

# MOTO MORINI

## CLUB NEWS

### EDITORI NATALE

**Calendario Attività**

**Coordinate MMC**

**Iscrizioni**

**Tecnica**

**Fisco**

**Attualità**

**Humor**

In questo numero

**“La nascita dei nuovi motori Morini” di F. Lambertini**

**Prova del Corsarino ZZ**

**Salone di Milano**

Altro giro di boa ragazzi! Un altro anno che si chiude, il nono del M.M.C.! Ciò significa che il 2008 segnerà il decimo anno di vita del nostro sodalizio. Un traguardo importante e in questa sede voglio ringraziare tutti coloro che hanno partecipato a tenere in vita e a far crescere questa bella realtà.

Molti soci fanno parte del M.M.C. da quando questo esiste, alcuni ogni tanto fanno delle “pause di riflessione” e poi ricompaiono, altri fanno l’iscrizione solo per necessità di registro storico F.M.I. o assicurative e altri ancora forse per improvvisi slanci di spirito di marchio, per poi magari sparire nel nulla.

A tutti comunque va il nostro ringraziamento per partecipare o aver partecipato alle nostre “motomoriniattività”.

Ora aspettiamo che altre persone approdino al M.M.C., anche quelli con le moto della nuova generazione Morini.

A proposito di nuove Moto Morini, ho avuto modo di partecipare, insieme a mio padre e ad Andrea, al momento dell’allestimento della “GranPasso 1200” qualche giorno prima della sua presentazione al salone di Milano. E’ stata la prima volta che mi capitava di assistere ad un avvenimento così top secret ed emozionante.

La moto, o meglio il modello, arrivato in fabbrica la notte precedente dallo studio di Marabese, era da ultimare e tutti i responsabili del progetto erano lì intenti a montare gli ultimi elementi della nuova nata. Lunghi silenzi alternati a commenti su come appariva il mezzo e su come sarebbero stati i giudizi degli appassionati, caratterizzavano i momenti passati intorno alla GranPasso.

Ultimata la moto, tutti fuori nel cortile per vedere alla luce del sole, come appariva l’endurona stradale Morini.

Anche qui, nel cortile della fabbrica, l’emozione si sentiva forte, poi a mano a mano, cominciano a fioccare battute e speranze per il futuro della nuova nata. E giù una valanga di fotografie.

La moto appariva molto piacevole nelle linee e dal forte carattere: un mezzo che senza dubbio non passa inosservato e ad avvalorare il mio giudizio, a quanto pare, ci sono state le tante lodi espresse dal pubblico in visita al salone milanese e le numerose prenotazioni dei vari rivenditori.

Nel frattempo i contatti tra il M.M.C. e Moto Morini, si rafforzano. Si fanno proposte per il prossimo futuro, si cercano strade per una migliore collaborazione e per iniziative comuni.

A questo proposito, è degli scorsi giorni la notizia che alla prossima mostrascambio di Novegno (MI), verrà allestita nel padiglione centrale della fiera, un’area dedicata ai mezzi storici della Moto Morini. Questo, frutto di una proposta di Andrea e mia al Dott. Morini, può essere considerato un primo passo nella collaborazione tra il nostro club e la casa madre.

Detto ciò, è chiaro che nei giorni della mostrascambio, vi aspettiamo in molti a visitare l’esposizione dei mezzi di serie e da G.P. che determinarono il successo della casa bolognese. Ne saremmo davvero felici.

Anche in questo numero, come vedrete all’interno della rivista, abbiamo avuto una partecipazione autorevole e graditissima, quella di Franco Lambertini che non smetterò mai di ringraziare per la sua disponibilità nei nostri confronti. In questo momento per lui, come per altri alla Morini, non c’è molto tempo da concedere a “distrazioni” quindi un motivo in più per ringraziarlo sinceramente. Concludendo questo editorI NATAle, vi posso anticipare che per il decimo anno di vita della nostra associazione, nel 2008, con data da definirsi, verrà organizzato un raduno atto a celebrare l’avvenimento, ma di tutto questo parleremo dettagliatamente più avanti, avrete quindi notizie tramite il MMC news e il Sito internet.

A questo punto mi sembra di aver detto tutto e quindi che altro v’ho da di: .....Buone Feste, Buon Natale e Felice Anno Nuovo!

Ave morinisti,  
Fabio

Ottobre - Dicembre 2007

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull’attività del Moto Morini Club diffusa tra i soli soci numero 4/2007 a cura di*

*Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio*

*Milani ... e con il contributo*

*straordinario di Franco*

*Lambertini !*

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

IL MIO SALONE

Il titolo è un po' scontato, me ne rendo conto. Ma non trovo di meglio perché ho ben ragione di chiamarlo così.

Negli ultimi 25 anni sono state ben poche le edizioni a cui sono mancato ed è quindi una ricorrenza che fa parte del mio scorrere quotidiano, come un compleanno o una festa comandata.

Tutto ha inizio circa un mese prima dell'apertura, con le varie anticipazioni delle novità sui giornali specializzati: foto rubate di prototipi e disegni di fantasia. Ma è la mia fantasia che già galoppa e cerca di immaginare ciò che mi aspetterò di vedere e soprattutto "toccare",

E si perché, a dispetto dei vari cartelli "don't touch", "si prega di non toccare" e simili, la tentazione è sempre troppo forte.

Al cospetto della novità che attendevi, che ti piace o anche che non ti convince come ti saresti aspettato...una carezzina di sfuggita sul serbatoio o la classica mano morta a tastare la consistenza della sella, beh proprio non riesco a trattenerla.

Ma veniamo al "mio salone" e cerchiamo di mettere insieme i ricordi e le sensazioni di venerdì 9 novembre, primo giorno di apertura al pubblico.

Innanzitutto le note negative, così mi tolgo subito il pensiero e cerco di mettere in un angolo remoto l'inc...tura che ancora si affaccia nella mia testa, come un tarlo fastidioso.

Ho tanta nostalgia per i vecchi padiglioni situati in zona Fiera nel centro di Milano. Erano comodissimi da raggiungere, in bus, tram e metro.

L'auto o la moto trovavi sempre il modo di parcheggiarle da qualche parte, e c'era sempre un'atmosfera unica, particolare. Varcati i cancelli mi sentivo come a casa. Era tutto un déjà vu, è vero, ma rassicurante.

Vociare allegro di persone contente di essere lì. Musica non assordante e belle ragazze negli stand.

Tutto finisce, è vero, ma così è troppo.

Negli ultimi due / tre anni è cambiato tutto. In nome del progresso e del modernismo, parola che ogni volta sento pronunciare mi vengono i brividi di freddo anche a ferragosto, ci si è spostati nel nuovo, enorme e moderno quartiere fieristico di Rho.

Complice uno sciopero dei trasporti, ormai assillanti e continui come i reality in tv, ho impiegato ben 4 ore 4 per percorrere i 30 km che separano la fiera di Rho dall'aeroporto di Linate.

