

# MOTO MORINI

## CLUB NEWS

1/2002

**Calendario Attività**

**Coordinate MMC**

**Iscrizioni**

**Tecnica**

**Fisco**

**Attualità**

**Humor**

Gennaio -Marzo 2002

### **Moto Morini club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
numero 1/2002 a cura di  
Fabio Ferrario, Andrea Mazzini, Sergio Milani*

edito da :  
FPM edizioni scrll  
00147 Roma - via C.Colombo 183  
ndr@pronet.it  
Direttore editoriale:  
Andrea Mazzini

### **EDITORIALE**

Per la seconda volta consecutiva mi spetta l'onore della prima pagina; questa volta addirittura mi spetta sostituire il Presidente nella redazione dell'editoriale. Spero di non essere sopraffatto da manie di grandezza.

L'attività del Club prosegue senza sosta. Nel corso degli ultimi mesi abbiamo ottenuto ulteriori riconoscimenti del nostro status e del ruolo di custodi del patrimonio storico Morinista, anche da chi è sempre stato chiuso e oscurantista (Fabio, quanto sei brutto in foto! - Motociclismo d'Epoca pag 151).

Le attività per i soci sono state predisposte (vedete il calendario a pagina sette), con appuntamenti che soddisferanno sia i più disimpegnati che i più esigenti. Il rally all'Isola d'Elba e il raduno a Roma richiederanno tuttavia un notevole sforzo organizzativo, e confidiamo nella partecipazione e disponibilità di tutti.

Molte energie sono state spese nella realizzazione di progetti che sono ormai in dirittura di arrivo. Molto si è puntato su un processo di informatizzazione che, siamo certi, migliorerà la coesione e l'organizzazione del Club.

Il sito internet è stato testato on line, e sarà a breve trasferito sul dominio che abbiamo acquistato.

Avrete inoltre notato che il notiziario che state leggendo ha leggermente mutato la veste grafica. Quello che invece non avete ancora sperimentato è che, finalmente, il notiziario verrà pubblicato e diffuso con regolarità e tempestività. Per bypassare l'ostacolo del servizio postale che fa acqua da tutte le parti, il nostro trimestrale verrà inviato (a colori!!!) ai soci anche via e mail, in formato .PDF.

Ma affinché i proponimenti di cui sopra siano coronati da successo, è indispensabile la collaborazione di tutti: invitiamo quindi quanti non avessero ancora provveduto a rinnovare sollecitamente la propria iscrizione.

Il processo di informatizzazione richiede naturalmente che tutti si adoperino per dotarsi e familiarizzare con gli indispensabili strumenti (browser aggiornati, account di posta elettronica, Acrobat Reader ecc)).

Ora dipende da voi: il Club è nato per iniziativa di appassionati su una base di volontariato, e può vivere solo alimentato dalla passione di tutti i soci.

Io sono convinto che farete crescere ancora, e bene, il nostro/vostro Morini Club.

Sergio

### **In questo numero**

- **La moto nel fisco - parte seconda**
- **Tecnica - Punterie e distribuzione**
- **Io Morinista - Claudio si racconta - parte seconda**
- **Calendario appuntamenti**

**Perché:** è un modo per conoscersi, per ridere insieme, assecondare il proprio hobby

**A chi rivolgersi:** e mail: [ndr@pronet.it](mailto:ndr@pronet.it) fax: 06.51605982  
**Per posta:** Moto Morini Club, via Luigi Corti, 29 — 00151 Roma

*morini club news 1/2002*

pag. 2

## ISCRIZIONI



### QUOTE ASSOCIATIVE 2002

- Socio Ordinario - euro 37

- Simpatia (solo per l'estero) - euro 15

Con il pagamento della quota si ha diritto a:

