



FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI

"MOTO MORINI,,

BOLOGNA

175 C.C.

Tresette

Tresette Sprint

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione



FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI
"MOTO MORINI,"
BOLOGNA

175 C.C.

Tresette

Tresette Sprint

ISTRUZIONI

per l'uso e la manutenzione

www.rpw.it

PER UNA BUONA CIRCOLAZIONE STRADALE

- Tenete costantemente la destra;
 - se marciate meno velocemente di altri veicoli, portatevi sul lato destro della strada, in modo da non intralciare il traffico;
 - date la precedenza ai veicoli che provengono dalla vostra destra;
 - superate solamente a sinistra;
 - non superate altri veicoli in curva, negli incroci o comunque quando la visibilità non è completamente libera;
 - prima di sorpassare un veicolo accertatevi bene che non ne vengano altri nella direzione opposta;
 - fermatevi e date la precedenza ai pedoni che stanno attraversando la strada negli appositi spazi;
 - rallentate la velocità in prossimità di incroci, scuole, parchi pubblici, cinema, chiese;
 - non manomettete gli apparecchi silenziatori;
 - evitate di «affollare» il motore specialmente nelle ore notturne e comunque nell'abitato;
 - non accendete il faro in città e usate l'anabbagliante quando incrociate altri veicoli;
 - limitate la velocità nell'abitato e quando il traffico è particolarmente intenso;
 - preoccupatevi di usare il motociclo con la massima silenziosità;
 - rispettate rigorosamente le segnalazioni stradali.
- Siate cauti! In ogni incidente il maggior danno è il vostro!

G A R A N Z I A

La garanzia dei motocicli MOTO MORINI è prestata per la durata di mesi 6 dalla consegna e si estende ai difetti di montaggio e di materiale. I pezzi riconosciuti difettosi dalla Fabbrica saranno sostituiti gratuitamente.

I pezzi da esaminare dovranno essere consegnati, franco di porto, alla Fabbrica e verranno restituiti all'acquirente in porto assegnato.

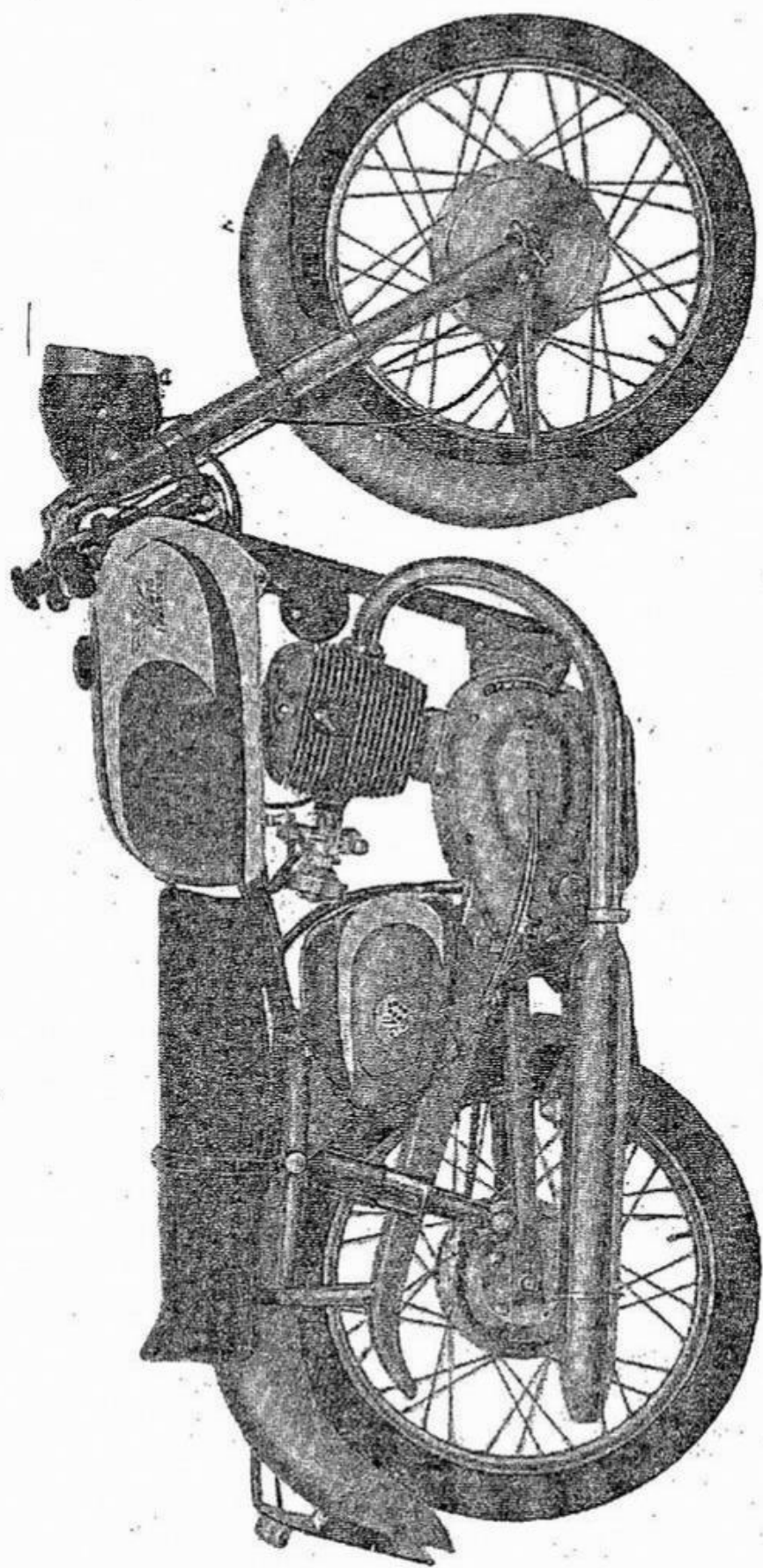
Sono a carico del compratore le spese di mano d'opera.

Sono esclusi da ogni garanzia: le gomme, le catene, i cuscinetti, il carburatore, l'impianto di accensione, d'illuminazione e, in genere, tutte le parti non fabbricate dalla « Moto Morini ».

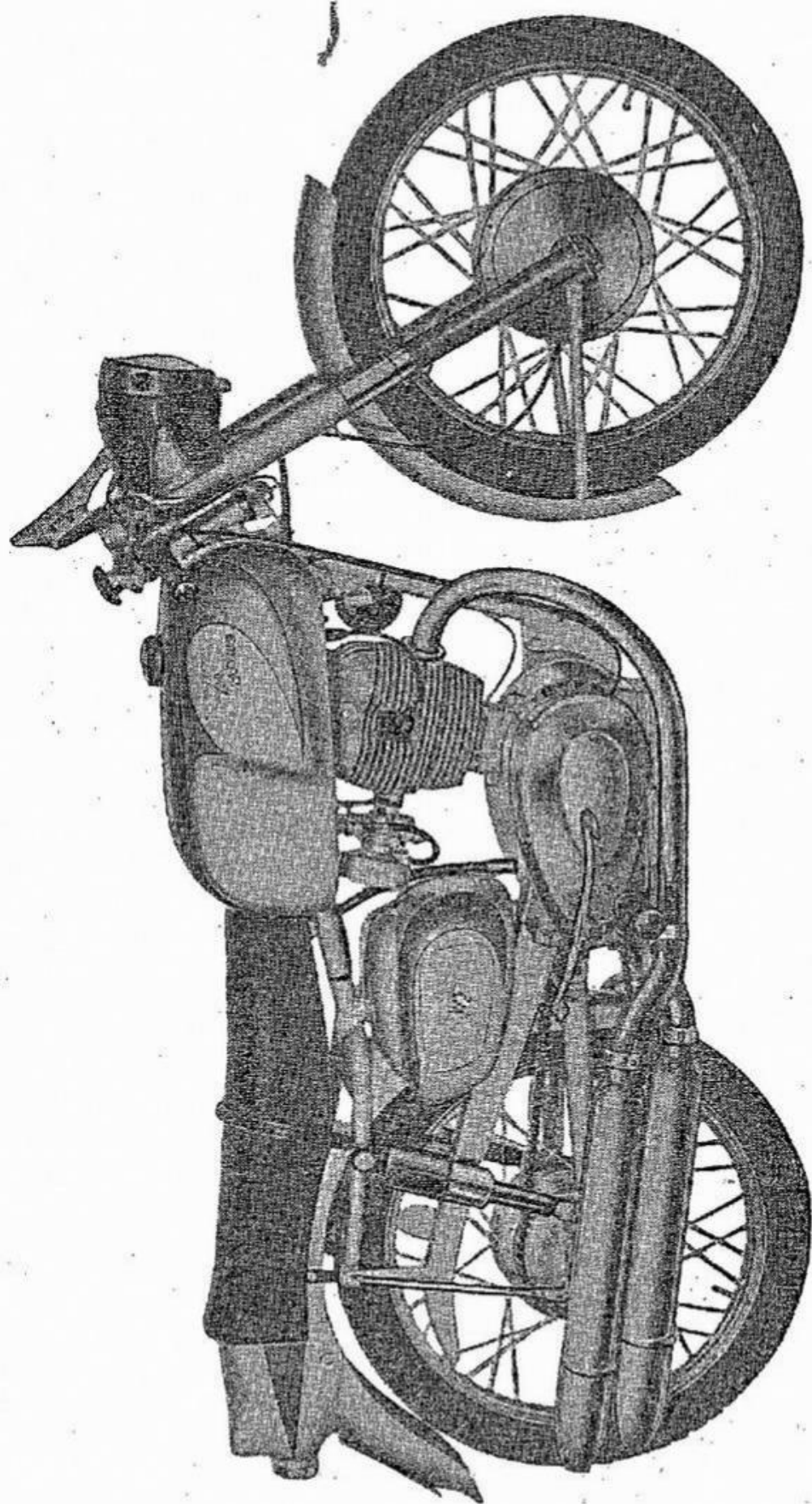
Ogni garanzia cessa per quei motocicli che non siano stati usati secondo le prescrizioni, siano adibiti a noleggio, a corse, o siano stati riparati al di fuori dell'organizzazione « Moto Morini ».

