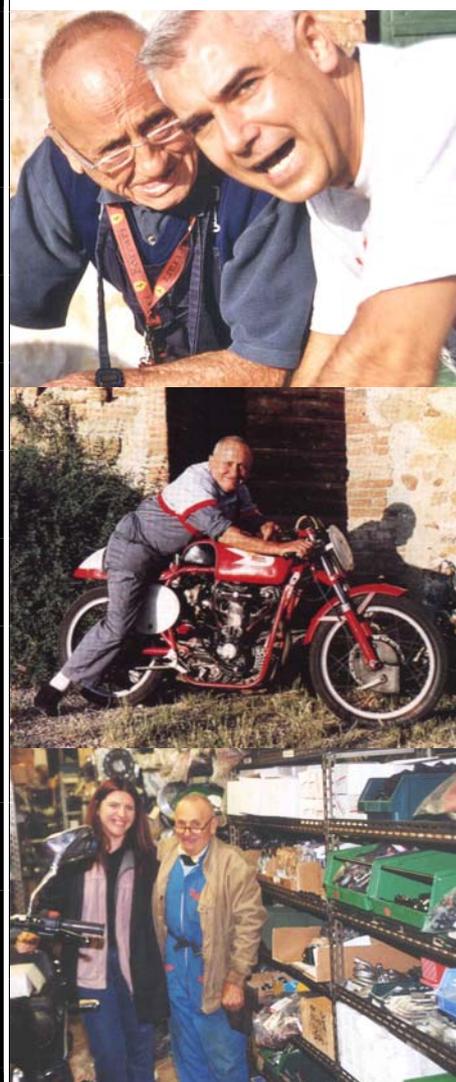
Caro Cesare, cosa farai adesso lontano dalle tue moto e dai tuoi ricambi?

Forse non ce l’avresti mai fatta a terminare l’inventario di tutto il materiale che avevi immagazzinato, tanta era la roba! Non lo sapremo mai purtroppo.

Dal momento in cui sei partito, ci sentiamo più soli, solo questo alla fine volevamo dirti.

Ciao Cesare, non ti scorderemo mai !

Gli amici del Moto Morini Club Roma



L'angolo (quasi) tecnico

SI FA PRESTO A DIRE CORSARO.....

Quasi non sembrava vero, eppure erano lì, a ruotare su due pedane girevoli, mettendo in mostra tutte le loro bellezze e particolarità. Vicine ma distanti. Non si potevano toccare, non si potevano provare (intendo a starci sopra!) e soprattutto, a fine aprile o ai primi di maggio quando la moto sarà in vendita, non tutti potranno permettersela purtroppo, perché con i suoi circa 12,000 euro, per molti avere la tanto sospirata nuova Morini, resterà un sogno. Questo non vuol dire che il prezzo sia esagerato, anzi, semplicemente non è popolare come d'altronde non è popolare la cubatura del mezzo. Ma va bene così. La tanto attesa rinascita c'è stata e a giudicare dal pubblico che affollava lo stand Morini con i loro commenti positivi, è stata una rinascita con successo.



Però.....

Quello che secondo me non quadra molto, ed è da molto tempo ormai che lo vado dicendo, è il nome. Per me, quel nome, proprio non va!!

Ma andiamo con ordine: perché il nome non è azzeccato? Presto detto!

Corsaro, per quanto sia un nome legato profondamente alla tradizione Morini, e sappiamo quanto la Moto Morini spa voglia, giustamente, attingere da un glorioso passato, ricorda un altro genere di moto.

Innanzitutto la cubatura (da 125 a 150, per le stradali, quale è la

Corsaro 1200), che non ha mai raggiunto il massimo valore dell'epoca in ambito Morini, che era di 250 cc, non trovando così un nesso con la nuova Corsaro.

La distribuzione, che per la Corsaro è sempre stata la più economica aste e bilancieri e non la pregiata camme in testa.

Il numero dei cilindri, uno e non due.

L'ambito che ha caratterizzato e che fa ricordare le vecchie Corsaro, è sicuramente il fuoristrada, la "Regolarità" come si chiamava

all'epoca. E' lì che la Corsaro ha tirato fuori il meglio di se, scolpendo nella storia del motociclismo italiano a caratteri cubitali, il nome della Moto Morini.

