



Corsaro 1200

Si riaccende la passione - Restarting the passion



Moto Morini. Moto di essere.

Intendiamoci, io non vi conosco, e non pretendo di sapere quello che vi piace. Però conosco bene quello che piace a me. Mi piace vedere l'asfalto che scorre a dieci centimetri dal mio ginocchio. Mi piace correre in avanti e sentire che i pensieri rimangono indietro. Mi piacciono certi rumori. E certi silenzi. Insomma, ci siamo capiti. Alcune motociclette sono nate per questo. Solo pochissime rinascono.

Let's get things straight from the start. I don't know you and I've no idea what you like and what you don't like. But I know what I like. I like to see the tarmac disappear a few inches under my knee. I like shifting gear and leaving my cares behind. I like certain sounds. And certain silences. Well, I think you know what I mean. This is what some motorbikes are created for. And only very few are born again.



Si riaccende la passione. / Restarting the passion.

Quando sei in moto, parlare diventa difficile. E questo è ovvio. Ma, secondo me, è proprio sbagliato. E questo non tutti lo capiscono. Comunque, io vado molto in moto: ne consegue che parlo poco. Ma ci sono delle occasioni in cui diventa impossibile stare zitti.

MotoMorini ritorna con una moto nuova: **Corsaro 1200**. Una moto che dimostra come potenza ed eleganza, solidità e agilità, tradizione e futuro possono vivere insieme. Lo dimostra con la nuda forza dei fatti.

Non che sia facile, intendiamoci. Ci vuole stile. Quando sali sul **Corsaro 1200** senti di stringere tanti cavalli nella tua mano destra. E quella mano sembra collegata direttamente con la ruota di dietro. Però il **Corsaro 1200** non si scompone. E non è scontato saper mantenere il controllo, rimanere agili e affidabili quando hai tanta forza a disposizione. Sto parlando sempre del **Corsaro 1200**, intendiamoci. Non di chi la guida. Ma ci vuole stile anche per quello, no? Forse un certo modo di essere italiani, quello migliore, aiuta. Di sicuro aiuta avere una storia da raccontare.

Io la conosco bene, la storia di **Moto Morini**, anche se non l'ho vissuta in prima persona. Perché è una storia che comincia nel 1937, con un meccanico, un costruttore e un pilota. Tre persone? No, una sola. Ma eccezionale. Si chiamava Alfonso Morini. Penso che oggi sarebbe orgoglioso di vedere che una moto come il **Corsaro 1200 MotoMorini** porta il suo nome.

When you're on a bike, it's not easy to talk. That's obvious, but it's also kind of a shame. And not everyone understands that. I get away on my bike whenever I can. Maybe that's why I don't talk a lot. But there are times when you just can't keep quiet.

MotoMorini is back with a new bike, the **Corsaro 1200**. It's a bike that is proof of how power and elegance, stability and agility, tradition and future can exist together. And it proves it with the naked strength of fact.

That's not easy. Let's face it, it takes style. When you get on a **Corsaro 1200** and turn the throttle, it feels like your hand is wired up to the back wheel. But the **Corsaro 1200** can handle that. Maintaining control, moving agilely and remaining reliable isn't something to be taken for granted when you've got so much power at your disposal. I'm talking about the bike by the way, not who's riding it. But that takes style too, doesn't it? Perhaps it has something to do with being Italian. One thing's for sure, it helps having a story to tell.

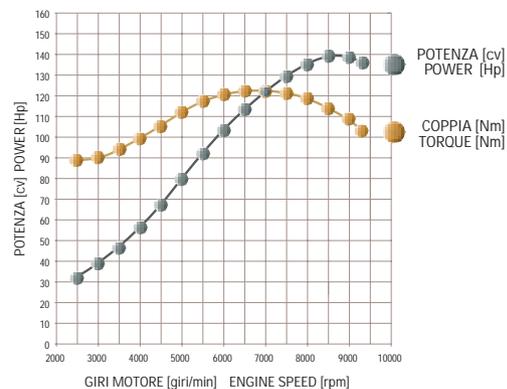
And that's something I know a lot about, the **Moto Morini** story. It's not all firsthand experience, because the story begins in 1937, with a mechanic, a designer and a rider. Three people? No, just one, but what a guy! His name was Alfonso Morini. I'm sure Alfonso would be proud to see his name on a bike like the **Corsaro 1200 Moto Morini**.





