

MOTO MORINI

CLUB NEWS

6
0
0
4

Calendario Attività

Coordinate MMC

Iscrizioni

Tecnica

Fisco

Attualità

Humor

In questo numero

Salone di Milano

La testa

Io Morinista

Fuoristrada

Appuntamenti

Novembre—Dicembre 2006

Moto Morini club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del
Moto Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 4/2006 a cura di*

Fabio Ferrario, Francesco Grotti, Sergio Milani

edito da :

FPM edizioni srl

00147 Roma - via C.Colombo 183

info@motomoriniclub.it

Direttore editoriale:

Andrea Mazzini

EDITORIALE

ANNO NUOVO, MOTO ...VECCHIE

L'anno nuovo si aprirà con una notizia positiva: a Roma il paventato e temuto blocco delle moto euro zero (cfr. notiziario Morini Club 1/2006), all'interno dell'anello ferroviario, non ci sarà. O meglio, sarà ristretto alle moto e ciclomotori a due tempi, mentre per i 4 tempi è prevista una deroga fino al 31/12/2009. E per i veicoli "storici", iscritti ai registri FMI o ASI, la deroga è senza limiti di tempo.

Questo è sancito dalla deliberazione n.615 del 15/11/2006 del Comune di Roma. Il Consiglio Comunale ha preso atto delle risultanze dell'ENEA sulle emissioni di particolato dei motocicli ed ha deciso, riteniamo saggiamente, che non è vietando la circolazione ai motocicli che si ridurrà l'inquinamento ed il traffico urbano. Merito del Comune, o merito delle istanze e delle iniziative della F.M.I. e di alcune associazioni di motociclisti (in particolare il Coordinamento Motociclisti) ? Non lo sappiamo, forse di entrambi, l'importante per il momento è l'esito.

La manifestazione di protesta prevista e tenutasi il 25 novembre che, oltre al caro-bollo e ai vari diritti negati ai motociclisti, aveva inizialmente come obiettivo anche la revoca del divieto di circolazione ha quindi perso un po' di mordente, ma credo sia meglio così, considerato che un risultato tangibile ed immediato è stato ottenuto. Sono comunque intervenuti circa 150 motociclisti, inclusa una (piccola) rappresentanza del nostro Club, che hanno civilmente esternato, agli intervenuti e ai media, le difficoltà e le preoccupazioni dei motociclisti.

Più alta era la posta in gioco in Lombardia, dove si volevano addirittura bloccare tutti i motoveicoli euro zero sull'intero territorio regionale. La manifestazione tenutasi a Milano in concomitanza con quella di Roma ha avuto partecipazione ben più ampia: si parla di 1500/2000 motociclisti che, nonostante la pioggia, hanno fatto sentire la loro voce a chi qualche giorno dopo avrebbe dovuto deliberare in merito. Guarda caso, il progetto originale è stato modificato, e dal 2007 sarà vietata la circolazione a tutti i veicoli (auto, furgoni e camion inclusi) euro zero, tranne le moto a 4 tempi. Bel risultato, siamo contenti per i colleghi lombardi. Circola voce che molti motociclisti si siano portati dietro il DDT per debellare i Formigoni, ma forse è una leggenda metropolitana.

Dopo lo scampato pericolo, veniamo a noi! (Fabio, abbassa quel braccio, qui non si fa politica). Nel 2006 il Club è stato decisamente propositivo, e le iniziative non sono mancate. Il riscontro mi sembra decisamente buono, considerata la notevole partecipazione alle "gite della domenica", l'apprezzamento per le uscite in fuoristrada, ma soprattutto il coinvolgimento di soci che, da "silenti", sono entrati a far

Continua a pag. 7

IL SALONE DI MILANO

Come l'anno passato, anche quest'anno mi sono recato in quel di Mediolanum (più precisamente Rho), per vedere le novità motociclistiche del 2007.

Dopo un viaggio nel tentativo vano di dormire nella cuccetta del treno, arrivo (puntuale!!) alle 07,00 alla stazione centrale di Milano e alle 07,45 alla fiera. Purtroppo l'ingresso è alle ore 10,00 l'attesa è lunga e difficile, solo parzialmente mitigata dall'impazienza di vedere le due ruote, gli accessori, etc. del prossimo futuro.

