

MOTORINI

CLUB NEWS

8
0
0
4

Calendario Attività
Coordinate MMC
Iscrizioni
Tecnica
Fisco
Attualità
Humor

In questo numero

Il truccamotori

Salone di Milano

Statistiche Moto
Morini Club anno
2008

Non solo regolarità

Novembre—Dicembre 2008

Moto Morini Club news

*Trimestrale di informazione sull'attività del Moto
Morini Club diffusa tra i soli soci
numero 4/2008 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

FAMOLO STRANO

Questo numero del notiziario è particolare: non potevamo darvi di più, ma non volevamo darvi di meno (frase presa in prestito da Johnny Winter, che pubblicò un LP doppio con tre sole facciate incise), così il numero è venuto di dieci pagine. Ero in dubbio se riportarlo alle “normali” 8 facciate, ma poi ho deciso di lasciarlo così: in fondo, chiudere l’anno del decennale dalla fondazione del Club con un numero di 10 pagine mi sembra abbastanza pertinente.

Le statistiche di fine anno mi sembra che parlino chiaro, il Club mi sembra altamente propositivo, e lo “zoccolo duro” continua a presenziare indefesso, peccato che ci siano i soliti latitanti... ma non starò qui a fare il solito discorso sulla partecipazione alla vita del Club, lo conoscete già.

Stiamo lavorando anche sulla “visibilità” esterna del Club, e mi sembra che qualcosa si sia mosso: abbiamo instaurato un buon rapporto con Nardi, e questo potrà allargare la cerchia del club anche ai possessori delle nuove Morini (mi ha comunicato ieri Fabio che nel 2009 avremo un altro socio con Corsaro 1200).

Ma abbiamo anche avuto un buon riscontro sulla stampa specializzata: il trafiletto apparso su Motociclismo d’Epoca di Dicembre di per sé non è una gran cosa, ma la qualità dell’evento che abbiamo realizzato (il decennale) deve aver aperto gli occhi a qualcuno, se Motociclismo la settimana scorsa è venuto a fare un reportage di due giorni sul nostro Club, che sarà il protagonista di un servizio che dovrebbe apparire nel numero di gennaio 2009.

Infine consentitemi di ringraziare il noto espertissimo Morinista Vittorio Marra, che si è cortesemente prestato a redigere un interessante articolo sul salone della moto di Milano, pezzo che troverete all’interno di questo numero. Noi ci auguriamo che sia solo l’inizio di una proficua collaborazione.

Non mi resta che augurare un buon 2009 a tutti i soci Morinisti, e che la Befana vi porti in dono quello che desiderate di più, qualunque cosa sia.

Sergio

VALVOLE, CARBURATORI, FILTRI ARIA, SCARICHI E ASSI A CAMME

Ritorno sul tema delle elaborazioni per cercare di portare a termine il discorso iniziato qualche tempo fa. Ci vorrà ancora un po' di tempo per toccare tutti i lati della questione ma io non demordo e anzi ne sono contento, mi piace l'argomento, e spero anche voi.

Nell'articolo dedicato all'elaborazione della testa, avevo già parlato delle valvole e avevo già detto che non aumentando la cubatura del motore, la scelta del diametro dei funghi è abbastanza vincolata al diametro del pistone e quindi all'alesaggio del cilindro, che sulla Treemezzo non è molto grande. Già è migliore la situazione del motore 500 e 501, che presenta un discreto valore di alesaggio.

In più c'è da considerare che il diametro della valvola di aspirazione vincola il dimensionamento del condotto di ammissione.

Nel motore di 350 cc, con il suo stantuffo da 62 mm, possiamo utilizzare una valvola di aspirazione con il diametro massimo di 31,7-31,8 mm e una valvola di scarico di 24, 25 o 26 mm (dal 75 all'80 % della valvola di aspirazione).

In ogni caso la testa del 350 e del 500 potrebbe ospitare una valvola di aspirazione da 34 mm e di scarico da 26 mm (le valvole del motore 501), con i funghi che però quasi si toccano...ma non si toccano! Queste valvole però possono essere utilizzate con una cilindrata di almeno 400 cc (pistone da 66 mm).

Sul motore 501 questo problema non sussiste poiché le teste di quel propulsore hanno un valore di interasse guide/valvole, leggermente più elevato. Se si ha intenzione di far andare forte un motore 501 (o un motore su base 350, utilizzando teste del 501), io aumenterei il diametro della sola valvola di scarico fino ad un valore di 28-29 mm, e lavorerei bene il condotto di aspirazione stando ben attento a non sfondare la parete del condotto stesso.