BIALBERO CORSACORTA

Curva di Coppia / Potenza - Torque / Power Curve



POTENZA MASSIMA ALL'ALBERO / MAX POWER CRANKSHAFT 103 Kw/140 cv @ 8500 giri/min
 COPPIA MASSIMA ALL'ALBERO / MAX TORQUE CRANKSHAFT 123 Nm/12,5 Kgm @ 6500 giri/min

Il motore / The engine

BIALBERO CORSACORTA: DAL 1970 A OGGI IN 140 CV
 Viaggiando in Italia, sono capitato in posti in cui per fare un complimento alla mia moto dicevano: "bello il tuo motore". Un modo di dire perfetto per il Corsaro 1200. Perché in questi due cilindri a V io ci sento tutto il cuore, l'anima e la grinta di questa MotoMorini. Una scultura di metallo con tanto di autore: **Franco Lambertini**. Un nome che quando lo sento mi viene da togliermi il casco. Da quando ha lasciato la Ferrari nel 1970, Franco ha firmato tutti i motori più importanti della MotoMorini. Ed è la persona migliore per parlare anche di questo.

"L'abbiamo chiamato Bialbero CorsaCorta - racconta - in onore della 250 Bialbero: la MotoMorini che ha vinto 3 campionati italiani e tantissime competizioni mondiali. E per indicare il rapporto alesaggio corsa di 107 per 66 millimetri in 1.187 centimetri cubici. Un vero superquadro". Traduco in una parola sola: potenza. 140 cavalli con una coppia di 123 Nm a 6.500 giri. "Potenza erogata per intero anche ai bassi regimi. - precisa Lambertini; e continua - 4 valvole per cilindro, raffreddamento a liquido, iniezione elettronica."

E la disposizione? "La V a 87° dei cilindri abbassa il baricentro della moto e la accorcia, per renderla più maneggevole. Il carter unico a sviluppo verticale con i cilindri integrati è portante e dà solidità a tutto il veicolo." Sono soluzioni tecniche uniche nel loro genere. Lambertini si stringe nelle spalle con un sorriso. "Diciamo che ci è riuscito bene."



BIALBERO CORSACORTA: FROM 1970 TO TODAY ON 140 HP.

Travelling around Italy, I've noticed that when people admire your bike they say, "bello il tuo motore", which means, "Wow, cool engine!" and I don't think I can find a better way of describing the Corsaro 1200. Because it is right here in the twin V that you can feel all the heart, soul and grit of this MotoMorini. It's a sculpture in metal and what an artist, **Franco Lambertini**. Now that's a name I take my helmet off to.

Since he left Ferrari in 1970, Franco has designed all the most important Moto Morini engines. So I guess he's the best person to talk to.

"We called this bike the Bialbero CorsaCorta," he tells me, "after the 250 Bialbero, the MotoMorini bike that won three Italian championships and endless competitions around the world. To give you an idea it has a borestroke ratio of 107 per 66 mm in 1187cc. It's a real oversquare."

In a word, that means power. 140 Hp with a 123 Nm torque at 6500 rpm. "Total power even when the rev count is low," - specifies Lambertini; and then continues, "4 valves per cylinder, liquid cooling, electronic injection."

And the layout? "The 87° twin V lowers the bike's centre of gravity and shortens it so it's easier to handle. The single crankcase with its built-in cylinders is positioned vertically so it's also load-bearing and that gives the whole bike stability." These are technical solutions that are totally unique. Lambertini shrugs his shoulders and says with a smile. "Let's just say we did a good job."



L'impianto di scarico / The exhaust system

SFACCIATAMENTE RISPETTOSO.

