

# MOTO MORINI

## MOTO MORINI CLUB ROMA NEWS

2021

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

**In questo numero**

**COSTRUIAMO  
UNA LEVA**

**IO MORINISTA**

**CINGHIETTE**

**THE EXAMINER**

**MARZO 2021**

### **Moto Morini Club news**

*Trimestrale di informazione sull'attività del  
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci  
Numero 1/2021 a cura di  
Fabio Ferrario, Sergio Milani, Enrico Alba,*



### EDITORIALE

E così abbiamo completato il giro: un anno e poco più in compagnia del covid! Un anno in cui gli impegni morinistici di club si sono praticamente fermati e a parte qualche appuntamento al solito bar, dove quest'anno abbiamo anche tenuto la consueta Assemblea Generale dei Soci Annuale, la prima all'aperto e fortunatamente accompagnata da un tiepido sole che ha riscaldato i partecipanti all'incontro, null'altro è stato fatto. Anzi no, ripensandoci bene i primi di luglio dello scorso anno un bel giro l'abbiamo compiuto percorrendo la Val Nerina verso la verde Umbria dove avremmo voluto vedere Castelluccio di Norcia, anche se una volta arrivati in prossimità dell'obiettivo e scoperto con il passaparola di chi tornava indietro descrivendo file oceaniche e moto bloccate nel traffico che non era possibile raggiungere la meta, abbiamo cambiato piani e visitato Rasiglia, il particolarissimo borgo delle acque. Era un momento in cui dopo il lungo periodo di isolamento, si provava a rivivere e a far finta che tutto fosse tornato normale. Non era così purtroppo e dopo un'estate presa un po' troppo alla leggera, l'abbiamo pagata cara ripiombando in autunno nella virulenta realtà del covid 19 con tutte le conseguenze del caso. E adesso? Cosa succederà? Per il momento sembra che il copione sia lo stesso anche se con la campagna vaccini che si sta attuando piano piano qualcosa andrà cambiando in meglio. Programmi com'è ovvio non ne abbiamo fatti e quindi non ci sono appuntamenti in vista, la situazione richiede navigazione a vista ed eventuali decisioni "in itinere", aspettando tempi migliori. Ci mancano i nostri Raid in giro per il Bel Paese!! Nel frattempo affrontiamo con ottimismo questo inizio di primavera e auguriamoci di poter utilizzare prima e più possibile le nostre morinelle. Con questo editoriale colgo anche l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno inviato degli articoli per il notiziario sociale, dimostrando interesse per il sodalizio e per arricchire le pagine dell'organo ufficiale del Moto Morini Club. Piano piano li pubblicheremo tutti. Continuate così perché questo notiziario è di tutti e ci servono le vostre storie e le vostre esperienze, meccaniche e non, di viaggio e di altro genere che parlino comunque del nostro mondo motomorinistico!!

Fabio

## **Costruzione della leva del freno a disco dei Morini bicilindrici in composito**

Nel seguito si illustrano i passi necessari per costruire una leva del freno anteriore di un Morini 350 bicilindrico con freno a disco in composito di carbonio e resina epossidica.

Supponendo di avere a disposizione una leva anche rotta ma con tutti i pezzi, si incollano i pezzi in modo da ricostituire la forma della leva integra.

Si usa quindi questo modello per fare uno stampo in gesso delle facce inferiore e superiore della leva.

Si aspetta almeno un'ora prima di utilizzare lo stampo (l'asciugatura completa richiede qualche giorno).

Si riveste quindi lo stampo con pellicola trasparente leggera.

Si preparano quindi due forme piatte in compensato da 5 mm che riproducono la massima sezione orizzontale della leva.

Tali forme servono per tenere in posizione i fogli di carbonio nello stampo. Si preparano 6 tasselli di legno 3x2x1.5 cm e due tavolette di legno 20x5x1 cm che servono per tenere in posizione le forme di legno negli stampi con l'aiuto di due pesi.

