

MOTO MORINI

MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

4/2014

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

ECCENTRICI Pt.2

IO CORSARINISTA 1

IO CORSARINISTA 2

TRIDENTE

MORINI STORE

DICEMBRE 2014

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
Numero 4/2014 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
iscrizioni@motomoriniclub.com
Direttore editoriale:
Andrea Mazzini



EDITORIALE

Con una corsa micidiale abbiamo recuperato il tempo perduto e fatto uscire l'ultimo numero del 2014 in tempo...

A inizio dicembre si è tenuta l'annuale assemblea dei soci, regolarmente convocata ma da molti snobbata. Comunque è stato approvato il bilancio, il numero dei soci nel 2014 ha sfiorato il centinaio, con un insignificante calo sul 2013, e si è fatto il programma per il 2015, che potrete leggere nell'apposita pagina.

Per il tesseramento 2015, siamo già pronti e potete iniziare ad inviare le vostre adesioni. I costi sono invariati ma la novità di quest'anno è che si può pagare con bonifico bancario (ma abbiamo tolto la postepay). Per quello che vale, quest'anno ci sarà nuovamente il portachiavi FMI.

Brutte notizie sul fronte bollo: gli emendamenti proposti da FMI e ASI non sono passati in commissione bilancio e nel maxiemendamento approvato al senato non ci sono. Oggi la finanziaria è tornata alla camera per il voto finale, è andata male, mettiamoci l'anima in pace, tocca pagare anche questo balzello.

Le nostre Morini sono vecchiette, ma qualcuno (me compreso) dovrà pagare per la sua Morini meno che trentennale. Visto che si paga, godiamocelo sto bollo, e partecipiamo alle iniziative del club, almeno non saranno soldi spesi inutilmente.

Auguri a tutti, nonostante tutto.

Sergio

ECCENTRICI PARTE 2

(facciamoci una camma!)

Bene, rieccoci qua a parlare ancora degli assi a camme e, come detto nell'articolo precedente, questa volta esclusivamente in ambito Moto Morini.

Prima di entrare nel vivo dell'argomento vorrei parlare del perché ho deciso di fare degli articoli sugli assi a camme e il motivo si trova nell'esperienza, musate comprese, che ho fatto per portare a termine un interessante lavoro sull'elaborazione di un propulsore di Corsarino da 80 cc che ho voluto denominare "Testa Piatta Extrema Ratio".

Essendo estremo il motore del suddetto ex cinquantino, anche l'albero della distribuzione doveva essere fuori serie e così per qualche mese mi sono tuffato nel mondo degli eccentrici adibiti al movimento delle valvole e anche se il risultato finale sembra essere stato buono, la strada per raggiungere l'obiettivo non è stata molto semplice e nemmeno molto economica, ma si sa, la ricerca richiede capitali!

In futuro farò un articolo dedicato al Corsarino TP80ER che ormai gira su strada in fase di prova e collaudo.

Ma torniamo alle camme che hanno equipaggiato e dato il carattere ai vari motori Morini nel corso degli anni.

Durante un dialogo fatto con l'ingegner Lambertini qualche anno fa, il nostro Franco mi spiegava come all'epoca della Tre e Mezzo venivano realizzate le camme, passando dal tecnigrafo alla lavorazione del pezzo prototipale e mi raccontava del prezioso lavoro svolto da uno dei pilastri del Reparto Esperienze della Moto Morini, Elio Albertazzi, capace di realizzare un asse a camme con una lima e un comparatore centesimale partendo dal disegno progettuale. Lambertini in quell'occasione definì quei periodi gli ultimi anni del motorismo "romantico" e credo avesse ragione.

In casa Morini troviamo assi a camme di vario genere, utilizzate in varie tipologie di propulsori, anche se in alcuni ambiti, come quello delle camme sportive, i numeri delle fasature spesso

ritornano.

A tal proposito troviamo l'albero della distribuzione della 175 Settebello Aste Corte (quello esclusivamente da competizione) che ha una fasatura di Apertura Aspirazione (AA) di 56° prima del PMS e di Chiusura Aspirazione (CA) di 75° dopo il PMI e ancora un'Apertura Scarico (AS) di 78° prima del PMI e una Chiusura Scarico (CS) di 52° dopo il PMS (tutti valori misurati con un gioco fittizio delle valvole di 0,25 mm), valori che poi ritroveremo nella 2+2 della Corsaro Regolarità e in seguito nelle preparazioni "Casa" della Tre e Mezzo, della serie cavallo che vince non si cambia e i "Copia" si riutilizzano!