Ovviamente, inutile negarlo, c'è anche una certa curiosità di vedere lo stand della Moto Morini, per osservare le novità proposte: la versione definitiva della 9 1/2, la Corsaro Veloce e "l'erede" della Camel, la MM3.

Il salone quest'anno occupa meno padiglioni, è un po' più piccolo. Molte ditte che lo scorso anno erano presenti, non ci sono o ci sono in forma ridotta e/o appoggiate ad altre aziende o marchi. Probabilmente sarà stato l'effetto dell'annualità, difatti da ora in poi l'appuntamento con l'Eicma, sarà annuale.

In compenso tutte le maggiori case motociclistiche si producono in scenografie grandiose all'interno dei loro stand. L'area della Ducati è uguale a quella dell'edizione passata e dentro allo spazio espositivo trovo +la riproposta definitiva della supermotard (veramente bella), tutte le "old style" 1000 Sport e Paul Smart, poi la nuova 1098 e la inossidabile Monster nell'ultima versione di 695 cc; mi è piaciuta l'Aprilia Shiver,



L'Aprilia Coscia...pardon, Mana



La nuova MV davanti...

solo un po' troppo "spigolosa" ma confezionata veramente bene, mentre non sono molto attratto (anche se credo che potrà avere un buon successo) dalla Mana 850 con cambio automatico: forse sto invecchiando ma a me il cambio tradizionale piace troppo per sostituirlo anche solo con il pensiero con quell'oggetto da scooterista pigro!

Sempre nello stand Aprilia, dentro una teca di perspex, fa bella mostra di se il nuovo quattro cilindri a "V": davvero un bell'oggetto e se funziona altrettanto bene, a Noale avranno fatto un bel colpo.

Passo ora per i vari stand Moto Guzzi, Piaggio dove vedo la nuova Vespa in tutte le sue versioni, anche qui il ritorno all'antico la fa da padrone e ottimamente, la Gilera che presenta

lo scooter più veloce del mondo il GP 800 (poveri noi!), poi vedo le aree dell'Honda con la nuova Hornet, vedo la Kawasaki, la Suzuki dove viene esposto un bellissimo modello di GSX con il motore sezionato, la Yamaha, la KTM con moltissime offerte di modelli arancione/nero ed infine, la Moto Morini, il marchio che da il nome al nostro Motoclub!

Incontro Gianni Berti che esattamente come l'anno passato mi saluta, mi fa cenno che ritorna subito e poi sparisce per parlare con della gente. Forse non gli stimolo il dialogo. Ad ogni modo un anno fa aspettai un po'.....Giro intorno ai quattro modelli esposti, li osservo e mi trattengo maggiormente sulle moto inedite.

Non mi piace molto star sempre a brontolare e a criticare l'operato altrui, ma a volte non è facile trattenersi. Io ho aspettato, e credo tanti altri insieme a me, che il "nostro"

marchio tornasse in vita sperando che i nuovi modelli fossero i più belli in assoluto e capaci di riaccendere l'antico entusiasmo. Così continuo a chiedermi perché quella cilindrata così alta che sicuramente ha fatto scappare tanti possibili compratori compresi i vecchi clienti morinisti, perché quell'inutile cupolinetto e quel brutto e "Triumphistico" proiettore anteriore, perché quel terribile color oro di forcella e manubrio (per fortuna sparito sul modello Veloce), perché quel plasticoso



L'Aprilia V4



... e dietro

cruscottino che sarà pure completo ma è certamente non all'altezza dal punto di vista estetico ed infine, perché quelle finiture non in linea con molta della concorrenza.

Io credo che sia la Corsaro (che avrei assolutamente chiamato in un altro modo), che la 9 ½ (dicono fatta per i vecchi morinisti ma non capisco, a parte il nome e i raggi, quale dovrebbe essere l'aggancio con il passato), sarebbero state sicuramente molto più accattivanti di quello che sono ora. E guardate che considero entrambi i mezzi due belle

m o t o , nell'essenza. Basta guardare la già citata Aprilia Shiver per comprendere meglio cosa cerco di dire: la moto di Noale è confezionata in modo impeccabile, alla giapponese se vogliamo, potrà anche non piacere ma il livello di finitura è davvero elevato. Provate a confrontare e vi garantisco che capirete a fondo.