Sia il venditore che la Fabbrica non rispondono dei danni che potessero derivare a persone o cose, dall'uso dei motocicli « Moto Morini » anche se i danni fossero derivati da difetti di costruzione.

La garanzia non è più operante se nel periodo dei sei mesi non siano state rispettate le prescrizioni riguardanti l'impiego dei lubrificanti e carburanti raccomandati.



Mod. "Tresette"



Mod. "Tresette Sprint",

AVVERTIMENTI IMPORTANTI

Quando la macchina è nuova, allo scopo di permettere il graduale adattamento degli organi, durante i primi 2000 Km., si raccomanda di non superare le seguenti velocità : <

in 1 ^a vel.	Km/h	20
» 2 ^a »	»	35
» 3 ^a »	»	45
» 4 ^a »	»	60

EVITARE SEMPRE DI FAR GIRARE SUBITO TROPPO FORTE IL MOTORE, SPECIE SE QUESTI E' FREDDO, IN MODO DA PERMETTERE ALL'OLIO DI ENTRARE COMPLETAMENTE IN CIRCOLAZIONE.

Per le operazioni di controllo periodico o per la revisione consigliamo di rivolgersi esclusivamente ai nostri Concessionari.

Si raccomanda di montare esclusivamente parti di ricambio originali.

CARBURANTE

Tresette: Benzina normale 84/86 NO

Tresette Sprint: Benzina Super 98/100 NO

CARATTERISTICHE

Motore «Tresette»

Monocilindrico a 4 tempi.

Alesaggio mm. 60

Corsa mm. 61

Cilindrata cmc. 172,4.

Rapporto di compressione 1:7,4

Potenza fiscale Cv. 2.

Cilindro in alluminio con camicia in ghisa riportata.

Testa in alluminio con sedi valvole riportate.

Distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste a mezzo di punterie a piattello.

Alimentazione con carburatore a comando unico, diffusore mm. 20.

Accensione con dinamo-spinterogeno di 45-60 watt, 6 volt. - Batteria 7 Amper/ora.

Anticipo automatico.

Lubrificazione a circolazione forzata all'asse motore con pompa meccanica ad ingranaggi e filtro smontabile.

Trasmissione primaria ad ingranaggi con denti elicoidali.

Cambio di velocità nel blocco motore a 4 marce nei seguenti rapporti:

Tra motore e cambio:

$$55/17 = 3,235$$

Nel cambio:

$$1^a \text{ vel. } 33/17 \times 29/19 = 2,962$$

$$2^a \text{ » } 27/23 \times 29/19 = 1,791$$

$$3^a \text{ » } 23/27 \times 29/19 = 1,300$$

$$4^a \text{ » in presa diretta } = 1$$

Tra cambio e ruota:

$$41/17 = 2,412$$

Tra motore e ruota:

1^a vel. 22,388

2^a » 13,974

3^a » 10,143

4^a » 7,802

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio

Telaio «Tresette»

Membratura in tubo di acciaio.

Sospensioni: anteriore con forcella telescopica idraulica; posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi.

Pneumatici: anteriore rigato di 2,50 x 19;
posteriore scolpito di 2,75 x 19. Rinforzato.

Freni ad espansione: diametro, posteriore mm. 160
anteriore mm. 180: larghezza post. mm. 30,
ant. mm. 35.

Passo mt. 1,32.

Lunghezza massima mt. 2.

Larghezza massima mt. 0,606.

Altezza minima dal suolo mt. 0,15.

Peso (a vuoto) Kg. 105.

Faro a tre luci.

Tromba elettrica.

Sella biposto.

Serbatoio capacità litri 14 circa.

Consumo (secondo le norme C.U.N.A.) litri 2,7
per 100 Km.

Capacità del serbatoio dell'olio (coppa motore)
Kg. 1,780 = lt. 2.

Motore «Tresette Sprint»

Monocilindrico a 4 tempi.

Alesaggio mm. 60.

Corsa mm. 61.

Cilindrata cmc. 172,4.

Rapporto di compressione 1:9,2.

Potenza fiscale Cv. 2.

Cilindro in alluminio con camicia in ghisa riportata.

Testa in alluminio con sedi valvole riportate.

Distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. L'albero della distribuzione comanda le aste a mezzo di punterie a piattello.

Alimentazione con carburatore, diffusore mm. 22.

Accensione con dinamo-spinterogeno di 45-60 watt, 6 volt. - Batteria 7 Amper/ora.

Anticipo automatico.

Lubrificazione a circolazione forzata all'asse motore con pompa meccanica ad ingranaggi e filtro smontabile.

Trasmissione primaria ad ingranaggi con denti elicoidali.

Cambio di velocità nel blocco motore a 4 marce nei seguenti rapporti:

Tra motore e cambio:

$$55/17 = 3,235$$

Nel cambio:

$$1^a \text{ vel. } 32/18 \times 29/19 = 2,711$$

$$2^a \text{ » } 27/23 \times 29/19 = 1,791$$

$$3^a \text{ » } 23/27 \times 29/19 = 1,300$$

$$4^a \text{ » in presa diretta } = 1$$

Tra cambio e ruota:

$$41/18 = 2,277$$

Tra motore e ruota:

1^a vel. 19,974

2^a » 13,197

3^a » 9,577

4^a » 7,366

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio.

Telaio «Tresette Sprint»

Membratura in tubo di acciaio.

Sospensioni : anteriore con forcella telescopica idraulica; posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori idraulici.

Ruote a raggi.

Pneumatici: anteriore rigato di 2,50 x 19; Posteriore scolpito di 2,75 x 19. - Rinforzato.

Freni ad espansione:

diametro posteriore mm. 160, anteriore mm. 180;

larghezza posteriore mm. 30, anteriore mm. 35

Passo mt. 1,32.

Lunghezza massima mt. 1,98.

Larghezza massima mt. 0,56.

Altezza minima dal suolo mt. 0,15.

Peso (a vuoto) Kg. 105.

Faro a tre luci.

Tromba elettrica.

Sella biposto.

Serbatoio capacità litri 15 circa.