Da un tessuto biassiale di carbonio da 220gr/mq si ritagliano quattro forme uguali alle forme di legno ma con un margine di circa 1 cm lungo il perimetro, in modo che, quando adagiate a coppie negli stampi, sbordino leggermente. Prima di ritagliare le forme, conviene spruzzare il tessuto di carbonio con colla spray universale a base acetonica e attendere circa 10 minuti. In tal modo non si rischia lo sfilacciamento del tessuto durante il taglio e la posa in opera. Usare guanti in lattice durante questa operazione.

Preparare 30 cc di resina epossidica da costruzione (alta percentuale di resina rispetto all'indurente) più l'indurente necessario. Bagnare le forme di carbonio con la resina preparata. Stendere due forme di carbonio in ciascuno dei due stampi.

Bagnare ancora con resina epossidica avendo cura di far aderire il carbonio ben impregnato allo stampo stesso.

Coprire con pellicola. Chiudere con le forme di legno. Mettere in pressione con i tasselli di legno, le tavolette ed i pesi.



*STAMPO IN GESSO*



*STAMPO FASE 1*



*STAMPO FASE 2*

Da un tubo di alluminio con diametro esterno da 10 mm ed interno da 8 mm, tagliare una boccola lunga 1 cm.

Da un tondo pieno di alluminio da 10 mm tagliare un tondo lungo 12 mm. Forarlo in centro con una punta da 5.5 mm e filettare il foro con maschio M6. Con una lima triangolare fare qualche scanalatura da 1 mm nella parte esterna della boccola in modo da permettere alla resina di bloccarla all'interno della manopola, per evitare che si sfili quando la leva e' in funzione.

Preparare 4 forme di carbonio uguali alle forme di legno (senza nessun margine questa volta) spruzzando prima colla acetonica ed aspettando 10 minuti.

Tagliare dalle forme la parte terminale in corrispondenza della posizione in cui va inserita nelle guance la boccola filettata. Queste forme di carbonio servono per irrobustire la leva sul piano di rotazione.

Dopo almeno 4 ore, togliere le due guance in composito dagli stampi, staccare le pellicole dalle facce di ciascuna guancia e ritagliare il bordo esterno con un seghetto da traforo, avendo cura di lasciare una flangia di circa 2 mm lungo il perimetro.

Preparare 40cc di resina epossidica più l'indurente necessario. Impregnare le 4 forme di carbonio. Caricare il resto della resina con addensante in modo da ottenere una consistenza simile a quella dello yogurt. Riempire le due guance di resina caricata.

Inserire la boccola filettata in una delle due guance e chiudere ciascuna guancia con due forme piatte in carbonio ciascuna.

Accoppiare le guance usando la resina caricata sui tappi di carbonio. Avvolgere strettamente il tutto con vari giri di pellicola in bobina tirando la pellicola stessa in modo da esercitare una certa pressione. Dopo almeno 4 ore togliere la pellicola.

E' ora necessario creare uno spessore nella parte esterna della sede della boccola filettata in modo da evitare che la boccola stessa possa sfilarsi quando la leva e' in funzione, rafforzando l'effetto delle scanalature create in precedenza sulla parte esterna della boccola. A tal fine basta resinare 4 strati di carbonio all'uscita verso l'esterno della boccola



*STAMPO FASE 3*



*LE DUE META'*



*POSIZIONAMENTO INSERTI ALLUMINIO*

stessa.

Dopo almeno 4 ore inserire la leva grezza in un tubo di pvc da 60 mm lungo 50 cm.

Accendere una pistola ad aria calda (al minimo) davanti ad una estremità del tubo per 2 ore.

Estrarre la leva grezza dal tubo in pvc quando si è raffreddato. Sgrossare con lime piatte e tonde da ferro. Portare la parte della leva che deve ruotare nella sede ad uno spessore di 1 cm. Forare con punta da 10 mm ed inserire la boccola di alluminio non filettata. Forare con punta da 5.5 mm la parte esterna della sede della boccola filettata che era stata chiusa col carbonio e filettare con maschio M6.

Preparare 10 cc di resina più l'indurente necessario caricata con talco e stuccare le imperfezioni. Carteggiare. Verniciare a spruzzo di nero (opaco se Kanguro, lucido se 3 1/2). Ripetere il ciclo se necessario.

