

# MOTO MORINI

## MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

### EDITORIALE

Qualcuno forse lo sa, qualcun altro invece no, ma dopo l'acquisizione della Moto Morini da parte di Capotosti e Jannuzzelli il primo loro approccio con il Moto Morini Club è stato tutto meno che positivo. Il 5 dicembre 2011 alla sede di via Luigi Corti 29 arriva una raccomandata, da parte dell'ufficio legale della Eagle Bike srl, la società che ha rilevato il marchio bolognese, in cui senza tanti giri di parole, veniva richiesto, entro 15 giorni dal ricevimento della raccomandata, il "...trasferimento gratuito del dominio [www.motomoriniclub.com](http://www.motomoriniclub.com), alla Eagle Bike" oppure a "...non rinnovare il dominio in scadenza", altrimenti, "...saremo costretti ad intraprendere le più opportune azioni, anche risarcitorie, per tutelare i nostri interessi.". A seguito di tale comunicazione, il 30 dicembre 2011, il sottoscritto ha risposto alla Eagle Bike, chiedendo spiegazioni in merito alla loro raccomandata e facendo chiarezza sulle nostre attività di appassionati. Dopo aver spedito la raccomandata, nessuna risposta per settimane. Parlo di questa cosa con i soci, con l'ing. Lambertini, con il dott. Morini, con Fulvio Surbone presidente del MCI di Morano Po, e tutti rimangono stupiti per l'incomprensibile atto. Arriva marzo e l'appuntamento con Motodays alla fiera di Roma, dove Silvio Manicardi patron della manifestazione romana, invita la Moto Morini a partecipare all'evento insieme a noi del MMC in un'area dedicata al marchio bolognese, ma niente, nessuna risposta, ne a lui ne a noi. Verso fine marzo, arriva la telefonata dell'amico Alessandro Rinaldini (figlio di Curio Rinaldini Direttore Commerciale della Moto Morini F.I.M. fino ai primi anni ottanta) che mi annuncia la possibilità di un incontro con i nuovi proprietari della Moto Morini (lui è giornalista e lavora come consulente con la Ducati e con la Morini stessa), per i primi di aprile, in cui parlare di un mio scritto (un altro!) sulla storia della casa bolognese, che potrebbe interessare alla nuova dirigenza Morini. L'incontro avviene il 4 aprile in quel di Casalecchio di Reno, dove Sergio ed io abbiamo il piacere di conoscere le due persone che hanno il compito di disegnare il futuro del marchio dell'aquila. L'incontro (descriverà meglio le cose, Sergio con il suo specifico articolo), è cordiale e positivo e una volta per tutte vengono chiariti tutti i dubbi e i misteri nati dalla lettera del 5 dicembre 2011: la collaborazione può cominciare, a quanto pare, e quella raccomandata intimidatoria può essere archiviata come un atto d'obbligo nei confronti di molti club e relativi siti web, fatto, comunque a mio avviso con un po' troppa e ingiustificata veemenza, per far capire a tutti che la dirigenza del marchio bolognese è cambiata rivendicando l'utilizzo dei propri simboli e nome.

Archiviato l'argomento "incomprensioni", passo a quelli delle attività mototuristiche sociali che lo scorso anno sono state intensissime mentre in questa prima parte 2012, vuoi per un motivo, vuoi per un altro lo sono state molto meno. Ottimo il risultato della seconda partecipazione a Motodays, buonissimo il fronte delle iscrizioni (nel 2011 abbiamo sfiorato quota 100), mentre al momento ci attestiamo intorno alle 85 riconferme, e ci sono in programma alcuni incontri e raid motomorinistici niente male. Tra tutti spicca il secondo coast to coast in Corsaro e Corsarino, da Ravenna a Roma per la seconda metà di maggio. Prima di questo evento si svolgerà per fine aprile il MM Weekend a Sovicille (Siena) con gli amici del Pomponi Club che quest'anno si preannuncia con presenze record. Siamo stati invitati, sempre a maggio, anche in Francia dagli amici del Morini Passion ma credo, vista la distanza, che dovremo declinare e infine, potremo partecipare al classico Morini Day in quel di Morano, a cavallo tra la fine di maggio e i primi di giugno.

Be', mi sembra di aver detto tutto, quindi vi saluto e vado a scrivere l'Angolo Tecnico. Ciao.

Fabio

**Calendario Attività**  
**Coordinate MMC**  
**Iscrizioni**  
**Tecnica**  
**Fisco**  
**Attualità**  
**Humor**

In questo numero

**INCONTRO ALLA  
MOTO MORINI  
CON CAPOTOSTI  
E JANNUZZELLI**

**IL MOTO MORINI  
CLUB A  
MOTODAYS 2012**

**L'ANGOLO  
TECNICO**

**ENRICO SI  
RACCONTA**

Gennaio—Aprile 2012

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
numero 1/2012 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](mailto:info@motomoriniclub.it)  
Direttore editoriale:  
Andrea Mazzini



### **VISITA ALLA NUOVA MOTO MORINI**

Fabio ha ricevuto un invito dai vertici della Moto Morini per discutere della possibilità di dare alle stampe il suo nuovo libro sulla storia della Morini: E' un'occasione unica per conoscere la reale situazione aziendale, così io mi aggrego e mercoledì 4 Aprile ci rechiamo a Bologna Casalecchio.