Capacità del serbatoio dell'olio (coppa motore)

$$\text{Kg. } 1,780 = \text{lt. } 2.$$

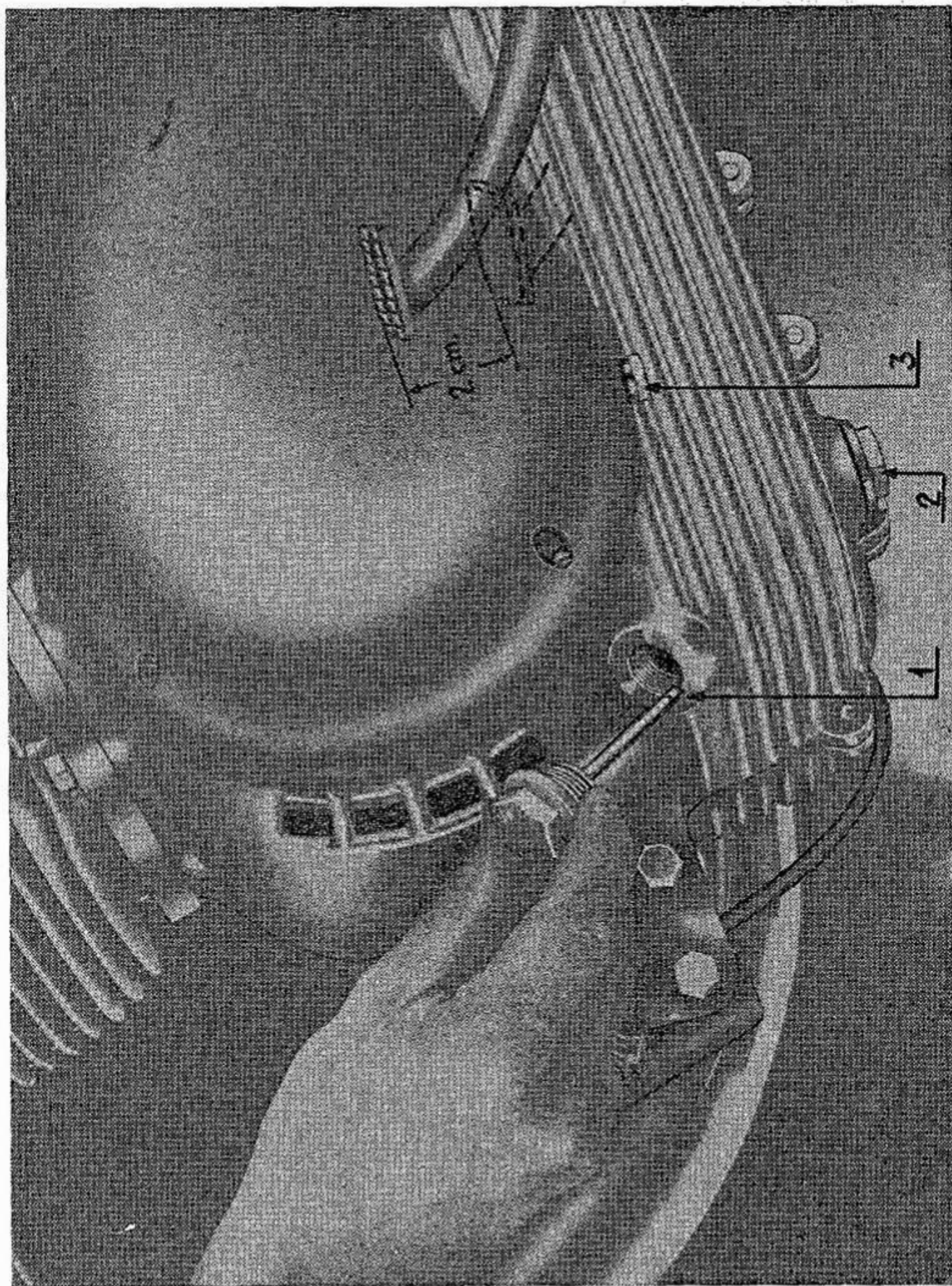


Fig. 1

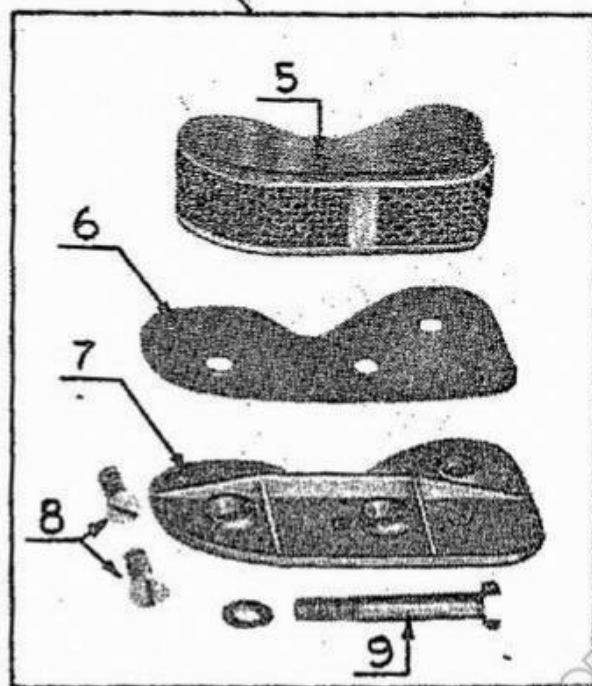
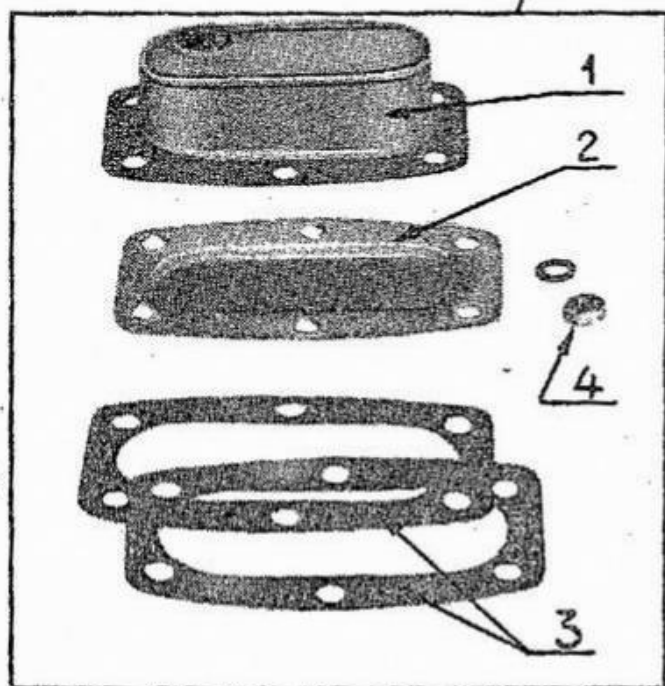
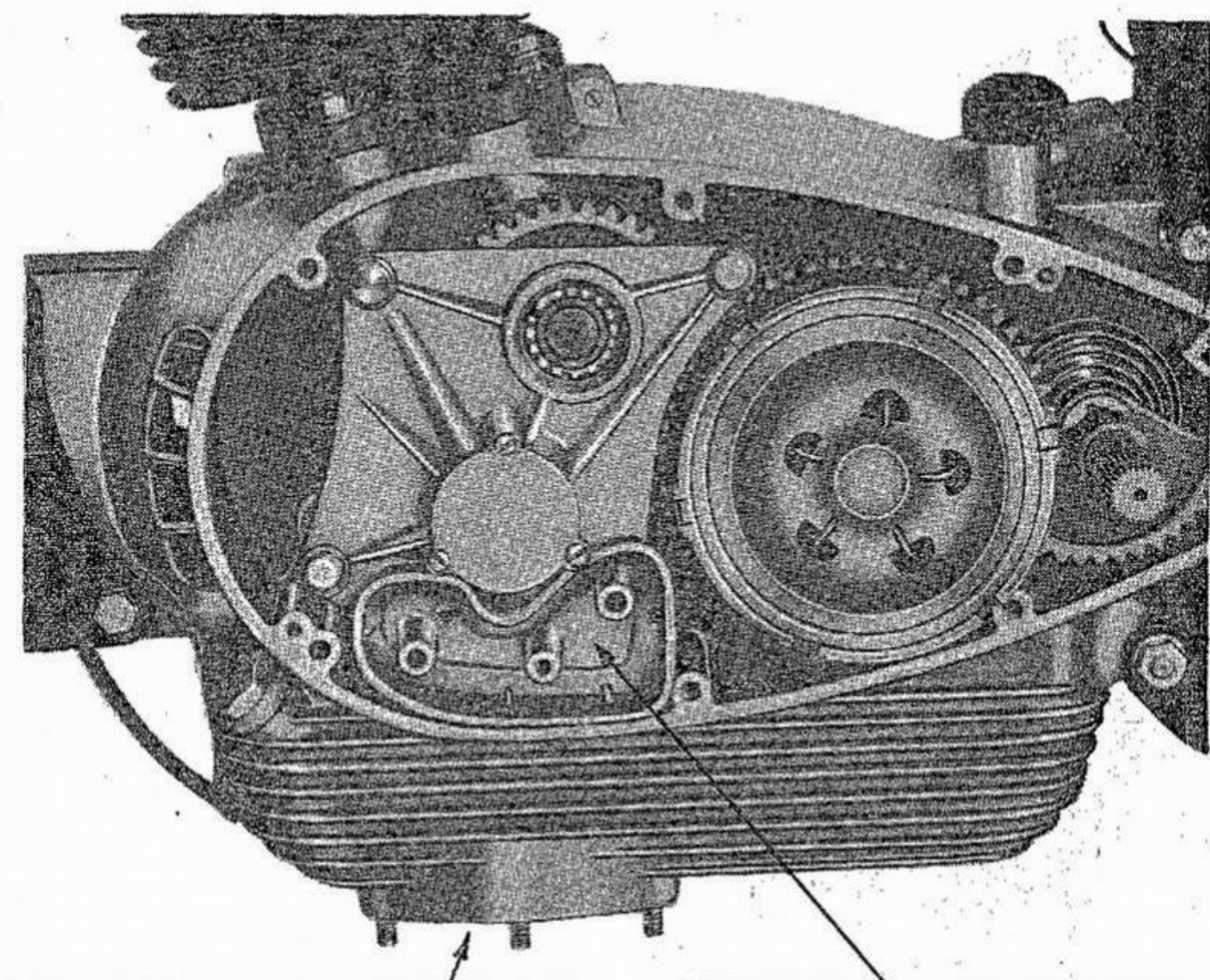


Fig. 2

LUBRIFICAZIONE

Motore - Cambio

Dopo i primi 500 Km., trattandosi di macchina nuova, è necessario sostituire completamente l'olio nel carter motore-cambio con altro fresco.