La leva finita pesa circa la metà di quella originale.

Piero Barone



*COTTURA*



*LEVA FINITA*

Mi piace l'idea che la "storia" della mia (o "del mio"....eterno dilemma) Morini 500 SEI V AS e qualche sua foto venisse pubblicata e conosciuta dagli amici del Moto Morini Club di Roma.

Ma si', mi sono detto, dai ci provo, dai che scrivo a Fabio e Sergio e vediamo se me la pubblicano....io ci speravo.

Ebbene la mia Moto Morini prende vita dal Concessionario Moto Morini di Milano in Via Bramante 10/11 a Milano (ora regno dei cinesi, delle china-town....segno del destino), dal famosissimo Sig. Mario Perfetti ("il Mario", non ce ne è un altro!) nel lontano 23 Febbraio 1982 (avevo "soli" 23 anni), avevo lasciato in vendita il mio 3 ½ Sport per fare il "salto di categoria", ai tempi avere una 500 era cosa ambita. Prezzo: 4.100.000 Lire (assolutamente non poco) ma ne valeva la pena, ai tempi studiavo ancora così ho chiesto un prestito a mio papà che gli ho restituito in "comode" (ma neanche tanto) rate con i miei "lauti" guadagni come studente. Infatti lavavo le macchine in una autorimessa e mi davano 1.000 Lire a macchina, era poco .....ma ne lavavo tante e poi c'erano le mance che mi davano perché cercavo sempre di fare qualcosa in più per, diciamo, "convincere" i clienti. Anche il titolare era contento.....e anche io, lavoravo nell'intervallo degli studi, dalle 12.00 alle 14.00 e la sera dalle 18.00 alle.....fino a quando finivo, poi ho aggiunto due turni di notte alla settimana (dalle 19.00 alle 08.00, ma dalle 01.30 alle 06.00 dormivo in brandina) per dare il cambio al garagista "ufficiale" per ben 25.000 Lire a notte, così a fine mese, includendo anche qualche ripetizione, qualcosa raggranellavo per ripagare la "mia" nuova Morini ed arrivare a saldare il debito.

Mi ricordo perfettamente che, il primo giro col 500 appena ritirato, mi sono trovato al semaforo con un ragazzo che mi ha guardato con ammirazione (e forse un po' di invidia) e mi ha detto: "Che bella moto! Ma è il Turbo?" ed io gli ho risposto; "no, quella la comprerò tra qualche anno" .....peccato che il Turbo è rimasto nei sogni dell'epoca ma la scelta di indirizzarsi maggiormente sul Kanguro e Camel si è rivelata di fatto esatta, infatti anche Honda avrebbe abbandonato a poco il progetto turbo (anche se si

sa che è stato "ispirato" dall'Ing. Lambertini).

Col 500 ho fatto un bel po' di strada, su asfalto e nella vita tanto è vero che su questa moto ho conosciuto mia moglie, l'ho portata a fare il "primo giro", rigorosamente senza casco per non perdersi la pressione dell'aria sul viso e tutte le sensazioni che viaggiare senza casco fa percepire. Ai tempi la sicurezza purtroppo non era così importante. Figuratevi che io ero iscritto alla Associazione di Milano denominata "MU", ovvero acronimo di Motociclisti Uniti, il cui motto era "casco si obbligatorio no" (.....ma vi sembra possibile?), ahime' quanta ignoranza ma la scusante e' sempre quella: eravamo giovani e spensierati e un po' incoscienti. Ora ai miei due figli predico prudenza e sicurezza loro sanno che *"la moto è quanto bella quanto pericolosa.....ed è bellissima!"*

Torniamo alla mia Morini perché nel 1989 l'ho tradita con una magnifica Transalp XL600 V (la "V" nella mia vita e' una costante), bianca e rossa. Grande moto che ho ancora oggi perfettamente funzionante, comoda e divertente, dai ve la faccio vedere anche se e' un po' "abusiva" ed e' "irriverente" su un giornale per Morinisti....iniziare come prima foto



*la mia Honda Transalp XL600 V.....(molto abusiva in un articolo dedicata alla mia moto Morini)*

quella di una Honda, chissà' se Fabio e Sergio me la fanno pubblicare o me la censurano.....tranquilli, le foto della Morini arrivano dopo!