Quindi perché quel nome? Forse si poteva aspettare un po' e usarlo per battezzare un'altra moto, senza avere fretta?

Forse perché il nome Corsaro trova un riscontro di scrittura e di pronuncia anche nell'idioma



anglosassone? Ma come.. e la tanto decantata italianità, portata avanti a spada tratta?

Ma troviamo un altro nome, sempre nella tradizione Morini, ma un altro nome!!

Ci preoccupiamo tanto del significato, della pronuncia.....ma ce li avete presenti i nomi dei modelli giapponesi....?

Hornet, "Calabrone"; Zephir "Zaffiro"; Fazer (sul vocabolario non l'ho trovato, ma non credo che abbia un significato così azzeccato da non poter essere sostituito con un altro magari più bello e musicale!); Fireblade, "Spada de foco"; e così via per altri nomi, a volte impronunciabili per noi italiani oppure dai significati più improbabili.....ma detti in inglese..è tutta 'n antra cosa, no? Eh, benedetta esterofilia! Ve lo ricordate il grande Alberto Sordi in "Un americano a Roma", l'americano der Kansas city, aho!

Ma torniamo alla Corsaro 1200, io questa nuova moto per come è, l'avrei chiamata senza ombra di dubbio REBELLO. Disturba tanto il nome di un carta da gioco? Perché la moto, soprattutto quel genere di moto, non è un gioco, una bellissima evasione sportiva?

I motivi per cui si poteva utilizzare il nome Rebello sono quelli sopraesposti, ovviamente al contrario: la tradizione è rispettata, la cubatura è massima, la distribuzione è Bialbero, l'ambito è inequivocabilmente stradale. Per quanto riguarda il numero dei cilindri, è inutile parlarne, tanto a quell'epoca le Morini erano tutte a un cilindro!

Gli stranieri non riescono a pronunciare bene Rebello? Perché pronunciano bene Corsaro? E poi secondo voi la pronuncia di un nome fa o meno la vendita di un veicolo? Io non credo, e la tradizione morinistica sarebbe rispettata in pieno! E di più!



A questo punto confrontate le immagini di una Rebello, di una Corsaro stradale e della Corsaro 1200 e ditemi a quale delle prime due, l'ultima nata assomiglia (soprattutto se sulla 1200, sostituite l'argento del serbatoio con il bianco!).



Fatemi sapere, se vi va (utilizzando queste pagine o il sito internet WWW.MOTOMORINICLUB.COM.

Io, comunque, semmai avrò la nuova Morini (questioni economiche!), la chiamerò Rebello (scrivendolo al posto di Corsaro 1200), e sarò l'unico morinista ad averla! Se tanta gente è orgogliosa di mettere le proprie chiappe sopra un "calabrone", io sarò orgoglioso di metterle sul "Re di denari"!!

Ciao.

PS Il tutto da interpretare senza polemiche ma solo simpaticamente, forza Moto Morini!

Fabio



Non solo regolarità

... MA ANCHE LE STRADALI

Le due nuove motociclette della rinata Moto Morini sono state presentate ufficialmente al pubblico in occasione del Motor Show. Ne ho visto le foto sul sito e su Motosprint che vi ha dedicato un lungo articolo. Beh! Intanto che bello rivedere il "nostro" logo su un serbatoio moderno! Chi ha visto la foto con il pubblico avrà notato che è tutta gente della nostra età, segno di quanto questa marca è rimasta nel cuore degli appassionati. Ma come sono queste motociclette? Vi piacciono la Corsaro e la 9 1/2? Si venderanno?

Certo un vero giudizio ha bisogno del contatto fisico, guardarle, toccarle, salirci sopra.. Ma anche solo così qual'è stata la nostra prima impressione? Ho telefonato ad alcuni soci Andrea MarcoT. e Sergio. Mi sembra che tutti siano più orientati verso la 9 1/2 anche se con pareri diversi. Ad Andrea e Sergio piace abbastanza, per Marco nulla di nuovo, un altro modello nell'inflazionato mondo delle "nude". Il nome Corsaro della 1200 risulta un pò



strano a tutti, non in linea con la memoria storica del marchio. Tutti vi abbiamo trovato una grossa, è il caso di dirlo, nota stonata: la marmitta di e n t r a m b e .



