

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

4/2012

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

EICMA 2012

LE VIBRAZIONI
(parte 2°)

ELEZIONI FMI

GIRI DELLA
DOMENICA

Dicembre 2012

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 4/2012 a cura di
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Vincenzo
Pomponi, Mario Angeletti*

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



EDITORIALE

ADDIO (SENZA RIMPIANTI) 2012

Anno di grandi cambiamenti: i sollevamenti popolari nei paesi arabi; cambi di governo; la crisi economica che ci attanaglia. La fine del mondo però non è arrivata, quindi teniamo duro e andiamo avanti.

Nel modo motociclistico elezioni nella FMI, e anche da noi, vedremo chi si assumerà l'onere di qualche carica nel club.

Nel 2012, nonostante siamo stati flagellati dal maltempo, qualche bella iniziativa siamo riusciti a realizzarla.

Quelle che abbiamo già stabilito per il 2013 non saranno da meno, potete scommetterci.

Il Forum continua ad andare forte, e porta anche nuovi soci al club. Per le iscrizioni però ancora qualche giorno di pazienza, appena eletto il nuovo direttivo nella imminente assemblea provvederemo alla riaffiliazione alla FMI e inizieremo il tesseramento.

Il rendiconto delle attività, incluse le classifiche, e le statistiche del 2012 le presenteremo nel prossimo numero.

Per ora quindi non resta che augurare buon 2013, ed è più probabile che lo sia se sarete con noi.

Sergio

ATTUALITA'

EICMA 2012: il 70° Salone della Moto (?) di Milano



RIVALE

della moglie/fidanzata...

All' EICMA di quest'anno i costruttori c'erano tutti (a parte, secondo me inspiegabilmente, la Moto Morini, che sceglie il Kineo Caffè Lounge di Milano per presentare la nuova gamma 2013.

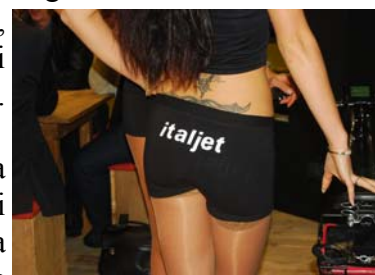


Aprilia ...Dorsoduro

Mah!) e tutti con novità più o meno grandi ed interessanti.

Nonostante le difficoltà economiche del periodo storico che stiamo vivendo, le case hanno presidiato Milano in grande stile e almeno apparentemente, senza grandi sofferenze. Apparentemente.

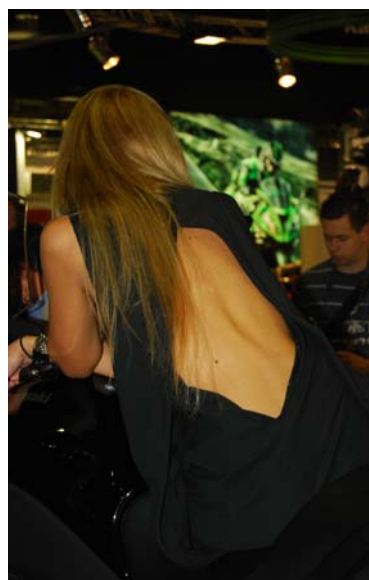
In prima linea troviamo la Ducati che presenta la nuova generazione



dell'Hypermotard, con la nuova Diavel Strada, l'Hyperstrada e 1199 Panigale R e il Gruppo Piaggio che presenta la mastodontica Moto Guzzi California 1400, la rivisitazione della versatile Aprilia Caponord 1200 e la particolare Vespa 946. Anche la MV Agusta si presenta più che mai attiva con la nuova 800 Rivale e l'ammaliante F3. La KTM presenta la Duke 690 R e le piccole 390 e 125 addirittura equipaggiate con l'ABS.

L'Honda mantiene la sua gamma e presenta tre bicilindriche di 500 cc che costeranno meno di 6000 euro e promettono consumi contenutissimi: la CB500F, la CB500X Crossover e la CB500R. La Casa giapponese dell'ala presenta poi la nuova CBR600RR e la nuova GoldWing F6B.