Ricordo che i dubbi erano sui freni mi dicevo "passo da una moto all'avanguardia con 3 dischi ad una con un disco ed un tamburo, da un 6 marce ad un 5 marce, mah.....!". In effetti Morini era avanti, aveva 3 dischi ma la frenata non era comunque proprio il massimo (se poi pioveva bisognava pregare!), comunque il Transalp era decisamente peggio come frenata (forse l'unico difetto), la moto non frenava, diciamo rallentava.....e, aggiungo, a fatica.

Comunque mi sono detto, va beh compro il

**IO MORINISTA**

Transalp ma la “mia” Moto Morini 500 non la vendo, la metto nella cantina di mia mamma e ci penso un po’ su cosa fare, ci sono affezionato...ci penso! Con enorme fatica (fisica e morale) l’ho portata giù dalle scale in una angusta, buia ed umida cantina, non l’ho neppure coperta bene perchè a breve dovevo trovare una collocazione migliore, poi dovevo accenderla per tenerla “viva” e funzionante. Nulla di ciò si e’ avverato (escludiamo una accensione qualche mese dopo che ha mandato in “vibrazione” tutto il piccolo condominio dove vivevano i miei genitori e tutti gli abitanti). Diciamo che “su cosa fare” ci ho pensato proprio e ci ho pensato tanto (direi troppo)! La moto è rimasta in cantina da Settembre 1989 al 22 Gennaio 2017, si si ragazzi, avete letto bene è rimasta in questa vecchia cantina umida e sporca per 27 anni e 4 mesi. In questo



*il mio Morini 500 V come mi è riapparso, ha riposato così per 27 anni e 4 mesi.*

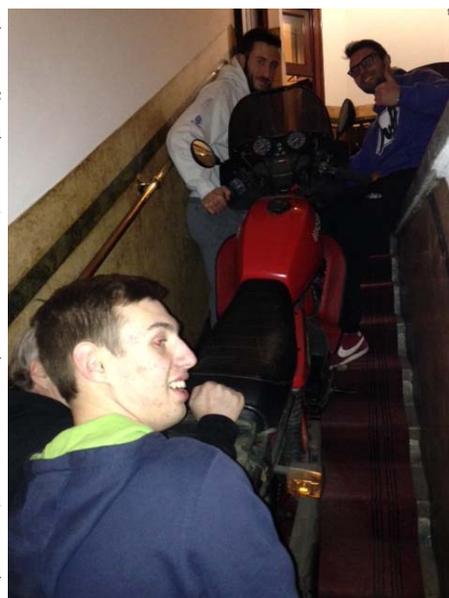
periodo usavo ovviamente il Transalp, poi sono nati i miei figli (1998 e 2000) ed ho smesso di andare in moto (.....con i bambini.....si sa), poi i bambini sono diventati ragazzi ed hanno ripreso la mia passione per la moto, purtroppo non per i Morini, che disgrazia! Io ci provo a convincerli ma c’è poco da fare, questi guardano le Yamaha R1, MV Agusta F3, Ducati V4R, Cbr 1000 i Bmw S1000 XR.....pensano di potere guidare nell’iperspazio. Li ho portati allo Stand Morini ma non hanno apprezzato l’X-Cape e la Seiemmezzo, va beh ci ho messo una croce sopra e mi sono rassegnato dicendomi (ma sarebbe meglio dire illudendomi) “quando avranno la mia

età magari apprezzeranno”.....questa frase sarebbe da togliere è troppo da “vecchi” ma faccio finta di non averla scritta e voi, aiutatemi, non leggetela. Comunque io non mollo continuo ad elogiare le Moto Morini ma è come dare “perle ai porci”.

Al “mio” Morini ho cominciato a ripensare nel 2016 ma era nella cantina dei miei genitori, purtroppo mancati nel frattempo con la casa lasciata a mia sorella. Diciamo che i rapporti non erano (e sono) dei migliori tanto che per riaverla ho dovuto “lottare” minacciando azioni “forti” e comunque il 07/01/2017 finalmente è resuscitata, impolverata e in uno stato indecoroso per il marchio che rappresenta. Ma che felicità! Per portarla in superficie e farle fare le anguste scale

che la separavano dalla strada, che non vedeva da più di 27 anni, eravamo in 4 (i miei due figli, un loro amico ed io).