Abbiamo appuntamento con Alessandro Rinaldini (vedi Editoriale) e con lui entriamo negli uffici della Morini. Sembra un normale ufficio, con alcune persone intente al proprio lavoro al computer, e i locali sembrano in buono stato.

Incontriamo Luca Conrieri, addetto alle public relations, che ci dice la Morini sarebbe interessata al lavoro di Fabio. Intanto arriva Ruggeromassimo Jannuzzelli e, dopo le presentazioni, si riprende il discorso, con Fabio che espone le linee guida del suo lavoro, e mostra alcune delle esclusive foto di cui ha disponibilità, di proprietà del dott. Maurizio Morini, che dovrebbero corredare il testo.

Jannuzzelli lo vedo piuttosto colpito dal valore storico delle immagini. Egli conferma l'interesse e il possibile sostegno della Morini per la pubblicazione di un lavoro che abbracci la storia del Marchio e che, nell'ultimo capitolo contenga anche gli ultimi eventi, dall'acquisizione all'asta fallimentare ai giorni odierni. In buona sostanza mi sembra di capire che avrebbero interesse ad un lavoro che evidenzi la continuità della storia Morini, pur con le interruzioni avvenute nel passato, e che la nuova proprietà tiene fortemente (e questo è molto positivo) a veicolare un messaggio di continuità, di un'azienda moderna che con orgoglio trae origine e ispirazione dai fasti trascorsi per affrontare le sfide future.

Come andrà a fine la vicenda della pubblicazione del libro lo scopriremo, è ancora da definire.

Poi passiamo a una sorta di "intervista", con Jannuzzelli che di buon grado ci illustra qualche retroscena e i progetti futuri della Moto Morini, che di seguito sinteticamente riassumo.

La Morini ha in programma di attestarsi su una produzione non elevatissima, di circa 4000 moto l'anno.

I mesi trascorsi dall'acquisizione del Marchio sono stati intensissimi per preparare il riavvio della produzione.

Ci sono state molte difficoltà e ritardi burocratici in sede di riomologazione (necessaria a seguito del nuovo assetto societario) dei modelli, pur essendo di fatto identici ai precedenti.

Inoltre è stato estremamente impegnativo il lavoro di riapprovvigionamento dai fornitori esterni, in quanto in magazzino mancavano alcuni tipi di ricambio che venivano prodotti da ditte nel frattempo fallite: è stato difficile reperire nuovi fornitori.

La produzione si baserà sulla Granpasso, la Corsaro Veloce e la Scrambler, oltre la Rebello.

La commercializzazione, come noto, avverrà tramite internet e per la consegna gli acquirenti potranno optare per il ritiro in fabbrica o presso i "Service" che verranno approntati nelle principali città. Pur conscio delle problematiche

organizzative e culturali connesse con il rivoluzionario nuovo approccio, Jannuzzelli ritiene che siano maturi i tempi per mutare il consueto rapporto fabbrica-concessionario-cliente, e che il nuovo assetto porterà benefici a tutte le parti.

Facendo a meno dei concessionari la fabbrica avrà un immediato beneficio in termini di risparmio economico, per il venir meno dei costi di intermediazione; Inoltre, oltre ad una immediatezza nel percepire le necessità e le preferenze della clientela, si avrà una maggiore agilità della filiera produttiva, che potrà maggiormente impegnarsi nella produzione di quanto effettivamente richiesto dal mercato, senza necessità di costruire uno stock di moto che, nel tempo trascorso dalla produzione alla effettiva vendita, costituirebbero di fatto una immobilizzazione di capitali. Questa maggiore dinamicità e flessibilità consentirà al cliente di poter ordinare la sua Morini in 10 diverse colorazioni di carrozzeria, e 4 colorazioni di telaio.

I concessionari, anzi i "Service" avranno il compito di effettuare i montaggi e i controlli preconsegna, di effettuare i tagliandi periodici e l'assistenza, di vendere i ricambi e commercializzare gli accessori, sia intesi come abbigliamento, che come parti della moto; di queste ultime i Service dovranno curare anche il montaggio.

I Service verrebbero quindi liberati dall'onere di acquistare e stoccare le moto prima della rivendita, e potranno dedicarsi alle attività suddette, meno impegnative e più remunerative economicamente.

Jannuzzelli è comunque ben conscio che vedere una moto dal vero ha il suo effetto nell'invogliare all'acquisto, e pertanto è già stata programmata l'apertura di alcuni "show room" nelle maggiori città (inizialmente Milano e Roma), nonché l'esposizione delle moto in spazi dedicati in luoghi di grande transito, in particolare aeroporti europei.