La BMW presenta la nuova F800 GT e la R1200 GS, che già si era vista al Salone di Colonia; la



Donna...Dorsomorbido



cilindrate e dei pesi per proporre moto alla portata di tutti e per cercare di rilanciare il settore. Pensate che bella sarebbe una nuova Moto Morini intorno ai 500 cc sulla base del vecchio e adeguatamente aggiornato aste e bilancieri!!! Vabbè, per il momento gustatevi le foto che ho scattato al Salone e considerate che mi è venuta voglia di.....farmi l'Husqvarna!!
Ciao a tutti.

Fabio

Sondaggio che lanceremo sul nostro forum: quale di queste due ragazze ingaggiamo per lo stand del Moto Morini Club a Motodays 2013 ?

Kawasaki ci fa vedere la nuova quattro cilindri Z di 800 cc di cilindrata (affiancata nello stand nipponico dalla vecchia e sempre fascinosa Z900 dei bei tempi).

E' chiaro che chi vorrà approfondire seriamente l'argomento delle novità dell'EICMA 12, dovrà farlo acquistando le riviste del settore, ma in



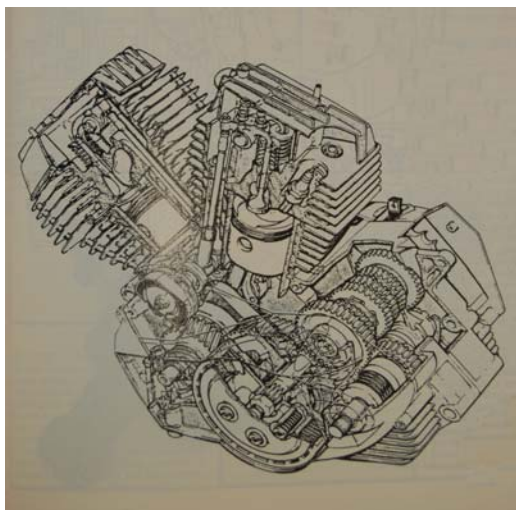
Ma insomma, questa Vespa 946 mettetela da un'altra parte, mica è un salone delle due ruote.



generale, quello che vi posso dire, è che la tendenza delle case (soprattutto giapponesi, purtroppo) è quella della generale riduzione delle

EQUILIBRIAMO LE VIBRAZIONI SUI V2 A 72°

Nel precedente articolo abbiamo visto quali sono le parti del motore che devono essere bilanciate ed equilibrate per attenuare il fenomeno delle vibrazioni e abbiamo elencato le cause, le forze d'inerzia che causano il fastidioso tremore che affligge moto e conducente. Abbiamo anche visto, seppur in modo molto rapido, quali sono i principi che bisogna seguire per equilibrare un motore monocilindrico, come i nostri Corsaro e Corsarino, e le operazioni pratiche da portare avanti, anche qui senza inoltrarci in spiegazioni e calcoli troppo



difficili, per portare a termine il lavoro. A questo punto concentriamoci sui bicilindrici V2 di 72° e cerchiamo diequilibrarli (se ne hanno bisogno) (**Fig.1**).

Come già visto nello scorso articolo, il lavoro comincia con la pesatura delle bielle e dei pistoni ed entrambi gli organi meccanici dovranno risultare dello stesso peso. Se così non fosse, la prima cosa da fare per rendere uguali i pesi delle bielle e degli stantuffi, sarà l'asportazione di materiale finché la massa delle due coppie di elementi, risulterà uguale. Per togliere peso dalle bielle, si potrà asportare metallo dal fusto (poco e solo lì dove, sui lati, si notano delle irregolarità di fusione) e sul cappello di testa (la parte sicuramente più pesante), sull'arco tra le due viti

di unione, dove c'è il maggiore spessore. Ovviamente il materiale dovrà essere tolto lì dove serve: se c'è una differenza tra le pesate dei due fusti e dei due piedi di biella, in queste zone si agirà per eliminare peso dall'elemento più pesante, mentre se c'è differenza tra le due teste di biella, si opererà in quelle specifiche zone. L'attrezzo che può essere usato per questa operazione, è un frullino dotato di disco per la per sgrossatura di metalli acciaioli e in seguito, per levigare e lisciare bene le superfici lavorate, un disco lamellare con una grana da 120-150.