Per avere un'ulteriore conferma di quello che vado dicendo, basta guardare poi gli adesivi che guarniscono serbatoio e cupolino: al di là della rivisitazione grafica dell'aquila che più che un rapace sembra un tacchino, quello che più sorprende (negativamente) è la qualità grafica "dell'ornamento" a dir poco imbarazzante. Credo che una stampante casalinga a colori di qualche anno fa, avrebbe fatto meglio!

A questo punto, cambiando discorso, mi spiegate che tipo di moto è la "nove e mezzo"? E' una gran turismo? Se così fosse l'avete guardata bene la sella e il posto riservato al passeggero? E i bagagli, dove li mettiamo, dentro la borsa laterale optional dedicata? A occhio e croce la differenza di comfort tra 9 ½ e Corsaro è veramente minima e a questo punto dovendo scegliere preferirei la linea della Corsaro che a mio avviso ha più carattere (anche se sviluppa un po' troppo in altezza).

La Corsaro Veloce mi piace più della versione base, i silenziatori sono più piccoli (finalmente!) e come ho detto prima, manubrio e forcella non gridano più vendetta. Una sola domanda mi ronza per la testa: ma con quel tipo di moto (nuda), c'era proprio bisogno di farla più Veloce di come era, senza nessuna protezione aerodinamica? Mah! Ed eccoci alla MM3. Anche in questo caso spero che il nome non sia definitivo.

Dico subito che la moto non mi è piaciuta granchè. Sembra che il modello sia una sorta di "esplorazione" di nuovi settori di mercato. Nuovi per la nuova Moto Morini, ovviamente, ma non per chi compra quel tipo di mezzi. E allora basta

guardarsi in giro e controllare la concorrenza per valutare la proposta bolognese e per capire che forse è meglio rimetterci le mani.....prima di rimetterci i soldi!

Alla fine di questo veloce escursus sulle novità di Milano e in particolar modo sulla "nostra" Moto Morini, continuo a lamentare zero incontri su strada con le nuove Corsaro (a parte il ns nuovo socio al quale vanno tutti i migliori auguri): ma quante ne hanno vendute e dove sono?

Sarà vero che le cose vanno così bene come dicono ogni volta che gli chiedo: "allora come va?".

Lambertini, che come lo scorso anno ho incontrato e con il quale ho parlato senza che mi dicesse: "tra un attimo arrivo..." dice che il lavoro procede per il meglio e che i problemi iniziali sono stati egregiamente superati.

Io non ho motivo per non credergli, ma nello stesso tempo mi domando quante moto sarebbero state vendute e sarebbero in giro adesso se alcune delle cose che ho detto, soprattutto per quanto riguarda la cilindrata, fossero state riviste?

Forse non lo sapremo mai, ma che ci possiamo fare.....?!

Ave morinisti.

P.S. L'unica cosa che non rappresentava una novità al motosalone di Milano,

ma che comunque va bene così, è stata la solita presenza di.....bè

scopritelo da voi, "guardando le figure"!

Fabio



NON SOLO REGOLARITA'



Non solo regolarità

per noi! Poi si torna a casa. E' stata una bella giornata all'insegna di una profonda e genuina passione; bravi quelli di Fiumicino, hanno organizzato bene una manifestazione con un centinaio di partecipanti, ed anche quest'anno il Morini Club c'era!

Per quanti non erano presenti vorrei ricordare l'appuntamento "grottesco" di luglio, quando abbiamo partecipato al raduno di Fiumicino organizzato dal locale auto moto club.

Questa è la seconda volta che ci iscriviamo e mi pare stia diventando un piacevole appuntamento.

Classica giornata di luglio: sole, cielo terso, temperatura già alta al mattino, tant'è che anche in moto si indossa solo la maglietta, del club ovviamente.

Arrivo in darsena e subito vedo Pietro con il suo canguro Valentini. Ecco poi Marco con la sua splendida Brutale, Sergio con il Kangurino, Nicola con la sua "Regina d'Africa", ed altri morinisti che conosceremo in seguito.

Iscrizioni con colazione compresa e pronti per il giro del paese.

Ci sono moto d'epoca, alcune molto belle, moto moderne, scooter anche troppi, e le care vecchie Fiat 500, qualche decina.

Giriamo tutta Fiumicino fermandoci per aperitivi in ristoranti attrezzati con banconi pieni di stuzzichini e bevande.

