

Handle with care

Moto Morini er atter på markedet efter mere end 10 års fravær, og Touring Nyt har haft fingrene i Corsaro 1200, en motorcykel med en aldeles potent 1200 cm³ vandkølet V2-motor, som har 140 hk til at flytte beskedne 198 kg. Det gør

Corsaro 1200 til en af de heftigste street-fightere, der endnu er set, og den burde nok være mærket med skiltet "Handle with care" som en påmindelse om, at en køretur på den potente italiener kræver en vis omtanke.





Moto Morini fabrikken fortsatte produktionen af motorer og motordele som underleverandører til andre producenter, efter at de stoppede med at producere motorcykler selv. De har derved vedligeholdt en vis erfaring og viden omkring udvikling af motorcykler. Motorkonstruktionen på Corsaro'en virker da også nutidig og absolut ikke kedelig. Den er opbygget, så hele bunden af motoren kan repareres uden at fjerne motoren fra stellet. Gearkassen, koblingen og krumtappen afmonteres ved at tage det hele ud af siden på motoren. Motorblokken kan derved støbes i et stykke, uden at den skal kunne deles på midten.

Den 1200 cm³ store V2-motor er et spændende bekendtskab, og den har et moment og en råstyrke, som

Aktiv svingkørsel og hurtige retningsskift er Corsaro'ens livret, den kan næsten ikke lade være.

Corsaro'en har en analog omdrejningstæller, og digitalinstrumenteringen indeholder foruden speedometer et stort antal funktioner med blandt andet triptællere, laptimer, maksimalhastighed, temperaturmåler og voltmeter. Den har faktisk så mange funktioner, at de kan virke lidt uoverskuelige, indtil man lærer dem at kende.



Bremserne er fra Brembo og har stålarmerede bremseslanger. De er kraftige og effektive nok til at matche Corsaro'ens mange kræfter og dens sportslige køreegenskaber. Stellet er af stålør og ikke ulig den type, Ducati er kendt for.



passer fint til motorcyklens konstante streetfighter look. Med et tryk på startknappen aktiveres startermotoren, som fortsætter, selvom man slipper startknappen, indtil motoren springer i gang. Det gør den ikke straks, den skal først køre nogle runder, inden den starter. Også når vejret er varmt.

Det kan anbefales at lade motoren varme lidt op, inden man kører af sted, da den så kører med en mere jævn motorgang. Importøren gjorde i øvrigt opmærksom på, at der var et nyt styresystem på vej til Corsaro'en, som skulle bedre disse forhold.

Motoren trækker fra ca. 2.200 o/m. Også i 6. gear, hvilket er ret imponerende for en V2'er. Kørsel med jævn, lav hastighed

er dog som normalt på mange andre store V2-motorer ikke Corsaro'ens livret. Den trives bedst, når der køres aktivt med skiftende hastigheder, da den ikke går fuldstændig jævnt ved konstant lav hastighed. Det er dog ikke noget udpræget problem. En søndags-hygge-tur med 70-80 km/t sammen med choppergutterne nede fra isbaren kan sagtens lade sig gøre, hvis man flittigt bruger gearkassen og tilpasser motoromdrejningerne til farten, der køres med. Gør man det, er 1200 cm³ motoren en fornøjelse at have med at gøre, og heldigvis er den udstyret med en gearkasse, som nærmest appellerer til at blive brugt. Gearskiftet er kort og præcist og virker blødt og venligt at aktivere.

Når motoren får lov at bestille noget, og den skal sejtrække, mærker man de bankende impulser fra de store stempelslag, men uden at de giver anledning til gener. Den reagerer omgående på gassen, og under hård acceleration i de lave gear rykker motoren så kraftigt, at det nærmest er et kunststykke at holde forhjulet ved jorden. Selv om omdrejningsbegrænseren slår fra ca. 300 o/m før det røde felt (ved ca. 9.200 o/m), og effektkurven ikke er jævn, så er der rigeligt med rå-træk og kraftoverskud til stede ved stort set alle hastigheder, og det er med til at gøre Corsaro'en spændende og temmelig overlegen i trafikken.