Con quel valore di fungo, la valvola di ammissione può "sopportare" un carburatore fino a 32-34 mm di diffusore (PHF), oppure mantenersi su di un più tranquillo PHBH da 30 mm (sicuramente più facile da adattare!).

Eventualmente la valvola di aspirazione si può aumentare di un "millimetrino" ma non di più perché secondo me questo particolare è troppo vincolato al dimensionamento del condotto (e c'è poco margine per aumentare ulteriormente il suo diametro), e all'alzata fornita dall'asse a camme.

Quindi farei così, in base alla mia esperienza e con il materiale standard a disposizione, poi ognuno è libero di comportarsi come vuole e di esplorare nuove strade elaborative, non si sa mai!

Gli alberi della distribuzione più prestazionali che la Morini abbia realizzato, sono il 2+2 (di derivazione 175 prima e Corsaro poi) e l' L5 (progettato appositamente per i bicilindrici ad aste e bilancieri).

L' L5 è un ottimo asse a camme, in grado di far acquistare al motore potenza e coppia, su tutta la sua curva di funzionamento, rendendo il propulsore godibile sia andando a spasso che utilizzandolo sportivamente e in pista (Ruozzi docet!).

La sua fasatura è 32° AA; 58° CA; 57° AS; 33° CS; Questi valori pongono l' L5 tra le camme utilizzate per preparazioni stradali che danno un lieve incremento della potenza senza dover necessariamente intraprendere lavori da Reparto Corse.

Già perché bisogna comprendere che nelle elaborazioni, quasi sempre, quando si "tocca" qualcosa c'è anche da

"toccare" qualcos'altro per accordare il tutto.

L'alzata è nell'ordine degli 8,5 mm, e siccome questo valore deve essere circa il 25% del diametro della valvola di aspirazione, capite da voi che è non molto utile andare tanto oltre il 34-35 mm di fungo, anzi potrebbe eventualmente diventare controproducente in termini di depressione all'interno del condotto.

Per il filtraggio della presa d'aria (carburatore) si possono utilizzare dei filtri a tronco di cono (tipo K&N) oppure con tanta pazienza, manualità e prove, si possono modificare le scatole porta filtri e adoperare un tessuto in spugna adeguato come elemento filtrante.

A questo punto poi non rimane che giocare con i carburatori e i suoi getti. Auguri!

Se non si fanno grosse modifiche comunque, la taratura dei "biberon" può rimanere la stessa, se si escludono ovviamente i getti del massimo.

Adesso possiamo parlare dei collettori e dei silenziatori.

I primi potrebbero essere rifatti con dei tubi di diametro interno maggiore (trafilato di ferro o inox 32x29) ma bisognerebbe avere a disposizione un buon fabbro con annessa piegatubi e la solita tanta pazienza, oppure ci si deve accontentare del 24 interno della casa.

I secondi possono essere del tipo "aperto-silenziato" che a fronte di un'ottima resa danno anche un bel suono corposo. Quelli che adopero io normalmente, hanno anche riportata l'omologazione Morini (DGM) che di questi tempi non fa male (leggi revisioni o eventuali fermi di polizia o carabinieri).

L'utilizzazione di questo tipo di silenziatori ad assorbimento di onde sonore, è valida anche su moto non preparate, rendendo sensibilmente più rapida l'accelerazione mantenendo un decoroso allungo (forse leggermente peggiore di quello con silenziatori "attappati" e/o originali).

La resa in durata di queste marmitte è poi superiore a quelle più chiuse (e anche questo non fa davvero male), in quanto permettono alla condensa di uscire dal silenziatore evitandone il marcire.

L'utilizzazione di scarichi più aperti (tromboncini non silenziati), comporterebbe un grande lavoro di elaborazione e l'uso esclusivo in pista (anzi a volte sono addirittura vietati), oppure l'arresto immediato...credo!

Infine un accenno al sistema di scarico "due in uno". Adoperare questo tipo di "silenziatore (?)" non comporta nessun beneficio, anzi. La lunghezza ridotta del terminale e la quasi inesistente silenziatura, non aiuta il già problematico allungo, quindi dopo una bella prima, seconda e terza (forse), vi ritroverete su una moto letteralmente "seduta" e che non ne vuol sapere di spingere oltre i 6000-6500 giri. In compenso però, con una gran caciera (rumore) allo scarico.