Sempre per la Corsaro Regolarità, prima di utilizzare la 2+2, veniva adottata la X1 che aveva dei gradi simili (AA 54° CA 75° AS 78° CS 55°) ma alzate più contenute. Per entrambe l'Angolo di Calettamento è tipico delle camme spinte e si attesta sui 102°. Per i modelli più turistici dei monocilindrici pre-modulari, i valori si attestano sui 19/20° di AA, 60/65° CA e 58/62° di AS, 18/21° di CS.

La differenza si trova nel gioco fittizio dettato dalla Moto Morini che stabilisce 0,25 o 0,40 mm.

Con l'arrivo di Franco Lambertini nella casa bolognese il gioco di controllo per la fasatura della distribuzione passa a 1,00 mm.

La Tre e Mezzo Turismo monta una camme (N) con valori pari a 12°-42°-42°-12° che poi verrà utilizzato anche sulla 250 J bicilindrica e sulla 500 Camel e 350 Kanguro nelle loro prime versioni, mentre per dare più vigore al modello nella versione Sport, viene montato un albero della distribuzione (S) con valori di 28°-55°-57°-25° e delle alzate leggermente maggiori (7,85 mm per l'aspirazione e 7,7 mm per lo scarico).

Per tutte e due le camme, Turismo e Sport, l'Angolo di Calettamento è pari a 106° un numero che si attesta su un valore mediano, non spinto. Le cose cambiano quando andiamo a valutare l'asse a camme L5 (dove la L sta per Lambertini e 5 per il numero delle prove fatte per arrivare al risultato finale) utilizzato per la prima volta sulla Camel 501 e poi adoperato dai preparatori dei bicilindrici in luogo della 2+2.

La L5 è considerata, a ragione, l'asse a camme più spinta realizzata dalla Moto Morini nell'era dei

motori a V di 72° mantenendo comunque un'ottima fruibilità anche per andare sulle strade di tutti i giorni, un'ottima coppia e un bell'allungo, tre cose difficili da mettere insieme in un solo asse a camme.

La L5 ha un angolo di calettamento di 100° e una fasatura di 33°-58°-58°-32° misurata con un gioco fittizio di 1 mm, per delle alzate di 8,5 mm e 8,00 mm rispettivamente per l'aspirazione e lo scarico. Per fare un paragone tra la L5 e la 2+2, che sono le camme sportive della casa bolognese, bisognerebbe adoperare lo stesso gioco fittizio di misurazione della fase e in questo modo la L5, misurata con un 0,25, aumenterebbe la forbice dei valori avvicinando o addirittura superando quelli della 2+2.

Gli altri alberi della distribuzione di casa Moto Morini maggiormente conosciuti sono l'"M" (24°-47°-55°-23°) montato sull'Excalibur 350 e sulla Dart 350 e il "J" (23°-51°-51°-22°) montato sulla Camel 500 seconda serie e sull'Excalibur 501.

Parlerei per ultimo delle camme adottate dal Corsarino che sia nella versione normale che in quella denominata "60" e realizzata per i modelli export di 60 cc, hanno un angolo di calettamento di 109° e delle alzate da 4.4 mm circa, sia per l'aspirazione che per lo scarico.

I valori della fasatura "ufficiali" del 48 cc sono 8°-48°-48°-8° ma andarli a verificare è praticamente impossibile.

Con un goniometro e un comparatore centesimale vengono fuori i numeri al lotto del tipo 5°-38°-35°-15° mentre per il 60, di cui non sono riuscito a trovare la fasatura ufficiale, i valori sono 14°-54°-48°-11° entrambe misurate con lo 0,25 mm fittizio.

Le due cammette quindi sono praticamente equiparabili con solo piccole differenze tra anticipi e ritardi di aperture e chiusure.

Per chi non avendo un comparatore volesse comunque controllare i valori della fasatura del proprio motore, qualunque esso sia (beninteso sempre aste e bilancieri), può utilizzare un piccolo foglietto di carta velina che appena viene "pizzicato" dal bilanciere, testimonia il momento iniziale dell'apertura della valvola e potrà andare a leggere sul goniometro i gradi indicati.