La pin Morini alla prima iscrizione

i gadget stabiliti per l'anno in corso

la tessera annuale del MMC

la tessera FMI (solo per gli ordinari)

notiziari Morini e Motoitalia

e-mail "[tuonome@motomoriniclub.it](mailto:tuonome@motomoriniclub.it)"

polizze assicurative storiche HELVETIA

inoltre pratiche registro FMI e Morini

certificato di conformità all'originale

...e per i soci a Roma.. le convenzioni

**Moto Morini Club**

**di tutte, di più**

### PUNTERIE E DISTRIBUZIONE IN GENERE: CONTROLLI E REGISTRAZIONI.

Il controllo e la registrazione delle punterie per il mantenimento del gioco al fine del miglior funzionamento del motore, è un'operazione piuttosto frequente sui motori con distribuzione ad aste e bilancieri o "co' li zeppi" (come disse un giorno un mio conoscente, noto meccanico e preparatore di Alfa Romeo romano, quando scoprì che il mio gioiellino aveva ancora "l'antiquato" sistema di distribuzione!). Dopo qualche migliaia di km, quindi bisogna agire su dado e controdado per eventualmente ripristinare la misura indicata dal costruttore.

E' un'operazione sicuramente agevole e che il proprietario del mezzo può tranquillamente svolgere da solo anche se con un minimo di accortezza per essere sicuro di aver effettuato le giuste mosse.

Quando la moto si conosce e da sempre si sa che tipo di operazioni di manutenzione ha avuto nel corso degli anni, il lavoro è senza dubbio più semplice, ma quando si mette mano ad una moto che non si conosce poiché, ad esempio, se ne è entrati in possesso da poco, la cosa cambia un po'.

Nel primo caso, dopo aver controllato (magari non tutte le volte) il serraggio del castelletto dei bilancieri, si misurerà con la lama dello spessore della misura richiesta, il gioco tra bilanciere e sommità della valvola e se la lama passerà tra le due superfici senza frizionare, si dovrà agire sui registri per ristabilire la giusta distanza.

Quando invece ci troviamo nel secondo caso, i controlli oltre che per i dadi del castelletto dei bilancieri, passeranno anche per la tolleranza tra boccole e asse dei bilancieri e per la superficie di contatto del bilanciere (il piccolo pattino arcuato), con lo stelo della valvola.

Nel caso in cui ci si accorga che la boccola e l'asse siano usurati determinando un gioco eccessivo, questi componenti vanno sostituiti e

nel caso in cui si osservi un consumo asimmetrico della superficie del pattino, dovrebbe essere sostituito il bilanciere oppure bisognerebbe aggiustare con una limetta la superficie facendo attenzione a lavorarlo sempre parallelamente all'asse su cui lavorano i bilancieri.

Quest'ultima operazione forse non sarà la più ortodossa, anche perché la superficie del pattino dovrebbe essere trattata per non consumarsi, ma almeno per un bel periodo di tempo consentirà di registrare le punterie nel migliore dei modi.

Altro controllo prima di agire sui registri delle punterie, è quello del gioco assiale del bilanciere che lavora "a sbalzo". Questo gioco dovrebbe essere ridotto al minimo e nel caso non lo fosse per ripristinarlo si dovrà allentare il dado del castelletto che agisce sul blocchetto tagliato e battere con delicatezza l'asse dei bilancieri fino a che il bilanciere in questione non si è accostato al blocchetto di sostegno.

Un altro controllo che vale la pena fare ogni tanto, è quello relativo ai puntalini delle aste che a volte, ma non di frequente, si allentano dal trafilato di alluminio. In questo caso andrebbe sostituita l'astina incriminata oppure, se possibile, smontato il terminale d'acciaio temperato, godronato il margine del trafilato d'alluminio e, con del blocco viti e cuscinetti, ricomposto l'accoppiamento.

Infine nell'allentare e stringere il dado di fermo del registro del bilanciere, per ripristinare il corretto gioco, è necessario agire cercando di mantenere sempre frizionati i due elementi, ruotandoli insieme (Es.: per diminuire il gioco delle punterie, allentare di poco il dado e poi stringerlo "portandosi dietro" anche il registro). In questo modo si avrà maggior sicurezza contro gli allentamenti accidentali senza dover esercitare grosse strette sul registro, che se troppo sollecitato, potrebbe rimanervi in mano!