Un'altra ora l'ho consumata per parcheggiare a 2 km dal cancello sud della fiera (ma almeno ho risparmiato ben 14 € che ho speso lo scorso anno nel parking autorizzato, ormai strapieno) e finalmente ho potuto pagare felicemente (sic) i 18 € che mi permettevano di entrare...non prima di essermi sorbito circa mezz'ora di calca pazzesca (detta anche "fila all'italiana") tra urla, spintoni e varie amenità del genere. La solita solfa: paga e arrangiati!

Una volta dentro le differenze tra il classico salone di una volta e quello odierno saltano subito all'occhio e soprattutto all'orecchio.

Musica assordante (ogni stand aveva la sua - ma non si potevano mettere d'accordo prima?), folla delle grandi occasioni (e meno male che era un giorno lavorativo...a Milano poi!) e strafighe e stragnocche mezze nude in ogni stand mediamente importante.

Non sono un bacchettone, anzi; ma è veramente difficile per un italico maschietto apprezzare come si conviene una novità motociclistica, se a cavallo della suddetta, su una pedana

girevole per non perdere nemmeno un particolare, ci sta seduta una dea, per di più sommariamente coperta (molto sommariamente!).

Ma tant'è, dopo i primi sbandamenti ho cercato di concentrarmi sulle moto per le quali ero lì, e che finalmente vado a raccontarvi pensieri ed emozioni che mi hanno trasmesso.

**Morini Granpasso:** bel nome e bella moto. A me è piaciuta. Design moderno e una idea di moto totale non nuova, ma



originale nella sua linea. Una via di mezzo tra una endurona e una motardona (M a r a b e s e d e s i g n) . Avevano da farsi perdonare quella bruttura di camel (nome glorioso da non infangare così) presentata

lo scorso anno, e secondo me ci sono riusciti.

Se il prezzo sarà molto, ma molto vicino alla 9 e 1/2, prevedo un bel futuro per i marinisti vecchi e, si spera, per quelli nuovi.

**Moto Guzzi Stelvio:** libidine pura per me che amo macinare km ovunque posso.



Pensare di poterlo fare di nuovo con una Guzzi, senza pensare all'ennesima BMW, è proprio una gran cosa. Moderna, pratica, elegante ma grintosa e rifinita come meglio non si potrebbe.

Pensata per chi in moto ci va veramente a 360°. Unico neo: credo che costerà parecchio.

Somiglia un po', è vero, al nuovo GS BMW ma...la guerra è guerra e la nuova Stelvio mi sa che andrà a cercarsi nuovi clienti proprio da quelle parti.

Ma rimaniamo ancora in casa Guzzi e vi racconto di una novità notevole per motociclisti nostalgici come me:

**Moto Guzzi V7 Classic:** ricordate il V7 sport di lontana ma mai sopita memoria?



Telaio simile ad abbracciare i due cilindri della Brevia 750, un manubrio comodo non troppo alto, strumenti classici a lancette e una bella sella a panettone comoda per due. Metteteci una bella colorazione bianco latte con filetti neri che era proprio "la morte sua" e

un prezzo attorno agli 8000 €. Bella e, soprattutto, possibile. Per quelli che come me avevano il V7 sport in cima ai loro sogni da ragazzi, beh...una lacrimuccia ci stava proprio. Nostalgia e contentezza insieme.

**Aprilia Dorsoduro:**



e sì, lo devo ammettere. Sono un ducalista viscerale e ho amato la Hypermotard appena l'ho vista. Ma questa è addirittura più bella, ha pure lei un bel bicilindrico e costerà molto meno. L'altra novità Aprilia, la Mana (automatica) non mi sento di giudicarla. E' bella e ben costruita, come tradizione della

Casa, ma sono io che non sono ancora pronto per le moto automatiche, quindi... se vi piace riposare viaggiando, compratela pure.

Passin passetto, facendomi largo tra ragazzini scalmanati a caccia di gadgets (ma a scuola non ci vanno ?) e tutti, ma proprio tutti, armati di cellulare/telecamera, sono arrivato a casa mia: Ducati.

**Monster:** onore al merito al centro stile. Potrà piacere o meno (il gusto è sempre soggettivo) ma, secondo me sono riusciti ad evolvere un design talmente classico che metterci le mani deve essere stato veramente impegnativo... e ce l'hanno fatta. Ne è venuta fuori una moto c o m u n q u e proporzionata in ogni suo particolare, moderna e classica allo stesso tempo, con componenti tecnici di



pregio. Sarò anche di parte, lo ammetto, però...brava Ducati ! Tirem innanz. Come avrete notato, finora vi ho parlato solo delle novità che mi hanno colpito di casa Italia. Non parlerò di mezzi manubri, 200 cv e 300 all'ora perché, per fortuna, non mi interessano più.

L'età, ma soprattutto le cadute collezionate un tot a km mi hanno lasciato il piacere di motociclare...tranquillamente!

E andiamo fuori dai nostri confini passando le Alpi.

**Triumph:** nessuna novità di rilievo

**Harley:** non mi piacciono e nemmeno le guardo

**KTM:** tutte pregevoli di meccanica, anzi di più! Ma sono tutte tagliate con l'ascia, dritte e tese, tutte spigoli. Probabilmente Kiska (art designer Ktm) fuma un'erba particolare per ispirarsi quando le disegna. Neanche una curva, manco a pagarla. L'unica cosa tondeggiante delle K sono le ruote, ma se continua così prima o poi raddrizza pure quelle.

**BMW** Mega stand, mega gnocche e addetti ai lavori con la solita puzza sotto il naso, esattamente come nei loro motosaloni ! tra un po' per comprarti una bavarese dovrai prima iscriverti almeno al Rotare.

Transeat, e andiamo a illustrarvi le due uniche novità made in Japan che mi hanno incuriosito: Transalp e Tenerè.

**Honda Transalp:** che tanto made in Japan non è perché la fanno in Spagna. Mi sono accomodato sopra entusiasta e ne sono sceso deluso. La sensazione di qualità percepita è scarsa. E' una moto che ha lasciato l'off per votarsi al road. E va bene ma



allora, a parte la ruota da anteriore da 19, perché il capolino è così piccolo ? Perché manca il cavalletto centrale ? Perché il serbatoio della benzina ne contiene meno della precedente ? Le plastiche sono di scarsa qualità e c'è sempre il miserrimo forcellone in acciaio. La sensazione che

rimane è che non si siano sforzati più di tanto per i tantissimi estimatori di questo modello.

Last but not least **Yamaha Tenerè:** Me la compro... e ho detto tutto ! come diceva Peppino de Filippo in un celebre film con Totò. E' fatta davvero bene e la qualità si percepisce. Mi ci



sono seduto titubante e ne sono disceso entusiasta. E' pratica, leggera e con tanti accessori dedicati; dallo struscio al deserto tunisino. Ma già così com'è puoi m a g n a r e k m dappertutto, comodo e con poca benzina. Se costerà il giusto

diventerà la mia moto totale, così potrò far riposare la mia amata Elefant ed avviarla ad una tranquilla vecchiaia di moto d'epoca.