Per eseguire tale operazione si procede come segue:

Si toglie il tappo del bocchettone di introduzione (fig. 1 n. 1).

Si toglie il tappo di scarico del coperchio carter (fig. 1 n. 3).

Si tolgono i sei dadi della piastra porta filtro e quindi si sfilà il filtro completo (fig. 2 n. 1, 2, 3 e 4).

Uscito tutto l'olio si procede alla pulizia del filtro (fig. 2 n. 1) lavandolo accuratamente nella benzina, poi si rimonta avendo l'avvertenza di mantenere l'ordine progressivo nel montaggio delle parti.

Dopo i primi 500 Km. e in seguito ogni 4000 Km. è indispensabile la pulizia del filtro posto nel castelletto distribuzione. Per eseguire detta operazione si procede come segue:

Si toglie il coperchio carter lato distribuzione (lato sinistro).

Si tolgono le viti n. 8 e 9 fig. 2, quindi il coperchio e la guarnizione e il filtro (fig. 2 n. 7, 6 e 5).

Si lava accuratamente il filtro nella benzina, e poi si rimonta il tutto.

Si riempie nuovamente il carter motore-cambio, attraverso il bocchettone, con olio fresco.

Introdurre la quantità di Lt. 2, tenendo la macchina inclinata dalla parte opposta del bocchettone.

Una parte dell'olio verrà portata dalla pompa al coperchio della distribuzione.

Si consiglia di usare sempre olio:

Estate - Castrol XXL

Inverno - Castrol XL

— della CASTROL Italiana.

Il livello deve raggiungere l'altezza dell'estremità inferiore della filettatura del tappo del bocchettone.

La tacca segnata nell'asta applicata al tappo del bocchettone indica il livello minimo (fig. 1 n. 1).

La quantità di olio **non deve mai essere inferiore al livello minimo.**

In seguito rinnovare completamente l'olio ogni 2000 Km.

Perno forcellone oscillante

Ogni 1.000 Km. iniettare attraverso gli appositi ingrassatori a pressione del Castrollease LM della CASTROL Italiana

Cuscinetti dei mozzi ruota

Ogni 6.000 Km. smontare i cuscinetti, pulirli ed ingrassarli usando del Castrollease LM della CASTROL Italiana.

Eccentrico dello spinterogeno «Tresette»

Ogni 3.000 Km. iniettare con poche gocce di Castrol XL il feltrino dell'eccentrico (fig. 5 - n. 3).

Eccentrico dello spinterogeno «Tresette Sprint»

Ogni 3.000 km. iniettare con poche gocce di Castrol XL il feltrino dell'eccentrico (fig. 6 n. 4).

Forcella anteriore «Tresette» e «Tresette Sprint»

Ogni 5000 km. circa è indispensabile controllare il livello dell'olio.

Ogni canna deve contenere grammi 85-90 di olio Castrol Shockol della CASTROL Italiana.

L'olio va introdotto attraverso gli appositi tappi posti in testa alla forcella (fig. 3 n. 1).

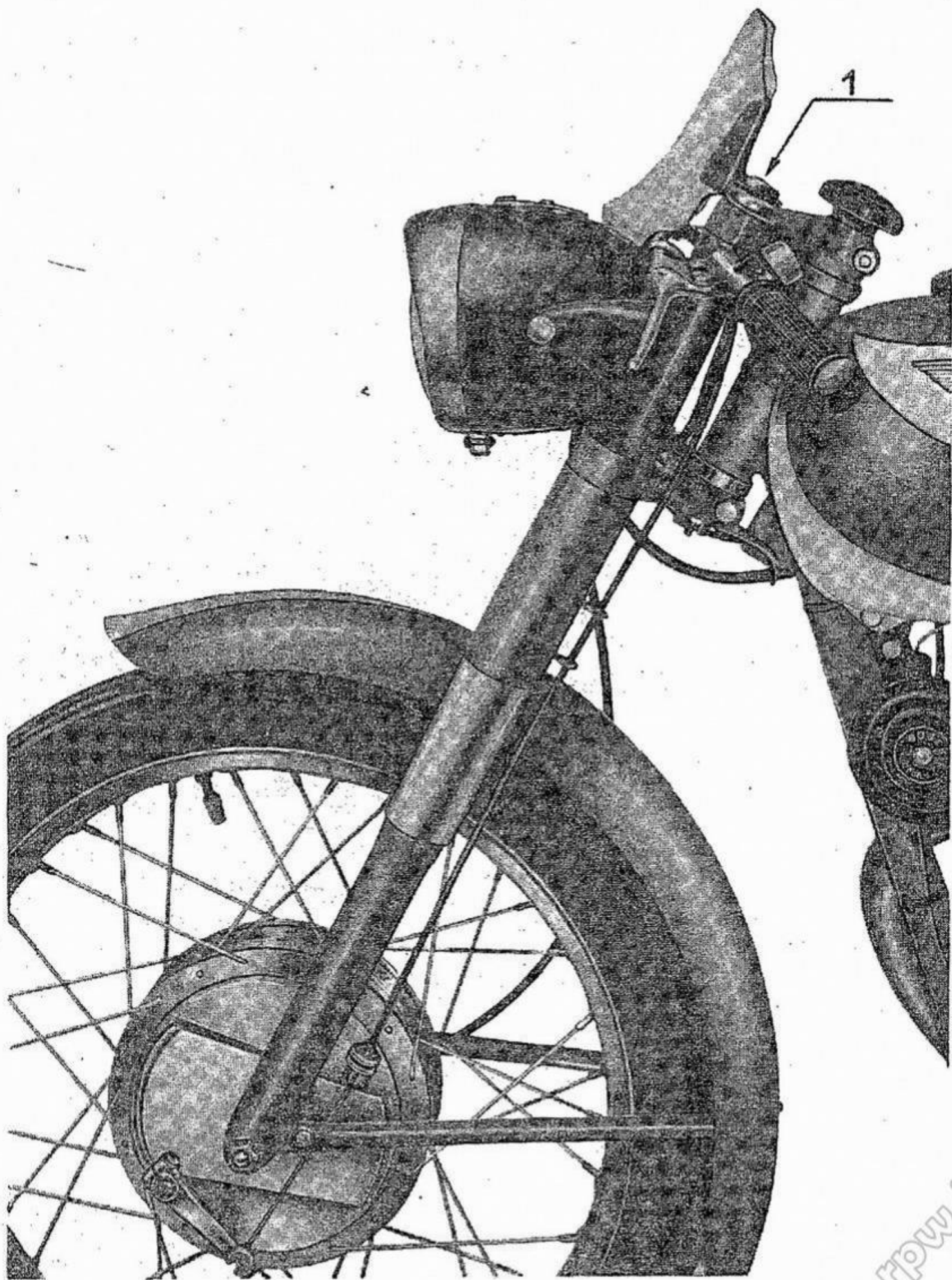


Fig. 3

REGISTRAZIONI VARIE

Punterie « Tresette »

La registrazione delle punterie si effettua togliendo il coperchio della testa.

Con l'apposita chiave si allenta il dado del registro (fig. 6 - n. 1) e con l'altra chiave si avvita o si svita il registro (fig. 6 - n. 2) fino ad ottenere i seguenti giochi.

Aspirazione: mm. 0,05 tra la valvola e il pattino del bilanciere.

Scarico: mm. 0,05 tra la valvola ed il pattino del bilanciere.

I succitati giochi si intendono a motore freddo.

Per ben eseguire le succitate registrazioni consigliamo di togliere la candela e portare il pistone al **punto morto superiore** in fase di compressione.

Punterie « Tresette Sprint »

La registrazione delle punterie si effettua togliendo il coperchio della testa.

Con l'apposita chiave si allenta il dado del registro (fig. 6 n. 1) e con l'altra chiave si avvita o si svita il registro (fig. 6 n. 2) fino ad ottenere i seguenti giochi:

Aspirazione: mm. 0,10 tra la valvola e il pattino del bilanciere.