Se proprio volete avere qualcosa di speciale seriamente, potreste cercare di utilizzare i soli collettori del due in uno, poiché presentano la stessa lunghezza, e poi con un bel "taglia e cuci" realizzare un due in due con il tubo di scarico destro che esce a sinistra e il sinistro che esce a destra; oppure con tutti e due i silenziatori che escono dalla stessa parte, a destra. Qualcuno l'ha fatto e...funziona!

Per il momento termino qui la, speriamo interessante trattazione, e vi do appuntamento alla prossima puntata.

Buone elaborazioni a tutti! Ciao, Fabio.

P.S. Sempre a disposizione per ulteriori informazioni o scambio di idee!

SALONE DI MILANO 2008

Avevo pianificato di andare all'importante appuntamento del 66° Salone del Ciclo e Motociclo il venerdì con la speranza che, essendo un giorno lavorativo e per giunta con apertura fino alle 22, non ci fosse la consueta folla di visitatori e potessi quindi gustare al meglio le novità annunciate.

Tutto inutile: malgrado l'attuale recessione e la crisi economica da più parti sbandierata, ho trovato una



calca inverosimile e ciò, pur creandomi non pochi problemi nel fare foto sufficientemente decenti, mi ha confermato che l'interesse e la passione per le due ruote sono talmente radicati nei nostri cuori che superano qualsiasi ostacolo.



Con un certo piacere ho potuto constatare che i visitatori, molti dei quali stranieri, erano di tutte le età e tutti indistintamente mostravano lo stesso entusiasmo nel visionare i vari modelli esposti e nel montarvi sopra, quando ciò era consentito.

Una volta acquistato il biglietto d'ingresso con lo sconto riservato agli iscritti FMI, mi sono immediatamente diretto allo stand della Moto Morini

ed ho avuto la piacevole sorpresa di trovarlo affollatissimo, pur trovandosi in un angolo del padiglione.

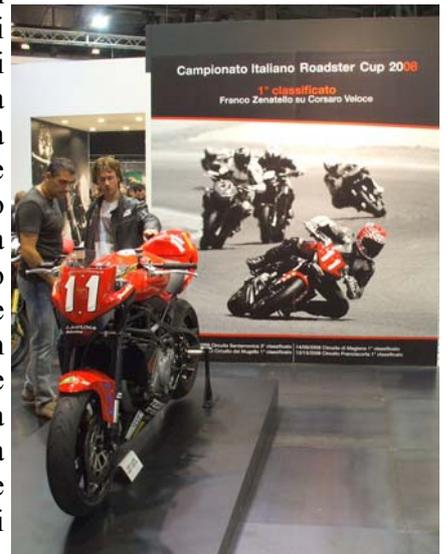
La parte della protagonista era indubbiamente recitata dallo Scrambler, presente nelle due colorazioni

bianco-rosso e nero-bianco, ma anche il Granpasso aveva sempre intorno capannelli di curiosi che ne scrutavano tutti i particolari decisamente originali.

Erano comunque presenti tutti i modelli attualmente a listino e per alcuni di essi sul serbatoio era di nuovo presente il logo Moto Morini adottato negli anni settanta a cominciare dalla mitica 3½, di cui all'ingresso dello stand campeggiava un poster in bianco e nero con il GT e lo Sport.

Grande interesse era riservato anche al Corsaro vincitore con Franco Zenatello del Campionato Italiano Roadster Cup 2008, posto davanti ad una gigantografia in cui si poteva constatare l'enorme distacco imposto agli avversari nell'ultima e decisiva prova del circuito Franciacorta; non era di certo un fotomontaggio perché un amico morinista bresciano, incontrato casualmente allo stand Morini, mi ha

raccontato con dovizia di particolari le fasi salienti di questa gara a cui aveva personalmente assistito lo scorso 12 ottobre e mi ha confermato l'irresistibile progressione con cui la moto è passata in testa a metà gara ed ha inesorabilmente distaccato tutti gli altri concorrenti.



Nel corso di una piacevole conversazione avuta con



Morini Tarquinio - solo un esercizio di grafica, purtroppo. Maurizio, dai, facci contenti...