Fabio

## LA MOTO NEL FISCO parte 2

A grande richiesta (una...quella dell'editore), torna il Vs. commercialista volante a parlarVi della deduzione fiscale della nostra Amata.

Nel precedente articolo avevamo interrotto il discorso sui modi di acquisto per entrare in proprietà del motoveicolo. Ho detto proprietà perché il Fisco permette la deduzione solo per l'intestatario del mezzo. Vanno esclusi quindi possibili salti mortali nell'intestazione, tipo a vs. nonna, fratello, ecc., perché vale esclusivamente l'intestatario titolare della partita IVA.

Stabilito questo, per far entrare nella contabilità la



Scusi Dottore, il casco è deducibile ?

moto occorre la fattura intestata alla vostra Azienda.

Il veicolo si può acquistare anche usato: se da un concessionario o da qualcun' altra azienda occorrerà la fattura, mentre anche da un privato

cittadino si può ottenere una fattura deducibile fiscalmente. Dall'esperienza personale quest'ultima affermazione risulta sempre sconosciuta ai più, ma in effetti, su un qualsiasi foglio il furbo che vi vende il catorcio spacciandolo per la più bella moto recentemente esposta al MOMA di New York, deve dichiarare di aver ricevuto i soldi (assegno, contanti ecc.) per quel mezzo con quella targa in quel giorno. Per il venditore non ci saranno problemi di imposte in quanto non c'è reddito prodotto sulle vendite tra privati (per fortuna...). Forse avrete problemi a dividere le sue mani intente a sfregarsi

per l'affare fatto, ma superata questa difficoltà basterà apporre una marca da bollo da € 1,29 sul pezzo di carta firmato dal venditore e passarlo al vs. commercialista per le registrazioni del caso.

La deduzione fiscale avverrà con il consueto metodo già visto nel precedente articolo. Lo so che non avete studiato, ma sto parlando dell'ammortamento.

Un sistema di acquisto che vale la pena di approfondire è l'acquisto in leasing.

Abbiamo già parlato degli interessi, ma occorre anche parlare del cosiddetto "maxicanone" cioè quella cosa che vi propongono tutti i venditori con l'intento di scaricare di più il primo anno. Ora, ammessa la buona fede del venditore, la prima rata di grande importo, appunto il maxicanone, va suddiviso tra tutte le rate del contratto e solo quell'importo moltiplicato i mesi del contratto relativi a quell'anno può fiscalmente dedursi. Con un esempio si dovrebbe capire: prima rata 100 poi trentacinque rate da 10; la somma di 450 va divisa per trentasei rate effettive e moltiplicata per i mesi pagati nell'anno. Naturalmente questo tipo di calcoli valgono non solo per i motoveicoli, ma per tutti i beni strumentali es. auto, furgoni, fabbricati, computers ecc. che si vogliono inserire nella propria contabilità.

Prime di chiudere un'avvertenza importante, dal momento che avete registrato in contabilità la vs. moto per rivenderla, buttarla, regalarla dovrete usare delle procedure specifiche di cui parleremo successivamente.

Lucio



### PRECISAZIONE SUL CAMEL

Sullo scorso numero del MMC news, parlando dei modelli Camel, ho fatto notare come sui primi modelli con freno a disco, l'omologazione non poteva essere la stessa di quelli con freno a tamburo e quindi mi sembrava strano aver trovato più di un esemplare con freno a disco con la sigla 500-R. Dopo aver controllato sulle fiches di omologazione, ho effettivamente riscontrato che i Camel freno a disco avrebbero dovuto avere la sigla 500 R-1.

L'anomala situazione, non infrequente in casa Morini anche per altri modelli, sembra che si verificasse quando, pur avendo cambiato modello nella produzione aziendale, essendo avanzate le targhette con la precedente omologazione, esse venivano utilizzate fino al loro esaurimento, per poi cominciare con quelle nuove, giuste. Della serie: non si butta via niente!!