Scarico: mm. 0,10 tra la valvola e il pattino del bilanciere.

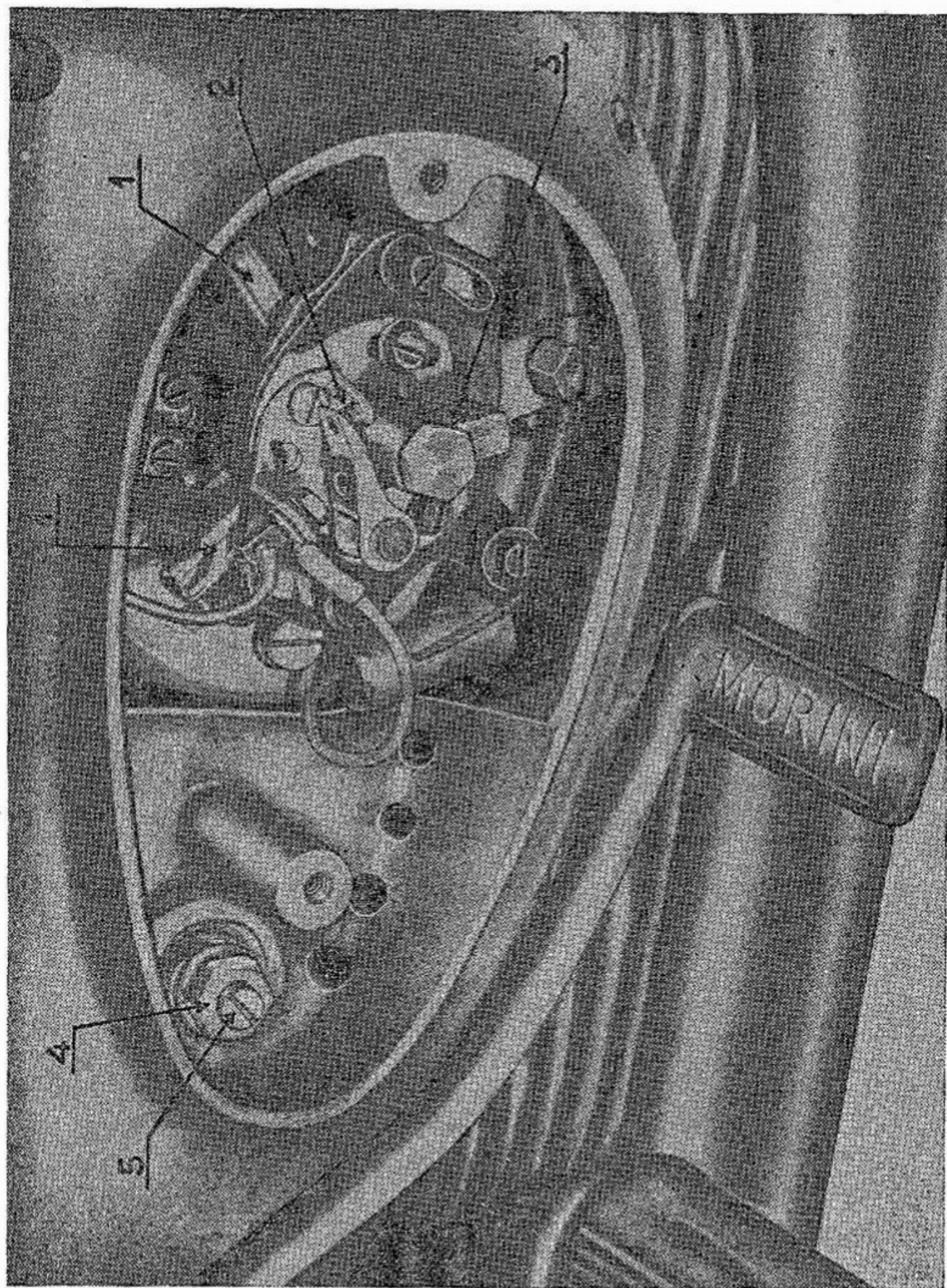


Fig. 5

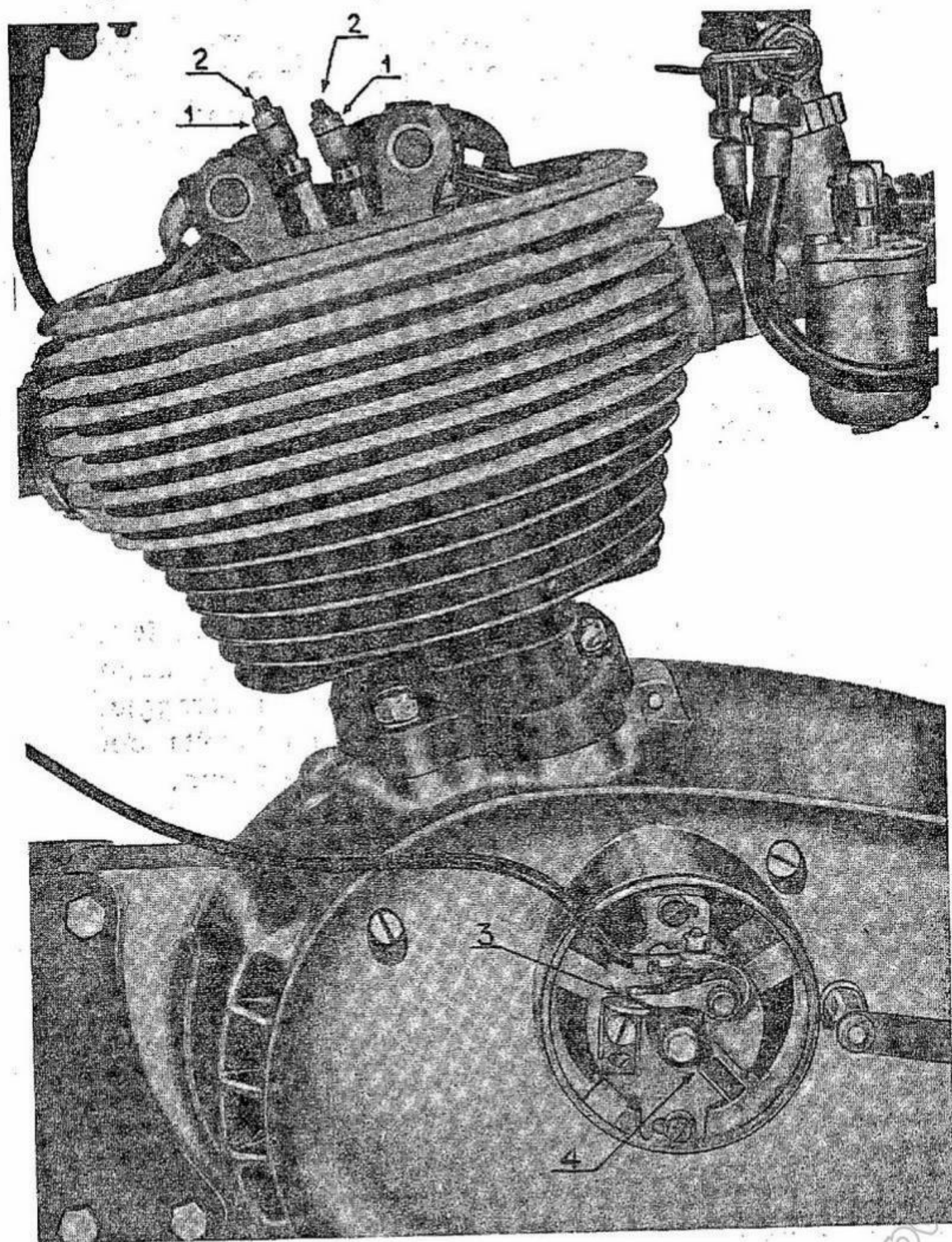


Fig. 6

I succitati giochi si intendono a motore freddo.

Per ben eseguire le succitate registrazioni consigliamo di togliere la candela e portare il pistone al **punto morto superiore** in fase di compressione

Frizione

Per il regolare funzionamento della frizione, la leva di comando sul manubrio, deve avere, all'estremità, una corsa a vuoto di mm. 3 circa.

La regolazione si effettua allentando il dado del registro (fig. 5 - n. 4) e con il cacciavite avvitare e svitare il registro (fig. 5 - n. 5) fino ad ottenere il gioco voluto.

Freno anteriore

Serve allo scopo il bottone tenditore della guaina del freno stesso. Per tendere si allenta detto bottone dopo aver allentato la ghiera di bloccaggio. Il gioco (misurato alla estremità della levetta del piatto porta ceppi) deve essere di circa 9 mm.

Freno posteriore

La regolazione del freno posteriore si ottiene avvitando o svitando il pomello posto all'estremità del tirante del freno stesso.