I Service in Italia verranno coordinati direttamente dalla Morini, mentre all'estero l'attività di coordinamento di eventuali Service è delegata all'importatore nazionale (molti sono già stati definiti e contrattualizzati)

Il cliente finale beneficerà di una maggiore capacità di personalizzazione della sua Morini sia, come detto, al momento dell'acquisto, sia successivamente con la scelta degli accessori, oltre a fruire in termini economici della riduzione dei costi parassiti.

Il potenziale acquirente potrà usufruire di un test ride presso la fabbrica ogni 15 giorni (previa prenotazione). Secondo Jannuzzelli l'ampia disponibilità di voli low cost da tutta Europa rende non difficoltosa questa opzione per il cliente, che dovrebbe in realtà impegnare un giorno e pochi soldi.

La Morini comunque fornirà l'assistenza per il trasferimento dall'aeroporto alla fabbrica e viceversa, e anche per eventuali pernotti. I costi sostenuti saranno rimborsati al cliente di caso di acquisto della moto.

Ogni singola moto verrà corredata da un CD contenente immagini realizzate in fabbrica prima della consegna, con un

innovativo sistema di fotografia a 360°. Nel caso in cui vengano successivamente montati degli accessori il cd verrà aggiornato (da qui l'importanza che il montaggio sia effettuato da un Service) in modo che tale cd contenga tutta la storia della moto, cosa che consentirà, in caso di rivendita usata, di fornire un ulteriore anno di garanzia da parte della Moto Morini.

Altre cose che ci ha raccontato Jannuzzelli riguardano il tentativo di fare un fronte comune con altri marchi motociclistici italiani per acquistare a prezzi più convenienti componenti dai produttori esterni, ma l'iniziativa non ha avuto successo.

Jannuzzelli personalmente possiede un 3 ½ e un Corsarino, e ha l'idea, al momento solo embrionale, di fare un nuovo Corsarino, visto che la Morini ha "ereditato" dal fallimento anche motori di 50, 65 e 80cc. L'obiettivo è far rinascere nei giovani la voglia di moto (non di scooter) che avevamo noi quando eravamo più giovani. Va detto che la fidelizzazione del cliente al Marchio è sempre stato un elemento aspetto importantissimo, e altrettanto importante è che questo non sfugga ai nuovi proprietari della Moto Morini. Purtroppo per il momento non è nei programmi la realizzazione di un modello di cilindrata medio alta.

E' invece prevista la creazione di un polo museale presso la fabbrica (e qui torniamo al discorso di importanza delle proprie radici di cui parlavo all'inizio, e che tornerà proseguendo nella lettura).

Infine la vicenda del dominio web e dello scambio epistolare cui ha accennato Fabio nell'editoriale.

Tutto è nato quando i nuovi proprietari della Morini hanno scoperto che il dominio web [www.motomorini.com](http://www.motomorini.com) non era, come sembrava logico, di proprietà della Moto Morini s.p.a, bensì della società che aveva realizzato il precedente sito web; ora tale società è fallita, e con la procedura fallimentare in corso non è stato possibile acquisire il dominio.

Il dominio [www.motomorini.it](http://www.motomorini.it) è di proprietà di un tedesco irrintracciabile.

E' stato quindi dato incarico al servizio legale di individuare quali altri nomi "morini" fossero presenti sul web, e l'ufficio legale si è lasciato "prendere la mano", inviandoci una lettera diciamo "fuori dalle righe", cui puntualmente abbiamo risposto.

Comunque Jannuzzelli ha assicurato che il contenuto della lettera non rispecchia il reale pensiero della Morini, che anzi ha ogni volontà e interesse a instaurare un valido e reciprocamente proficuo rapporto di collaborazione con i Club, inizialmente con link sui rispettivi siti web (lo faremo tra poco), poi eventualmente attraverso un coordinamento dalle forme e dai contenuti ancora da definire, sulla falsa riga di quanto avviene per i Ducati club.

Infine Jannuzzelli ci ha confidato che questi mesi sono stati di lavoro durissimo, a ritmi pazzeschi, ma emozionanti come mai gli era successo, e nonostante lo stress si sente

ringiovanito di 15 anni; il poter "sporcarsi le mani", avere il contatto diretto e fisico con il suo lavoro, senza mediazione di manager e funzionari vari, inventare sempre nuove soluzioni, rimettersi in discussione e rischiare del proprio su un progetto che "sente", è impegnativo, me tremendamente eccitante e gratificante. Bravo Jannuzzelli, questo è lo spirito che vuole il popolo Morinista.

Finita questa chiacchierata abbiamo chiesto se era possibile vedere la nuova Rebello. Jannuzzelli ha fatto una telefonata e ha acconsentito, guidandoci, verso il luogo in cui era custodita la Rebello.

Abbiamo attraversato la fabbrica, constatando che nella zona ricambi gli scaffali erano pieni di imballaggi ancora da aprire.

Negli uffici gli impiegati erano intenti nel loro lavoro al computer.