Per alleggerire il pistone più pesante (o anche per alleggerirli entrambi) invece si potrà operare, con molta attenzione, sulla parte inferiore del cielo, all'interno dello stantuffo, attraverso delle fresature o delle parziali forature (con una punta da trapano arrotata a 110°-120°, quindi poco appuntita, in modo da permettere l'asportazione di materiale senza andare troppo in profondità) facendo attenzione a rimanere nei margini di sicurezza (spessore minimo del cielo circa 2,5-3 mm). Togliere peso dalla testa del pistone ha anche il vantaggio di alleggerire lo stantuffo nel suo punto più pesante e poiché, come sappiamo, nei motori con camere di combustione Heron questo rappresenta un loro limite, asportare materiale da quello specifico punto, è sicuramente vantaggioso. Starei invece attento ad asportare peso dal mantello, riducendolo, perché, anche se più facile da eseguire, questa operazione limita la superficie del mantello rendendo lo stantuffo più instabile, a meno che l'alleggerimento non avvenga con il metodo, tanto caro anche ai vecchi tecnici della Moto Morini, della foratura del mantello, che è valido ma toglie peso nella zona più leggera del pistone.

Dopo aver eseguito i lavori di alleggerimento e aver ripetuto le pesate (mediante nel numero di tre) per confermare che i valori siano uguali nelle due coppie di organi meccanici, si inseriranno i valori trovati nella specifica formula necessaria a determinare la massa di compensazione che andrà poi applicata al perno di manovella dell'albero motore, per poterlo equilibrare.

E' interessante notare che alcuni preparatori al

L'ANGOLO TECNICO

momento di equilibrare i loro motori, motociclistici e/o automobilistici, costruiscono delle maschere, spesso utilizzando carter e basamenti modificati ad hoc, che gli consentono di equilibrare l'insieme albero motore-bielle-pistoni, durante il loro funzionamento reale, senza quindi dover adoperare masse di compensazione. Si tratta di far girare l'albero motore completo di bielle e pistoni (che si muovono nei loro cilindri e nell'esatta posizione in cui lavoreranno realmente nel propulsore), sulla macchina equilibratrice e di misurare gli eventuali squilibri, correggendoli immediatamente con delle forature sui contrappesi dell'albero motore. Fico, eh!!

Ma torniamo a noi e alla formula di cui parlavamo prima. La formula è:

$$MB = MbR \times 2 + [(MbA \times 2 + Mpist \times 2) \times \cos 72^\circ]$$

Dove **MB** è la massa della bussola (di compensazione); **MbR** è la massa rotante della biella (considerata al 100%); **MbA** è la massa alterna della biella; **Mpist** è la massa del pistone; **cos72** è il coseno dell'angolo tra la V dei cilindri che equivale a 0,31 e che rappresenta la percentuale di compensazione (K) della somma delle masse alterne.

MbR può essere ricavata empiricamente calcolando i 2/3 del peso totale della biella, oppure facendo le pesate di cui abbiamo parlato fino ad ora (metodo sicuramente più preciso), mentre MbA può essere ricavata calcolando il 1/3 del peso totale della biella, oppure, ovviamente, facendo le pesate.

Da notare che a seconda degli anni di produzione dei motori bicilindrici Morini, albero motore, bielle e pistoni, hanno pesi differenti. Le bielle dei motori della fine degli anni settanta e dei primi degli anni ottanta, sono più massicce e quindi più pesanti, di quelle dei motori della metà degli anni ottanta (c'è una differenza di circa 40-45 gr). Anche tra i pistoni Sciam e Asso c'è una leggera differenza e ancora di più tra gli alberi motore montati fino al 1983 e quelli adottati dopo quella data (gli alberi motore adottati dal 1983 sono più leggeri di circa 400-430 gr in virtù della

conformazione dei contrappesi). E qui c'è



Fig. 2 Confronto tra un albero motore 350 pre-83 (sn) e un altro dello stesso tipo ma con contrappesi modificati a mannaia

qualcosa che non torna e che fa dubitare un po'