Corsaro'en er udstyret med en slipper-kobling, som dæmper



motorbremsningen, når farten skal af igen. Slipper-koblingen er en yderst nyttig og velfungerende anordning, da den store V2-motor ellers ville true med at blokere baghjulet, når der bliver lukket pludselig af for gassen ved nedgearinger. Den hydrauliske kobling er justerbar, men kobler lidt pludseligt til, hvilket ikke gør det lettere at holde forhjulet ved jorden, når den sendes af sted fra stående start. Desuden kræver aktivering af koblingen nogle ret gode fingerkræfter.

Kørestillingen indbyder, ligesom resten af Corsaro 1200, til sjov og ballade. Man sidder let foroverbøjet og med et godt greb i det brede aluminiumsstyr. Begge dele gør det let og hurtigt

at manøvrere med motorcyklen, og det er ikke nogen tilfældighed, at stuntkørere vælger netop denne kørestilling, da den giver en god magt over og kontrol med selv en kraftig og effektstærk motorcykel.

Corsaro'en har nogle fine udskæringer i siderne på benzintanken, som gør, at benene nærmest sidder låst fast. Herved skal man bruge færre kræfter på at holde sig fast på motorcyklen under acceleration. Det gør, at man føler sig i et med motorcyklen, og man sidder mere i end på Corsaro'en.

Den lille styrkåbe giver ikke meget vindbeskyttelse, og da motoren kan få speedometeret til at vise 254 km/t (242 ægte km/t), så gælder det om at holde

godt fast, når Moto Morini Corsaro 1200 får lov til at strække ud. Også under disse forhold bliver man rigtig glad for støtten fra den velformede benzintank.

Passagersædet er ret hårdt og ultrakort. Man sider højt med ret bøjede ben, og passagerpladsen er ikke behagelig at bruge over længere strækninger. Som bagageplads er den, på grund af størrelsen og placeringen, heller ikke meget bevendt. Desuden sidder udstødningen sådan, at den simpelt hen kan brænde eventuelle gummi-bagageremme over, hvis de rører afdækningen.

Køreegenskaberne er en kende til den nervøse side, men matcher fint den kraftige motor. Både stel og affjedring kan klare udfordringerne, når den bliver

Det er lyden fra en heftig bankende stortromme, som kommer fra de oplagte udstødninger, når motoren arbejder på Moto Morini'en.





Ved frisk kørsel og under accelerationer bliver man rigtig glad for støtten fra den veludformede benzintank. Den lille styrkåbe har ikke anden funktion end at give Corsaro'en et frækt street-fighter look.

presset i hurtige sving. Retningsstabiliteten er ligeledes ret god af en forholdsvis kort og styrevillig motorcykel at være. Corsaro 1200 har en kraftig fuld justerbar 50 mm Marzocchi forgaffel, og en fuldjusterbar Sachs mono dæmper i bag. I standardopsætningen virker bagdæmperen lidt blød, men ved at stramme på fjederen hjalp det, og dæmperne både i for og bag virker velafstemte og tager de fleste ujævnheder uden problemer. Kombinationen af motorkraft og køreegenskaber gør Corsaro 1200 til en fryd at køre friskt på mindre veje. Den er helt klart en seriøs konkurrent til Ducatis og Aprilias tilsvarende modeller.

Bremserne er fra Brembo og har stålarmerede bremseslanger. De er både kraftige og effektive, og da forbremsen under hårde opbremsninger har tendens til at hæve bagenden på Corsaro'en, er bagbremsen mest beregnet til at stabilisere motorcyklen med.