Il gioco misurato all'estremità del pedale deve essere di circa cm. 2 (fig. 1).

Si raccomanda vivamente tale gioco. In caso contrario, con una seconda persona a bordo, l'oscillazione del forcellone tende a frenare la ruota posteriore.

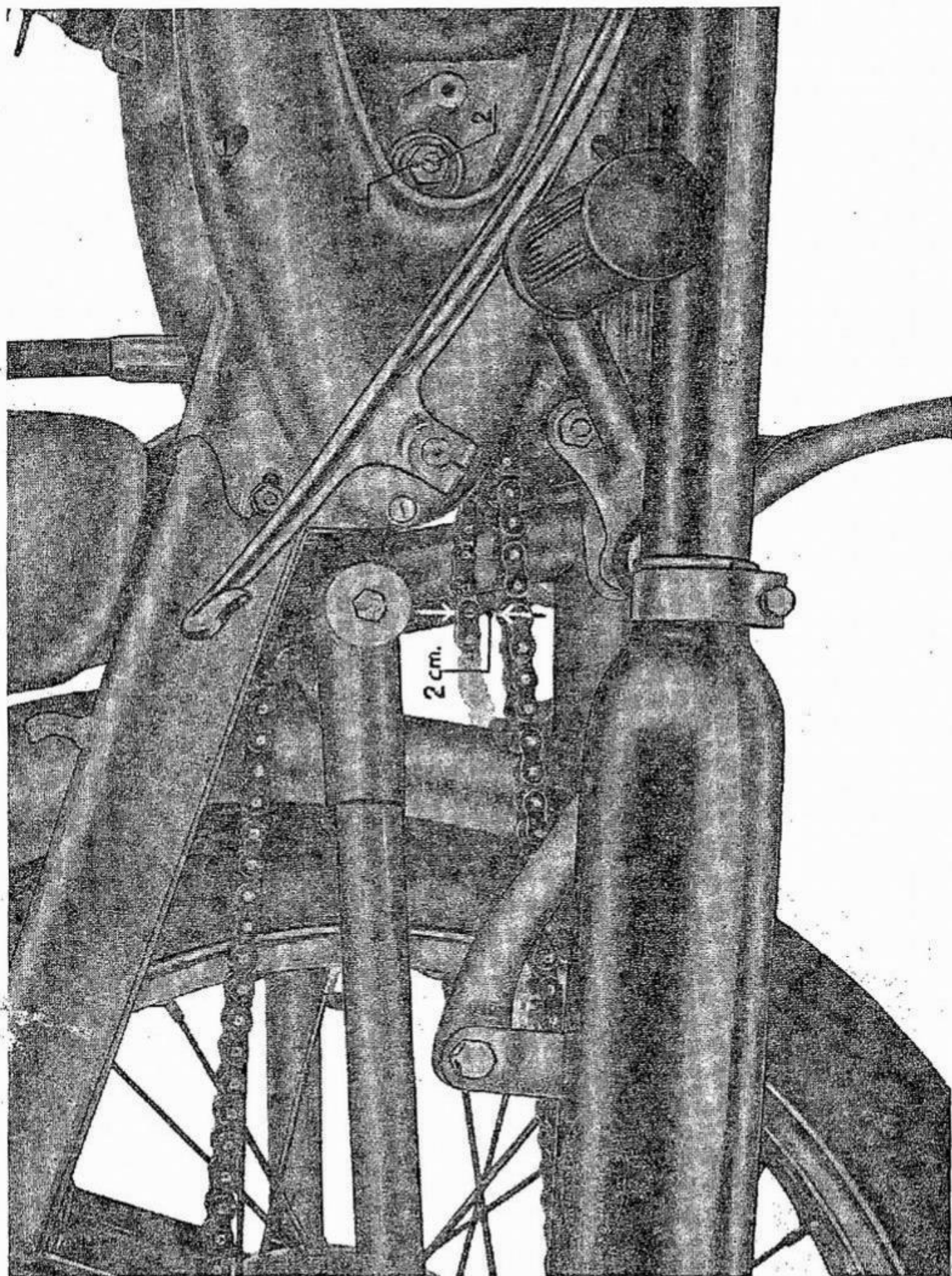


Fig. 7

Catena

La giusta tensione della catena si ottiene, come per le biciclette, mediante i due tendicatena che sono sul perno della ruota posteriore; agenti all'estremità del forcellone.

La catena non deve mai essere troppo tesa.

Per il miglior rendimento e la massima durata deve avere una oscillazione, **in corrispondenza del perno del forcellone**, di circa cm. 2 (fig. 7).

Tale controllo deve essere eseguito con **la macchina sul cavalletto.**

Ad operazione finita controllare l'allineamento delle ruote.

La catena va lubrificata con alcune gocce di olio denso ogni qualvolta appare secca, questo si verifica specialmente dopo una marcia sotto la pioggia.

Ogni 5.000 Km. circa si consiglia di lavare la catena in bagno di petrolio. Ciò fatto, dopo averla accuratamente asciugata, la si immerge in un bagno di olio denso.

Ammortizzatori posteriori

(fig. n. 8)

Gli ammortizzatori durante il normale lavoro non richiedono alcuna speciale manutenzione, anzi è essenziale che non vengano manomessi.

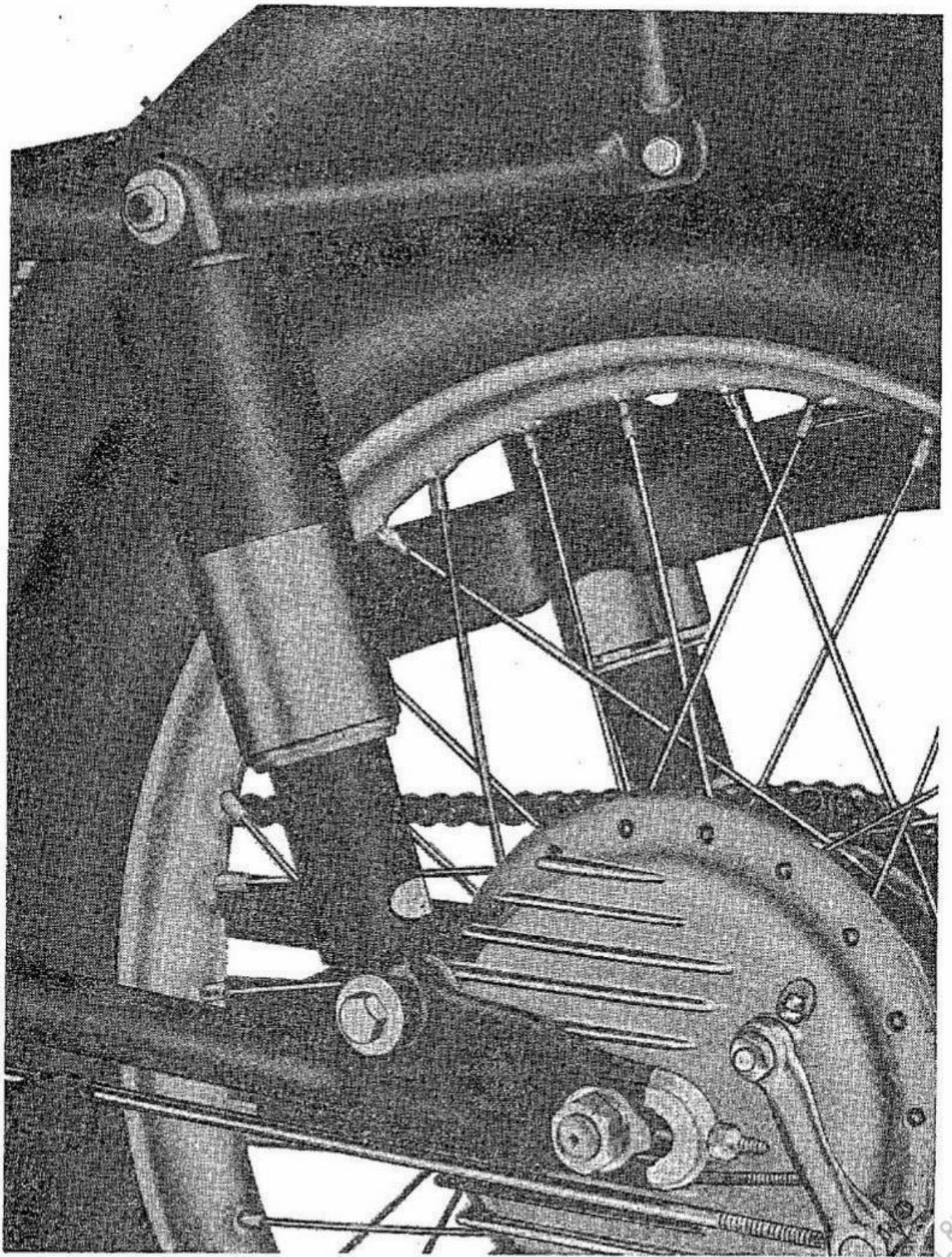


Fig. 8

Impianto elettrico « Tresette »

Ruttore

Le puntine platinatate dello spinterogeno (fig. 5 n. 2) ogni 5.000 Km. circa debbono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di 5/10 di mm. L'apertura si registra allentando la vite superiore che fissa lo squadretto porta puntina e spostando la vite inferiore. Se si presenta la necessità di pulirle, basta introdurre fra le puntine tela smeriglio a grana finissima e piegata in due. Le puntine devono essere allontanate una dall'altra per poter introdurre la tela smeriglio fra le stesse. La distanza fra gli elettrodi della candela deve essere di 4 o 5 decimi di millimetro.