ATTUALITA'

Franco Lambertini gli ho chiesto notizie circa un modello decisamente sportivo, battezzato Tarquino in ricordo di Provini, che è apparso su internet e mi ha assicurato che si tratta di un puro esercizio di grafica, dal momento che nel suo ufficio tecnico non è in piano alcun progetto del genere; in cuor mio voglio fortemente credere che si sia trattato di una risposta volta a



difendere un segreto industriale, perché vi assicuro che la moto ritratta ha una grinta indescrivibile e l'impresa di Zenatello conferma l'indole corsaiola dell'ultima creatura di Lambertini!

Dopo questa "abuffata" di Moto Morini, sono andato allo stand della Ducati, immenso ed affollatissimo, con la Streetfighter e la moto di Stoner a polarizzare le maggiori attenzioni.

C'era anche qui l'intera gamma a listino, ma i capannelli si concentravano intorno all'Ipermotard ed all'ultima versione della Multistrada, oltre che alla 1098 SBK; sulla maggior parte delle moto esposte era consentito salire ed ho visto parecchie persone, specie quelle "over 40", attardarvici



con malcelato piacere.

Analoghe scene nello stand Moto Guzzi, dove ho ammirato particolarmente lo Sport 4V e le due versioni della mitica e rinnovata V7, la Classic e la Café; la Stelvio 1200 invece, per quel suo aspetto spigoloso e per alcuni particolari estetici, mi ha ricordato il Morini Granpasso.



Rimanendo nel Gruppo Piaggio, nello stand della Gilera si potevano ammirare una di fianco all'altra la 250 neo campione del mondo ed il mitico Saturno in versione carenata; ho ritratto poi l'innovativo scooter triciclo, anche per la

simpatica modella con un vistoso tatuaggio sul collo del piede destro. Passando all'Aprilia, mi hanno colpito particolarmente la splendida RSV4 e la parete su cui era affisso il palmares delle vittorie della Casa realizzato con le foto dei vari vincitori, tra cui spiccavano quelle di un Valentino Rossi ... bambino.

Il successivo giro nello stand della MV Agusta mi ha letteralmente riempito di orgoglio italiano poiché era sovrastato da un enorme anello nero bordato tricolore, su cui campeggiava il logo della Casa con sotto le scritte "37 Titoli Mondiali Marche" e "38 Titoli Mondiali Piloti"; tale grafica era ripetuta sulle

pedane che espongono i vari modelli di F4 e Brutale 989.

In un angolo, visitato principalmente da gente con i capelli brizzolati, erano esposte una 500 3 cilindri di proprietà di Giacomo Agostini ed una 98 cc Sport; contemplando tali capolavori di meccanica e confrontandoli con gli ultimi modelli ho constatato con piacere che alla radicale evoluzione della tecnologia corrisponde un immutato "genio sportivo" che permette loro di primeggiare sempre sia per prestazioni che per eleganza.

Questo stesso spirito sicuramente avrà ispirato anche i creatori della Bimota Tesi 3D, la cui particolare soluzione del forcellone anteriore mi ha impressionato moltissimo; i responsabili della Casa mi hanno assicurato che è assolutamente

maneggevole, ma immagino che dia una sensazione di guida decisamente particolare.

A questo punto mi domanderete: ma espongono solo le marche italiane?

Ovviamente no e per giunta le



straniere occupavano uno spazio molto più ampio, ma devo confessare che non mi hanno suscitato le stesse sensazioni che vi ho descritto sopra.

Nel mio giro ho notato la grande vivacità presente sia alla BMW che alla Yamaha; i primi avevano diviso lo spazio in settori dedicati a ciascuna tipologia di moto, mentre nello stand dei secondi ho dovuto faticare non poco prima di avvicinarmi alla moto di Valentino Rossi per poterla



fotografare.

Alla Honda poi sono rimasto meravigliato dalla "piccola" Varadero per la sua impressionante somiglianza con la sorella maggiore, mentre alla



Suzuki ho rimirato la moto di Capirossi opportunamente protetta in uno sgabuzzino dalle pareti di vetro.

In conclusione ho avuto un'impressione della manifestazione nel complesso molto positiva e mi ha fatto piacere constatare che i vari costruttori tendono sempre più a diversificare le loro realizzazioni sia nell'impiego delle soluzioni tecnologiche che soprattutto nell'interpretazione estetica.

Vittorio & la sua sempre arzilla Moto Morini 3½

STATISTICHE

Oggi diamo i numeri !!!