Appena giunta al pianerottolo non ho resistito ed ho dovuto mettermi in assetto di guida, l’avrei fatto già



*mio figlio Cristiano (in basso), mio figlio Manuele (in alto a destra) ed un loro amico (Lorenzo), io sono “nascosto” da Cristiano.....non sembra, ma spingo anche io (o forse faccio finta, non ricordo)!*

sulle scale ma la situazione poteva essere un po’ pericolosa o tragicomica così ho dovuto, a fatica, trattenere il mio istinto di morinista ed aspettare quei 20 interminabili gradini della rampa che mi hanno portato a tagliare il traguardo del pianerottolo (non potevo resistere fino alla strada.....mancavano ancora 10 gradini), stanco (anche se forse non avevo spinto) ma sicuramente felice. Ovviamente ho caricato mia moglie, sempre inseparabile e fantastica sostenitrice di tutti i miei



*rieccomi in sella alla mia Morini sul pianerottolo..... ancora una volta senza casco.....ma con la moglie (poi una foto nell'atrio del Condominio non e' una immagine che capita spesso di vedere)*

progetti motociclistici (e non solo).

Da lì è iniziata la mia storia del restauro, la gioia di iniziare a frequentare il “nostro” sito ed il “nostro” forum ed il piacere di conoscere tanti esperti, primo fra tutti l’amico Paolo Brunet che con i suoi aiuti ed i suoi consigli preziosi (un vero “Maestro”) mi ha consigliato ed aiutato nel procurarmi i pezzi mancanti e indirizzandomi verso persone di fiducia.

Tutto il lavoro si conclude con una magnifica targa “FMI” che sfoggio con molta gioia. In questi anni di restauro mi sono realmente divertito parecchio ed ho imparato anche tante cose e conosciuto molte persone gentili e



*in un attimo di “debolezza” ho fatto questa foto divertente (.... diciamo così’), avevo voglia di guidare il “mio” Morini 500 SEI V abbandonato quando avevo 30 anni (1989) ma.....decisamente non era ancora pronto!*

disponibili e terribilmente preparate, incredibile, sapete tutto! Il forum mi ha aiutato e la soddisfazione ora è veramente tanta. La passione per il marchio è vivissima tanto che sto collezionando brochure ed gadget Moto Morini dell’epoca (ma anche degli attuali e di quelli provenienti da Casalecchio di Reno).

Il risultato finale è comunque di grande soddisfazione e ve la mostro ufficialmente:

*“Signori e Signore ecco a voi la “mia” Moto Morini 500 SEI V AS dopo il restauro”..... grazie , grazie, sento arrivare l’applauso.....non disturbatevi.....*

Tutto è rigorosamente originale, tranne gli scarichi (non ne parlo, sappiamo già quanto duravano) e qualche gomma, e i tubi dei freni, (comunque fatti rifare come gli originali) ma credetemi, poca cosa.

Dopo aver fatto le foto per l’FMI ho rimontato cupolino e paragambe (che ho dovuto far stuccare e riverniciare, figuratevi che c’erano dei punti di fibra di vetro che si sbriciolavano).

Enorme la gioia di partecipare al Raduno Morini Di Morano sul Po’ nel Giugno 2019 con la prima uscita “ufficiale” dopo il restauro, dopo tre anni di lavoro (ed un sacco di soldi spesi). Ora la moto va



*ecco il mio Morini 500 SEI V AS in tutto il suo splendore dopo tre anni di lavoro in bella mostra per l’iscrizione al registro Storico FMI!*

bene (qualche problema di carburazione al minimo da sistemare) anche se faccio una fatica a guidarla, la posizione così abbassata non e’ il massimo per il mio collo, ma non importa si

## IO MORINISTA

guida e poi ci si riposa il giorno dopo (conviene non contare i dolori vari).