Nella zona montaggio motori non abbiamo incontrato operai intenti al lavoro e sulle lunghe linee dove, qualche anno fa, venivano montati i motori non c'era nulla in lavorazione sui banconi.

All'altra estremità della fabbrica c'era un set fotografico, con tanto di illuminatori e ombrelli diffusori, dove una Granpasso, una Corsaro e una Scrambler attendevano il loro turno per andare davanti gli obiettivi della attrezzatura per foto a 360°. Le moto erano in tinte sgargianti e bizzarre: motori gialli o blu, serbatoi verdi, telai rossi (se non ricordo male): erano moto appositamente predisposte per il set fotografico, perché tali colorazioni sono necessarie per poi poter operare con i programmi di grafica computerizzata. Però qualcuna non era malaccio, messa su strada avrebbe trovato i suoi estimatori.

Infine passiamo a fianco a quell'aborto della granferro, e giungiamo nella sala dei progettisti, ove a suo tempo operava Lambertini, tra tavoli da disegno e CAD, e abbiamo il piacere di conoscere il Presidente Sandro Capotosti, imponente e con felpa nera a righe rosse sulle maniche, con marchio Moto Morini, che con il progettista Matteo Ciuti (proveniente dalla Kymco) sta lavorando sul prototipo della Rebello, posto al centro della sala.

Come sempre succede, vedere dal vero, toccare e salire sopra una moto da sensazioni diverse dal guardare una fotografia.

Capotosti è un fiume in piena, parla a raffica e comincia a illustrarci entusiasticamente i perché e per come della sua avventura in Morini.

Per Capotosti è imperativo fare moto che abbiano spiccata riconoscibilità, non è importante che siano belle o brutte, il bello e il brutto sono soggettivi, ma devono essere differenti dalle altre produzioni e la gente deve identificarle subito come Morini, devono avere un' "aria di famiglia", come quelle del passato.

Per lui la Morini è ormai la sua vita, non la abbandonerà mai, e questa avventura non dovesse andare a buon fine,

peccato, ma il marchio Morini lo tradirà mai, a costo di portarlo con se nella tomba (non esagero, ha detto proprio così, c'era anche Fabio che conferma)

Capotosti, scopriamo, è romano (bizzarro no? Il rifondatore della Morini, e i più attivi morinisti, cioè noi, sono romani), abitava al quartiere africano (per i non romani: il quartiere africano si chiama così perché le vie portano i nomi dei luoghi delle conquiste dell'impero: viale Libia, viale Somalia, viale Etiopia, via Sirte ecc.), poi si è trasferito a Milano per lavoro.

Ha avuto in passato una 3 ½, ora ha una BMW GS 1200; quando ha acquistato la Moto Morini nel fallimento era inclusa una Granpasso, che però non gli piaceva. Poi la ha guidata e ha capito che è una moto eccezionale.

Passando alla Rebello, stavano lavorando sul bloccasterzo, per il quale è sorto un problema burocratico all'italiana: la Morini non vorrebbe metterlo, ma all'omologazione dicono che non si può perché sarebbe contrario alla normativa. Correttamente Capotosti dice: se doto la moto di bloccasterzo è giusto che sia conforme alla normativa, ma dove sta scritto che dotare una moto di bloccasterzo sia obbligatorio?

Le gomme di serie non saranno le Pirelli Diablo che monta attualmente, ma le Pirelli Angel.

Il serbatoio contiene circa 20 litri. E' imponente visto lateralmente, ma una volta in sella appare molto più snello. Anche quello della Rebello del 1955 era "importante".

Il motore è quello di ultima generazione con 2 sonde lambda.

Il telaio è stato modificato, rispetto la Corsaro, per avere una sella più bassa: ora è a 82/83 cm.

Il codino, scorrevole elettricamente, ha una spinta di 80 Kg, e il meccanismo è estremamente semplice e robusto.

Il reggitarga inizialmente gli sembrava troppo esile e minimale, con quei 4 tubetti, ma il progettista ha insistito e Capotosti è contento che abbia insistito, essendosi reso conto che il reggitarga non poteva essere altro che così.

Qualcuno ha già rinominato il codino "lo scaldapizza", e il reggitarga "l'appendiasciugamani".

E' previsto il montaggio di borse laterali, che verranno appositamente prodotte.

E' stato rivisto il posizionamento delle pedane, perché sulla Corsaro interferivano con le gambe quando da fermi si poggiavano i piedi a terra.

Il marchio Moto Morini è stato ridisegnato, o meglio perfezionato: Capotosti era seccato perché quelli che hanno realizzato il video della Rebello hanno messo il marchio con l'aquila che guarda verso la sua destra, anziché quello nuovo con l'aquila che guarda a sinistra.

I marchi sono posti sul copriradiatore (il radiatore della Corsaro è brutto così in bellavista) e stanno studiando la possibilità di retroilluminarli, così anche di notte si riconoscerà subito che è una Morini.

Il video pubblicitario ha avuto oltre 20.000 accessi, segno di

un vivo interesse.