Ovviamente, al contrario, quando si deve valutare

il momento esatto di chiusura della valvola si aspetterà il punto in cui il pezzo di carta velina viene "mollato" dal bilanciere.

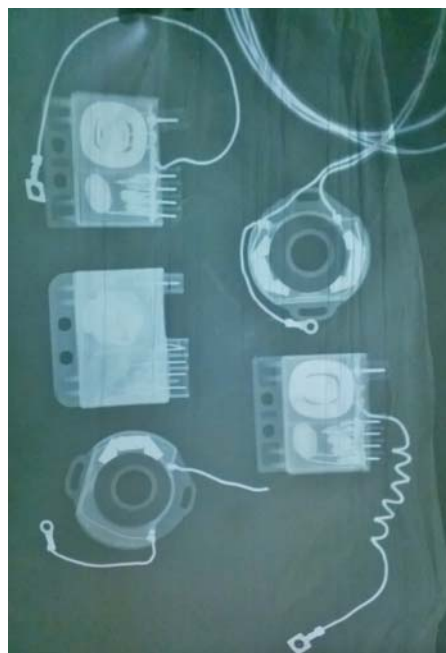
Bene miei cari soci morinisti, con questo articolo spero di aver fatto un buon servizio a tutti voi e che le notizie scritte vi possano tornare utili.

Per quanto mi riguarda io mi sono davvero divertito a cercare, misurare e scrivere.

Alla prossima.

Fabio

Ci potete dire tutto, ma non che siamo superficiali. Noi le cose le analizziamo ai raggi X !



IO CORSARINISTA 1

CORSARINO O MORTE

Ci sono stati degli anni in cui se indossavi le Clark o le Peter Flowers prendevi le botte e lo stesso succedeva con il loden o l'eskimo, con il laccio per i libri o la tolfà. La cosa strana è che avveniva anche con il ciao o il vespino, con il gilera o con il morini



Ma la cosa che era sicura è che, anche se cercavo di rimanere al di fuori delle questioni politiche sessantottine, il Morini lo desideravo anche a costo della MORTE.

A 13 anni in occasione di visita parenti a Francavilla Fontana giracchinando per il paesino, vidi lui, il magnifico corsarino super scrambler blu



Lo lavavo lo lucidavo lo usavo di nascosto anche prima del fatidico compleanno, lo adoravo. Scattata la data x lo usavo dalle quattordici alle venti dopo aver fatto i compiti in otto minuti. Tutti i giorni.

Ci facevo il cross a Tor di Quinto e a Talenti e con tutti che mi schernivano anche la pista di Passo Cortese, piccoli guadi, discese pazze a tutta callara in fuori giri con l'ebbrezza dei 78km/h.

Non mi sentivo umiliato se qualcuno mi sorpassava, non importava, ma soffrivo da morire quando il zeta zeta mi segava le ruote.

È solo per quel motivo che il prode fu

costretto a interrompere le sue scorribande per sostare da Nardi e divenire così uno scalpitante 60cc.

E sì, lo ammetto, baravo.

Penso, sono convinto, o almeno posso dire che la sensazione era che in falso piano facesse 100. Sì 100 km/h.

Con lui ho consumato una fiancata di mia sorella, ho rimorchiato la mia prima pischella, ho vitalizzato i pomeriggi alla pinetina con gli amici, ho vissuto convinto che con lui sarei potuto arrivare ovunque, ho bucato il mio polpaccio con la pedivella del freno, ci sono andato in cinque, ho aperto in due il telaio doppia culla, ho rotto i coglioni a tutto il quartiere perché passavo ovunque cento volte al giorno e ...

Certe cose è più facile raccontarle che scriverle e spero di incontrare i soci per poter fargli comprendere che quello che provavo allora è lo stesso oggi.

Nessuna emozione è stata al pari del corsarino.

Forse una gli è andata vicino con la mitica golf primo tipo che ha percorso 740000 km

Ma questa è un'altra storia.

Don Michele



carta da zucchero, in attesa di padrone alloggiato in un negozietto.

Trapanando il cervello di papà, lo convinsi che era un affare, in quanto costava un terzo del suo valore da nuovo e presto sarei diventato quattordicenne.