L'impianto di scarico del Corsaro 1200 merita uno sguardo approfondito: riesce ad essere un oggetto del desiderio e contemporaneamente a rispettare scrupolosamente le severe norme antinquinamento Euro 3. Saltano agli occhi gli spettacolari silenziatori a doppio cono: puro stile Moto Morini; da qui parte il giro di tubi da 70 mm di sezione, che racchiude la sonda lambda e un sofisticato catalizzatore a tre vie, posizionato ben in vista. Perché se rispetti l'ambiente, dico io, è giusto farlo notare. Le saldature sono lasciate in evidenza, aggiungendo al Corsaro 1200 carattere e personalità.

UNASHAMEDLY RESPECTFUL.

The Corsaro 1200 exhaust system certainly deserves a closer look. It not only adds to the bike's dynamic design it also scrupulously observes the strict Euro3 anti-pollution standards. You can't miss the spectacular twin cone silencers that are pure MotoMorini style or the 70mm cross-section pipes with oxygen sensor and a sophisticated "naked" 3-way catalytic converter. After all, if you respect the environment, why not show it! The welding's there too for everyone to see, a powerful touch that expresses all the Corsaro 1200's character and spirit.





Il design / The design

UN DESIGN CHE PARLA ITALIANO. E SI FA SENTIRE. Per qualcuno viaggiare in moto è un'esperienza interiore. Sarà... secondo me, si sceglie una moto come Corsaro 1200 anche perché ci si vuole distinguere. E Corsaro 1200 ha personalità, qualcosa che dice forte e chiaro: "Io sono una Moto Morini."

Lo stile del Corsaro 1200 è frutto della creatività del team di **Marabese Design**. "Il progetto di una Moto Morini da sempre **esalta la meccanica** – dicono i designer - le soluzioni tecnologiche. Il Corsaro 1200 è cresciuto attorno al suo motore. Dalle sue prestazioni e dalla compattezza del Bialbero CorsaCorta è nata una vera nuda: decisa e aggressiva, corta e maneggevole."

A DESIGN THAT SPEAKS ITALIAN. AND MAKES ITSELF HEARD.

Some people say that biking is a kind of inner experience. I can't say it is for me. I think that someone who chooses a bike like the Corsaro 1200 does so because they want to stand out from the crowd. And the Corsaro 1200 certainly does that. It's a bike with character, a bike that shouts out loud, "I'm a Moto Morini."

The Corsaro 1200 owes its style to the creativity of the **Marabese Design** team. "Moto Morini design has always **focused on mechanics** and technological solutions" say the designers.

The Corsaro 1200 was built around its engine. From the performance and compactness of the Bialbero CorsaCorta sprang a real naked, decisive and aggressive, short and easy to handle."

"Il **telaio** è un potente traliccio di tubi d'acciaio a spessore differenziato che lascia ben in vista il Bialbero CorsaCorta. Il **forcellone** è un unico pezzo in fusione di alluminio che si avvolge attorno agli altri elementi e accoglie la sospensione posteriore a cinematismo con effetto progressivo."

Corsaro è una moto senza fronzoli, ma elegante. "L'**estetica** deve essere sportiva ma essenziale, in una moto **fatta per durare** come una Moto Morini. L'aspetto sportivo è assicurato dalle forme del cupolino che racchiude il **doppio faro frontale**, dal **codino compatto**; il **serbatoio** è **modellato** attorno al guidatore per garantire la posizione ergonomicamente più corretta."

Corsaro 1200 non ha nulla di nostalgico ma è una Moto Morini in tutto e per tutto. "Sono i **dettagli** che contano: nel serbatoio, la **verniciatura bicolore** è un classico di Moto Morini, mentre il disegno è ispirato alle ali dell'aquila del marchio della Casa. Le stesse linee si ripetono nel cupolino e nel codino." E la fonte d'ispirazione? "Il Corsaro 1200 è nato guardando la 250 Bialbero, la Moto Morini più celebre e vincente della storia."

Bella da guardare. E da guidare. "**Agilissima** negli spostamenti, risponde alle intenzioni del guidatore prima di quanto non ci si aspetti. E' **stabile e affidabile** anche alle alte velocità. Corsaro 1200 è equipaggiato con il **meglio della componentistica italiana**: dall'impianto frenante con doppio disco da 320 millimetri, alla sospensione anteriore pluriregolabile con steli da 50 millimetri."