E' fine anno e, visto l'interesse suscitato dalle statistiche fornite l'anno scorso, ecco alcune cifre utili a valutare le attività poste in essere nel corso del 2008 dal Club. Va fatta subito una precisazione: non sono prese in considerazione le uscite effettuate in fuoristrada senza la partecipazione di alcun Morini, e la visita alla fabbrica della Morini e la Marcia su Roma sono considerati eventi distinti. In alcuni rarissimi casi (Trofeo regolarità, auguri di buon anno 2007...) i chilometri sono stati calcolati forfaitariamente. Negli altri casi i Km individuali sono quelli effettivamente percorsi dal singolo (ad es se il giro complessivamente è stato di 100 km ma uno è tornato a casa dopo 10 km, gli sono stati riconosciuti solo 20 km, ossia i 10 fino lì e altrettanti per il ritorno). Nelle classifiche ci si è limitati ad indicare i soci, senza quindi contare gli occasionali infiltrati, gli amici degli amici, gli ex soci che non hanno pagato la quota, e gli eventuali passeggeri (mogli, fidanzate ecc.). Scorrete i dati, scoprite se e quanto siete stati bravi, e fate le vostre valutazioni.

Sergio



Inverno 2008

IL CLUB NEL 2008

soci iscritti 76 di cui 13 residenti fuori dalla provincia di Roma (uno in Austria)

Moto censite degli attuali Soci (ma sicuramente quelle effettivamente possedute sono molte di più, soprattutto i Corsarini)

modello	quantità
125 H	6
125 KJ	1
250 2C	1
350 GT	15
350 K2	7
350 SPORT	15
500 6V	3
500 GT	4
500 SPORT	1
CAMEL	5
CORSARINO	23
CORSARO	6
CORSARO 1200	1
CORSARO COUNTRY	3
CORSARO REGOLARITA	4
CORSARO VELOCE	1
EXCALIBUR	2
KANGURO	8
KANGURO VALENTINI	1
KANGURO XE	4
NEW YORK	1
SETTEBELLO	1
TRESSETTE	2

TOTALE

116



Primavera 2008

STATISTICHE

ATTIVITA' 2008

evento	Km	numero eventi	partecipanti
FUORISTRADA	90	1	5
INCONTRO GROTTESCO	1410	11	80
MARCIA SU ROMA	430	1	8
MORINIGIRO DECENNALE	110	1	19
TROFEO REGOLARITA'	10	1	7
VISITA ALLA FABBRICA	800	1	3
<i>Totale</i>	<i>2850</i>	<i>16</i>	<i>122</i>

FACCIAMO L'APPELLO !
 Chi sono stati i più assidui frequentatori delle iniziative ? Ecco qui a destra l'elenco . Tutti gli altri portino la giustificazione o non saranno ammessi all'anno motociclistico 2009

socio	Presenze
MILANI SERGIO	12
FERRARIO FABIO	11
ANTONELLI LUIGI	11
ARENA MARCO	11
BARONE PIERO	11
GIUFRE' ROBERTO	10
COLTRARO ALDO MARIA	9
GROTTI FRANCESCO	8
NESSIS PIETRO	8
ASPRI AUGUSTO	7
PALLADINO LUCIO	5
FERRARI GIORGIO	4
SCIFONI MASSIMO	2
TRAVAGLINI MARCO	2
BORDONI MAURO	2
TACCONELLI MASSIMO	1
AUTERI MASSIMO	1
PETRILLO NICOLA	1
FERRARIO MARCO	1
PETRAIA GIAN CLAUDIO	1
LALLONI FABRIZIO	1
MARTIN STEFANO	1
CONSOLE CLAUDIO	1

TOTALE 121



Estate 2008



Autunno 2008

PREMIO CHIAPPE D'ACCIAIO

Chi è il più cavaliere più tenace ? Ma attenzione, confrontando le tabelle si scoprirà anche chi è un Morinista DOC e chi non lo è