Fig. 3 Albero motore Kanguro con contrappesi a mannaia (post 83)

sulla bontà dell'equilibratura originaria dei propulsori che montano l'albero motore più leggero, perché delle due una: o è sbagliata l'equilibratura dei

propulsori con albero motore più pesante (quelli con contrappesi di forma trapezoidale)

o è sbagliata quella degli altri (con contrappesi a mannaia), ma siccome io ho verificato sperimentalmente che gli alberi motore pre-ottantatre sono ben equilibrati.....tirate voi le somme! E poi, perché con dei pesi di masse alternate (pistoni e bielle) sostanzialmente rimasti inalterati nel corso del tempo, ad un certo punto si decide di cambiare completamente la morfologia e il peso dell'albero motore, squilibrando (così sembra!) completamente il motore? Mah! (fig. 2 e 3)

Comunque, una volta calcolata la massa della bussola di compensazione, bisogna passare alla sua realizzazione e qui o siete dotati di tornio o andate da chi è fornito del fondamentale

L'ANGOLO TECNICO



Fig. 4 Albero motore 350 con bussola per equilibratura dinamica

macchinario. Sia come sia, la prima cosa da fare è rimediare un bel tondo di ferro (meglio se dolce; si lavora meglio!) del diametro di circa 55-60 mm e

dell'altezza di una misura equivalente alla larghezza del perno di manovella in cui deve essere alloggiata (fig. 4). La lavorazione del pezzo dovrà portare alla realizzazione di una bussola formata da due parti, che si uniscono tramite due viti a brugola (fig. 5). Il lavoro prosegue con il controllo del peso della bussola, che dovrà risultare come quello calcolato attraverso la formula precedentemente mostrata. Nel caso in cui il peso della bussola fosse maggiore del previsto, questo potrà essere modificato con l'asportazione di materiale (tornitura e/o foratura), mentre se la



Fig. 5 Bussola di compensazione.

sua massa risultasse inferiore a quella prevista, questa potrà essere aumentata con l'aggiunta di metallo pesante, tipo piombo, che

dovrà essere applicato alla bussola, una volta montata sul perno di manovella.

Costruita la bussola, con il giusto peso verificato, si dovrà passare alla prova di equilibratura statica per controllare che tipo di squilibrio esiste sull'albero motore. Si monta quindi l'albero su coltelli e con un'operazione di prova ed errore, asportando a mano a mano materiale dai contrappesi dell'albero motore (fig. 5a), si dovrà giungere ad una equilibratura statica soddisfacente



Fig. 5a Fori di equilibratura sulle mannaie dell'albero motore 350 cc

in cui l'albero, in qualsiasi posizione venga posto, non dovrà dare luogo a rotazioni decise ma eventualmente solo lievi. A questo punto il pezzo può essere messo sull'equilibratrice dinamica e, a bassa velocità di rotazione, si andrà a perfezionare l'equilibratura dell'albero motore (fig. 6). Ovvio che per le operazioni di equilibratura dinamica ci si dovrà rivolgere ad una seria officina di rettifica, specializzata in questo tipo di lavorazioni.

Cari morinisti "equilibrati", sperando di aver

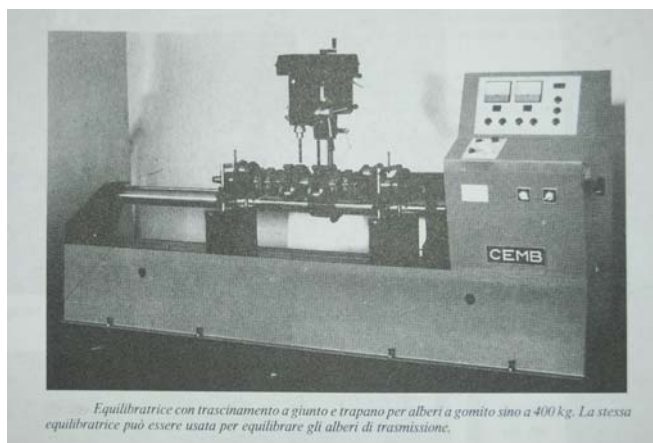


Fig. 6 Equilibratrice dinamica

affrontato un argomento interessante e di averlo descritto in modo esaustivo, non mi resta che augurarvi buone.....lavorazioni meccaniche!!