Per ora la Rebello, dice Capotosti, ha avuto quasi unicamente giudizi positivi o negativi, solo pochissimi sono indecisi.

Ci sono state moltissime iscrizioni al sito web di persone che potranno essere destinatari dei messaggi pubblicitari, e anche potenziali clienti.

La stampa internazionale ha dato oltre l'80% di giudizi positivi. Quelli della rivista Due Ruote, prosegue Capotosti, hanno dato un giudizio negativo, ma non importa perché si sa che sono pagati dalla BMW.

La Rebello è in fase prototipale e l'inizio delle vendite è previsto per settembre 2012

In conclusione, cosa dire ? E' stato un incontro intenso, pieno di informazioni e concetti talvolta anche del tutto desueti (tanto eravamo frastornati che ci siamo dimenticati di farci una foto con Jannuzzelli e Capotosti !!!).

Quello che è certo è che la Morini è in mano a persone sinceramente appassionate e supercoinvolte personalmente, oltre a possedere un curriculum di studi e una esperienza in campo commerciale e aziendale innegabile. Siamo sicuramente all'opposto di quel signore che voleva comprare la Morini per mettere il marchio sugli scooter cinesi.

L'entusiasmo e la voglia di fare è alle stelle; anche i dipendenti, ha riferito Capotosti, hanno una voglia eccezionale di riscatto e di riportare in alto la Morini, tanto che si fermano fino a tarda ora al lavoro, e non vanno a casa se il Presidente non glielo impone.

Se è stata imboccata la strada giusta, dice lo stesso Capotosti, lo stabilirà il mercato.

Sicuramente, con queste premesse ci sono i presupposti per affrontare le prossime sfide.

Da parte del nostro Club, oltre ad assicurare collaborazione per le iniziative che verranno intraprese, ovviamente non prescindendo dalla nostra autonomia decisionale e di opinione, non resta che augurare: forza Morini !

Sergio

*P.s.: Rebello, Rebrutto o Reboh? Rispondete al nostro sondaggio sul forum*

## ATTIVITA' DI CLUB

### MOTODAYS 2012

Anche quest'anno abbiamo deciso di partecipare alla manifestazione Motodays, che si è tenuta a



Roma dall'8 all'11 marzo 2012. La realizzazione è stata più semplice e economica dell'anno scorso, considerato che abbiamo utilizzato gli allestimenti che avevamo acquistato nel 2011: così i pannelli, le recinzioni, il feltro rosso del pavimento erano quelli dell'anno scorso... e considerato che avevamo un'area leggermente più grande, abbiamo inserito una elegante bordatura esterna grigia con materiale che abbiamo, diciamo così, "reperito" in loco il giorno dell'allestimento, ossia domenica 4. Si perché l'impegno maggiore

non sono i 4 giorni di apertura al pubblico, ma i preparativi, per stabilire quali moto esporre, contattare i proprietari per la disponibilità, organizzare il trasporto in loco delle moto, oltre che degli allestimenti, ed effettuare il montaggio (e lo smontaggio). Va detto però che quest'anno è stato più agevole, innanzitutto perché non abbiamo dovuto contrattare con gli organizzatori sui prezzi, sui pass e i biglietti omaggio ecc (l'anno scorso ho dovuto anche fare una relazione per illustrare il nostro



progetto, le finalità, il messaggio e le modalità di attuazione...): quest'anno no, ci hanno cercati loro, proponendo ottime condizioni, ulteriore riprova che l'anno scorso abbiamo fatto

un buon lavoro. E va detto che la partecipazione dei soci, sia per l'allestimento che per la



turnazione allo stand è stata decisamente più faticosa e assidua, cosa che ha reso meno gravoso il lavoro di ciascuno.

Per l'esposizione abbiamo ricalcato lo stesso progetto, cercando di dare una panoramica amplissima della produzione della Morini, dalle

## ATTIVITA' DI CLUB

prime alle ultime, esponendo modelli popolarissimi (le 3 e ½ e i corsarini) ad altri meno noti (new york e dart) o addirittura quasi sconosciuti (kj), cercando ove possibile di esporre moto diverse da quelle del 2011... e quasi tutte lo erano.



Eravamo al padiglione 5, meno "periferico" rispetto l'anno scorso, insieme alle Forze dell'Ordine (eravamo circondati da Polizia, Carabinieri, Finanza, Agenti di custodia ecc), e a fianco del club Yesterdays, con il quale abbiamo riallacciato buoni rapporti, dopo una piccola involontaria incomprensione l'anno scorso, Loro hanno esposto una collezione di moto inglesi



(Queens of Motodays) da applauso...per chi ne capisce: purtroppo in questo paese di barbari le albioniche

bellezze non vengono apprezzate come meriterebbero.