CHILOMETRAGGIO EFFETTUATO CON MOTO DI QUALSIASI MARCA

socio	Km percorsi
COLTRARO ALDO MARIA	1919
ANTONELLI LUIGI	1890
MILANI SERGIO	1840
BARONE PIERO	1579
GIUFRE' ROBERTO	1505
FERRARIO FABIO	1450
ARENA MARCO	1069
NESSIS PIETRO	909
PALLADINO LUCIO	820
ASPRI AUGUSTO	800
GROTTI FRANCESCO	540
FERRARIO MARCO	430
BORDONI MAURO	190
SCIFONI MASSIMO	180
FERRARI GIORGIO	176
TRAVAGLINI MARCO	150
AUTERI MASSIMO	110
LALLONI FABRIZIO	110
MARTIN STEFANO	110
PETRILLO NICOLA	100
PETRAIA GIAN CLAUDIO	100
TACCONELLI MASSIMO	10
CONSOLE CLAUDIO	10

Totale Km percorsi 15.997

CHILOMETRAGGIO EFFETTUATO CON MOTO MORINI

socio	Km percorsi
COLTRARO ALDO MARIA	1919
ANTONELLI LUIGI	1890
MILANI SERGIO	1630
GIUFRE' ROBERTO	1505
BARONE PIERO	1379
FERRARIO FABIO	1360
PALLADINO LUCIO	820
FERRARIO MARCO	430
GROTTI FRANCESCO	280
NESSIS PIETRO	269
ASPRI AUGUSTO	260
BORDONI MAURO	190
SCIFONI MASSIMO	180
FERRARI GIORGIO	176
TRAVAGLINI MARCO	150
LALLONI FABRIZIO	110
MARTIN STEFANO	110
AUTERI MASSIMO	110
PETRAIA GIAN CLAUDIO	100
ARENA MARCO	50
TACCONELLI MASSIMO	10

Totale Km percorsi su Morini 12.928



AMARCORD MOTOGIRO

Vorrei raccontarvi un episodio che ho vissuto al Motogiro, protagonista Giuliano Maoggi, e che mi ha colpito per l'età e il "manico" del campione.

Giuliano partecipava alla rievocazione storica che era la prima a partire, la mia classe era l'ultima, così non riuscivo mai a vederlo guidare magari a percorrere un po' di strada insieme.



Dovete sapere che alla partenza vi danno un road book per seguire il percorso e posizionano delle frecce agli incroci più difficili.

L'ultimo giorno di gara, dopo il controllo orario di Castel del Monte riparto in direzione L'Aquila,

sede della prova speciale: Appena fuori il paese trovo un incrocio con due strade, una che scende decisa a valle, l'altra che rimane in quota.

Non vi erano frecce visibili, il road diceva di seguire quella in quota ma i cartelli stradali davano per L'Aquila quella in discesa.

Alcuni concorrenti tiravano dritto, altri tra cui io deviano secondo il road.

Andando avanti la strada si fa stretta e malmessa, dando l'impressione di aver sbagliato, ma dopo una curva inizia a scendere con spettacolari tornanti che dureranno fino a L'Aquila.

Mentre scendo godendomi il bellissimo panorama cominciano ad arrivarci alle spalle quelli della "rievocazione" che avevano, in tanti,

sbagliato strada; sono in forte ritardo e tirano come matti.

Li agevolò al massimo nei sorpassi, quando arriva Maoggi mi dico che è l'occasione che aspettavo e mi aggrego.

Beh, gli ho visto due curve soltanto perché dopo era già sparito...

Tanto per far capire, il tornante interno lo ha fatto sfiorando con la spalla la massicciata, tanto era piegato!

Per quanto forzassi la mia guida, lo ho rivisto solo a L'Aquila...

Per chi non lo sapesse ricordo che Giuliano Moggi ha 80 anni ed ha vinto negli anni '50 sia il Motogiro che la Milano Taranto.

Francesco

Proseguono il secondo lunedì di ogni mese le uscite in fuoristrada aperte anche a partecipanti extra-Club e a mezzi non Morini, chi si vuole aggregare è benvenuto.

L'appuntamento abituale è sull'Aurelia, dopo il raccordo davanti a Leonori, alle nove.

NEL NUMERO DI GENNAIO 2009 DELLA RIVISTA MOTOCICLISMO CI SARA' UN SERVIZIO SUL MOTO MORINI CLUB ROMA - NON PERDETELO !!!