Fabio

VITA DI CLUB

ELEZIONI FMI—Paolo Sesti Confermato

Il 16 dicembre si sono tenute ad Ostia (RM), presso il PalaFIJLKAM, l'assemblea Straordinaria per la votazione di proposte di modifica dello Statuto, e la Ordinaria per il rinnovo delle cariche Federali della FMI.

Erano presenti 286 Presidenti di motoclub (o loro rappresentanti), che portavano anche 996 deleghe. Inoltre erano presenti 28 Tecnici e 73 Licenziati (titolari di licenze sportive). Il nostro motoclub era presente nella persona del sottoscritto.

Era rappresentato complessivamente il 41 % degli aventi diritto, per un totale di 12.996 voti sui 21.835 disponibili (59,38 %). Per i non addetti ai



lavori chiarisco, cercando di farla semplice, che ogni motoclub è titolare di minimo 8 voti, più 2 se tra gli iscritti ci sono titolari di licenza. Inoltre

ciascun motoclub può essere portatore di voti supplementari qualora nel quadriennio i suoi tesserati siano risultati

vincitori di eventi agonistici, o il motoclub abbia organizzato degli eventi agonistici. Quindi una partecipazione tutto sommato modesta, ma in linea con le elezioni precedenti. Impressionante il numero delle deleghe, la cui gestione (o "compravendita" dice qualcuno) è da tempo oggetto di discussione. E anche stavolta è stata messa sotto ossevazione sia dallo sfidante alla carica di Presidente, Marco Tognoli, che nel suo programma individuava nella scarsa partecipazione e rappresentatività uno dei mali che affliggono la FMI, sia dal Presidente uscente, Paolo Sesti, che insieme al Consiglio Federale ha presentato una proposta di modifica dello statuto il cui punto qualificante, oltre modifiche minore conto, consisteva nella creazione di un meccanismo di voto in due round, con assemblee nazionali di primo e secondo grado. Nel primo grado, a livello regionale, si sarebbero dovuti

nominare dei "grandi elettori", che poi avrebbero presenziato alle assemblee di 2° grado. Tale meccanismo è già in essere presso altre Federazioni Sportive che, come la FMI, vantano oltre 2000 società affiliate. Il tutto, nelle intenzioni, per assicurare una maggiore presenza e rappresentatività di tutta la base.

Domenica mattina si sono tenute le votazioni per il rinnovo dello Statuto, nel pomeriggio quelle per l'elezione del Consiglio Federale.

Per le votazioni ci siamo avvalsi di un sofisticato sistema informatizzato: ciascuno disponeva di un telecomando, precaricato con i voti spettanti, attraverso il quale esprimeva il proprio sì/no, o indicava il numero d'ordine del candidato che intendeva votare. Nell'arco di 20 secondi il sistema computerizzato raccoglieva i voti, e nei successivi dieci secondi veniva proiettato sul maxischermo il numero dei voti espressi per ciascuna opzione, ed il risultato.

Iniziava così la votazione delle proposte di modifica dello statuto, articolo per articolo. E mentre le modifiche riguardanti aspetti minori, e anche quella relativa alla formalizzazione delle strutture operative nazionali, sono state approvate, le modifiche più significative, relative come detto alla modifica delle assemblee elettive, sono state decisamente respinte, con palese sconcerto dei proponenti. Evidentemente l'assemblea ha ritenuto di non voler demandare il proprio voto a dei "grandi elettori" ritenendo più rappresentativo avere la possibilità di votare direttamente, o di dare delega specifica a presidente di motoclub di propria fiducia. In che misura questa sia manifestazione di voglia di democrazia diretta, oppure del mantenimento di uno status quo di alleanze da gestire tramite l'istituto della delega, o di entrambe le cose è arduo da stabilire.