Spazzole (figura 5 - n. 1 e 1)

Verificare se sono consumate, assicurarsi che le viti dei capicorda siano ben chiuse, che il cavetto sia intatto e sia attaccato bene alla spazzola.

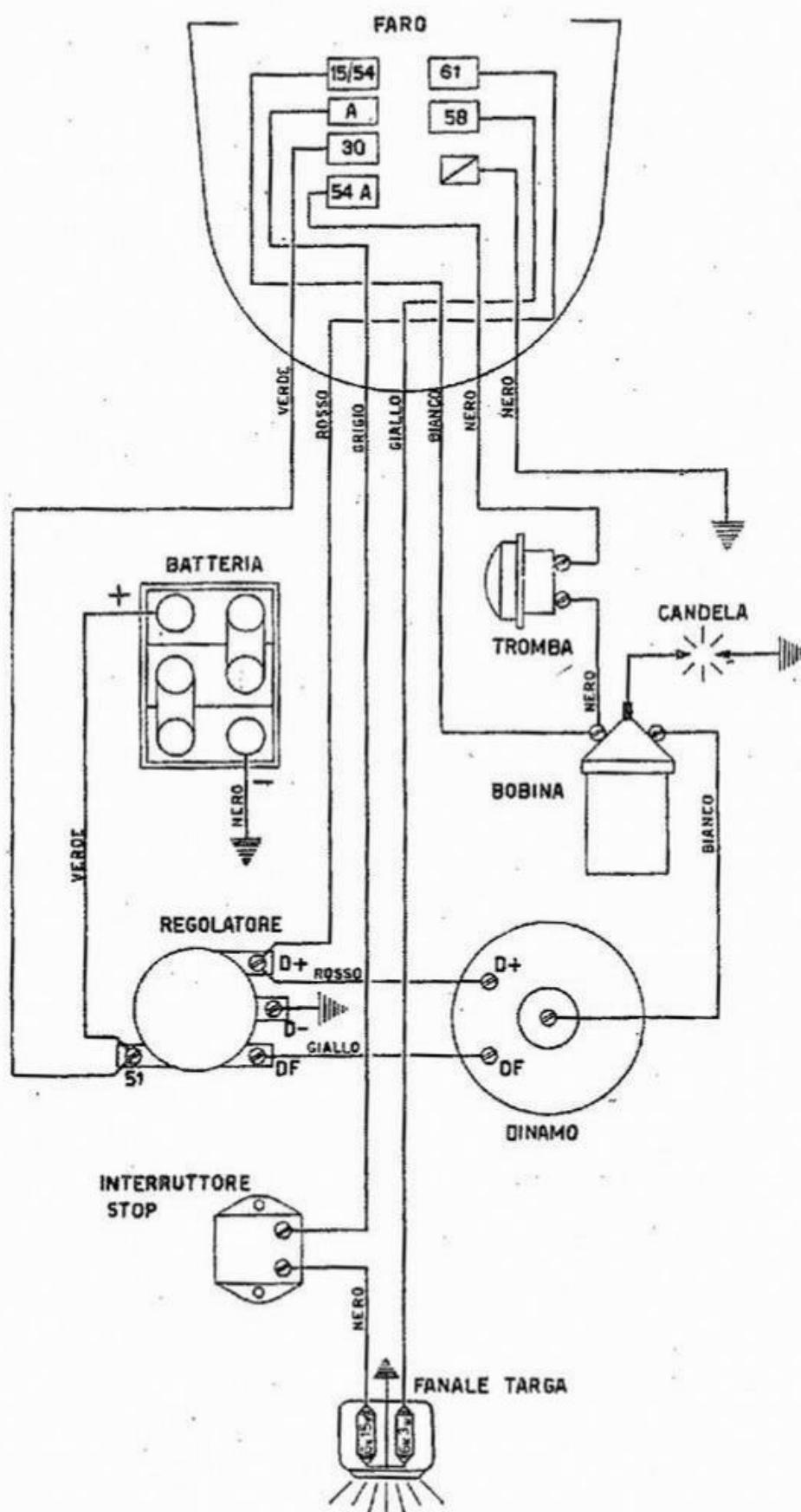
Ogni 6.000 Km. circa controllare l'usura delle spazzole.

Collettore

Se risultasse sporco, pulirlo con carta abrasiva finissima facendo girare il motore, evitando di produrre rigature.

Schema impianto elettrico

Tresette



Impianto elettrico « Tresette Sprint »

Ruttore

Le puntine platinato dello spinterogeno (fig. 6 n. 3) ogni 3.000 km. debbono essere controllate. Verificare che l'apertura dei contatti sia di 5/10 di mm.

Per le operazioni di registrazione e pulizia attenersi alle istruzioni relative al modello « Tresette ».

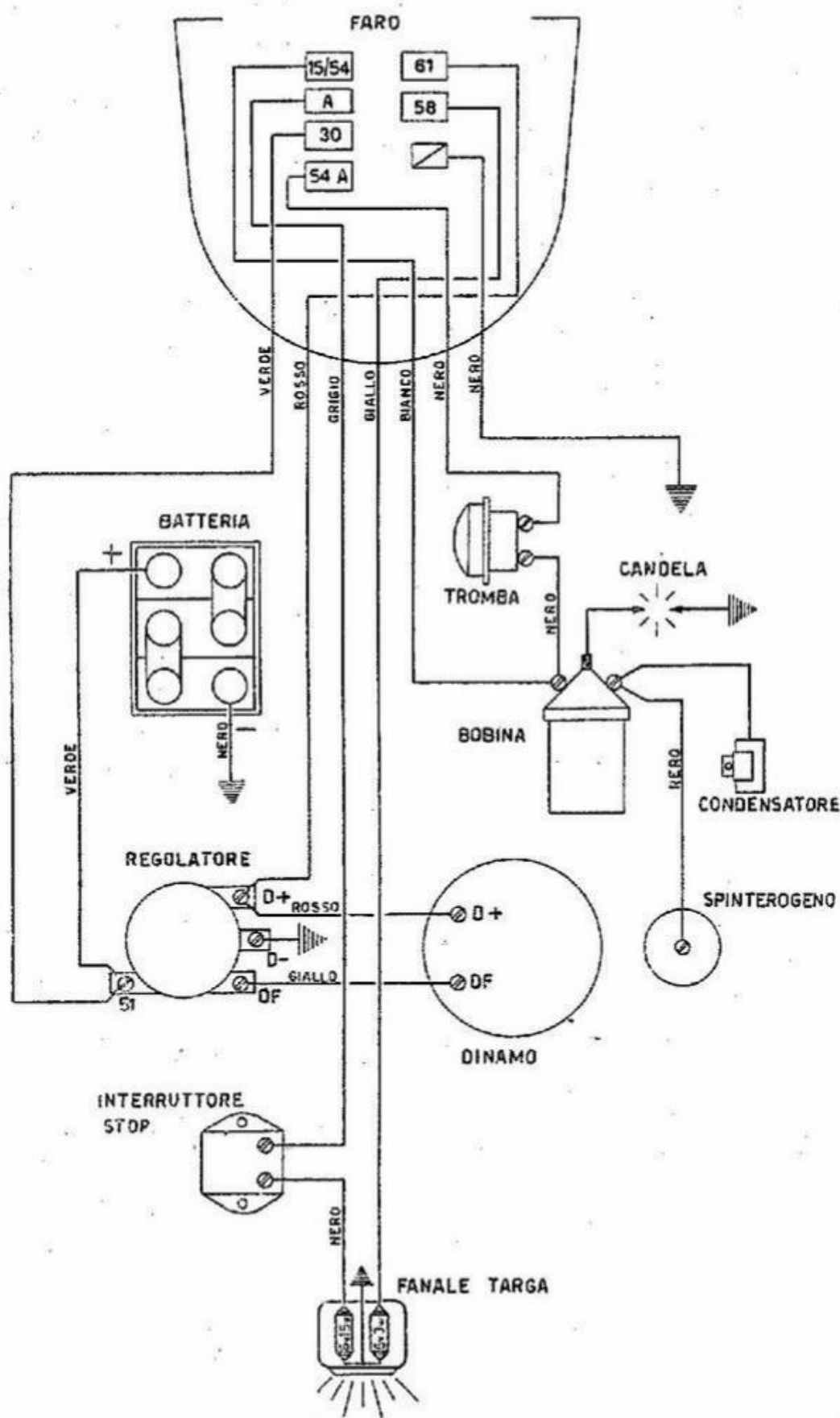
Spazzole

Attenersi alle istruzioni relative al modello « Tresette ».