VENERDI' 26 DICEMBRE TUTTI AL GIANICOLO ALLE 10 PER I CONSUETI AUGURI DI NATALE E DI BUON ANNO

**CALENDARIO EVENTI MOTOMORINICLUB 2009
(date non definitive)**

25-26 Aprile: IL LUNGO TEVERE IN CORSARINO - Dal Monte Fumaiolo al Mare Tirreno lungo il percorso del fiume sacro ai destini di Roma

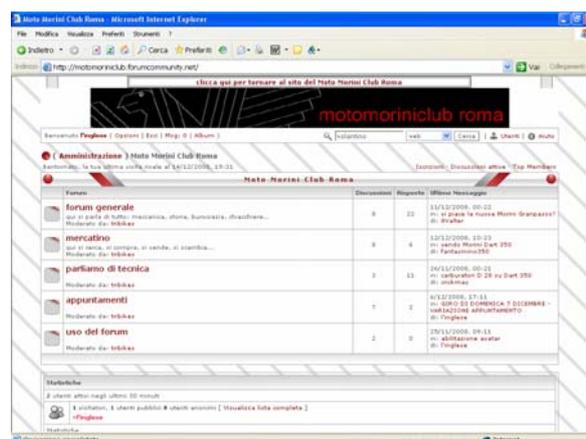
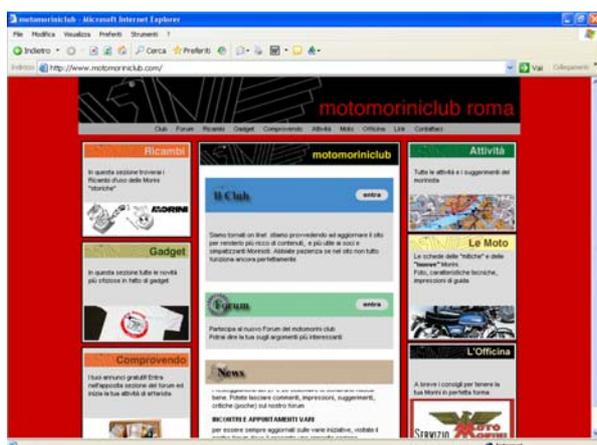
1° Maggio: 3° TROFEO REGOLARITA' (?) ...ai fuoristradisti piacendo

11-16 Maggio: MOTOGIRO - per i temerari che vogliono cimentarsi in una competizione storica

Maggio-Giugno: 1° SARDEGNA RAID - l'Elba non bastava più...

E OGNI PRIMA DOMENICA DEL MESE: Incontri "Grotteschi", ovvero: "quelli della domenica"

Per essere sempre aggiornati sulle iniziative del Club, e per dire la vostra sugli argomenti che più vi interessano, non dimenticate di visitare il nostro sito web www.motomoriniclub.com (sì, lo sappiamo, dobbiamo aggiornarlo) e il nostro forum <http://motomoriniclub.forumcommunity.net> (e non dite che è difficile da usare, è lo stesso tipo di forum che usano milioni di persone, basta perdere un attimo all'inizio per registrarsi)



QUOTE SOCIALI ANNO 2009

	<i>notiziario via email</i>	<i>notiziario per posta</i>
Socio Sostenitore (non ancora possessore di Morini): Iscrizione MMC + FMI	€ 55	€ 61
Socio Ordinario: Iscrizione MMC + FMI	€ 50	€ 56
Socio Ordinario con Premio Fedeltà (riservato agli iscritti da almeno 4 anni consecutivi): Iscrizione MMC + FMI	€ 47	€ 53
Socio Young - riservato ai nati dopo il 1/1/1990: Iscrizione MMC + FMI	€ 37	€ 43
Socio Simpatia: Iscrizione MMC (solo per già tesserati FMI)	€ 25	€ 31

I rinnovi devono essere effettuati entro il mese di Febbraio 2009. Ogni mese o frazione di ritardo comporterà l'applicazione di una soprattassa di euro due. Nuove iscrizioni entro settembre 2009

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 FMI e la rivista Motitalia (esclusi soci "simpatia"); notiziari Moto Morini Club; polizze assicurative storiche HELVETIA; inoltro 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

- 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. Segnalate per telefono, fax o email chi e quando ha effettuato il pagamento.

-VAGLIA POSTALE: pagabile a Fabio Ferrario

Per comunicare con il Moto Morini Club potete contattare (oltre la sede del Club ovviamente)

Fabio Ferrario 338-3697154

Sergio Milani 339-7368078 (escluso settore ricambi)

o inviare una e mail a info@motomoriniclub.com

Organigramma Moto Morini Club Roma



**AUGURI A TUTTI I SOCI DEL
MOTO MORINI CLUB ROMA**

BUON 2009