Moto Morini har udstyret Corsaro'en med en analog omdrejningstæller, og ellers en digital instrumentering, som indeholder et speedometer og et stort antal funktioner med blandt andet triptællere, laptimer, visning af maksimalhastighed, temperaturmåler og voltmeter. Den har faktisk så mange funktioner, at de kan virke lidt uoverskuelige, indtil man får studeret instukti-

onsbogen nøje og lærer dem at kende. Spejlene er gode og rimelig vibrationsfri.

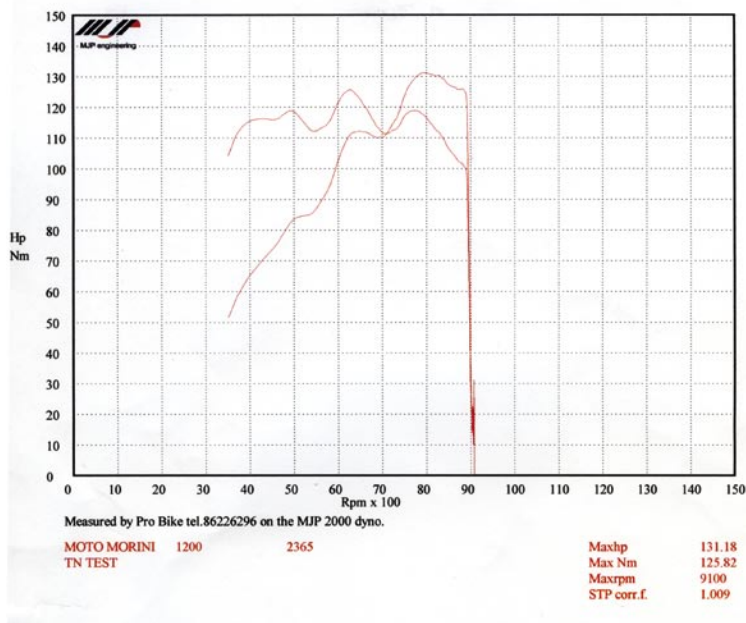
Moto Morini Corsaro 1200 er en motorcykel som skiller sig ud fra flokken og bliver bemærket. Den kompakte kraftpakkes udseende skulle alene kunne ordne den sag. Ellers kan man jo starte V2-motoren og lade de oplagte megafonagtige udstødninger spille en lille solo for publikum, så har man som regel fanget alle de tilstedeværendes opmærksomhed.

Moto Morini Corsaro 1200 taler sit eget tydelige sprog, og det skulle være klart for de fleste, at den er italiensk. Den er i den grad bygget med sjov og fornø-

jelse for øje. At den så tillige er nogenlunde praktisk som enpersons køretøj i dagligdagen, er en velkommen bonus for ejeren. Den er dog i visse henseender en små-ekstrem motorcykel på både godt og ondt, men er man først blevet forelsket i den temperamentsfulde italiener(inde), kan det let gå hen at blive et længerevarende forhold. Prisen på knap 228.000 kr vil nok også medvirke til, at det bliver en eksklusiv klub, man bliver medlem af, hvis man vælger at bruge sparepengene på en Corsaro.



Selv om effektkurven ikke er jævn, så er der rigeligt med rå træk og kraftoverskud til stede ved stort set alle hastigheder.



En søndags-hygge-tur med 70-80 km/t kan sagtens lade sig gøre, hvis man flittigt bruger gearkassen og derved tilpasser motoromdrejningerne til farten, der køres med.