Dopo il pranzo offerto dalla FMI, nel pomeriggio si è svolta l'assemblea ordinaria. Dopo le premiazioni di due club che compivano 100 anni, e l'intervento dell'ex presidente Federico Zerbi, ora presidente della FIM, è iniziato il duello tra i due bergamaschi: il presidente uscente Sesti, per la cui rielezione occorreva il consenso del 70% dei votanti, e lo sfidante Marco Tognoli (in realtà era candidato anche tale Bartolucci Giuseppe, che nessuno ha mai visto o sentito). Il quorum per gli

altri due contendenti era del 50%+1. Tognoli (nessun incarico in FMI, ma un passato da fuoristradista prima e importatore Husaberg poi, ha impostato il suo programma sulla necessità di cambiare la dirigenza, a suo dire obsoleta e lontana dalla realtà del mondo motociclistico, sulla maggiore partecipazione auspicabile da parte dei motoclub sia a livello regionale, che a livello centrale, e sulla presunta distorta distribuzione e utilizzo delle risorse finanziarie della FMI, e dando molto risalto all'importanza dell'attività agonistica. Dopo la relazione del quadriennio 2009-2012 di Sesti, e l'intervento di Tognoli si è passati alla votazione. Sesti è risultato rieletto al primo turno con 10.444 voti (su 7.024 che era la quota minima per essere eletto al primo scrutinio). Gli altri due candidati hanno ottenuto: Marco Tognoli, 3.127 voti; Giuseppe Bartolucci, 102 voti.

Varie possono essere le chiavi di lettura del voto, spaziando dal rinnovo della fiducia ad un presidente che ha ben operato, alla paura di fare un salto nel vuoto affidando la presidenza a chi non avendo mai fatto parte del direttivo, si è reputato non avesse la necessaria esperienza e competenza per guidare una macchina complessa come la FMI, e non ha convinto della propria capacità di tradurre in fatti i proponenti.

Poi si è passati alla nomina del Consiglio Federale. Per l'area nord bisognava eleggere 4 consiglieri, 2 per l'area centro, 1 per l'area sud, più i tre di spettanza di piloti e tecnici.

A questo punto ha preso la parola il presidente del comitato regionale Lombardia, Alessandro Lovati, che dopo un prolungato scambio di insulti tra lui e la platea concludeva un delirante discorso, farneticando che quattro erano i consiglieri da lui proposti e quelli bisognava votare. Altri oratori rimarcavano l'inaccettabilità di un dictat di tale portata. Infine risultava eletta Sandra Meret al posto di Ivan Bidorini e confermati gli altri precedenti consiglieri.

Alessandro Lovati ha pagato care le sue esternazioni e il 19 dicembre ha presentato le sue irrevocabili "dimissioni".

Per i consiglieri in quota centro, che sono quelli cui è direttamente interessato il nostro club, oltre agli uscenti Bonvecchi e Lanza, si presentavano

altri candidati, tra cui l'ex presidente del Co. Re. Lazio, e nostro buon amico, Franco D'Ambrosio. Alla fine della votazione si è avuta la riconferma di Bonvecchi, sostenuto da molti club in particolare di toscana e marche, e la "sorpresa" dell'elezione di D'Ambrosio, cui evidentemente è andata compatta la fiducia da parte dei club Laziali per la stima e il prestigio conquistato negli anni in cui è stato presidente del Lazio. Complimenti a D'Ambrosio. Dispiace comunque per Lanza, la cui serietà e professionalità è indiscutibile, così come lo sono i risultati ottenuti, anche nel settore epoca.

Infine sono stati eletti gli altri consiglieri federali ed il presidente del collegio dei revisori dei conti. In conclusione riteniamo che il risultato sia una espressione di fiducia e approvazione dell'operato della dirigenza, una volontà in questi momenti obiettivamente difficili di evitare una discontinuità. Il messaggio è di portare a positiva conclusione le molte iniziative che sono state intraprese in questi anni, senza dormire sugli allori, nella consapevolezza che non si può prescindere da un maggiore coinvolgimento e responsabilizzazione della base associativa.

Sergio

Sul prossimo numero di Motitalia apparirà un articolo di Paolo Sesti, con le considerazioni conseguenti alla sua rielezione.

LA PIOGGIA CADE SU DI NOI...

Quest'anno ci è andata piuttosto male, in quanto a uscite, considerato che pressochè tutte le domeniche destinate all'effettuazione dei giri del



motoclub, e spesso anche le domeniche sostitutive, le condizioni climatiche / meteorologiche hanno indotto a più miti consigli, costringendoci a non

e f f e t t u a r e l'evento.