Con Sergio ci scambiamo le moto e provo per la prima volta il "Kangurino". Il motore 125 non fa miracoli, ma la ciclistica permette una bella guida, a me piace. Vedo che anche Sergio si diverte con il "Ronzani".



Per il pranzo ci spostiamo all'inizio della Portuense dove sono stati allestiti centinaia di coperti sotto lunghi tendoni, ed una cucina mobile su camion.

Nell'attesa Marco, veramente gentile ci fa provare la sua brutale... accidenti che gioiellino! E che freni... abituati ai nostri tamburi poi...

Durante il pranzo conosciamo Riccardo, il proprietario di un Corsaro 1200; oggi è con il suo 3 1/2 ma promette di venirci a trovare con la nuova Morini. Chiaramente fioccano le domande più disparate... del resto è l'unico che conosciamo che la possiede!

Dopo pranzo...la gimkana !!! andata e ritorno tra i birilli con mangiata di anguria a peso...e vinca il migliore e più affamato! Dopo un po' di ritrosia tutto il club si iscrive, non riusciamo ad essere nei primi tre ma ci divertiamo e gli "sfottò" si specano. E' pomeriggio e si pensa di ritornare quando ci avvertono di rimanere per la premiazione: c'è una coppa anche



Parola mia, questa moto è un gioiellino, versatile e ben accessoriata !

Notiziario fuoristrada

- 1) il parco macchine...anzi moto, fuoristrada del club si è arricchito di due canguro: il tubi tondi di Piero ed il tubi quadri di Nicola: benvenuti!
- 2) Il secondo lunedì di ogni mese si esce in fuoristrada con alcuni miei colleghi. E' un'iniziativa extra club, ma se qualcuno vuole

aggregarsi è il benvenuto. Solito appuntamento (Aurelia ore 9,30) come per le uscite del Club.



Un buon Natale tassellato a tutti.

Francesco

ELABORIAMO LA TESTA: I CONDOTTI

Condotti, valvole, collettori e carburatori, condizionano in maniera abbastanza importante le prestazioni del motore.

Fermo restando che in un propulsore preparato la cosa più importante, è l'incremento della cilindrata, poiché nulla può più dell'aumento della cubatura, anche il RENDIMENTO VOLUMETRICO fa la sua brava parte.

In questa sede parleremo particolarmente dei lavori che si possono fare sulla testa del motore Morini 350, ma in linea di principio le stesse operazioni si possono svolgere anche su altri propulsori.

La testa dei bicilindrici a "V" di 72°, è stata studiata per avere un ottimo RENDIMENTO VOLUMETRICO.

La conformazione dei suoi condotti esaltano la velocità di entrata della CARICA (gas freschi) nella camera di combustione, e di uscita dei gas combusti, a tutto vantaggio della coppia e della potenza del motore.

L'intervento quindi non dovrà puntare a stravolgere i concetti base che caratterizzano la testata del nostro tre e mezzo, ma dovrà solo tendere a migliorarli, ad esaltarli.

Analizziamo ora il dimensionamento del condotto di aspirazione ideale.

In un CONDOTTO DI ASPIRAZIONE IDEALE, la parte cilindrica iniziale, all'interno della testa, deve avere un diametro pari al 75-80% del diametro della valvola; il tratto immediatamente prima della sede valvola (quello immediatamente dopo la zona della guida), deve avere un diametro pari a quello della valvola; la zona della sede valvola deve avere un diametro pari al 90% del diametro della valvola di aspirazione.

Il collettore di aspirazione (nel tre e mezzo fanno parte del collettore di aspirazione la boccola filettata e il manicotto in gomma), deve avere un'inclinazione delle sue pareti di massimo 5°, per raccordare il diametro del venturi del carburatore con il condotto di aspirazione.

Misure alla mano, il dimensionamento del condotto di aspirazione nelle teste del tre e mezzo, sono perfezionabili.

Per lavorare i condotti (alluminio) si possono utilizzare degli abrasivi lamellari di varia grana (da grana 40 a 180-200), che tramite un flessibile collegato ad un motore elettrico (anche un trapano può andare bene), consenta di lavorare le pareti del condotto fino al diametro e alla finitura desiderata.