Fabio

#### Ultim'ora

## SCOOP SENSAZIONALE!!!

La Morini si allea con un'altra gloriosa Casa per tentare il rilancio dei rispettivi Marchi.

Abbiamo individuato e fotografato il prototipo che è stato già allestito e sta effettuando i primi test su strada.

IN ESCLUSIVA per i lettori di Morini Club News siamo orgogliosi di presentare la prima foto rubata del prototipo (andate a pag 7)

### CLAUDIO STORY - parte 2

Avendo ereditato da mio padre, anche lui motociclista in gioventù, la passione di "fare da se" le modifiche e le riparazioni sul motorino, fonte di notevole risparmio economico (!), passavo dal Sig. Nardi suddetto un giorno sì e l'altro pure. Eravamo circa nel 1982, ed in queste visite rituali non potevo fare a meno di notare il Morini 350 Sport, tre dischi, che allora occupava il posto d'onore della sua concessionaria.

In breve, me ne innamorai e decisi di comprarlo, non appena avessi avuto i soldi necessari. Lo volevo nuovo di fabbrica, perché non avevo nessuna esperienza di moto e non mi fidavo a comprare una moto usata. Cominciai a lavorare e, per ricordarmi di risparmiare appesi nella mia camera da letto la "brochure" della moto.

Raggiunsi la cifra occorrente quando era appena uscita la versione unificata K2. Il 2 febbraio 1984, me lo ricordo come se fosse ieri, dopo aver firmato un assegno di 4.650.000 lire, sono entrato nella grande famiglia Morini.

Lo adoperai per diversi anni con grande soddisfazione. Poi, qualche anno dopo, verso il 1988, cominciai a sentirsi la voglia di salire di cilindrata. In quel periodo frequentavo un'altra persona, anche lui appassionato di moto, che possedeva una MV 350 Ipotesi. Decidemmo di tenerci le rispettive 350 e di comprare in società un Ducati Darmah 900, che trasformammo in Replica... di un Mike Hailwood Replica.

Comprammo anche ciascuno un Corsarino e fondammo il primo Club, il C.C.I. - Corsarino Club Italia, raccogliendo un buon numero di adesioni dei proprietari di questo mezzo.

Tuttavia, se l'interesse economico è superiore alla passione, anche le migliori amicizie vanno in fumo. La gestione del... Replica-Replica diventò quasi subito causa di litigi, così scioglimmo la "società"; detti la sua parte al mio ex socio e tenni la moto tutta per me. Ma la gestione di queste due moto e del Corsarino si rivelò alquanto onerosa, anche perché in quel periodo stavo cominciando a fare progetti matrimoniali con la mia ragazza.

Così decisi di vendere il K2 e tenere il Ducatone. Era una moto che faceva molta scena ma era scomodissima da guidare in città, i ricambi erano difficili da trovare ed erano piuttosto costosi, e poi forse il peso e le dimensioni non erano proprio alla mia portata... dopo un paio di "voli" (per fortuna a bassa velocità) alla fine mi convinsi che forse non era proprio la moto adatta a me, e vendetti pure questa.

Mi restò solamente il Corsarino, che utilizzai per diversi anni per il tragitto quotidiano casa - ufficio, (nel frattempo, nel 1992 mi ero sposato) finché un giorno non gruppò miseramente. Allora comprai da un collega uno scooter moderno (sempre... made in Bologna) e lasciai languire il Corsarino nel cortile di casa.

Credevo sepolta per sempre la passione Morini, anche se restavo in contatto con qualcuno degli ex-"Corsarinisti". Poi per caso venni a conoscenza dell'esistenza di un Club Moto Morini a Roma. Una sera andai all'appuntamento, in una pizzeria di via Ostiense (con i "lavori in corso" nella sede attuale). E qui è storia dei nostri giorni.

Ho conosciuto alcuni soci e rivisto i loro Morini, una moto che ormai è difficile vedere in giro per strada, ed ho riascoltato il "rombo" del bicilindrico. Qualche anno fa riuscivo a distinguere, dalla tonalità di scarico, se era un Morini piuttosto che un Ducati o un Guzzi.