Gli Italiani si fanno sempre riconoscere "In questo caso, sicuramente nel senso buono. Storia, ricerca tecnologica, cura del dettaglio. Finché ci saranno Case come Moto Morini, ci saranno moto di grande personalità. Come Corsaro 1200."

"The **frame** is a powerful differentiated thickness steel trellis that proudly displays the Bialbero CorsaCorta engine. The **swingarm** is a single piece of cast aluminium that wraps around the other elements to hold the progressive kinematic rear suspension.

It's a back-to-basics bike with style. "The **aesthetics** of a bike **built to last** like a Moto Morini have to be sporty but essential. The shape of the front cowl that includes the **twin front headlight**, the **compact tail cowl** and the tank that has been deliberately shaped around the rider to ensure a correct ergonomic position all contribute to the bike's sports aura."

There is nothing nostalgic about the Corsaro 1200, either, even if it is a Moto Morini through and through. "It's the **details** that count. The tank, the classic **Moto Morini twin colouring** and the design that was inspired by the wings of the company's eagle logo. The same lines are repeated in the front and tail cowl." And the source of inspiration? "The Corsaro 1200 is a true descendant of the 250 Bialbero, the most famous of all the Moto Morini bikes and the one that won most races."

It's a pleasure to look at and to ride. "It's **extremely agile** and it responds to the rider even faster than you'd think. It's **stable and reliable** even at high speeds. The Corsaro 1200 is fitted with **all the best Italian components**, from the 320mm twin disc brake system to the 50mm rod, rebound, compression and spring-loading adjustable front suspension."

Do Italians really stand out everywhere? Well here they certainly do. Experience, technological research, painstaking care. As long as there are manufacturers like Moto Morini, there will be bikes with great character. Like the Corsaro 1200."



Moto Morini SpA si riserva il diritto di modificare le caratteristiche tecniche, dotazioni, allestimenti e colori senza obbligo di preavviso.

Moto Morini SpA reserves the right to change any specifications, supplied equipment, layouts or colours without prior warning.

I servizi esclusivi. / Exclusive services.

LA MIA MOTO MORINI. UNA QUESTIONE PERSONALE.

Corsaro 1200 non è studiata per un target, ma per degli individui. E gli individui sono tutti diversi. Per questo Moto Morini riserva ai morinisti di nuova generazione uno spazio personale nel sito web www.motomorini.com. Si chiama "La Mia Moto Morini".

Quando acquisti Corsaro 1200, ricevi una username e una password: il tuo codice d'accesso a un mondo d'informazioni e servizi on line dedicati solo a te. Un accesso strettamente personale. Perché nel mio cuore ci sono porte di cui solo io ho la chiave. E una di queste è quella del garage.

MY MOTO MORINI. SOMETHING PERSONAL.

The Corsaro 1200 wasn't designed for a particular target, it was designed for individuals. And individuals are all different. That's why Moto Morini has included a personalised area in its website www.motomorini.com for all new generation Morini lovers. It's called "My Moto Morini".

When you buy a Corsaro 1200, you receive a username and password that give you access to a world of information and online services dedicated to you and you only. It's something strictly personal. Because there are doors in my heart to which only I have the key. And one of them is my garage.



Moto Morini SpA
Via Porrettana, 377
40033 Casalecchio di Reno - Bologna - Italia
info@motomorini.com - www.motomorini.com