Da parte nostra, abbiamo cercato di migliorare la performance dell'anno scorso e siamo riusciti ad avere con noi tutta la giornata di sabato Franco Lambertini, che con una disponibilità eccezionale si è fatto un volo Bologna Roma e ritorno, e si è prestato a rispondere alle



## ATTIVITA' DI CLUB

domande, firmare autografi e farsi fotografare per il diletto degli appassionati morinisti. Un episodio per tutti, il ragazzo possessore di una Corsaro 1200 che, quando gli ho detto che c'era Lambertini (che si era allontanato un momento), dapprima mi guardava strano e



credere, ho l'onore di parlare con il progettista della mia moto, a chi altri capita ?” Poi però si è ripreso alla grande, e non mollava più il

Lambertini...

Grazie Franco, per l'amicizia e la disponibilità dimostrata.

E a proposito di occhietti lucidi, anche quest'anno i meno giovani, spesso con prole al seguito, si sono lasciati andare a esternazioni dei tanti ricordi che sono riaffiorati rivedendo le compagne (le moto!) degli anni giovani, in particolare le 3½ e i corsarini (quest'anno furbescamente abbiamo portato uno ZZ, molto più popolare del pur bellissimo

pensava lo stessi prendendo per il ..., poi quando lo ho accompagnato da Lamb quasi gli tremavano le gambe, aveva l'occhietto lucido, e balbettava “non ci posso credere, non ci posso



scrambler dell'anno scorso), ma anche le 175 hanno avuto il loro pubblico, e le "quasi moderne" e la sport 1200 hanno interessato una generazione giovane che sicuramente le Morini non ha vissute a suo tempo.

Poi altri ricordi sparsi: i tantissimi che chiedevano se i corsarini erano in vendita, pronti a staccare l'assegno. Quelli che non capivano che il prezzo indicato sul depliant delle 175 si



riferiva al prezzo di vendita dell'epoca. Quelli che, pur essendoci la catenella per far capire che dietro il nostro tavolo non si doveva andare, scavalcavano per andare a vedere da vicino, anzi da vicinissimo le moto. Il tizio settantenne che, abbigliato da Michael Jackson in "bad", si avvicinava a più riprese e in giorni diversi e attaccava una pippa con le sue elucubrazioni sulle moto e sulla vita, con tutti noi che cercavamo di svincolare appena lo vedevamo appropinquarsi. Il tizio che il primo giorno comincia una serie di domande sulle "Morini Tarquinio" e altre per testare la nostra competenza, e vuole sapere in che rapporti siamo noi con la Morini... strano



personaggio, chi ti manda?... Silvio Manicardi (ex Samoto e ora tra gli organizzatori) che si diverte ancora come un bambino a "giocare" con le moto, e va ad aiutare l'amico Claudio Porrozz (giornalista ex Motosprint) a gestire il banchetto di



modellini e ricambiucci vari che ha messo su. Saluto Carlo Fiorani (ex team manager Honda), conosciuto ai tempi in cui gestiva un'officina in Roma a San Lorenzo, che si ricorda bene ancora di me e vuole sapere se abbiamo ricambi per il suo corsarino in fase di restauro. C'è "compare Turiddu" in perfetto abbigliamento sicul-mafioso che ci sfizia con i suoi cannoli. E un sacco di persone che si rivedono dopo anni, e magari non si rivedranno più fino all'anno prossimo, ma i discorsi ripartono da dove erano terminati l'ultima volta.

E poi la TV, che intervista Lambertini e il nostro Presidentissimo Fabio (il dvd è disponibile al club).

Insomma, una gran faticata, ma divertente, guardatevi le foto, e preparatevi per l'anno prossimo.

Sergio

P.s.: Comica finale: abbiamo smontato tutto, dobbiamo andare via e la BMW di Luigi non parte! Disperati tentativi di rianimazione e solo l'intervento dei pompieri che aiutano a collegare un caricabatterie appena acquistato riesce a risolvere la situazione. Non lo dovevi vendere il camel !



**IO E LEI (LUI?)  
(ovvero la Morini)**

PRIMA PARTE: il 3e1/2 GT

Ho notato che secondo il mio stato d'animo o il contesto dico "esco col Morini" oppure "ci vado con la Morini". Mah!

Comunque l'avevo sognata per tanti anni: dopo una Lambretta 125 - con cui nel '69 avevo attraversato tutta la Jugoslavia fin quasi al confine albanese e nel '70 avevo raggiunto Amsterdam via Parigi - una Vespa 150, una Laverda 200 bicilindrica (qualcuno si chiederà cos'è), un Gilera 150 Arcore, finalmente telefonai al mio storico meccanico Conti (Giuliano) per sentirmi rassicurato sull'acquisto: "non avere dubbi fatti il 3 e 1/2", come al solito fu lapidario. Era il 1980.

Già qualche anno prima avevo invidiato un mio compagno di studi possessore di un Corsaro 150, mentre sognavo BMW (R69S color crema), Triumph Bonneville, Norton Commando (col mitico telaio con gli "isolastic").

E ora finalmente un 350 bicilindrico!

Era bellissima, la mia Morini: grigia con i filetti rosso e nero e il parafango in tinta e sempre con i due filetti.