Per lavorare gli anelli delle sedi delle valvole (ghisa legata), si dovrebbe utilizzare un robusto trapano a colonna o una fresa equipaggiata da un utensile adeguato, ma in mancanza di tali attrezzature si potrà utilizzare ancora il flessibile dotato di fresa ad acciaio rapido (HSS) e con un po' di "arte" provare a lavorare attraverso cauti e precisi movimenti circolari, gli anelli delle sedi delle valvole.

Per capire con buona precisione il diametro dei vari tratti del condotto, si dovranno costruire dei "testimoni" calibrati (sfere dotate di manico in funzione di prolunga), che possano entrare nel condotto per verificare la bontà dell'intervento.

Veniamo ora alle misure.

Il collettore di aspirazione, ovvero la boccola filettata in acciaio ha un diametro interno di millimetri 23,5 circa e si raccorda con il condotto di ammissione che è di pari diametro.

Il tratto cilindrico (parte iniziale del condotto), in base al dimensionamento del condotto di aspirazione ideale, dovrà essere omogeneamente allargato fino a raggiungere il diametro di 24,5-25 mm, mentre la boccola filettata dovrà essere lavorata in modo cilindrico a 25 mm, se si vuole continuare ad utilizzare il carburatore da 25 mm, o in modo conico con il foro che combacia con il condotto che dovrà essere di 24,5-25 mm, e quello che combacia con il manicotto di gomma che, dovrà essere portato a

26 mm (carburatore da 26), o 26,5-26,7 mm, per un carburatore da 28 mm.

In quest'ultimo caso la differenza tra 26,5 e 28 (il venturi del carburatore), dovrà essere "assorbita" dal manicotto di gomma, lavorandolo con una fresa HSS collegata al solito flessibile e poi lisciato con un abrasivo lamellare.

Passiamo ora al ridimensionamento della zona della sede valvola, che dovrà essere portata dagli originali 26 mm circa, ai più convenienti 27,5 mm.

A questo punto si dovrà provvedere alla lisciatura delle pareti dell'intero condotto con abrasivo lamellare a grana piccola (max 200-220).

In proposito è opportuno far notare che mentre fino a non molto tempo fa i condotti di aspirazione al pari di quelli di scarico, venivano lavorati dai preparatori fino a raggiungere una finitura lucida, quasi a specchio, oggi gli stessi vengono lasciati con una finitura "satinata" e mai assolutamente a specchio (come invece si continua a fare sui condotti di scarico).

Tutto questo al fine di creare e mantenere ai margini della colonna gassosa incanalata nel condotto di aspirazione, il cosiddetto "STRATO LIMITE" (micro turbolenza periferica), paragonabile ad un lubrificante gassoso che facilita l'ingresso della carica fresca all'interno della camera di combustione.

Per la lavorazione del condotto di aspirazione, sarà opportuno togliere la guida della valvola procedendo in questa operazione, con un adeguato riscaldamento della testa. La guida potrà poi essere rimontata, se in buone condizioni e se esiste ancora un'interferenza di montaggio guida-sede di 0,03 mm, oppure sostituita con una maggiorata.

La valvola di aspirazione originale da 30,5 mm, per questo tipo di elaborazione, può rimanere la stessa (parleremo delle valvole ancora nelle prossime puntate).

Per quanto riguarda la valvola di scarico, invece, se ne può montare una da 24-25 mm in luogo dell'originale da 22,5 mm. In questo modo si potrà aiutare lo svuotamento del cilindro dopo la combustione, a tutto vantaggio della potenza (anche se forse a leggero scapito della coppia!).

E' ovvio che optando per la soluzione della sostituzione della v. di scarico, si dovrà necessariamente ricorrere alle prestazioni di una buona officina di rettifica, per il cambio della sede valvola.

In seguito alla sostituzione dell'anello sede, il diametro del condotto di scarico dovrà essere ricordato con quello della nuova sede utilizzando il solito flessibile.

La valvola di scarico ha di solito un diametro pari all'80-90% di quello della valvola d'aspirazione.

Buon lavoro, se qualcuno lavorerà!

Fabio

IO MORINISTA

Ciao, ho ritrovato alcune foto scattate quasi venti anni fa intorno all'89.

Sono ricordi di giri domenicali sul famoso Monte Bondone che sovrasta la città di Trento da 200 metri sul livello del mare fino a oltre 2000.