Ogni volta che ci salgo mi fa tornare indietro alla mia gioventù, alla spensieratezza dei tempi ed alla diversa visione della vita che si ha in giovane età.....ma nulla di che rattristarsi, anzi devo sempre raccogliere le forze per dire “andiamo avanti che di strada ne voglio fare ancora tanta”.

Ma così tanta ne voglio fare che ho deciso, con il consueto supporto di mia moglie, nel 2019, di “celebrare” i miei primi (!! ) 60 anni comprando da un collezionista di Carpi una sorellina alla mia Moto Morini 500 SEI V AS, anzi una sorellona. Infatti nel box ora c'è anche una bellissima Moto Morini 1200 Sport del 2009 fatta, come certificatomi da Moto Morini (Alberto Monni è sempre gentile cortese), in soli 134 esemplari (di cui 39 esemplari depotenziati a 100 CV per il solo



*Che potenza ragazzi.....c'e' da stare attenti (una forza della natura)*

mercato francese), bellissima gialla e verde (british green) con telaio bianco, una forza della natura, una potenza ai bassi da dare sensazioni entusiasmanti, da guidare (come tutte le moto) con molta intelligenza e delicatezza perché l'errore su questa moto, non perdona, non c'è nulla di elettronico. Per guidarla di elettronico devi avere il cervello ed il polso, il controllo di trazione è “nella testa” di chi guida, una moto particolare dove, ancora una volta, l'Ing. Lambertini si è espresso ai massimi livelli.

Progetti futuri? Sempre tanti ma il primo è quello di dare un svolta alla mia vita e quindi di valorizzare il mio tempo libero, in poche parole il primo progetto è quello di andare in pensione il

31/12/2021 (sono stufissimo di lavorare). Da questa data vorrei fare tante cose, non escludo un bel Kanguro (o meglio ancora) un bel Camel da restaurare.

Al momento per fare “esperienza” ho comprato un motore del 350 Kanguro che vorrei smontare per capire nei dettagli e farmi l'esperienza necessaria sul “cuore” delle nostre moto per capire come “batte” il bicilindrico. Questo motore è lì fermo che mi aspetta, gli ho detto “stai



*.....e adesso .....tutti (io e mia moglie) a Morano sul Po' (2019)*

li bravo e tranquillo, non ti lascio fermo 27 anni (gli errori si fanno una volta) ti prometto che dal 01/01/2022 di dedicherò un sacco di attenzioni, se fai il bravo ed aspetti con pazienza.....magari ti accenderò anche” e, per essere più credibile, gli ho comprato anche due suoi carburatori.....sta a vedere che pezzo dopo pezzo il Kanguro me lo costruisco, tanto in pensione avrò un sacco di tempo libero.....

Un abbraccio ed un saluto a tutti, spero di non avervi annoiato! Mi sono dilungato forse troppo....boh....Fabio e Sergio tagliate pure.....

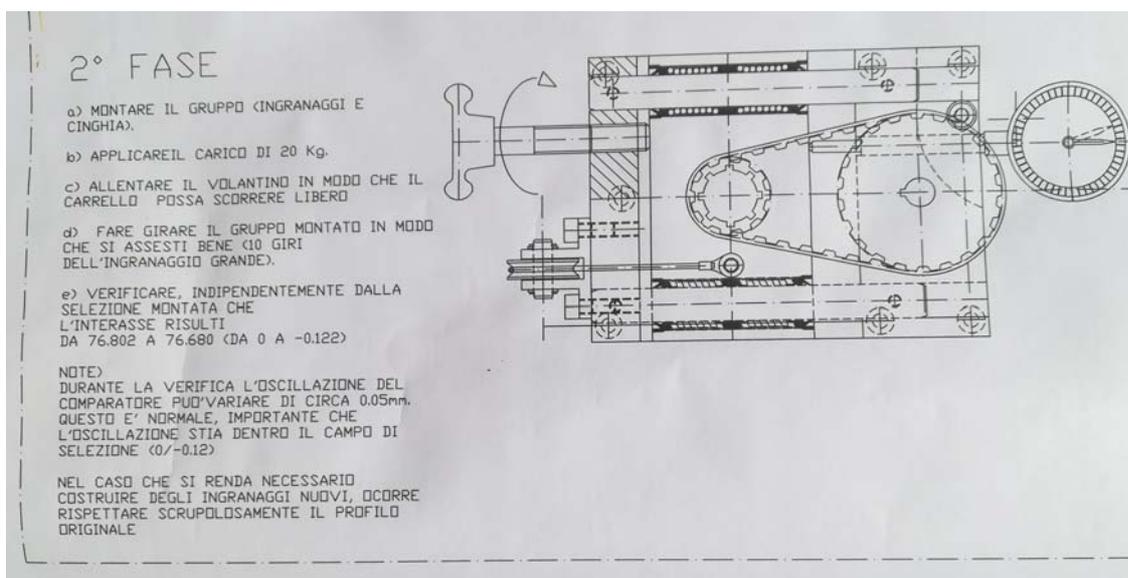
Roberto Lauricella (Roby59 sul forum)