Quell'anno mi ero messo con una bella ragazza dai neri capelli che studiava oboe al Conservatorio: mi sembrava di toccare il cielo con un dito, (ci lasciammo dopo un anno!).

I primi mesi furono duri..... con la moto: rottura per due volte dell'ingranaggio della pedivella della messa in moto, rottura dell'accensione elettronica Ducati guai al motorino d'avviamento, furto della sella (occasione per comprare quella più lunga per ospitare più comodamente la mia bella) e della batteria: tornai fortunatamente da Sperlonga con

un cuscino acquistato lì per lì; furto del faro con la modifica, in vendita da Nardi, per ospitare una

lampadina alogena.

Poi per 16 anni la moto macinò solo chilometri, benzina e amorevoli tagliandi.

Ma finalmente arrivò l'estate, carte stradali alla mano, tenda, borse laterali e via per la Sardegna; tra giugno e luglio l'isola era semideserta, un vero sogno.

Sulla via del ritorno, a Olbia, decidemmo di prolungare il viaggio prendendo la nave per Genova e da lì verso la Garfagnana.

Il suono del bicilindrico, infaticabile e veloce, si spandeva per quelle meravigliose valli e io, certo non solo per questo, ero felice.

Enrico Alba

*Continua...*



## **IL GIUSTO CALIBRO**

Qualche tempo fa, sempre in occasione di un angolo tecnico, mi trovai a parlare della manutenzione dei carburatori e affrontai l'argomento parlando della loro pulizia e del controllo delle varie regolazioni per cercare di ottimizzare il loro rendimento. Difficilmente, a parte il caso in cui il settaggio trovato all'interno del carburatore fosse stato errato, mi sono trovato a prendere in considerazione la sostituzione dei getti e, eventualmente, quest'ultima ha sempre riguardato l'accoppiata polverizzatore-spillo conico che, soprattutto su mezzi che hanno camminato molto, risentendo delle vibrazioni determinate dal funzionamento del motore, presentano lo spillo consumato e il foro calibrato del polverizzatore pure. Spesso mi sono trovato a lavorare su moto con carburatori che al loro interno presentavano ossidi, sali, residui secchi di carburante, etc, ma poi una volta pulito accuratamente il tutto e rimontato i carburatori, la moto tornava a funzionare a dovere senza nessun problema. Spesso, ma non sempre. Vi racconto quello che mi è capitato lo scorso inverno lavorando su un Treemezzo K1 Sport. La moto mi viene consegnata presso la sede del motoclub dal proprietario/socio che immediatamente, elencando gli inconvenienti che la Morinella presentava, mi dice che il motore una volta avviato, dopo un po' inizia ad andare a un cilindro. Be', penso io, il solito problema del captatore rosso, poi mi inchino e vedo da sotto il serbatoio che i trasduttori sono grigi, ergo il captatore è nero! Strano, non che non sia mai successo, ma normalmente il pick up nero non dà problemi di questo genere. Vedremo, penso ancora tra me e me. Saluto il proprietario del Treemezzetto e faccio i primi controlli. La corrente alle candele apparentemente è buona per entrambi i cilindri, l'avviamento è buono e va a due cilindri. Decido di provarla. Esco e intraprendo la rampetta che porta sulla strada: la moto va a uno! Mi fermo in cima alla rampa e lascio la moto al minimo, che sembra essere a due cilindri! Provo un giro e la

moto va a uno. Rientro alla base per cercare di capirci qualcosa. L'avvolgimento dell'accensione è ancora valido, anche se vicino al limite della sua funzionalità e l'anticipo dell'accensione è corretto per tutti e due i cilindri (e nemmeno con dei compromessi che a volte bisogna fare!). Mistero. Decido di passare al controllo dei carburatori, che trovo completamente pieni di "zozzerie varie", e mi dico: il problema è qua, getti tappati e motore che non va! Durante la pulizia però, non trovo i getti occlusi e la cosa mi inquieta un po'. Puliti i due "biberon" e rimontati al loro posto, la moto dà gli stessi, identici problemi. Macumba nera? Pensa che ti ripensa e, soprattutto, prova che ti riprova, ritorno al reparto carburatori e rismontando i getti, li prendo in mano, controllo il loro valore scritto sul loro corpo e poi li traguardo contro luce verso una fonte luminosa. Osservandoli meglio esclamo: "a me 'sti buchi me parono tanto grossi!". Prendo il calibro di misurazione per i getti e con grande stupore annoto: getto di minimo, che dovrebbe essere da 50, misura circa 65 e getto del massimo, che dovrebbe essere da 115, misura circa 130! Il tutto determinato dalla corrosione dovuta dagli ossidi e dai sali (acidi o basici) che si sono formati dal carburante "invecchiato" all'interno dei carburatori e dei getti. La moto quindi non andava e "spengeva" una candela, perché terribilmente grassa di carburazione, a tutti i regimi, e soprattutto al cilindro posteriore, quello con i getti del carburatore maggiormente corrosi. Sostituisco tutti i getti e, inutile dire che stavolta, una volta rimontato il tutto, il Treemezzo ha ripreso a fare.....il Treemezzo! Tutto è bene quel che finisce bene, ma che odissea!!