Quello della foto sono io, mentre, a dir il vero, la moto era di Francesco perchè in realtà non gliel'ho mai pagata...

Il kanguro è la moto che probabilmente più di tutte le altre (poche) ho goduto fino in fondo. La usavo sempre a prescindere dal tempo, dagli amici o dalle donne (pochissime)! Una domenica ero in montagna a due ore da casa e inizia il diluvio universale. Io, che non avevo tute antiacqua, navigatori che ti portano a casa anche in caso di gravi calamità, o tutte quelle robe moderne che sono assolutamente indispensabili, mi sono messo addosso un po' di sacchetti della spesa e uno di quelli della monnezza e sono tornato a casa con il mio bravo kanguro.

Non lo so chi era coniato peggio, però il piacevole ricordo di quel giorno è lì, chissà perchè, ancora oggi.

Fede



I NOSTRI APPUNTAMENTI

26 DICEMBRE 2006: Raccolta di giocattoli organizzata dal Coordinamento Motociclisti (che provvederà poi a distribuirli ai bambini meno fortunati). Appuntamento al Gianicolo alle ore 11, per poi recarci a Piazza Venezia ove è sito il centro di raccolta.

1 GENNAIO 2007: (per chi non è K.O. dopo gli stravizi del veglione) appuntamento al Gianicolo alle 11,30 per gli auguri di inizio anno

DOMENICA 7 GENNAIO 2007: Il primo degli ormai consueti appuntamenti della prima domenica del mese (c.d. appuntamenti "grotteschi"). Adunata alle 9,45 al fungo dell'EUR

Consultate sempre il sito web per comunicazioni di eventuali uscite enduristiche.

(Continua da pagina 1)

parte dello "zoccolo duro", ed altri si stanno aggiungendo. Bene, continueremo su questa linea.

Iscrizioni 2007: la Federazione non ha aumentato le quote associative, e il Club farà altrettanto. Solo una nuova gabella saremo costretti ad introdurre: un contributo di due euro per chi richiede l'invio del notiziario per posta. Il tempo ed i costi per la stampa ma soprattutto l'indegno aumento delle tariffe postali - raddoppiate con la scusa della posta prioritaria obbligatoria - ci impongono di adottare questa misura impopolare. Resta ferma tuttavia la facoltà di ritirare gratuitamente la copia del notiziario presso la Sede del Club (a colori, fino esaurimento scorte,

poi in bianco e nero).

Bene, saluto tutti e vi auguro buon Natale e buon anno, forse per la prima volta in tempo utile.

Sergio



QUOTE SOCIALI ANNO 2007

E' tempo di rinnovare la vostra iscrizione al club

Le quote, comprendenti l'invio del notiziario via e mail, sono le stesse dell'anno scorso.

- Socio Sostenitore - euro 53
- Socio Ordinario - euro 48
- Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi)-euro 45
- Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990 - euro 35
- Simpatia (per l'estero o per i già iscritti alla F.M.I.) - euro 23

I rinnovi dovevano essere effettuati entro il mese di Febbraio 2007.

Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro 1

Nuove iscrizioni entro settembre 2007

ATTENZIONE: Purtroppo gli aumenti delle tariffe postali (quasi il 100% !) ci impongono di applicare, a chi richiede l'invio del notiziario per posta, una maggiorazione di euro 2 sulle tariffe suindicate

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; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltre pratiche registro FMI e Morini; certificato di conformità all'originale;...e per i soci a Roma.. le convenzioni

Modalità di pagamento:

- Direttamente presso la sede del Club, in via Luigi Corti, 29 a Roma
- Bonifico intestato a: Moto Morini Club - Monte dei Paschi di Siena ag. 11 Roma - p.zza dei Navigatori 8/b CIN C ABI 1030 CAB 03211 Cc. n. 1596471

ALTRI APPUNTAMENTI

Grosseto 20/21 gennaio 2007: Mostra scambio

Reggio Emilia 31 marzo / 1 aprile 2007: Mostra scambio

Roma marzo 2007: Mostra Millennium a Tor di Valle

A COLORI ! Questo notiziario per chi lo riceve via email, o chi lo ritira presso la sede del club (fino a esaurimento scorte), è a colori



**BUON NATALE A TUTTI GLI AMICI
DEL MOTO MORINI CLUB !**