*(n.d.r non tagliamo, anzi aspettiamo la storia della nascita del Kanguro)*

## LA CLASSIFICAZIONE DELLE CINGHIE DI DISTRIBUZIONE

Non so se tutti sanno il perché della classificazione delle cinghie della distribuzione dei motori modulari progettati da Franco Lambertini e forse è il caso di spiegarlo, anche per fare chiarezza su alcune affermazioni che ogni tanto riemergono in ambito morinistico. Cominciamo col dire che non esistono e non sono mai esistite cinghie cosiddette universali, che possono essere montate su ogni tipo di puleggia, e dunque nel momento in cui vi hanno venduto una cinghia senza una classificazione affermando che erano del tipo "unificato" o "universale", vi hanno preso per i fondelli. Quando Franco Lambertini progettò il motore del Tremezzo e andò in produzione, si rese conto che le cinghie fornite dalla Pirelli

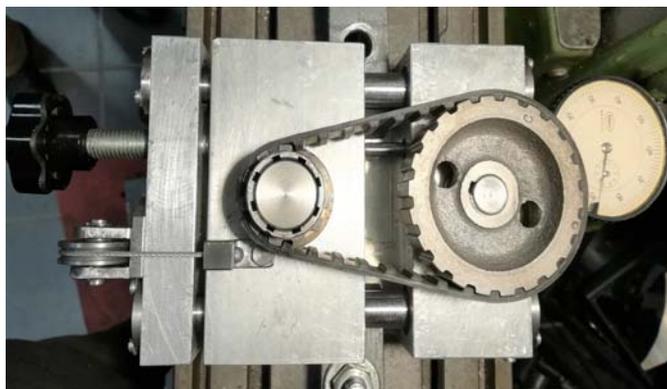
(inizialmente unico fornitore del ricambio, poi sostituito dalla Poggi), non avevano tutte la stessa misura di circonferenza ma potevano variare leggermente una dall'altra e la cosa non poteva essere lasciata così. Questo fatto, del tutto normale in una produzione di serie, si verificava perché la "manica" da cui



venivano ricavate le singole cinghiette mediante affettatura, presentava delle piccole variazioni di diametro sulla sua lunghezza. E' evidente che in un macchinario che non necessita di grande precisione o in un altro che presenta un meccanismo di tensionamento della cinghia, questo fatto non riveste molta importanza ma in un motore endotermico a quattro tempi dove la cinghia è chiamata a comandare la distribuzione senza prevedere alcun sistema tensionamento, invece si. Risulta chiaro che, stando così le cose, in uno stesso motore alcune cinghiette potevano andare bene mentre altre potevano essere troppo strette oppure troppo larghe. Questo problema oltretutto si sarebbe ripercosso sulla produzione delle cinghie, comportando



un cospicuo numero di prodotti di scarto. A questo punto entra in ballo il genio dell'ingegner Lambertini che escogita lo stratagemma di far produrre tre tipi di pulegge atte a comandare l'albero della distribuzione, ognuna con un diametro leggermente diverso con il fine ultimo di poter utilizzare tutte le cinghie prodotte a loro volta classificate in altrettante tre tipologie. Alle cinghie e alle pulegge classificate vennero stampate le prime tre lettere dell'alfabeto: A, B e C. La A è la