Per me era proprio scontato il fatto che non sarei sopravvissuto senza quel motorino che suonava una sua musica inconfondibile, direi una orchestra che suona infinite melodie che mai ti stancano, e quando rilasci il gas una cascata di monetine mosse dalle sue belle valvoline: che bello.

Lo volevo. Lo sognavo.

Lo agognavo.

Ipotizzato il babbo il miracolo avvenne e il corsarino si trasferì a Roma con la ruota anteriore smontata in quanto non entrava nel bagagliaio.



ATTUALITA'

LE BELLE DEL SALONE

Inutile ammorbarvi con (tardive) analisi tecniche e dotte dissertazioni novità del salone di Milano. Ecco una selezione di quello che mi è sembrato più interessante e se non siete d'accordo... peggio per voi !



IO CORSARINISTA 2

CORSARINO DREAMIN'

Arrivo in ritardo alla riunione del Moto Morini club, la punizione che mi aspetta è terribile, sono anche recidivo, e infatti quelli dello zoccolo duro, i soci che presenziano a tutte le riunioni arrivando con almeno 5 minuti di anticipo sull'ora di inizio, ne approfittano per castigarmi, accollandomi l'onere e l'onore di scrivere sul notiziario del club sulla mia passione morinista; la vera verità è che le migliori penne della rivista hanno oramai scritto su tutto e sul contrario di tutto, e non sanno più cosa inventarsi, quindi ogni scusa è buona per reclutare nuovi collaboratori, ma mi lascio coinvolgere volentieri.

Tutto comincia negli anni in cui i bambini giocavano in cortile senza essere insidiati da pedofili più o meno religiosi, e i genitori non rischiavano di essere denunciati dai vicini per abbandono di minore solo perché lasciavano che i figli giocassero sotto casa.

Mentre gli altri bambini calciavano il pallone, i più molesti facendo contestualmente la radiocronaca della partita, naturalmente impersonando questo o quel campione (era più o meno il tempo di Burgnich-Mazzola-Rivera-Facchetti, che invece a me non interessavano nemmeno per giocarci a figurine), io pedalavo forsennatamente su una pesantissima bici da passeggio troppo grande per la mia età, equipaggiata di cartoncino fatto suonare sui raggi tenuto in posizione da una molletta da bucato; naturalmente le onomatopée motoristiche abbondavano, e devo avere avuto una moto immaginaria dagli infiniti rapporti, almeno un bruum, pardon, cambio di marcia ogni volta che finivo il fiato.

Meno male che c'era Davide, l'amichetto del primo piano, anche a lui il calcio non interessava, e pedalava con me; nei nostri duelli alla Agostini-Pasolini, perché non c'è solo la radiocronaca della partita, ma anche quella del gran premio, era lui Ago, con la sua bicicletta da corsa strafica mi stava sempre e inevitabilmente davanti, e chissà se avessi avuto anche io la moto giusta come sarebbe andata a finire.

Poi c'erano i grandi, quelli che ce l'avevano per davvero la moto: Gigetto, il figlio dell'avvocato del terzo piano, che ogni giorno alla stessa ora rientrava dall'università sulla sua Aermacchi un pò retrò, e Guerrino, che a Roma si pronuncia Guerino, il figlio del portiere del civico 35, che ogni pomeriggio rientrava dal lavoro con la sua scintillante Benelli-Motobi Supersport, che fa oltre 100 all'ora.

Le mie attenzioni però erano per il Corsarino di Ludovico, il liceale del palazzo di fronte, che forse la piccola Moto Morini mi sembrava più alla mia portata.

Arriva l'età del motorino, uno strumento di morte che nemmeno la bomba H, la cui sola parola a casa era un tabù; Davide fa gli anni prima di me e già ce l'ha, scorrazziamo liberi e felici come solo a 14 anni sul suo Gilera 4V, ereditato dal padre che per andare a lavorare si è fatto un Arcore, sognando entrambi il Corsarino, smanettando come solo a 14 anni sul povero gilerino, e giocando a chi indovina per primo a che moto appartiene il rombo che si sente provenire dalla strada.