Riascoltare questo rombo mi ha dato uno strano rimescolamento interno, e ha fatto risvegliare qualcosa che credevo sopito da molto tempo. Poi, qualche mese dopo, quando uno dei soci mi ha detto che voleva vendere il suo K2, il virus di cui parlavamo sopra è esploso in tutta la sua virulenza.

Ho sentito che "dovevo" prendere quella moto. Perché non ce ne sono molte in giro, e chissà se e quando sarebbe capitata un'altra occasione. Perché quest'anno ho compiuto 40 anni e mi sono sentito improvvisamente "invecchiato". Mi sono visto tra qualche anno: la persona anziana in motorino è patetica, mentre in moto fa sempre la sua figura...

E così, non senza qualche litigata in famiglia, sono tornato nuovamente in sella alla Morini dei miei anni giovanili.

Claudio



L'Autore (il colpevole, se preferite)

**Scoop !!! Ecco a voi la MORIBSA !!!**

(piaciuto lo scherzo ?)



**MERCATINI &  
MOSTRE SCAMBIO**

**6-7 APRILE: MOSTRA SCAMBIO A REGGIO EMILIA**—Colossale!

**21 APRILE: MOSTRA SCAMBIO ALLE CAPANNELLE.**

Saremo presenti con il nostro stand.

**11-12 MAGGIO: Novegro (MI)** - un po' lontano, ma si fanno buoni affari.

**Per chi ama le belle moto, senza pregiudizi o faziosità, vi segnaliamo inoltre:**

**1 Maggio: Raduno delle Ariel ad Uboldo (VA).** Dal 2 al 5 maggio le “nonnette” inglesi (non solo le Ariel, ma anche Triumph, BSA, Norton ecc) saranno impegnate in un raid nel sud della Francia—da non perdere !

**I PROSSIMI APPUNTAMENTI  
DEL MORINI CLUB**

**DOMENICA 24 MARZO 2002: RADUNO DI PRIMAVERA**

Gita a “Piana delle Orme” (Latina) per visitare il museo dello sbarco ad Anzio degli Alleati. Seguirà pranzo convenzionato (facoltativo)

Appuntamento davanti l’ingresso principale dell’ippodromo delle Capannelle alle 9,30. Si farà la via dei Laghi e poi l’Appia (non la Pontina).

**DOMENICA 14 APRILE 2002: ELICHE E MANUBRI**

Visita al museo dell’Aeronautica di Vigna di Valle. Prosecuzione per agriturismo a Sasso (trovatelo sulla carta !) per rilassarsi e rifocillarsi dopo le molte curve. Appuntamento al Gianicolo alle ore 9,00.

**4-5 MAGGIO: ISOLA D’ELBA IN CORSARINO E CORSARO**

(i corsarini verranno trasportati e traghettati con il furgone) Partenza stimata da Roma alle ore 5,00, imbarco alle ore 8,30. Ovviamente il raid è aperto a tutti i modelli Morini.

Programma definitivo e costi in via di definizione.

Per i possessori di corsarino è **OBBLIGATORIO** confermare la partecipazione almeno due settimane prima.

**17-18-19 MAGGIO: RADUNO INTERNAZIONALE MORINI**

A Montegrotto Terme, in provincia di Padova  
Un evento in crescita

**31 MAGGIO—1-2 GIUGNO: RADUNO MORINI A MORANO PO (ALESSANDRIA)**

Il primo, un classico, ha lo stesso valore del pellegrinaggio alla Mecca per gli islamici.

**FINE SETTEMBRE:** Il NOSTRO raduno a Roma !!!

## **CATEGORIE DI VALUTAZIONE DELLE MOTO MORINI NEL M.M.C. ROMA**

Dal 1 gennaio 2002, sono in vigore dei criteri di valutazione per le moto dei soci del Moto Morini club. Sono state individuate tre categorie di mezzi: Conservati, Restaurati e Special.