Però non sempre è andata male e qualche bel giro siamo riusciti a farlo.

Da ultimo quello

del 7 ottobre, che senza una vera programmazione e animato dallo spirito "andiamo da quella parte e vediamo dove arriviamo; quando ci stufiamo torniamo indietro" ci ha visti pronti e scattanti all'appuntamento a Ponte Milvio, e poi salpare in direzione Tiberina / San Oreste.



Ma poi, visto che c'eravamo abbiamo detto: perché non proseguire verso Poggio Catino / Cottanello ?

Ma una volta lì perché mai non fare la bella strada tortuosa che porta verso Rieti e poi a Greccio, dove conosciamo una bella trattoriola economica e veloce oltre che gustosa ? E dopo il giusto ristoro,

perché mai tornare sulla banalissima Salaria, anchè deviare verso Rocca Sinibalda e il Turano ? Eravamo i soliti noti, perdipiù nemmeno tutti con i Morini, visto che c'era Augusto con la SR, Luigi



con la BMW e io stesso ho riesumato per l'occasione il Benelli, anzi Motobi, Tornado 650, che non uso praticamente mai.

Insomma tutte queste chiacchiere non (solo) per allungare il brodo, ma per dire che, almeno per i fedelissimi, mi sembra che lo spirito sia quello giusto, senza tanti formalismi o dogmi, quando ci gira si parte e via, anche senza tanti sforzi organizzativi che peraltro, quando è stato necessario, mi sembra che siamo stati in grado di gestire correttamente.

Tutto questo vuole essere, oltre, se consentite, un autoelogio, una vetrina sul Morini Club per quelli che ci leggono per la prima volta, e so che ci saranno nel 2013, visto che già arrivano richieste di nuove iscrizioni, Spero riescano a percepire e condividere lo spirito del Club. Grandi eventi non sono alla nostra portata, ma quando ci mettiamo è difficile fermarci, e non è solo una questione di freni difettosi.



Sergio

**E' ufficiale: Resta confermata la libera circolazione dei veicoli iscritti ad un Registro Storico, Asi o FMI che sia. Riportiamo qui sotto la trascrizione della nota prot. 76596 del 8/11/2012 del Comune di Roma—Dipartimento Tutela Ambientale e del Verde, indirizzata alla FMI.
Il PDF è disponibile sul nostro sito web.**

OGGETTO: Circolazione dei Motoveicoli di interesse storico e collezionistico all'interno dell'anello ferroviario

Facendo seguito alla vostra nota di cui all'oggetto acquisita con prot. QLO 73947 del 29.10.2012, in cui veniva avanzato uno specifico quesito sulla sorte dei motoveicoli di interesse storico e collezionistico conseguente all'adozione dei provvedimenti di questa Amministrazione in materia di contenimento e prevenzione inquinamento atmosferico, si rappresenta quanto segue,

Si premette che il requisito necessario (ma non sufficiente) affinché un veicolo possa ritenersi storico è che sussista per esso una anzianità di almeno 20 anni di età come stabilito dal Codice della strada.

Altresì è da premettere che un motoveicolo Euro 1 non può risultare immatricolato prima dell'anno 1997 essendo per definizione rispondente ai requisiti ambientali previsti dalla Direttiva 97/24/CE emanata appunto nel 1997 stesso, e quindi un motoveicolo Euro 1 potrà possedere il requisito di veicolo storico non prima dell'anno 2017.

Ad oggi, quindi, per i motivi sovraesposti, non è stato ritenuto opportuno l'inserimento della deroga per tale categoria veicolare tra le deroghe previste dall'Ordinanza sindacale n.240 del 25/10/2012 con cui è stata data applicazione ai provvedimenti permanenti contenuti nella Deliberazione di Giunta Capitolina n. 242/2011.

Per quanto attiene invece gli attuali motoveicoli storico (quindi Euro 0), essi possono continuare a circolare tutti i giorni della settimana sulla base di quanto disciplinato con D.G.C n. 615/2006, e fatto salvo con l'Ordinanza n. 240 sopracitata che recita testualmente:

“FERMO RESTANDO quanto disciplinato in termini di CIRCOLAZIONE PER I VEICOLI DI CUI alle D.G.C. n. 790/2001 – 797/2002 – 615/2006 – 185/2007 – 562/2007 (autoveicoli benzina Euro 0; autoveicoli diesel Euro 0 – 1; ciclomotori e motoveicoli a due, tre, quattro ruote 2 e 4 tempi Euro 0)”.