Con la promozione inspiegabilmente arriva il motorino, fino ad allora osteggiato e poi invece regalato senza nemmeno bisogno di chiederlo, misteri del mestiere di genitore, ma che orrore! È un Fantic Motor Super Rocket, una specie di ridicola beach bike ben lontana dall'immaginario motociclistico, forse rassicurante per papà, viste le piccole dimensioni, o più probabilmente piaciuto a mamma, che aveva un gusto tra lo snob e il bizzarro, ma comunque buon gusto, e infatti che intuito, il fantichino oggi è ricercato, magari avercelo ancora...

Comunque la repulsa per quell'orrendo due tempi, e perdipiù con le ruote piccole, è tanta, ma per fortuna c'è Ludovico che nel frattempo si è fatto il vespone e vende il Corsarino, metto faticosamente insieme la somma e me lo compro, con mia grande soddisfazione ho uno ZZ modello 1972!

Anche Davide si ribella al motorino calato dall'alto e prende un cattivissimo Corsarino 60 cc, manubrio sport, cerchi in lega, Marzocchi anteriori e posteriori, freno a quattro ganasce, contagiri corsaiolo; inevitabilmente proseguo a fare l'eterno secondo, ma a cavallo di una Moto Morini! Quanto abbiamo pasticciato su quei poveri Corsarino è difficile dirlo, non solo le varie "migliorie" e i frequenti cambi di colore, ma il 60 cc di Davide girava veramente troppo, rifacevamo il motore con una frequenza da reparto corse, e se non c'era il guasto o l'usura bisognava alleggerire qualche ingranaggio, o sperimentare qualche altra elaborazione, insomma, lo sapete come vanno queste cose, molti di noi hanno cominciato allora e ancora non hanno smesso ;-)

poi la mia famiglia si è trasferita fuori porta, e papà, un alfista con il culto del motore giusto che non si fidava a farmi fare 50-60 Km al giorno sul motorino usato si è arreso, ha dato via il Fantic e mi ha preso un Corsarino nuovo, mentre Davide per andare più forte ha semplicemente



IO CORSARINISTA 2

soffiato l'Arcore al padre, e le nostre strade si sono allontanate, così è la vita, ma a una quarantina di anni di distanza ancora lo penso con affetto, mentre con Ludovico ogni tanto ci si vede, e lo rimpiange quel Corsarino che tradì per un vespone.

A me il Corsarino invece ha proseguito ad accompagnarmi in giro.

Troppo pigro per fare il patentino, anche a 18 anni invece di prendere la patente ho cominciato a lavorare, e appena mettevo abbastanza soldi da parte viaggiavo, volevo vedere il mondo, e alternavo i viaggi al lavoro; ho proseguito ad andare in Corsarino fino ai 21 anni, quando finalmente ho preso la patente e un lambrettone pagato una vera sciocchezza, e purtroppo rubatomi di lì a poco, e vai di nuovo con il fedelissimo Corsarino, nel frattempo equipaggiato con sospensioni e ammortizzatori Ceriani, manubrio alto e parabrezza l'inverno, manubrio basso l'estate, comandi Tommaselli che su una Guzzi 750 si sarebbero sentiti a casa, luce di stop e chiave di accensione, l'immane portapacchi con Kryptonite e gonfia e ripara, ma soprattutto un motore potenziato quanto basta per non sguagliarsi con la frequenza di quello di Davide, ma allegro abbastanza per portarmi ovunque; quando non ero all'estero ho proseguito a fare affidamento sul Corsarino, fino al 1990, e in quegli anni il mio ZZ ha fatto parecchi chilometri anche per soddisfare la voglia di un giretto di qualche amico che "ce l'ho avuto anche io"!

Poi ho deciso che se volevo bene al Corsarino non potevo più esporlo ai rischi dell'uso quotidiano e del parcheggio in strada, ed è andato in garage, ma funzionante, e tirato fuori regolarmente per dei giri, perché sì, la 350 prima e la 500 dopo mi davano tante soddisfazioni, ma il primo amore non si scorda mai, e quando risalgo sul Corsarino ritorno quel bambino che in bicicletta sognava di andare in moto.

E a proposito di sogni, nel 1992 ne facevo uno molto piacevole e ricorrente che dopo un pò diventò una persecuzione: ero alla guida del Corsarino nei più diversi posti, godendomela; forse tutto cominciò con il ritrovamento di un Corsarino nel cassonetto della spazzatura, atto incivile di per sé, e un vero sacrilegio per un corsarinista, lo tirai fuori faticosamente e lo portai a casa, un'operazione disgustosa, tecnicamente un furto, ma visto che il legittimo proprietario lo aveva inequivocabilmente buttato...