Ok credo di avere finito. Per me le novità da scoprire quest'anno erano queste, ed il resto del salone mi è scivolato addosso lasciandomi quasi indifferente.

Ma un'ultima cosa voglio dirla: questa edizione vedeva nuovamente la bici insieme alla moto, sistemata un due piccoli padiglioni separati. Quando basta per farci entrare una rassegna abbastanza completa, con le ultime novità e addirittura un velodromo, dove ho assistito a gare valide per i titoli nazionali. Belle ed emozionanti.

Sono da molti anni un ciclista praticante, quindi ho speso volentieri il tempo a mia disposizione tra le due ruote senza motore, e ciò che volevo dirvi è questo: qui c'è ancora tanta sana passione.

Finalmente ho sentito quel qualcosa che anni fa era sempre presente nel motosalone: l'amore per una cosa condivisa. Il sentirsi una grande famiglia.

Musica di sottofondo, vociare sommesso di capannelli di appassionati che, pur non conoscendosi, si soffermavano a discutere dissertando su questa o quella novità.

Adirittura grandi campioni di questo sport che giravano insieme a noi, comuni praticanti, con le loro mogli, figli o fidanzate.

Vi immaginate Rossi o Biaggi comportarsi così ? Fantascienza. E c'erano anche delle belle ragazze di contorno, perché no, ma senza esagerazioni.

Un altro mondo e una grande lezione di stile e sobrietà, dal quale il mondo della moto è ormai lontano. Troppo pessimista ? Io per primo spero di no e comunque così va il mondo e così tornerò anche io l'anno prossimo, come sempre per raccontarvi del mio salone della moto.

Nicola

## **“FILASTROCCA” SULLA NASCITA DEI NUOVI MOTORI MORINI BIALBERO CORSACORTA**

Moto Morini 12/12/07

Quando il presidente Dott. Maurizio Morini mi comunicò l'intenzione di rilanciare il marchio, io rimasi senza fiato dall'emozione e dal pensiero di tutte le difficoltà che inevitabilmente avremmo dovuto superare. Affrontare una nuova avventura progettuale con uno stimolo di questo genere, mi galvanizzò al punto che non dormii per un paio di giorni. I pensieri che mi frullavano in mente, spaziavano dalle varie ipotesi di prodotto e a come avremmo dovuto affrontare il nuovo modo di lavorare in un'azienda che al momento aveva costruito “solo” dei fantastici motori.

Le domande erano: che tipo di veicolo e come doveva essere il motore per una nuova Moto Morini? Doveva essere una riedizione del pur fantastico, ma ormai sorpassato 3 ½ (vorrei vedere! dopo oltre 30 anni dalla progettazione!) ?

Che architettura il motore doveva avere? mono, bicilindrico, un tre o un quattro cilindri? E di che cilindrata e a che costi?

La conformazione della testa doveva essere il proseguo della testa piatta, magari a tre o quattro valvole o un quattro valvole a

tetto? Ancora, che cosa lo avrebbe reso appetibile ai motociclisti, che da più di 10 anni non vedevano nuovi prodotti marcati Moto Morini? In modo particolare i giovani che non conoscono il marchio, come



avrebbero visto la nuova

moto, con gli occhi della storia o era necessario risvegliare l'interesse attraverso un prodotto che emozionasse pur continuando la tradizione? Quali dovevano essere i contenuti, tali perché un motociclista acquistasse Morini, in un contesto come quello attuale? Quale valore aggiunto rispetto la concorrenza si sarebbe dovuto dare al veicolo?

**Il tema** che ne scaturì, racchiudeva in poche parole tutte le specifiche possibili:

La nuova famiglia di motori dev'essere la reinterpretazione in chiave moderna di quello spirito che trova le proprie radici nella storia, e nella filosofia costruttiva della Moto Morini. Questa filosofia ha sempre fatto convivere in un giusto equilibrio di semplicità costruttiva, potenza e solidità,

eleganza e meccanica, tradizione e innovazione.

Con un tema di questo genere, lo svolgimento non poteva essere che la continuazione ideale di tutto ciò che è stata l'evoluzione tecnica dei motori Morini.

In breve, dal primo 125 GP 4t monoalbero del 47, alla famiglia dei motori 175 4t di cui il Settebello e il Rebello rappresentano l'apice dello sviluppo tecnico dei monoalberi dalla cui evoluzione nasce il mitico 250 bialbero da GP.

Negli anni 60 nasce la fortunata famiglia dei Corsaro, strada e regolarità che raggiunge la sua massima espressione tecnologica con lo sviluppo del testa piatta da Regolarità; questo a sua volta diventa la base termodinamica della famiglia modulare mono e bicilindrica 125-500 con il 3 ½ come baricentro.

Pensando alla storia, e al tema da svolgere, piano, piano, prende forma, si evolve, e finalmente nasce il motore **1200 bicilindrico Bialbero Corsa Corta**.

Il lay-out del motore è fortemente caratterizzato dalla disposizione a **V** dei cilindri e dallo schema della distribuzione che ricorda concettualmente la **famiglia dei 3 ½**, ma soprattutto dall'innovazione del carter integrale.

Le testate, per ridurre al massimo l'altezza del motore, sono state abbassate fino a portare lo scarico tangente all'attacco posteriore del motore.

La disposizione **bialbero a 4 valvole**, riprende in parte la filosofia del **250 bialbero da GP** degli anni 62- 63, anche se con un angolo tra le valvole sicuramente più moderno.

Tutto ciò si poteva fare con una soluzione classica a carter tagliato parallelamente al terreno, ma la posizione dell'uscita del pignone della catena sarebbe stata molto bassa e lontana dal centro dell'albero, con un conseguente posizionamento non ottimale del motore nel veicolo, invece con l'altra classica soluzione del carter tagliato verticalmente, si raggiungono gli obiettivi del posizionamento del pignone, ma non l'abbassamento delle testate, nasce così il **carter integrale**.

Questa soluzione permette d'ottenere la posizione del pignone della catena più alta e vicina all'asse del motore, con le testate più basse e la disposizione dell'angolo del **v** a 87°, le dimensioni del motore diventano esternamente compatte, in questo modo si può ottimizzare la geometria del veicolo.