Purtroppo

anche la Morini è caduta nella brutta moda della marmitta alta. Che si tratti di una moda, che speriamo passi presto, non vi è dubbio: una marmitta così alza il baricentro, scalda vicino alla sella, è facile scottarsi, inoltre tende a sporcare la schiena del passeggero.

Sembra che per i costruttori sia diventato un obbligo...

Ma la 9 1/2 non stava meglio con le sue due marmitte basse come la vecchia 3 e 1/2?

Dice bene Marco che l'unica adatta è la 916-998 con i suoi Termignoni! Al di là di questo rimangono i gusti personali: mi pare che abbiano cercato di fare due modelli "vendibili" senza rischiare troppo e questo è capibile.

E' vero la 9 1/2 assomiglia alla "madre" di tutte le nude ma anche qui fare qualcosa di veramente nuovo è difficile.

Bravi, però, per i cerchi a raggi (bentornati). Personalmente un pensiero alla 9 1/2 magari ridotta a 7 1/2 lo potrei anche fare, certo togliessero quel "cannone" laterale...

La discussione è aperta!

Francesco



A VALLELUNGA IL DILUVIO UNIVERSALE

Per la prima edizione della 100 miglia di Vallelunga, bella prova della "Squadra Corse Ruozi & Co", con la Morini 400. A dire il vero, le prove sono state svolte con il motore di 460 cc che poi però, ha subito una rottura e non è stato possibile utilizzarlo in gara.

I piloti della nostra 400, erano Giovacchini e Sasseti entrambi di Lucca, e si sono comportati egregiamente facendo volare la Morini con tempi sul giro (pista allagata!) di 2' e 09".

Purtroppo la gara, che poteva essere molto bella con questa nuova formula che prevedeva tutti in pista (qualsiasi cilindrata), e cambio del pilota ogni 30 minuti circa con possibilità di rifornimento ai box, è stata rovinata dalle pessime condizioni atmosferiche, che hanno costretto gli organizzatori dapprima a limitare la gara a 39 giri invece dei 50 previsti e in ultimo ad interrompere la gara per allagamento.

Al termine della competizione (bandiera rossa), i nostri sembrava dovessero essere secondi di categoria nonostante una caduta all'ultimo giro (ma faceva classifica il giro precedente!).

Con grande sorpresa invece, la 400 Morini è stata collocata al 4° posto di categoria e 7° nella classifica generale, Con assegnati 25 giri invece dei 27 contati da Ruozi.

Grande confusione quindi in una giornata in cui sarebbe stato molto meglio non correre a causa dell'eccessiva pioggia.

La moto preparata da Ruozi comunque ha davvero ben figurato ed è stata l'unica ha non fare rifornimento in gara pur tirando ovviamente al limite.

Il tecnico emiliano si riservava di fare reclamo presso la direzione gara per chiarire bene la vicenda.

Vedremo in seguito!

Fabio



Come da tradizione, non poteva mancare l'albero di Natale ... rivisto a modo nostro.

BUON NATALE E BUON ANNO A TUTTI !!!

QUOTE SOCIALI ANNO 2005

- 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 dovevano essere effettuati entro il mese di Febbraio 2005.

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

Nuove iscrizioni entro settembre 2005

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

APPUNTAMENTI

Domenica 26 dicembre:

Incontro augurale: ci vediamo alle ore 10,15 al Fungo dell'EUR per i tradizionali auguri natalizi (postumi) e di buon anno.

Domenica 2 gennaio 2005:appuntamento "Grottesco" -
Ci vediamo alle 10 (puntuali!!!) sotto il fungo dell'EUR - e che Giove Pluvio sia clemente.

... e non dimenticate il FORUM !!! Commenti, consigli, sberleffi, richieste di aiuto, proposte... scatenate lo scrittore che è in voi, e inserite il vostro post nel forum del nostro sito web www.motomoriniclub.com