Comunque in quelle notti di sogni a due ruote avrò fatto

decine di migliaia di chilometri, è durata mesi, e alla fine ho deciso, era un messaggio del mio io profondo: dovevo rimettere a nuovo il Corsarino, vai con Luzzi e con una massiccia campagna di acquisti per riportare all'originalità il motorino.

E via nel vortice del restauro: galvanica, verniciatura, pazzi scandinavi che lavorano i migliori acciai svedesi e rifanno di tutto, saldatori estremi, maghi dei raggi, domatori di impianti elettrici, venditori di pezzi Moto Morini sparsi per l'Italia, la conoscenza con altri corsarinisti sfegatati, e acquisti, vendite, affari, rottami per ricambi, investimenti, mucchi di pezzi ammassati in garage, innumerevoli macchie di grasso immancabilmente sui jeans nuovi e la pace familiare messa alla prova, e la storia continua fino all'incontro con i morinisti del club.

Non so quante volte i fratelli Nardi, della storica concessionaria Moto Morini di Roma, me ne avevano tessuto le lodi, e alla fine mi sono unito alla banda attirato dalle corsarinate organizzate dal club, anche se

poi in tanti anni i miei impegni non mi hanno mai permesso di unirmi al gruppo per un raid, e occasionalmente arrivo pure tardi alle riunioni serali, o le manco del tutto, ma proseguo comunque a corsarinare, una domenica ogni tanto, qualche decina di chilometri in solitaria per le strade a nord di Roma, che comunque quel giretto mi mette di ottimo umore, con la sosta dal benzinaio in mezzo a sconosciuti motociclisti delle

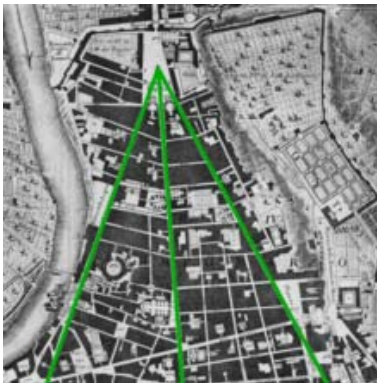


uscite domenicali che è quasi sempre occasione di chiacchiere, e devo dire che posso anche stare in mezzo a biemvevisti oltranzisti, guzzisti incalliti, maledetti musci gialli, biker alla tu-voi-fà-l'americano, o fondamentalisti di questo o quell'altro marchio, ma quando si parla di moto, in sella al Corsarino sono a posto, mentre sono certo che non mi andrebbe altrettanto bene se girassi con quel Fantic da spiaggia, e scusa la schiettezza mamma, se da lassù mi stai leggendo.

LUCA M. ****ZZ**** (n.d.r. : nomen omen !)

IL MOSTRO MARINO

Il nostro beneamato sindaco, Ignazio Marino, tra le altre minchiate, ha avuto la bella idea di chiudere il "tridente" (per i non romani, con Tridente s'intende il complesso stradale costituito da tre vie rettilinee di Roma che partono da piazza del Popolo e divergono in direzione sud, assumendo la forma di un tridente), già chiuso alle auto private, anche al transito di moto e ciclomotori. Con quale logica non si sa, l'area è vasta e per raggiungerla chi lavora lì, o anche chi



voleva solo andare a fare shopping, aveva come unico mezzo il motorino, se non voleva invecchiare alle fermate degli autobus, o farsi rapinare dai tassisti

mannari che infestano la Capitale.

Per manifestare il disappunto, è stata organizzata il 2 novembre, il giorno prima dell'entrata in vigore della cazz... provvedimento, una scorribanda, cui il sottoscritto, oltre che come reporter era presente come manifestante.



