

TEST MOTOITALICHE

LLA PROVA DEL MESE

MOTOMORINI



La prova di oggi, inizia con una nostra visita presso la fabbrica

da cui esce la moto da noi provata. Permetteteci prima un breve

introduzione alla storia di questo nobile marchio.

La Motomorini nasce nel 1937 con Alfonso Morini.

Negli anni che vanno dal '53 al '64 le morini entrano nel mito. Robuste, affidabili, veloci: le 175 non possono non diventare anche grandi moto da competizione. Difficile dimenticare che sulla Settebello "Aste Corte" debutta nelle competizioni uno dei più grandi campioni del motociclismo di

tutti i tempi: Giacomo Agostini. L'esordio è nel 1961, nella corsa in salita Trento-Bondone, dove si classifica secondo.

Negli anni successivi i primi successi importanti: campione



italiano cadetti nel 1962, campione italiano juniores (sia su pista che su strada) nel 1963 .

Dal 1970 a tutti gli anni 80 fa il suo ingresso in motomorini Franco Lambertini .Il primo capolavoro di Lambertini è un motore di 350 cc, bicilindrico a "V" longitudinale di 72°, con soluzioni tecniche fino a quel momento mai applicate a moto sul mercato, come la cinghia dentata per comandare la distribuzione o la frizione multidisco a secco. Il prototipo viene presentato al salone di Milano del 1971. Nella primavera del 1972 iniziano le vendite: è nata la 3 1/2, una moto che si fa subito notare per l'elevata potenza specifica e il ridottissimo consumo di carburante. E' un capolavoro meccanico ed estetico realizzato con grande abilità da Lambertini con risorse economiche piuttosto modeste, che lo costringono a scelte imposte dalla direzione amministrativa (come la distribuzione ad aste e bilancieri).

Gli anni '80 sono anni di dure contestazioni sindacali anche alla Morini. A questo difficile clima si aggiunge il declino nelle vendite. Il 18 febbraio 1987 su tutti i giornali italiani appare la notizia della cessione del marchio (si parla di una cifra attorno ai sette miliardi di lire) da parte di Gabriella Morini ai fratelli varesini Claudio e Gianfranco Castiglioni, proprietari del gruppo Cagiva-Ducati. Questi esprimono la volontà di "rilanciare un marchio di prestigio e di grande tradizione sportiva", ma la realtà è ben diversa: il gruppo non dimostra mai serie intenzioni di valorizzare la produzione Morini. Nell'aprile 1999, finalmente, il marchio Morini ritorna in famiglia: a comprarlo è la Morini Franco Motori spa, società fondata nel 1954 dal nipote di Alfonso Morini e specializzata nella produzione di propulsori a due e quattro tempi per motocicli e ciclomotori. Questi in collaborazione con i fratelli Berti e la loro grande passione per la moto, hanno reso possibile la rinascita e l'inizio della produzione della Morini corsaro 1200 prodotta in soli 18 mesi dall'inizio del progetto

La nostra visita inizia presto al mattino, con il viaggio che ci porterà da Verona a Bologna.

Ad attenderci in Morini, c'è niente di meno che il Mitico Ingegnere Franco Lambertini, questi nonostante sia occupato da una riunione ci

accoglie calorosamente. L'ambiente una volta entrati in fabbrica sembra quasi ricordare i vecchi tempi tanto cari a noi motociclisti appassionati,

dimensioni ridotte, poche persone ma tutte che si conoscono, una linea di montaggio piccola ma estremamente moderna.



Dopo una breve attesa fa ritorno l'ingegner Lambertini il quale ci conduce inizialmente nella zona dove viene assemblato il motore. La struttura originale internamente è stata completamente modernizzata, con macchinari di ultima generazione, che rendono la Morini Franco

Motori una delle aziende all'avanguardia nella progettazione e produzione di motori.