misura più piccola, la B è la mediana e la C è la misura più grande. Per classificare le cinghie Franco Lambertini ideò un banco prova corredato di comparatore centesimale, dove c'è la possibilità di sostituire le pulegge e provare le cinghie sottoposte ad un carico di 20 kg assicurandogli la giusta tensione di controllo. Messe in trazione, le cinghie, a

prescindere dal tipo di puleggia montata, per essere adeguate devono fare segnare allo strumento (precedentemente azzerato), l'interasse di progetto di 76,802 mm (o - 0,122 mm cioè 76,68 mm). Testate in questo modo le cinghie sono idonee a lavorare in accoppiamento con la propria puleggia e con il giusto tensionamento, senza essere ne troppo strette, ne troppo lente. Attualmente il Moto Morini Club è l'unica struttura che possiede un banco prova (progettato da Franco Lambertini) per testare e classificare le cinghie di distribuzione che equipaggiano i motori modulari dell'allora casa bolognese e dunque è l'unico in grado di fornire cinghie misurate così come dovrebbe essere fatto, seguendo le indicazioni originali della Moto Morini F.I.M.

Fabio



**DIMMI COME SFONDI (nel senso di che sfondo usi) E TI DIRO' CHI SEI - lo sfondo come specchio della personalità**

IL BUCOLICO: inserisce la moto da fuoristrada in un parco. Coerente, ma non va bene



L'ANGLOFONO: moto inglese inserita in ambiente con riferimenti motociclistici alla nativa Albione, ma non va bene



IL NOSTALGICO: il veicolo non è molto d'epoca, ma dalla scritta traspare la sua simpatia per un personaggio di un tempo che fu. Non va bene (e se ti capita un esaminatore anticomunista ?)



IL GRAFICO DILETTANTE: avrà passato ore per pulire lo sfondo con photoshop (lo ha fatto su tutte le foto), ma (forse qui non si vede benissimo) taglia via pezzetti di gomme, manopole e carrozzeria, e la moto sembra sospesa nel vuoto. Noi vogliamo foto vere. Inoltre ho visto le foto originali, fatte in mezzo alla strada (di qui la necessità di pulirle). Se avesse fatto duecento metri per trovare un muro adatto ad essere usato come sfondo avrebbe fatto molto prima. Non va bene



**TESSERAMENTO 2021**

*notiziario via email notiziario per posta*

<b>Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini):</b> <b>Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>73</b>	<b>85</b>
<b>Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>68</b>	<b>80</b>
<b>Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI</b>	<b>65</b>	<b>77</b>
<b>Socio Simpatia: Iscrizione MMC (senza tessera FMI)</b>	<b>36</b>	<b>48</b>

**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 ; notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; Consulenza pratiche registro FMI ;

**Modalità di pagamento:**

- **Direttamente presso la sede del Club, OPPURE**

**BONIFICO BANCARIO:** effettuate il pagamento sull' IBAN IT65U0760103200001023539149 (poste italiane) intestato a Fabio Ferrario. Indicate il vostro nominativo e la causale (nuova iscrizione/rinnovo iscrizione Moto Morini Club anno 2021). Comunicate comunque per email a [iscrizioni@motomoriniclub.com](mailto:iscrizioni@motomoriniclub.com) con l'avvenuto pagamento

**REVISIONI**

Per fare la revisione della vostra Moto Morini (ma anche di altre marche e delle auto) andate al centro Revisioni Airbenz, viale dei Colli Portuensi 92 e chiedete di Paolo o Leonardo. Tel 06-58203042

**MOSTRESCAMBIO E RADUNI:**

Di seguito il calendario degli eventi in programma, ma ovviamente è da verificare se si terranno veramente.

Mostrascambio Novegro: 5-6-7 novembre 2021

Mostrascambio Imola: 2° o 3° weekend settembre 2021

EICMA Milano— 25-28 novembre 2021

Motodays Roma— 4-6 giugno 2021

***Siamo un pò ammaccati,  
ma ci rialzeremo...***



Federazione  
Motociclistica  
Italiana