Adunata a piazza Augusto Imperatore, ove gli organizzatori hanno aiutato i partecipanti a dotare i veicoli di cartelli che esprimessero il loro pensiero. Quello sulla mia moto invitava



marino a ficcarsi il tridente il quel posto. Così, tra vari slogan, assalti agli autobus che venivano tappezzati di manifestini, riprese delle TV locali e non, si preparava la partenza del corteo che di lì a poco avrebbe percorso le vie del tridente. Da notare che anche moltissime persone insospettabili, semplici passanti, eleganti signore bionde in bicicletta,

si univano alla protesta proferendo all'indirizzo di Marino epiteti da far arrossire uno scaricatore di

porto; questo per far capire quanto sia benvenuto il personaggio. Quindi il corteo prendeva il via e cominciava il suo tour nelle strade che di lì a poco sarebbero diventate territorio vietato. Ai bordi, per



tutto il tragitto e tutta la durata del tour due ali di folla plaudente (non esagero, è assolutamente vero) che incoraggiava i partecipanti e urlava impropri contro Marino: commercianti, passanti, ciclisti, uomini in giacca cravatta e valigetta, giovani "alternativi", insomma tutti che esprimevano sonoramente quanto Marino avesse rotto le palle. Anche i cani gli abbaiavano contro. Il corteo infine dirigeva verso Piazza Venezia per

ATTUALITA'



immigrati che invece sono covi di delinquenti e sbandati, e lo scandalo, di cui si inizia solo a intuire la portata, di "mafia capitale". In tutto questo il sindaco casca dal pero, lui non sapeva nulla, non si era accorto di nulla. Sebbene non si possa (ancora) dire che è lui l'unico colpevole, avendo ereditato una situazione catastrofica da quell'altro bandito di Alemanno, nonché da quegli incapaci,

tentare l'ascesa al Campidoglio, alla base del quale veniva fermato dai dissuasori mobili e da zelanti vigili urbani. Non si forzava il blocco, e si negoziava il lasciapassare per una delegazione che andasse a conferire col sindaco, ma è stato un errore perché mentre si decideva cosa fare sono arrivati i celerini con blindati e in tenuta antisommossa, chiamati dal quel vigliacco schifoso del sindaco. Evidente che era inutile insistere oltre, il corteo si è spostato e dopo una breve arringa degli organizzatori, che promettevano che ci sarebbero state nuove iniziative, il corteo si è sciolto.

parassiti inetti di Veltroni e Rutelli, resta il fatto che Marino è del tutto inadeguato a fronteggiare una situazione drammatica. Ci sono problemi terrificanti e lui non ne sapeva nulla, ma si balocca

Nei giorni successivi altre categorie di romani e non solo hanno pur troppo avuto modo di constatare che Marino è totalmente inadeguato, e la sua popolarità (quale?) è scesa sottozero.



con tridenti, chiusure di via dei Fori Imperiali, devastazione di via Labicana senza affrontare, ma nemmeno capire, i problemi della città più importante d'Italia. A Marino, ma vedi di andartene, e fallo alla svelta.

Sergio

Le unioni gay celebrate in aperta violazione di legge (il sindaco che viola deliberatamente la legge !!!!), la storia della panda rossa e delle multe non pagate dal sindaco, la protesta degli abitanti delle periferie contro i centri accoglienza degli

ATTUALITA'

MOTO MORINI STORE !

La nuova Moto Morini ha fatto una scelta storica, ha aperto un negozio, anzi un Moto Morini Store, dove i clienti possono vedere, toccare, e chiedere informazioni al personale. Lo Store è a Milano, in via Giuseppe Sacchi 5, in pieno centro, a pochi metri dal Castello Sforzesco. L'inaugurazione è avvenuta in concomitanza col salone EICMA, e per alcuni giorni è stato possibile effettuare dei test ride su tutta la gamma, ma test ride seri, si poteva tenere la moto anche per alcune ore. La mia scoperta è stata un po' rocambolesca, non avendo ricevuto, evidentemente per



un errore in fase di registrazione sul sito della Morini, la email di comunicazione dell'apertura dello store. Il vostro cronista era a Milano per il salone, e per il

mercatinò di Novegro. Visti entrambi, e il giorno prima di ripartire, vado a fare una capatina negli uffici Milanesi dell'azienda per cui lavoro, e noto il passaggio in zona di una scrambler, una



corsaro e un'altra Morini. Strano, tutte queste Morini in così poco tempo. Indago meglio e scopro che a 200 metri



dall'ufficio hanno appena aperto il Morini Store: quando si dicono le coincidenze. Entro e trovo la Elisabetta Capotosti a colloquio con Fulvio e Ezio (Morini Club di Morano Po), e Perfetti (storico Concessionario Morini). Un attimo di sorpresa e poi ci salutiamo e scambiamo alcune impressioni. Scopro con rammarico che il giorno prima c'è stata

l'inaugurazione e, tra le altre cose, è stata messa all'asta una 11 e 1/2 come quella che abbiamo esposto a marzo a Motodays, che è stata aggiudicata a 6000 euro: peccato, a quel prezzo l'avrei presa io....