In base al livello estetico-funzionale della moto, nonché alla fedeltà con cui la stessa è stata conservata o restaurata, una commissione composta da soci (ancora da definire), classificherà il mezzo utilizzando i vari parametri determinati per le circa 4 classi di merito.

Categorie, classi e parametri, sono elencate in fondo a questo articolo.

Per richiedere la valutazione dei propri mezzi, i soci dovranno compilare una domanda apposita e far visionare direttamente la o le moto oppure portare o spedire 5 foto (dx, sn, sopra, avanti e dietro), presso la sede del M.M.C. e contestualmente versare la somma di euro 5.

Una volta visionato il mezzo, al socio verrà rilasciato un apposito tesserino con la valutazione eseguita.

Fabio

## **CATEGORIE E PARAMETRI DI VALUTAZIONE DEI MOTOVEICOLI**

### **CONSERVATI (C)**

**Classe 1 (C1)** Mezzo perfettamente conservato dal punto di vista estetico e meccanico. Accessori o sostituzione di materiale deteriorabile e di consumo (specchietti, portapacchi, pneumatici, manopole, catena, corona, etc.), in linea con i materiali dell'epoca della moto e originali. Numeri e sigla di telaio corrispondenti all'epoca del veicolo.

**Classe 2 (C2)** Mezzo in buono stato di conservazione estetica e meccanica. Ammessi segni di usura come vernice e filetti moderatamente consumati, etc.. Accessori o materiale di consumo non originali e/o non dell'epoca del veicolo ma comunque simili e rispettosi dell'estetica e dell'età della moto. Numeri e sigla di telaio corrispondenti all'epoca del mezzo.

**Classe 3 (C3)** Mezzo in non buono stato di conservazione. Sovrastrutture danneggiate (serbatoio e fianchetti ammaccati o scorticati, vernice opacizzata, etc.); telaio rovinato. Materiale e accessori di consumo danneggiati o non sostituiti. Motore in condizioni sufficienti.

**Classe 4 (C4)** Mezzo in pessime condizioni estetiche e meccaniche.

### **RESTAURATI (R)**

**Classe 1a (R1a)** Mezzo perfettamente restaurato, rispettando le modalità assemblative dell'epoca della moto. La sostituzione o l'aggiunta dei pezzi effettuata solo con ricambi originali. La moto deve apparire come nuova. Le vernici, le filettature, le decals, etc., devono essere come quelle dell'originale, così come pneumatici, guarniture varie, catena, corona, fascette fermacavi, etc.. Perfetta la meccanica.

**Classe 1b (R1b)** Come in R1a, ma con ricambi non originali seppur identici agli originali (repliche).

**Classe 2 (R2)** Mezzo ben restaurato, rispettando l'estetica originale (colore, motivi decorativi, decals, etc.). La sostituzione o l'aggiunta eventuale di pezzi, in linea con l'epoca e il tipo di motocicletta, anche se non originali. Pneumatici, anche se non originali, di disegno simile e di classe uguale agli originali. Buona la meccanica.

**Classe 3 (R3)** Mezzo non ben restaurato dal punto di vista esecutivo e/o storico (originalità), adozione di ricambi e accessori non consoni all'epoca e al tipo di moto. Pneumatici di disegno e classe non uguale agli originali. Discreta la meccanica.

**SPECIALI (S)** Categoria comprendente mezzi che per importanti lavori su caratteristiche estetiche, meccaniche, ciclistiche, etc., non hanno più riscontro, parziale o completo, con i rispettivi modelli di serie.

**Classe 1a (S1a)** Moto con profonde modifiche di ottimo livello tecnico, estetico e funzionale. Lavori eseguiti a "regola d'arte" sia sul propulsore che su telaio e ciclistica. Tutti i ricambi e i materiali utilizzati per la realizzazione dei lavori, di eccellente qualità.

**Classe 1b (S1b)** Mezzo con modifiche non profonde ma eseguite a "regola d'arte".

**Classe 2 (S2)** Mezzo con modifiche di vario genere di qualità media.

**Classe 3 (S3)** Mezzo con modifiche di vario genere di bassa qualità.