Collettore

Attenersi alle istruzioni relative al modello « Tresette ».

Schema impianto elettrico Tresette Sprint



Pulizia della macchina

Per la pulizia del motore è bene servirsi di petrolio, pennello e stracci puliti per asciugare. Tutte le parti verniciate vanno invece lavate con acqua, usando spugna per detergere e pelle scamosciata per asciugare.

E' dannoso per la vernice usare petrolio: ciò la rende opaca e la deteriora rapidamente.

Ricerca guasti e irregolarità di funzionamento

Quando il motore presenta delle difficoltà nell'avviamento, oppure presenta delle irregolarità di funzionamento operare come segue:

1) Controllo del circuito di accensione.

Assicurarsi:

- a) Che la candela non sia sporca oppure abbia gli elettrodi troppo distanti o troppo vicini.
- b) Che arrivi la corrente alla candela ed alle prese di corrente (per fare tale verifica smontare le prese di corrente ed unire i contatti con un cacciavite; se arriva corrente, detti contatti daranno una scintilla).
- c) Che i cavi del circuito elettrico non presentino rotture od interruzioni.
- d) Che le puntine platiniate del ruttore dello spinterogeno non siano ossidate, sporche oppure mal registrate.

2) Controllo carburazione.

Assicurarsi:

- a) Che al carburatore arrivi regolarmente la benzina.

- b) Che il filtro benzina sia pulito.
- c) Che il foro dove scorre l'astina del galleggiante sia pulito.
- d) Che il getto del massimo sia pulito.
- e) Che il galleggiante tenga il livello.

3) **Controllo trasmissione.**

- a) Se la frizione slitta, cioè se si verificano scorrimenti fra i dischi anche quando il comando è in posizione « tutto innestato » ciò dipende da:
 - 1) Dischi consumati : sostituirli.
 - 2) Molle troppo scariche : sostituirle.
 - 3) Dischi che hanno preso il lucido : smerigliarli su un foglio di tela smeriglio di media grana.
 - 4) Mancanza di gioco tra leva di comando sul manubrio e leva sulla frizione : regolare il gioco.
- b) Se la frizione strappa, cioè se l'innesto è brusco e violento, ciò può dipendere :
 - 1) Dischi deformati : sostituirli.
 - 2) Impurità fra i dischi : effettuarne la pulizia.
- c) Se la frizione non disinnesta completamente, cioè se si verifica trascinamento tra corpo frizione fisso e quello mobile anche quando il comando è in posizione di « tutto disinnestato » :
 - 1) L'inconveniente può dipendere da eccessivo gioco tra leva di comando sul manubrio e leva frizione : regolare il gioco.
 - 2) I dischi possono essere incollati : effettuarne la pulizia.

DATI DELLA DISTRIBUZIONE

Mod. « Tresette »

Fase - Aspirazione: Apre 20° prima del PMS - Chiude 60° dopo il PMI - Scarico: Apre 58° prima del PMI - Chiude 20° dopo il PMS.

Gioco punterie - Aspirazione mm. 0.05 - Scarico mm. 0,05 a **motore freddo**.

Anticipo - Fisso: 9° prima del PMS - Tutto anticipato: 40° prima del PMS.

Gioco fase - mm. 0,40.

Mod. « Tresette Sprint »

Fase - Aspirazione: Apre 20° prima del PMS - Chiude 60° dopo il PMI - Scarico: Apre 60° prima del PMI - Chiude 20° dopo il PMS.

Gioco punterie - Aspirazione mm. 0,10 - Scarico mm. 0,10 a **motore freddo**.

Anticipo - Fisso: 4° prima del PMS - Tutto anticipato: 42° prima del PMS.

Gioco fase - mm. 0,40.



ISTRUZIONI per l'impiego della Batteria F. I. A. M. M.

BATTERIA CARICA SECCA

Riempimento con acido e carica iniziale:

- 1) Togliere il nastro adesivo che è incollato sopra i tappi sfogatoi. Levare i tappi dai coperchi.
- 2) Riempire gli elementi con acido solforico chimicamente puro, di peso specifico 1,26 - 30° Bé, fino a che il livello superi di circa 10 mm. la piastrina paraspruzzi. Lasciare a riposo la batteria per circa 3 ore. Aggiungere dell'altro acido a compensazione di quello assorbito dalle piastre.
- 3) Caricare con la intensità di 1 Ampér per la durata di circa 6 ore.
- 4) Finita la carica, livellare l'acido in modo che, a riposo, superi di circa 10 mm. la piastrina paraspruzzi.
- 5) Infine tappare, lavare e asciugare accuratamente l'esterno della batteria. Non applicare il nastro adesivo sopra i tappi!

BATTERIA CARICA CON ACIDO

Norme per la manutenzione:

- 1) Quando la batteria, nuova o già usata, rimane inutilizzata, è necessario effettuare ogni mese una carica di rinfresco (0,8 Ampér per circa 4 ore).
- 2) Quando la batteria è in servizio, controllare periodicamente il livello dell'acido il quale non deve scendere al disotto del paraspruzzi. Aggiungere solo acqua distillata fino a ripristinare il livello normale (10 mm. sopra il paraspruzzi). **Non aggiungere mai acido solforico.**
- 3) Qualora si verificasse un difetto di funzionamento far controllare l'impianto elettrico del veicolo e far caricare la batteria che risultasse scarica. (Peso specifico dell'acido inferiore a 1,22 = 26° Bé).

Batteria FIAMM TIPO	TENSIONE Volt	CAPACITÀ Ah/ 10 ore	DIMENSIONI			IMPIEGO MOTO MORINI
			lung.	largh.	alt.	
3 S 3	6	6,3	130	80	130	Sbarazzino - Corsaro
3 R 2	6	8	90	80	165	Tresette - Tresette Sprint

La MOTO MORINI consiglia alla Clientela
e ai Concessionari l'impiego di Ricambi
Originali **FIAMM** - Marca di fiducia





ORGANIZZAZIONE DI VENDITA

Sede: MONTECCHIO MAGGIORE

Telef. 22 e 64

(Vicenza)

AGENTI con deposito:

Città	Nominativo	Indirizzo	N. Telef.
ANCONA (Falc.)	Mondaini Ferruccio	Via Nino Bixio 84	40154
BOLOGNA	F.lli Fontana	Via Farini 28/2	231739
BRESCIA	Pochetti G.	Via XX Settem. 64F	55320
FIRENZE	Frilli e Mey	Via Della Scala 32/r	24356
GENOVA	Mondini Giuseppe	Via Brigata Liguria 35	589632
LA SPEZIA	Amodeo Vincenzo	Via Oldoini 4	21456
MILANO	Gino Officio	Piazza Massari 1	694741 696457
NAPOLI	G. Carotenuto	Via Carr. Grande 52/55	351962
PADOVA	Ferin Giovanni	Piazzale Pontecorvo 31	23344
PALERMO	C. I. A. M.	Via Cavour 53	14680
PERUGIA	Clemente Carlo	Via F.lli Pellas 53	42189
REGGIO C.	Crea F.lli	Via Lemos 9/c	3247
ROMA	Padrevecchi Sergio	Via Alessand. 110/AD	849225 860259
TORINO	Colnago Mario	Via Provana 5	82985
TRIESTE	O.R.I.E.A.N.	Via Valdirivo 42	23014
UDINE	Fantini & Meroi	Viale Ledra 16	3338
VERONA	Filippi Augusto	Via Tombetta 27	30757
CAGLIARI	F.A.P.R.A.	Via Roma 197	3480

DEPOSITI autorizzati:

BARI	Nardulli Michele	Via E. Murale C. 56/58	
BOLZANO	S. I. E. M.	Piazza Adriano 47	33006
CATANIA	C. I. A. M.	C.so delle Province 139	24309
MANTOVA	Casalini & Giovanzana	Via Acerbi 37	5054
TRENTO	Piedicastello Autorim.	Via Manzoni 8	26670

La MOTO MORINI consiglia alla Clientela
e ai Concessionari l'impiego di Ricambi
Originali **FIAMM** - Marca di fiducia



GRAFICA VICTORIA
Via Borgonuovo, 17
BOLOGNA