L'innovazione del carter integrale offre una serie di vantaggi rispetto le soluzioni tradizionali quali:

1. La rigidità dell'insieme è tale da permettere al motore di diventare portante, questo permette di semplificare notevolmente il lay-out del telaio, riducendo il peso e il costo del telaio.
2. Semplicità di montaggio e smontaggio, quindi facilita d'interventi sul motore sia in fase di produzione sia di post vendita.
3. E' possibile aprire il basso motore, accedendo così sia al cambio che all'albero motore, questo senza dovere smontare le teste dal carter.
4. E' possibile smontare i pistoni e i cilindri senza aprire i carter. utilizzando gli appositi portelli laterali.
5. Con questa soluzione si elimina l'atavico problema

dell'accoppiamento dei due semicartermi, tipici dei motori da motocicletta. Questo è importante sia per la post-vendita sia per le operazioni di produzione, perché, per la prima volta, si eliminano le lavorazioni a carter accoppiati, riducendo, di fatto, i tempi delle lavorazioni e i costi dei ricambi.

La soluzione della testata inizialmente era stata prevista quattro valvole piatte, ma le specifiche prestazionali sempre più esigenti, mi hanno convinto a passare ad una soluzione con camera a tetto, per avere il peso del pistone più contenuto, nasce così la conformazione della testa a 4 valvole con angolo stretto (9°,5 asp.e 12°,5 scar.).

La distribuzione è bialbero, i condotti d'aspirazione sono verticali a media turbolenza, quelli di scarico, sono caratterizzati dall'uscita del condotto sdoppiata, la candela è unica e centrale, con l'artificio del posizionamento a cuore nella camera di scoppio. le valvole sono  $\Phi$ asp. 43.5;  $\Phi$ scar 35.7 la fase del motore è apertura/chiusura asp. 20°x58° e apertura/chiusura scar. 54°x20°.

La scelta del pistone stampato da 107 mm. (il più grosso mai costruito per un motociclo di questa categoria), e la corsa di 66 mm. con rapporto corsa alesaggio di 0.61 è stata dettata dalla necessità di tenere il più compatto possibile, e di avere la possibilità di introdurre in un motore di serie, valvole da Super-bike, senza precludere in questo modo gli sviluppi futuri. L'albero motore, per ridurre al minimo le vibrazioni e per

avere la massima affidabilità costruttiva è costruito con una classica tecnologia motociclistica. "scomposto".

Questa tecnologia non è mai stata applicata su un motore con in gioco queste potenze, il gran vantaggio è di potere utilizzare una biella integrale, quindi senza bulloni di tenuta cappello, applicando così la filosofia della semplicità "quello che non c'è, non si rompe".

La trasmissione completa il motore, con il cambio a sei velocità, ad innesti rapidi, concettualmente come architettura è esattamente come il **primo cambio a sei velocità di serie della storia**, quello del 3 1/2.

Grazie al compattamento del motore nella parte superiore, è stato possibile scegliere la lubrificazione a carter in umido, (molto più semplice e funzionale e meno costosa per il layout del veicolo, di quella a secco), questo senza pregiudicare l'altezza da terra del motore.

La pompa è a lobi ed è comandata da ingranaggi, la valvola

di by-pass è accessibile dall'esterno del motore ed è sotto filtro per evitare bloccaggi.

Il circuito di raffreddamento è caratterizzato dai passaggi del liquido all'interno del motore, lasciando così la parte esterna, pulita dalle tubazioni di collegamento tra pompa e cilindri, soluzione tipica dei vecchi motori. La pompa, che porta 160 l/min. è coassiale all'albero di rinvio distribuzione.

L'alimentazione è caratterizzata da un sistema integrato accensione iniezione, fornito dalla Weber Marelli, i corpi farfallati sono da 54 mm.

Ricordo un episodio, il motore era pronto per essere messo in moto, ma qualcuno disse <<oggi ne abbiamo 17 !>>, nessuno disse nulla, ma "stranamente" il motore fu avviato il giorno dopo. Era il 18 di febbraio 2004, ed era tutto regolare! Di norma, quando in azienda parte un nuovo motore, solo le persone che hanno collaborato partecipano all'evento, quel giorno invece, intorno al banco prova, c'era quasi tutta la fabbrica, e mentre il motore iniziava a borbottare, vidi volare una scopa fuori dalla sala prova, qualcuno aveva pensato bene, di scacciare gli spiriti maligni e le relative "sfighe"! Nonostante la scopa fosse bella grande, non riuscimmo a scacciarle proprio tutte, ma gli fu dato un gran bel colpo!

I tempi di sviluppo, pur essendo inferiori ai due anni, sono stati caratterizzati dall'alto grado di difficoltà, dovuto alle numerose innovazioni progettuali quali: il carter integrale, la struttura portante, l'alesaggio di 107 e relativa termodinamica, l'albero motore scomposto, l'euro 3 (tra le prime moto in Europa ad avere l'omologazione) che per un motore di questo genere erano tutte strade nuove da percorrere

Le verifiche di progetto, i calcoli ad elementi finiti di tutti i particolari, le prove effettuate al banco e su strada, i controlli sulle forniture e sull'assemblaggio, le verifiche finali adottate, hanno permesso di procedere velocemente all'entrata in produzione. Oggi il motore ha raggiunto un grado di maturità, con livelli di prestazioni e d'affidabilità al top della categoria.

Gli sviluppi futuri previsti per questa famiglia di motori, sono sia a livello di cilindrata, sia di tipologie di veicoli e prestazionali.

Va dato merito a tutti i tecnici Morini che con grande abnegazione, hanno lavorato giorno e notte, sudato le famose sette camice, sostenuti dalla gran passione motoristica e dallo stimolo di quest'avventura, solo grazie a loro è stato possibile giungere a questo risultato.



***Auguri di Buon Santo Natale e Felice Anno Nuovo a tutti voi!***

*F. LAMBERTINI*

Ci vuole molto amore per la Moto Morini per andare in giro co' sti' cosi'...

Francesco G.