Ci viene spiegato che il motore è stato progettato interamente in Morini, la realizzazione dei primi 1000 motori avverrà con fusione in terra,

ed incomincia a mostrarci i segreti della sua creatura :-)))



Ogni motore prima di essere assemblato, viene messo in una camera ad atmosfera controllata per 24 ore, dopodichè vengono effettuate tutte le

prove di controllo di qualità dei pezzi che lo compongono. Finite queste se deliberato, il motore passa in catena di montaggio per l'assemblaggio, successivamente viene inviato al banco per le opportune prove e rodaggio!!!!



Finita la visita nella parte motori entriamo nella zona assemblaggio moto. Vi sono sale prove ovunque dove girano motori, moto complete e progetti futuri di cui non possiamo parlare ovviamente!! Troviamo il primo prototipo della Corsaro, per intenderci quello provato da Chili qualche anno fà. Finalmente vediamo una moto definitiva all'orizzonte, il Gigi (primo acquirente corsaro al mondo!!!) quasi sviene, Lambertini mosso a compassione concede di farlo sedere sulla tanto agognata moto.



La giornata scorre veloce, veniamo invitati nello studio di Lambertini, e qui ci vengono mostrati tutti i libri che contengono il progetto della moto del motore e di tutte le prove fatte prima di realizzare il tutto!!! Bè credetemi una incredibile quantità di disegni e dati, non pensavamo mai ci fosse così tanto lavoro dietro la produzione di un Motociclo. Tutti noi vediamo sempre il prodotto finito e non ci rendiamo conto di quante persone hanno lavorato e quanto per darci l'oggetto del nostro desiderio!!!!

ACCENDIAMO I MOTORI E SCATENIAMO IL CORSARO!!!



Le linee della Corsaro, sono il frutto dell'ingegno di Luciano Marabese della Marabese Design, padre della Moto Guzzi Centauro, la V11 Sport, l'Aprilia Pegaso, il Gilera DNA, e infine, di nuovo per Guzzi, la Brevia e la Griso.

La moto ricalca molte soluzioni già viste e collaudate, l'insieme è molto accattivante, le linee pulite con un frontale che richiama il copricapo

dei pirati e le due marmitte al posteriore slanciate verso l'alto a dare un tocco di aggressività.



Molto curate le finiture, scorrendo i particolari si vede che in Morini hanno voluto fare un ottimo lavoro.

I cavi passano tutti dietro il telaio risultando invisibili, il motore snello e veramente bello da vedere fa la sua bella figura all'interno del telaio

color nero.



L'egregio lavoro di Lambertini si vede ad occhio nudo guardando il motore, leggendo i dati tecnici poi si capisce la portata del progetto.

Testata da corsa.

Le teste sono a 4 valvole ad angolo di soli 22° (9,5° l'aspirazione, 12,5° lo scarico). La candela è unica e centrale.

La distribuzione è bialbero e conta su valvole dai diametri cospicui: 43,5 mm aspirazione; 35,7 mm lo scarico. Il ritorno delle stesse è assicurato da due molle.

Pistoni record.

I pistoni hanno un alesaggio di 107 mm. Il più largo mai realizzato in questa categoria.

I 66 mm di corsa consentono di compattare l'altezza del motore: un'idea del progettista Franco Lambertini.

L'albero motore scomposto consente di montare la biella priva di bulloni di tenuta del cappello. Quindi è più robusta.

Motore: a 4 tempi, bicilindrico a V longitudinale di 87° raffreddato a liquido, alesaggio per corsa 107x66 mm, cilindrata 1.187 cc, rapporto di

compressione 11,8:1, distribuzione a doppio albero a camme in testa con 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata con pompa trocoidale,

potenza max 140 CV (103 kW) a 8.500 giri, coppia max 12,5 kgm (123 Nm) a 6.500 giri. Alimentazione: a iniezione elettronica indiretta

Magneti Marelli, diametro dei corpi farfallati 54 mm;

IN SELLA

Saliti in sella la posizione risulta subito intuitiva, il serbatoio ben rastremato da un'ottima abitabilità, il manubrio largo sembra quasi di una grossa enduro, i polsi e le braccia sono distesi al punto giusto da mantenere un buon controllo dalla posizione assunta in sella.