Comunque lo store è piuttosto ampio, a tre vetrine e un vasto



locale al piano interrato, tutto arredato in stile minimalista, e erano presenti tutti i modelli in produzione, inclusa la Rebello in una nuova livrea, che comunque continua a non piacermi, e glielo dico...

Poi arriva Jannuzzelli su una scrambler personalizzata, verniciata in un bel rosso e con la scritta 007 sulla fiancatina. Ci salutiamo, accenno al fatto che lo store è una piacevole sorpresa e che è importante che il pubblico possa vedere, toccare e provare le moto. Jannuzzelli sorride e annuisce, lo sa, lo ha sempre saputo. Giro ancora un po' nel negozio, che oltre le Moto espone la linea di abbigliamento (orologi inclusi), tento di prenotare per la mattina dopo un test

della 11 1/2, ma sono tutte già prenotate e io poi devo ripartire; molto cortesemente mi propongono di provare subito una corsaro veloce, ma è sera, avrei poco tempo, le strade lì intorno sono tutte a pavè sconnesso e rotaie (molto più pericoloso dei nostri

sampietrini) e preferisco non rischiare, sarà per un'altra volta. Così c'è solo il tempo di prendere i depliant, i bigliettini, il portachiavi, le penne marcate MotoMorini (ci sono i gadget... sembrerà banale ma anche questo è segno di cambiamento), il tempo di salutare con un cenno Jannuzzelli che inforca la sua scrambler, accende il motore e, con un sorriso stampato sulla faccia, si allontana per le vie di Milano. Parlando di Jannuzzelli, alcune scelte aziendali sono forse inconsuete, ma è innegabile che è uno che si è messo coraggiosamente in gioco e che gli piace molto quello che fa.. E una Moto Morini, scrambler,



corsaro o 11 1/2

che sia, che averla fa un po' da fighetti snob, per il prezzo altino e perché, ormai superata tecnicamente dalla concorrenza, è più di immagine che di contenuto, , in una Milano che ha sempre fatto del brand e dell'apparenza una delle sue caratteristiche, tutto sommato male non ci sta.

Sergio

APPUNTAMENTI

morini club news 4/2014

pag. 11

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 Piero per la conferma dell'appuntamento.

CALENDARIO ATTIVITA' 2015

MAGGIO: 8° ELBA RAID: a grande richiesta abbiamo programmato il ritorno all'Isola d'Elba, con corsari e corsarini. Ammesse altre Morini solo se i proprietari che non ne sono muniti dimostreranno di aver tentato inutilmente di acquistarne una.

GIUGNO: IL VECCHIO MUGELLO: raid sulle strade su cui si correva il circuito stradale del Mugello, che è stata una competizione automobilistica disputata tra il 1914 e il 1970 sulle strade del Mugello in Toscana.

LUGLIO (se non piove anche stavolta): MANNAGGIA LA MAIELLA: giro per le strade d'Abruzzo

GIUGNO (è ancora in forse): se gli amici del MMWeekend decideranno che l'evento quest'anno si farà nel Lazio, forniremo assistenza e partecipazione

26 dicembre 2014: consueta adunata oceanica (si fa per dire) al Gianicolo. Alle 10

MOSTRE e MOSTRESCAMBIO 2015:

10-11 GENNAIO: MOSTRASCAMBIO AREZZO

20 -21- 22 FEBBRAIO: MOSTRASCAMBIO NOVEGRO (MI)

28 - 29 MARZO: MOSTRASCAMBIO REGGIO EMILIA

TESSERAMENTO 2015

Tariffe invariate rispetto lo scorso anno

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 68	€ 78
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 63	€ 73
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 60	€ 70
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 36	€ 46

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

BONIFICO BANCARIO: effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (iscrizione/rinnovo motomorini club anno 2015). Comunicate comunque per email a iscrizioni@motomoriniclub.com l'avvenuto pagamento

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



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.