TIL SAMMENLIGNING:

	Tophast. km/t	0-100 sek	0-150 sek	80-120 i 3/4/5/6 gear sekunder	Forbrug km/l	Pris kr	Test i TN
Moto Morini Corsaro 1200	240	3,4	5,8	2,2/2,9/3,4/4,1	13,1	227.998	6/06
BMW R 1200 S	237	3,9	6,7	2,2/3,0/3,4/4,2	15,8	248.600	6/06
Aprilia Tuono 1000 R	253	3,4	6,1	2,7/3,5/4,4/5,0	12,9	209.988	5/06
Voxan Café Racer	232	3,5	6,6	4,0/3,9/5,1/6,4	15,5	219.500	5/06

Data for Moto Morini Corsaro 1200

MOTOR:

Type: Vandkølet 2-cylindret 4-takts 87° V-motor
Slagvolumen: 1.187 cm³
Boring x slaglængde: 107 x 66 mm
Kompressionsforhold: 11,9:1
Effekt: 140 hk (103 kW)/8.500 o/m
Max.dr.mom: 12,5 kgm (123 Nm)/6.500 o/m
Middelstempelhast. v. 8.500 o/m: 18,7 m/sek.
Knastaksel/-ler: Dobbelt overliggende
Antal ventiler: 8
Lejer: Glidelejer
Plejlstanglejer: Glidelejer
Smøring: Vådsump
Karburatorer: Elektronisk indsprøjtning, Ø 54 mm

TRANSMISSION:

Primær: Tandhjul
Udix: 1,774
Kobling: Våd flerplade
Antal gear: 6
Udix: 2.769/1.882/1/1.500/1.272/1.130/1.042
Sekundær: 2,535 (17/40) kæde
Totaludveksling i 6.gear: 4,686

STEL m.m.:

Steltype: gitterrør ramme m. medbærende motor
Affjedring, for: Marzocchi upside-down, fuld justerbar, Ø50 mm
Vandring: 130 mm
Affjedring, bag: Sachs mono i progressive led, fuld justerbar
Vandring: 130 mm
Efterløb: 103 mm
Kronrørvinkel: 65,5°
Akselafstand: 1.450 mm
Sædelængde: 300 + 260 mm
Sædehøjde: 820 mm
Dæk, for: 120/70 ZR17
Dæk, bag: 180/55 ZR17
Bremser, for: Dobbelt skive, Ø 320 mm
Bremser, bag: Enkelt skive, Ø 220 mm

EL-UDSTYR:

Tænding: Digital
Generator: 460 W
Batteri: 12V 14Ah
Start: El-start
Forlygte: 2 x 55 W

MÅL og VÆGT:

Vægt, tom:	198 kg
Vægt, fuldtanket:	220 kg
Tilladt totalvægt:	385 kg
Lasteevne:	165 kg
Tankkapacitet:	18,7 liter
Oliekapacitet:	3,6 liter

PRÆSTATIONER og FORBRUG:

(Målt m. 186 cm, 85 kg fører i lædertøj.
Gennemsnit af kørsel i 2 retninger)

Tophastighed: 240 km/t (238/242)

Acceleration:	0-60:	1,6 sek
	0-80:	2,7 sek
	0-100:	3,4 sek
	0-120:	4,3 sek
	0-150:	5,8 sek
	0-200:	10,4 sek

Mellemaccelerationer:

Område km/t	3.gear	Sekunder i			6.gear
		4.gear	5.gear		
60-80	1,2	1,9	2,1		3,2
80-100	1,0	1,4	1,9		2,3
100-120	1,2	1,5	1,5		1,8
120-150	1,8	2,3	2,7		2,9
60-150	5,1	7,7	8,2		10,2

Speedometervisning/ægte: 80/76 100/93 120/112 150/139

Benzinforbrug: 9,8-14,8 km/l
(afhængig af køremåde)
Gennemsnitlig testforbrug: 13,1
Benzintype: Oktan 95, blyfri

Service-intervaller:

Ventil-check hver 10.000 km
Olieskift hver 10.000 km
m. filter hver 10.000 km

IMPORTØR: Madsens Garage, Industrivej 1,
8450 Hammel, tlf. 2166 1883, www.morini.dk

PRIS: 227.998 kr, plus lev. 1.838,- kr
Standardpris uden afgift: 88.430 kr

Moto Morini Corsaro 1200 i Touring Nyt: Præsentation 1/05.