Si gira la chiave, la strumentazione prende vita e ci sorprende con una presentazione molto carina :



come oramai in tutte le moto di ultima generazione, fa bella presenza un contagiri analogico su sfondo nero, un display multifunzione con tantissimi dati sui parametri della moto.

Finita la presentazione avviamo il motore, per informazione il motorino di avviamento è una unità alle terre rare, questo permette di

ottenere

motorini di avviamento molto potenti e leggeri rispetto a quelli a cui siamo abituati. La messa in moto è servoassistita, cioè spingete il pulsante

ed il motorino parte per conto suo provvedendo alla messa in moto senza bisogno di mantenere premuto il pulsante di avviamento.

In moto il pulso del motore è coinvolgente, la cubatura di 1200 cc si sente tutta!!!! Il rombo avvolge il pilota ed entra nello stomaco, ingranata

la prima si lascia la frizione ed il motore fionda subito in avanti la moto. Per presa di contatto sgraniamo subito le sei marce in sequenza, il

cambio è morbido e preciso le marce ravvicinate tra loro quanto basta, la coppia si sente subito bella piena già dai 2000 giri.

Siamo in città, arriviamo ad un semaforo e siamo costretti a fermarci, per divincolarci dal traffico una volta col verde partiamo un pò più spediti, prima seconda terza passiamo i 3500 giri ruotiamo con un poco più di decisione la manopola e la ruota anteriore va a salutare il

cielo!!!! Accidenti che motore!!!!!!

Ci prendiamo gusto e vediamo un po' quanta polpa c'è. Il motore ha un tiro mostruoso non vi è marcia in cui non

dà un bel calcio nel sedere, soddisfazioni ad ogni apertura del gas e mani che devono stringere bene il manubrio.

La strada comincia a salire si vedono le prime curve, l'impianto frenante è da rigerimento, accarezzando la pompa freno si sente subito il mordente, l'ingresso in curva è rapido la moto è un pò alta quindi dà una iniziale sensazione di cadere nella curva, il motore è immediato nella

risposta e se mal dosato manda in crisi subito l'ammortizzatore posteriore schiacciando il retrotreno con l'effetto dell'anteriore che si estende

facendo allargare la traiettoria di curva. In uscita appena siaddrizza la moto spalancando la manopola bisogna attaccarsi bene al manubrio

perchè si fa davvero, la coppia entra immediata e la moto schizza letteralmente da una curva all'altra!!!

Fatta l'opportuna conoscenza con il mezzo, si apprezza la stabilità la facilità di guida e viene fuori il pirata che alberga in tutti i motociclisti!!





La moto è divertentissima regala tante soddisfazioni ma bisogna sempre ricordarsi che alla manopola del gas è collegato un motore da 140 cavalli!!! Quindi bisogna

sempre fare i conti con le strade dove giriamo e tutta la tipologia di mezzi che troviamo sulla carreggiata.



I camion sono grossi e tanto duri!!!!

Ringraziamo GIGI CHAMPAGNE, FRANCO LAMBERTINI, MARCO BEGALI e la Motomorini per aver messo sul mercato una così bella moto che rinnova lo spirito della moto italiana.

Di DUCATI30 e DESMOSZANO

ELENCO PROVE

Moto Guzzi BREVA 1100

MV AGUSTA BRUTALE 910

DUCATI MULTISTRADA 620

MONSTER S2R

Motomorini Corsaro 1200

PROSSIME

Ducati Paul Smart 1000

MOTO GUZZI GRISO



&ref=&sr=sr1680x1050:cd32:lgit-it:jey:cky:tz1:ctna:hpna" width=1 height=1>