Si ribadisce, tuttavia, che i motoveicoli Euro 0, anche se storici, al pari degli altri motoveicoli più inquinanti, nei giorni in cui si verificassero condizioni di criticità da inquinamento atmosferico, con conseguente blocco emergenziale della circolazione per le categorie veicolari più inquinanti, non possono circolare all'interno della Fascia Verde (che include l'anello ferroviario).

ABOLITO IL BOLLINO BLU

Copio e incollo dal Messaggero del 27/11/2012

«Il bollino blu non serve più». L'Agenzia Roma servizi per la Mobilità ne ha dato notizia tre giorni fa sul suo sito internet, a distanza di quasi dieci mesi dall'entrata in vigore delle «disposizioni urgenti» in materia di semplificazione e sviluppo. Nel frattempo ciascun cittadino ha continuato a pagare 3,02 euro per esporre su auto e moto un adesivo inutile e il Comune, dal canto suo, avrebbe incassato soldi che non gli spettavano. Il balzello, infatti, è rimasto fino ad ora compreso nei circa 70 euro del costo della revisione biennale (obbligatoria per tutti i veicoli), nonostante una legge nazionale l'abbia abolito, lo scorso febbraio.

ALEMAGNO (a spese dei Romani) VATTENE !!!

I nostri appuntamenti

morini club news 4/2012

pag. 11

CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2013

Per le uscite della prima domenica del mese l'appuntamento e il percorso verrà indicato sul sito web e sul forum. Chi non ha accesso a internet telefoni preventivamente a Fabio o Sergio per la conferma dell'appuntamento.

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:

15-17 FEBBRAIO 2013

Mostrascambio Novegro

31 MARZO— 1 APRILE 2013

Mostrascambio ReggioEmilia

2-3 MARZO 2013

XXV Edizione MillenniuMexpo Mostrascambio Ippodromo TORDIVALLE ROMA

24 MARZO 2013

I Edizione MillenniuMspecial AUTODROMO VALLELUNGA ROMA

Auto d'epoca in pista insieme al *Roma Festival of Speed*

APPUNTAMENTI MOTO MORINI CLUB (le date sono in corso di definizione)

APRILE 2013

La costiera Amalfitana in Corsaro e Corsarino

MAGGIO 2013

Week end in Abruzzo

MAGGIO/GIUGNO 2013

Le Dolomiti con il Pompone Club

QUOTE SOCIALI ANNO 2013
(il tesseramento inizierà dopo il 6 gennaio 2013)

Il Moto Morini Club effettuerà il tesseramento esclusivamente con le tessere FMI "vintage".

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 63	€ 69
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 58	€ 64
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 31	€ 37

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 "vintage" FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI ;

Modalità di pagamento:

- Direttamente presso la sede del Club, in via Luigi Corti, 29 a Roma

- RICARICA POSTEPAY: carta postepay n. 4023600472207259 intestata a Fabio Ferrario. La ricarica può essere effettuata recandosi alla Posta, o da uno sportello bancomat, o trasferendo l'importo da altra postepay, anche dal sito web delle Poste Italiane. Comunicate per telefono, fax o email chi e quando ha effettuato il pagamento, e la cifra versata, altrimenti potremmo non essere in grado di individuare il pagamento.

-PAYPAL: si può effettuare il pagamento con Paypal inviandolo a ferrario.fabio@libero.it . Se pagate con Paypal dovete farvi carico del le commissioni di paypal, utilizzando per il pagamento il tab "familiari/amici" e controllando che sia spuntata la casella "pagherò la tariffa"



Registro Storico FMI

Il vicepresidente del Moto Morini Club Roma, Sergio Milani, è stato nominato Esaminatore Nazionale del Registro Storico. E' una ulteriore riprova di competenza e affidabilità del nostro club, che annovera anche tra i suoi soci un Referente del Registro Storico.