### PROVA SEMISERIA DEL CORSARINO ZZ

Lo zz della prova è l'ultima evoluzione del modello ed ha potuto beneficiare di tutti gli aggiornamenti ed affinamenti introdotti dalla Morini. Poca roba, va detto. All'epoca il 'model year' non usava. Una nuova verniciatura, al massimo un nuovo serbatoio (naturalmente solo dopo aver completamente esaurito la scorta a magazzino di quello vecchio) e vai per i successivi anni. In oltre 15 anni di produzione telaio e motore non hanno mai subito modifiche rilevanti. Da questa conservatrice politica oggi si trae il beneficio di grande disponibilità di ricambi. A tradire l'età del corsarino sono, oltre naturalmente ai freni a tamburo, le grandi ed esili ruote con pneumatici dalla sezione 2.25, attualmente montati sulle biciclette da passeggio, ed il diametro dei tubi del telaio di dimensioni che odiernamente sarebbe guardata con severità anche sulle biciclette di cui sopra. Tant'è, all'epoca era la norma ed anche motociclette assai più prestanti e moderne, addirittura giapponesi, avevano telai con tubi di esigua sezione. Detto ciò il corsarino zz si presenta con linea pulita e piacevoli accoppiamenti cromatici. Il piccolo motore si inserisce assai bene nel telaio senza lasciare antiestetici vuoti e la moto è snella, equilibrata ed essenziale senza barocchismi o ineleganze. Il livello qualitativo si mostra assai buono, anche visto con l'occhio di oggi, e la durata nel tempo è indiscutibile. Non credo che saranno molti i mezzi odierni in grado di circolare ancora tra quarant'anni. Da notare la grande qualità dei parafanghi in acciaio inox, praticamente eterni, dei tamburi dei freni in fusione di lega d'alluminio e non in lamiera stampata, dei coperchi dei carter motore brillanti e lucidi. I cerchi a raggi sono in acciaio cromato, non il massimo anche per l'epoca, ma sono robusti e svolgono onestamente il loro lavoro, richiedono solo di essere centrati con accuratezza; unico difetto i raggi di diametro troppo piccolo, da 2.5, meglio quelli da 3.0 più robusti del super scrambler. Le sospensioni si avvalgono di una forcella telescopica davanti e di una coppia di ammortizzatori al retrotreno infulcrati direttamente sul forcellone. Gli ammortizzatori sono privi della regolazione del precarico molla. Di regolazioni sull'idraulica, sia anteriormente che posteriormente, neanche parlarne: l'idraulica semplicemente non c'è,



monocilindrico a 4 tempi - alesaggio e corsa 41x37 - cilindrata 48,82 cc. - lubrificazione forzata - cambio di velocità a 4 marce comandato a pedale - pneumatici ant. e post. 2 1/8 x 18 - peso a vuoto Kg. 54.

## PROVE E TEST

**MOTORE:** monocilindrico inclinato, testa e cilindro in lega leggera, canna in ghisa, distribuzione a valvole in testa verticali comandata da aste e bilancieri. Valvola di aspirazione 17,7 mm. di diametro - valvola di scarico 16,2 mm. di diametro. Alesaggio e corsa 41x37 = 48.82 cc. Compressione: 7,1:1. Potenza CV: 1,5 a 4.600 giri (versione export 3,6 cv a 10.000 giri). Gioco di regolazione tra valvole e bilancieri di mm. 0,05 a motore freddo sia all'aspirazione che allo scarico.

**ACCENSIONE:** a volano magnete alternatore 6V - 18W con bobina AT esterna, anticipo 33°-35° prima del PMS, distanza fra i contatti platinati 0,40 mm., candela Bosch W 240 T2 (attuale NGK ER7), distanza fra gli elettrodi 0,6 mm.

**LUBRIFICAZIONE:** pompa a pistone con olio nella coppa del carter, capacità kg. 0,900, densità olio SAE 10W/40 o 20W/50 in estate e in inverno, filtro a reticella nel basamento, cambio olio e pulizia filtro ogni 3000 km.

**ALIMENTAZIONE:** supercarburante, capacità serbatoio litri 7,5 di cui litri 0,5 di riserva.

**CARBURATORE:** Dell'Orto UA 15 BS, diffusore da 15 mm., pulverizzatore 260/G, getto max. 65, getto min. 35, valvola gas n. 65 spillo conico DB fissato alla 2° tacca, filtro aria Dell'Orto F8/9.

**FRIZIONE:** 3 dischi in bagno d'olio.

**CAMBIO:** in blocco a 4 rapporti, comandato a pedale a sinistra. Rapporti totali: 3,45 in 1°; 2,26 in 2°; 1,72 in 3°; 1,33 in 4°.

**TRASMISSIONE:** primaria ad ingranaggi elicoidali, rapporto 3,61 (denti 19 - 65); secondaria a catena sul lato sinistro, rapporto 2,69 (pignone uscita cambio 13 denti, corona ruota motrice 35 denti). Rapporti totali 33,5 in 1°, 21,94 in 2°, 16,70 in 3°, 12,91 in 4°.

**TELAIO:** monotrave superiore a doppia culla aperta in tubi.

**SOSPENSIONI:** forcella anteriore telescopica, forcellone posteriore oscillante con ammortizzatori telescopici.

**RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in acciaio 18x1,35 ant. e post.; pneumatici 2,25 ant. e post. Pressioni di gonfiaggio 1,7 ant. e 1,8 post.

**FRENI:** a tamburo centrale in lega leggera da 118x20 ant. e 105x20 mm. post.

**IMPIANTO ELETTRICO:** alimentato a volano magnete alternatore 6V - 18W. Faro anteriore con lampada anabbagliante da 6V-15W e lampada luce posizione città da 6V-15W lampada fanalino posteriore da 6V-3W

**DIMENSIONI E PESO:** lunghezza m. 1,80, interasse m. 1,19, larghezza manubrio m. 0,50, altezza manubrio m. 0,03, altezza max. m. 0,85, altezza sella m. 0,70, altezza pedane m. 0,27, altezza minima da terra m. 0,16, peso kg. 57.

**PRESTAZIONI:** velocità max. 40 km/h. Consumo 2 litri ogni 100 km.

entrambe le sospensioni sono meccaniche. Va però riconosciuto che la forcella si comporta sorprendentemente bene, è solida ed assorbe efficacemente le asperità e, grazie anche alle limitate prestazioni, non innesca ondeggiamenti, non sbacchetta e garantisce una notevole precisione. Sicuramente l'avantreno è più rigoroso e preciso di quello di molti scooter odierni. Per l'epoca poi era veramente ottimo. Con il crescere delle prestazioni mostra un po' la corda, pur

rimanendo sempre sincero e sicuro. Da una forcella meccanica non si può pretendere di più. Gli ammortizzatori posteriori invece danno luogo, stante la mancanza di freno idraulico, a saltellamenti e rimbalzi che, specie sullo sconnesso, sono fastidiosi e pur non arrivando a pericolose perdite di aderenza fanno rimpiangere la sicuramente troppo economica scelta della Moto Morini. Chi vuole sospensioni più efficienti, prestazionali e confortevoli deve necessariamente rivolgersi alla più pregiata e costosa (oggi come allora) versione super scrambler. Per un uso amatoriale mi permetto suggerire di cambiare gli ammortizzatori posteriori con quelli idraulici del super scrambler, si trovano nuovi ancora oggi ai mercatini. Tanto i pignoli in grado di accorgersi della differenza e di rompere le scatole si contano sulle dita di una mano. E si può sempre invitarli a fare un giro. Se insistono li si mandi affanculo senza mezzi termini, di solito si offendono e se ne vanno. In caso disperato si può arrivare a minacciarli di colpire la loro

maledetta capoccia con gli ammortizzatori stessi se non si levano di torno al più presto.