Morale della favola, controllate sempre il calibro dei getti, per non avere strane e apparentemente incomprensibili sorprese e non solo sulle Treemezzo!

Fabio

## I nostri appuntamenti

morini club news 1/2012

pag. 11

# CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB ROMA 2012

**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.**

## **19-20 Maggio: COAST TO COAST 2: IL RAID DELLE CAPITALI: DA RAVENNA A ROMA IN CORSARO E CORSARINO.**

Un'altra impresa titanica (sperando che derivi da Titano, non da Titanic), un impegnativo raid con corsari e corsarini che ci porterà da costa a costa, dall'ultima capitale dell'Impero Romano d'occidente alla Capitale vera e propria. Trasporto delle moto fino a Ravenna con furgoni e simili, e ritorno sulla direttrice passo del Muraglione—Siena – Roma. Sconsigliato ai lamentosi e alle moto deboli di cuore. Prenotatevi per tempo (almeno 10 giorni prima) per darci il tempo di organizzare decentemente.

**SETTEMBRE (data da definire): IL NOSTRO RADUNO A ROMA**

**28—29 APRILE: MORINI WEEK END ORGANIZZATO DAL POMPONE CLUB:** Morini vecchie e nuove si danno appuntamento a Sovicille (Siena) e effettuano bei giri nei dintorni. Pernotto in agriturismo. Noi abbiamo già prenotato (siamo in 7), chi volesse aggregarsi si sbrighi, è difficile, anche per il lungo ponte, trovare una sistemazione.

## **MMW 2012** 28,29 e 30 Aprile

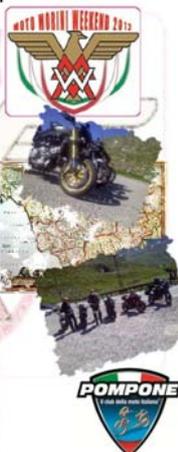
Seconda edizione del Moto Morini Weekend. Il raduno, nato dal forum Pomponi, degli appassionati del marchio. La base sarà, com'è lo scorso anno, la "Casa di Campagna in Toscana" a Sovicille (SI) da dove partiranno i giri di Sabato 28 e Domenica 29.

**Programma:**

Sabato 28 Aprile 2012 ritrovo alle 9 al parcheggio della "Casa di Campagna" a Sovicille (SI), partenza 9h30 in direzione Roccia, per poi proseguire verso la vetta Amiata. Pausa pranzo intorno alle 13 presso il Circolo Enac a Pellegrino del lago e rientro in serata, con cena presso il ristorante il "Grillo Moro".

Domenica 29 Aprile 2012 ritrovo alle 9 al parcheggio della "Casa di Campagna" a Sovicille (SI), partenza 9h30 verso il Tirreno, sosta pranzo alle 13 nei pressi di Volterra, rientro in serata, con cena presso il ristorante il "Grillo Moro".

Alloggi presso la "Casa di Campagna" in camere triple (90€ a notte) o doppie (80€ a notte) fino ad esaurimento disponibilità, le successive richieste verranno girate a strutture limitrofe (prezzo da concordare in fase di prenotazione). Tutte le cene avverranno presso il ristorante il "Grillo Moro" nella stessa struttura degli alloggi.



Per informazioni

Andrea ATP  
340 7600 560  
www.pomponi.eu  
www.pomponi.eu

### **Trofeo Motoraid**

6 maggio 2012: Calcinelli di Saltara (PU) - motoraid in Valmetauro

17 giugno 2012: Livorno giro della Toscana

22 luglio 2012: Rieti—Motoraid del Terminillo

9 settembre 2012: Trento 19° Trento-Bondone

### **Gran Fondo**

20-26 maggio 2012: Umbria-Lazio -Abruzzo : Motogiro d'Italia

30 giugno—3 luglio : Roma (Vallelunga) - 20.000 pieghe

### **Altri raduni Morini:**

1-3 Giugno: 23° Morini Day a Morano PO (AL)

5-7 Maggio: Moto Morini Passion a Chamblay (Francia)  
www.motomorini-passion.fr

15 giugno: Morini Track Day—  
Cadwell Park—Lincolnshire—UK  
www.morini-riders-club.com

### **MOSTRE e MOSTRESCAMBIO:**

**21 e 22 aprile 2012: Salone "Fuoriserie" a Roma**

**14 -15 -16 settembre 2012: Mostrascambio a Imola (MI)**

**22-23 settembre 2012: Millennium Expo a Roma, ippodromo Tor di Valle**

### QUOTE SOCIALI ANNO 2012

oltre la normale tessera "member", la FMI propone la tessera "sport" che consente anche l'effettuazione di attività sportive amatoriali. Per informazioni e costi rivolgersi al Club.

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