MOTORE / ENGINE	
Tipo / Type	Bialbero CorsaCorta: bicilindrico a V longitudinale da 87°, 4 valvole per cilindro, raffreddato a liquido, doppio albero, camme in testa Bialbero CorsaCorta: 87° V longitudinal twin cylinder, 4 valves per cylinder, liquid cooling, DOHC gear/chain combination
Cilindrata / Displacement	1187 cc / 1187 cc
Alesaggio x Corsa / Bore x Stroke	107 x 66 mm / 4.2 x 2.6 in
Rapporto di compressione / Compression Ratio	11,8 ± 0.3 / 11.8 ± 0.3
Potenza / Power	103 Kw – 140 CV @ 8500 giri/min / 103 Kw – 140 Hp @ 8500 rpm
Coppia / Torque	123 Nm – 12.5 Kgm @ 6500 giri/min / 123 Nm – 12.5 Kgm @ 6500 rpm
Alimentazione / Fuel injection	Iniezione elettronica Magneti Marelli con corpo farfallato da 54 mm ø Magneti Marelli fuel injection 2.1 in throttle body
Scarico / Exhaust	Impianto di scarico con doppio silenziatore, catalizzatore a 3 vie e sonda lambda Double silencer, 3-way catalytic converter and oxygen sensor
Omologazione / Emissions	Euro 3 / Euro 3
TRASMISSIONE / TRANSMISSION	
Cambio / Gearbox	6 marce / 6 speed
Rapporto / Ratio	1a 13/36, 2a 17/32, 3a 20/30, 4a 22/28, 5a 23/26, 6a 24/25 1a 13/36, 2a 17/32, 3a 20/30, 4a 22/28, 5a 23/26, 6a 24/25
Trasmissione primaria / Primary drive	Ingranaggi a denti dritti 55-31 / Straight out gears 55-31
Trasmissione secondaria / Secondary drive	Catena 17-40 / Chain 17-40
Frizione / Clutch	Multidisco in bagno d'olio con dispositivo antisaltellamento / Wet, multi-plate, anti-hopping system
VEICOLO / CHASSIS	
Telaio / Frame	Tralicchio di tubi con diametro variabile in acciaio ALS450 ALS450 steel tubular trellis with varying diameters
Forcellone / Swing arm	Fuso in lega di alluminio / Cast in aluminum alloy
Interasse / Wheelbase	1440 mm / 56.7 in
Inclinazione canotto / Headstock rake	24.5° / 24.5°
Avancorsa / Rake	103 mm / 4.04 in
Angolo di sterzo / Steering angle	30° dx e sx / 30° r and l
Sospensione anteriore / Front suspension	Forcella Marzocchi upside-down con steli da 50 mm ø pluriregolabile Marzocchi upside-down fully adjustable fork with 1.9 in legs
Escursione ruota anteriore / Front wheel travel	130 mm / 5.1 in
Ruota anteriore / Front wheel	Brembo Lega leggera a 6 razze – MT 3,50x17" / Brembo in light alloy, 6 spokes – MT 3,50x17"
Pneumatico anteriore / Front tyre	Pirelli Diablo - 120/70 ZR 17 (58 W)
Sospensione posteriore / Rear suspension	A cinematismo progressivo con monoammortizzatore Sachs pluriregolabile Progressive linkage with Sachs fully adjustable monoshock
Escursione ruota posteriore / Rear wheel travel	130 mm / 5.1 in
Ruota posteriore / Rear wheel	Brembo lega leggera a 6 razze – MT 5,50x17" / Brembo in light alloy, 6 spokes – MT 5.50x17"
Pneumatico posteriore / Rear tyre	Pirelli Diablo 180/55 ZR 17 (73 W)
Freno anteriore / Front brake	Brembo doppio disco da 320 mm con pinze a 4 Pistoncini Brembo – 12.6 in double disc with 4-piston callipers
Freno posteriore / Rear brake	Monodisco da 220 mm con pompa e pinze a 2 pistoncini Brembo Brembo (master cylinder and callipers) – 8.6 in mono disc with 2-piston calliper
Capacità serbatoio / Tank capacity	18 L / 3.96 UK gal
Peso / Weight	198 Kg peso in ordine di marcia senza carburante / 440 lbs driving ready weight (battery, lubricants coolant included. No fuel)
Altezza da sella / Seat height	830 mm / 32.67 in
Larghezza massima / Max width	810 mm (escluso specchi retrovisori) / 31.88 (in without mirrors)
Lunghezza totale / Total length	2070 mm / 81.49 in
Strumentazione / Instrument panel	Contagiri elettronico/analogico e tachimetro con display LCD multifunzione Electronic/analogic rev counter multifunction LCD display
Garanzia / Warranty	2 anni (Eu) / 2 years (EU)
VERSIONI / VERSIONS	
Colore / Colours	Nero / silver met – Rosso / silver met - Giallo met / nero Black / met. grey – Red / met. grey - Yellow met. / black