Chiamare le luci 'impianto di illuminazione' suona un po' ottimista viste le modestissime prestazioni sia del faro anteriore che della posizione posteriore. Possono servire al più a farsi vedere dagli altri utenti della strada. Questo però è un problema comune ai mezzi d'epoca, automobili comprese. Oltretutto non essendoci batteria in tampone l'intensità luminosa è legata ai giri del motore. E bisogna anche portarsi dietro delle lampadine di riserva perché tra sbalzi di tensione e vibrazioni durano assai poco. Comunque da fermo e di giorno il fanale anteriore cromato fa la sua bella figura e il fatto che sia dotato di una parabola di dimensioni inferiori a quelle del corpo faro non si nota più di tanto.

Su strada il telaio nonostante l'esile aspetto si comporta egregiamente e anche se flette un po' mostra una tenuta veramente encomiabile. Per convincersene basta vedere le

**stabilire in via teorica il rapporto di compressione al variare dello spessore delle guarnizioni**

**Calcolo della cilindrata:**

Raggio (metà alesaggio) x raggio (metà alesaggio) x 3,14 x corsa = cilindrata in cc

Calcolo del rapporto di compressione:

cilindrata in cc + volume camera di scoppio (valore **rilevato** in cc) : volume camera di scoppio = rapporto di compressione

Effettuata la prima misurazione procedere al seguente calcolo:

- raggio x raggio x 3,14 x differenza di altezza (in + o in - è indifferente) della nuova guarnizione (teorica) rispetto a quella iniziale
- sommare (o sottrarre) il risultato al volume della camera di scoppio rilevato precedentemente
- rifare il calcolo del rapporto di compressione con i nuovi valori (teorici) della camera di compressione

esempio:

moto morini corsarino di serie:

calcolo della cilindrata:

alesaggio mm 41

corsa mm 37

quindi raggio = 20,5 (metà alesaggio)

calcolo cilindrata:  $20,5 \times 20,5 \times 3,14 = 1319$  (appuntarsi questo risultato perché servirà in seguito)

$1319 \times 37$  (corsa) = 48,8 (cilindrata totale in cc)

**Calcolo del rapporto di compressione:**

cilindrata: 48,8 cc

- volume in cc della camera di scoppio **rilevato**: 8 cc
- $48,8 + 8 : 8 = 7,1$  valore del rapporto di compressione

Se vogliamo calcolare l'incremento del rapporto di compressione montando una guarnizione di 0,2 mm più bassa basterà fare:

$1319$  (raggio x raggio x 3,14) x 0,2 (spessore in meno della nuova teorica guarnizione) = 2,6 cc

Poi:

8 (valore **rilevato** in cc della camera di scoppio) - 2,6 (valore teorico in cc del volume sottratto alla camera di scoppio dalla nuova guarnizione più bassa) = 5,4 cc (nuovo volume teorico della camera di scoppio)

Quindi rifare il calcolo del rapporto di compressione con i nuovi valori (teorici) della camera di scoppio

$48,8 + 5,4 : 5,4 = 10,0$  (valore della compressione con guarnizione più bassa di 0,2 mm)

Se invece di alzare il rapporto di compressione si vorrà abbassarlo basterà aggiungere (anziché sottrarre) il valore in cc creato dalla nuova guarnizione alla camera di scoppio

Guarnizione 0,2 mm più alta :  $1319$  (raggio x raggio x 3,14) x 0,2 (spessore in più della nuova teorica guarnizione) = 2,6 cc

Poi:

8 (valore **rilevato** in cc della camera di scoppio) + 2,6 (valore teorico in cc del volume aggiunto alla camera di scoppio dalla nuova guarnizione più alta) = 10,6 cc (nuovo volume teorico della camera di scoppio)

Quindi rifare il calcolo del rapporto di compressione con i nuovi valori (teorici) della camera di scoppio

$48,8 + 10,6 : 10,6 = 5,6$  (valore della compressione con guarnizione più alta di 0,2 mm)

È evidente che su un motore di piccola cilindrata anche una piccola variazione di spessore della guarnizione porta a grandi cambiamenti, mentre su motori di cilindrata più elevata a piccole variazioni corrispondono cambiamenti più modesti

## PROVE E TEST

pieghe in cui si producono i corsarini nel raduno dell'Elba. La maneggevolezza è ottima, nonostante le quote ciclistiche, grazie al passo corto ed al peso piuma. Il manubrio ha piega confortevole ma al contempo assicura un valido controllo del mezzo, le leve sono in lega e di ottima fattura. La frizione anche montando guaine con tubo interno di teflon e cavo in inox non è morbidissima, oltretutto è molto influenzata dalla curva che fa la guaina. Ma stiamo parlando di un 50 cc e quindi le forze in gioco sono ridotte. In compenso è robusta, stacca bene e non trascina, solo a volte su alcuni esemplari strappa un po' in partenza per la non perfetta complanarietà tra dischi e campana. Del resto se si apre il motore si vede che tutti gli ingranaggi sono non perfettamente complanari perché gli stampi erano quelli che erano e le passate alla macchina utensile ridotte al minimo per ovvi motivi di costi. Ma di questo l'utente non si accorge se non per questo piccolissimo difetto alla frizione. Il cambio è invece l'unico vero componente al di sotto della media anche per l'epoca: è impreciso, soggetto a sfollate con l'unico pregio di un folle non troppo difficile da trovare. Sconta l'essere stato progettato per il comando a manopola e solo successivamente adattato al cambio a pedale con un

meccanismo dal cinematismo un po' vago. Anche il sistema interno di selezione delle marce è tale da far apparire la famigerata crociera della vespa un prodotto di geniale e funzionale tecnologia. Nei fatti non ci sono forchette e selettore, già presenti all'epoca sui motori concorrenti, ma un sistema di perni scorrevoli comandati da una scanalatura posta nell'albero. Il tutto sottoposto a quaranta anni di usura non è il massimo che si può desiderare. Il mezzo della prova è stato restaurato con rarissimi pezzi nuovi e quindi assemblato con una cura



sconosciuta ai pur bravi operai della Moto Morini e nonostante tutto è assai facile nel salire e scendere delle marce l'incorrere in impuntature e sfollate,



specialmente se si fanno le cose un po' in fretta. Il motore è invece un portento, con un rombo bello pieno, 'da moto' che già all'epoca ha contribuito non poco al successo del corsarino. Non è un mostro di potenza né di coppia, ma gira allegro, tira bene, e prende i giri facilmente tranne in quarta dove sconta la rapportatura troppo lunga. Ed è, in configurazione standard, assai robusto. Facile la messa in moto e parte abbastanza bene anche se un po' trascurato di messa a punto. Sia chiaro, parte bene per l'epoca, oggi è una piaga. Scalfiare sulla pedivella per avviare il riottoso mucchio di ferro allo scattare del verde al semaforo non è bella esperienza: la simpatia e la curiosità che con il rosso avevano circondato il corsarino vengono immediatamente sostituite da insulti e assordanti strombazzate di clacson.

	50 "Z.."	50 "ZZ.."	50 "SCRAMBLER.."
Ciclo	4 Tempi	4 Tempi	4 Tempi
Alesaggio mm.	41	41	41
Corsa mm.	37	37	37
Cilindrata cmc.	48,82	48,82	48,82
Fase della distribuzione:			
apertura aspirazione	6° prima PMS	8° prima PMS	
chiusura aspirazione	38° dopo PMI	48° dopo PMI	
apertura scarico	38° prima PMI	48° prima PMI	
chiusura scarico	8° dopo PMS	8° dopo PMS	
Gioco valvole controllo fase	aspirazione e scarico mm. 0,4		
Gioco valvole a motore caldo	aspirazione e scarico mm. 0,15		
Gioco valvole a motore freddo	aspirazione e scarico mm. 0,05		
Anticipo	34° ± 36° prima PMS		
Apertura contatti rottore	mm. 0,35 ± 0,40		
Candela	BOSCH w 225 T2	BOSCH w 240 T2	
Capacità coppa motore	Olio CASTROL XL - Kg. 0,650 = litri 0,790 - estate e Inverno		
Carburante	benzina SUPER 98/100 NO		

### SCHEMA MANUTENZIONE

#### I PRIMI 500 Km.

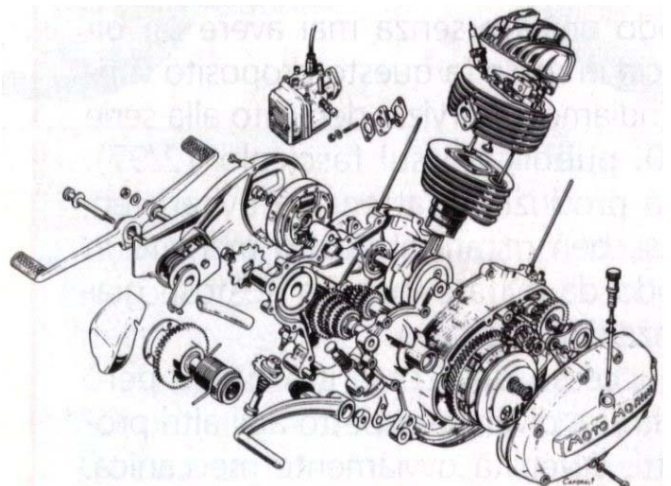
Sostituzione olio coppa motore - Olio CASTROL XL  
Registrazione punterie  
Controllo apertura contatti rottore  
Controllo serraggio testa  
Pulizia filtro benzina carburatore

#### OGNI 1000 Km.

Controllo livello olio coppa motore

#### OGNI 3000 Km.

Sostituzione olio coppa motore - Olio CASTROL XL  
Registrazione punterie  
Controllo apertura contatti rottore  
Lubrificazione feltro rottore  
Pulizia filtro benzina carburatore  
Ingrassaggio perno forcellone  
Lubrificazione e controllo tensione catena  
Controllo gioco trasmissione frizione





Quindi se al semaforo il mezzo si spegne non cercate di riavviarlo subito, sfruttare quei preziosi secondi per spostarsi di lato e con calma farlo ripartire. Ma questo non è difetto specifico del corsarino, qualsiasi utente di moto d'epoca sa di cosa parlo. Di facile messa a punto il motore grazie anche al fatto di essere dotato solamente di anticipo fisso. Le punterie se ben regolate non si fanno sentire troppo nemmeno al minimo, quest'ultimo regolare e ben ritmato con il carburatore 14/12, evanescente e capriccioso con il 15 a vaschetta laterale. Sia oggi che all'epoca. Passiamo alle prestazioni. Dell'ottima tenuta di strada si è detto, del buon motore pure, ma quanto va? Sgombriamo innanzitutto il campo dalle leggende tipo: un mio amico aveva un corsarino che faceva i 100 all'ora... Il corsarino 'export' (con il carburatore da 15) esprime secondo la casa costruttrice la sua potenza massima di 3,6 cv a 10.000 giri, e come vedremo, in quarta è lontanissimo da una simile prestazione. Per arrivare a



100 kmh dovrebbe, visti i rapporti, riuscire a tirare la quarta a 12.400 giri... anche con elaborazioni esasperate siamo lontani. Va ricordato che il corsarino ha la distribuzione ad aste e bilancieri, di motori di questo tipo che riescano ad andare oltre 12.000 giri se ne sono visti pochini in tutta la produzione mondiale. Sono state fatte prove rigorose, con contagiri digitale e sistema satellitare per le rilevazioni, si sono fatti più passaggi in modo da avere una media ragionevole e con rapportatura standard (troppo lunga, come per tutte le moto d'epoca), con pilota in tuta di pelle e casco (qualche presa in giro c'è stata, va detto, ma tant'è) per un totale di 65 kg, e con 5 litri di benzina nel serbatoio si sono raggiunti, con il carburatore da 15, i 65,4 kmh a 7900 giri con un clamoroso miglior passaggio a 67,7 kmh a 8100 giri. Visto che con il carburatore da 14/12 la potenza è (da codice dell'epoca) di 1 ½ cv a 4600 giri direi che non c'è male! Per fare un confronto con l'attualità un Piaggio Liberty 50 a 4 tempi, anche dopo avergli tolto i diaframmi non supera i 60 kmh. Al di là dei numeri il motore con il carburatore da 15 risulta più pieno ma anche più sporco nell'erogazione. I freni sono a tamburo interamente in lega

leggera con piste riportate e gli spazi di frenata sono buoni ma molto variabili in funzione dello stato di messa a punto dei freni stessi. Aiutati dalla leggerezza del mezzo sono anche, per dei tamburi, resistenti al fading. Possiamo quindi dire che il corsarino frena dignitosamente, ma nel traffico attuale ci vuole prudenza.

Il peso, realmente in ordine di marcia con l'olio nel motore e con 5 lt di benzina nel serbatoio è di 59,2 kg con 28,1kg (47%) all'avantreno e 31,1 kg (53%) al retrotreno. Distribuzione dei pesi sorprendentemente moderna.

Con il pilota delle prove il peso è più sbilanciato al retrotreno con il 36% davanti e il 64% dietro. Se si vuole guidare un po' allegri conviene quindi mettersi il più avanti possibile sulla sella per dare il massimo appoggio alla ruota anteriore. Il livello di confort è ottimo sia per il già citato comodo manubrio, sia per la sella sufficientemente imbottita (sempre che la gommapiuma sia stata sostituita e non sia d'epoca, nel qual caso al confronto il granito è morbido e confortevole) che per vibrazioni assolutamente trascurabili e presenti un po' solo al manubrio e alle pedane, ma mai veramente fastidiose.

I consumi sono irrisori, visto che ad andatura allegra si fanno

dai 40 ai 50 km con un litro, risultato inarrivabile per i ciclomotori a due tempi.

In conclusione una "grande" motociclettina, piacevole e briosa, dotata di fascino e, cosa guasta, di ottima commerciale. molto richiesta sul mercato e con quotazioni continue ascende,

che non tenuta Sempre mercato i n

Marcarena



tanto da rappresentare un piccolo e vero investimento. Ma il vero investimento lo si fa su se stessi e sul divertimento che il corsarino è capace di dare. Un'ultima considerazione, se andate allegri occhio ai freni, se no l'investimento lo fate, ma sull'autobus che vi si ferma davanti.





### **Epoca a Tivoli.**

Quest'anno non siamo stati presenti al raduno storico organizzato dall'Automotoclub di Fiumicino, perché effettuato un sabato di giugno, contrariamente alla classica prima domenica di luglio. Cercando un'alternativa abbiamo partecipato alla XVII motoconcentrazione d'epoca organizzata domenica primo luglio dal Moto Club Tivoli G.A.M.E.

E' stata una esperienza interessante, e da cui potremo prendere alcuni buoni spunti per il nostro, quando lo rifaremo.

L'iscrizione era posta all'inizio di una lunga strada sfociante nelle piazza principale di Tivoli, con le moto allineate su un largo marciapiede. Su ognuna veniva posto un cartello indicante la Marca, il modello, l'anno di presentazione e il nome del proprietario; ciò rendeva facile ed immediata l'identificazione da parte del pubblico.

Dopo l'iscrizione, c'erano circa un centinaio di partecipanti, si è fatto il classico giro in colonna per la bella cittadina, scortati dai vigili urbani.

Completato il giro ne iniziava un altro nei dintorni e sulle colline dietro Tivoli, molto suggestivo e panoramico.

Dopo un aperitivo in un paesino di cui non ricordo il nome si finiva in un rinomato ristorante, che era ad esclusivo uso del raduno. Dopo un pranzo più che discreto avveniva la premiazione: coppe per i partecipanti più lontani / anziani / giovani ecc. ecc., e per tutti una bella targa ricordo con foto di una gita organizzata dal 1° gruppo motociclistico di Tivoli ad Orvinio nel 1931.

Ho trovato di rilievo l'idea del cartello di



identificazione di ogni moto, l'aver accolto ogni mezzo indipendentemente dalla marca o dall'età (vi erano alcuni modelli di pochi anni fa) ed aver coinvolto il Comune per i vigili urbani ed il percorso.

Era anche presente un piccolo sponsor, un negozio di computer di Tivoli. Non ci sono state lamentele, né tempi morti durante tutta la manifestazione.

In conclusione un raduno ben organizzato e ben diretto che ci ha lasciato voglia di tornare.

Francesco

Notizie fuoristrada:

- Congratulazioni alla Nazionale Italiana di enduro per la vittoria alla Sei Giorni ! Bravi ragazzi !

- proseguono, il secondo lunedì di ogni mese le uscite in fuoristrada, aperte anche a partecipanti extra-Club e a mezzi non Morini. Chi si vuole aggregare è benvenuto. L'appuntamento abituale è sull'Aurelia, dopo il raccordo davanti a Leonori, alle nove.

## I NOSTRI APPUNTAMENTI

### COMUNICAZIONE IMPORTANTISSIMA PER I SOCI

Gli incontri presso la sede del club si tengono il primo e terzo mercoledì di ciascun mese.

Il 6 gennaio, 3 febbraio e 2 marzo 2008 si terranno i prossimi “appuntamenti Grotteschi”. Il punto di ritrovo è al GIANICOLO alle ore 10, (salvo diversa indicazione che verrà comunicata via SMS e pubblicata sul sito web). Poi si parte per la meta prescelta.

### **DOMENICA 23 DICEMBRE 2007 TUTTI AL GIANICOLO, ORE 10, PER I CONSUETI AUGURI DI NATALE**

### FUORI I NUMERI !

Fine anno, tempo di bilanci. Ecco alcuni numeri che riepilogano l'attività del Moto Morini Club nel 2007.

#### USCITE “INCONTRI GROTTESCHI”

effettuate : 8  
percorsi complessivi Km 1070  
Media di partecipanti 8,62

Classifica di partecipazione  
Francesco, Pietro N., Piero B. : 7 presenze  
Marcarena, Aldo: 6 presenze  
Sergio, Fabio: 5 presenze  
Augusto, Roberto: 4 presenze  
Luigi, Nicola, Lucio, Giorgio: 3 presenze  
Andrea the president ; solo 2 presenze !  
Seguono altri

#### ELBA RAID

Percorsi Km 320  
Partecipanti 15

#### COAST TO COAST

Percorsi Km 270 circa  
Partecipanti 7

#### TROFEO REGOLARITA'

Concorrenti: 5  
Soci travestiti da giudici,  
cronometristi, meccanici ecc. : 7  
Parenti, amici, fan e imbucati vari:  
almeno 15

#### CLASSIFICA ASSOLUTA PARTECIPANTI

Francesco, Pietro N., Piero B. : 10 presenze  
Marcarena, Aldo, Sergio: 8 presenze  
Fabio: 7 presenze  
Roberto: 5 presenze  
Luigi, Nicola, Augusto: 4 presenze  
Marco T., Lucio, Andrea, Giorgio: 3 presenze  
Seguono altri

#### CLASSIFICA DEI MANGIATORI DI KM

Francesco, Pietro N., Piero B. : Km 1560  
Marcarena: Km 1320  
Sergio, Fabio: Km 1290  
Aldo: Km 1040  
Nicola, Luigi: Km 840  
Augusto: Km 760  
Roberto: Km 710  
Marco T.: Km 700  
Andrea: Km 570  
Lucio: Km 450  
Giorgio: Km 440  
Marco F., Michele, Massimo: Km 320  
Seguono altri

## QUOTE SOCIALI ANNO 2008

### **E' tempo di rinnovare la vostra iscrizione al club**

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
<b>Socio Sostenitore</b> (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 57
<b>Socio Ordinario:</b> Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 52
<b>Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi):</b> Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 49
<b>Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990:</b> Iscrizione MMC + FMI	€ 37	€ 39
<b>Socio Simpatia:</b> Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 27

**I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2008. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro uno. Nuove iscrizioni entro settembre 2008**

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 FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; 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
- Coordinate bancarie IBAN (obbligatorie dal 1/1/2008) : **IT 58 C 01030 03211 000001596471**

## ALTRI APPUNTAMENTI

**Grosseto 19 e 20 Gennaio 2008: Mostra scambio presso area fieristica del Madonnino**

**Novegno 24 e 25 Febbraio 2008: Mostra scambio**

**Sora 1 e 2 Marzo 2008: Mostra scambio presso la Fiera di Sora**

**Reggio Emilia 29 e 30 Marzo 2008: Mostrascambio**

**Roma 12 e 13 Aprile 2008: Fuoriserie—salone del veicolo d'epoca presso la nuova Fiera di Roma**



**AUGURIA A TUTTI I SOCI  
DEL MOTO MORINI CLUB  
ROMA**

**BUON 2008 E BUON DECENNALE  
DEL CLUB**