

DOWERTESTING: DAS SCHÖNE AN 1200 KUBIK.

RW 1833



Thorsten Schutz-Ostrowsky aus Bersenbüttel schreibt uns: "Könnt Ihr mit Euren Motorrädern nicht einen einzigen Meter ganz normal fahren?" Aber Thorsten, das hier ist doch ganz normal.



DRESS

Morini Corsaro Veloce

CODE





Vor allem, wenn man bedenkt: Diese Bilder halten zum Beispiel den dringenden Weg der Reitwagen Rakete vom Corsaren-Test zu seiner Englisch-Stunde in Schebestas 2-Wheeler Fabrik fest. Sie müssen jetzt nicht unbedingt verstehen, was das ganz genau zu bedeuten hat, aber nur soviel - die Englisch-Lehrerin muss von außerordentlicher Strenge sein, was Pünktlichkeit und korrekte Bekleidung angeht. Das vierfache R fährt seit einiger Zeit ungern ohne dunklen Blazer und weißes Hemd aus, und ist immer zu spät dran. Und jetzt, lieber Torsten, addieren Sie dazu Folgendes: Zwölfhundert Kubikzentimeter. Und zwar nicht irgendwelche 1200 Kubik, sondern die, die uns Franco Lambertini geschenkt hat, damit sie uns ein Jahr lang durch die Gegend reißen, wie einen schlaffen, wehrlosen Polsterüberzug. Nach diesem Jahr auf dem Morini Corsaren sagen wir ohne Reue: Wir haben das eigentlich nie wirklich derritten und, ja, wir glauben jetzt, Lambertinis Plan zu kennen.

Ohne Reue: Wir haben das nie derritten...

Der Reihe nach: Franco Lambertini ist älter und weiser als der langhaarige Zauberer Gandalf, und er ist der Mann, dessen Motoren die Seele der Morinis geworden und geblieben sind. Ein erschütterndes Ereignis muss Lambertini zu fürchterlichen Racheschwüren und in die Schöpfung dieses Feuer speienden Morini 1200ers getrieben haben. (Gerüchten nach soll er geistesabwesend das große Buch der Strömungslehre zugeklappt haben, in dem noch sein unschuldiger, zahmer Sternmull „Friedel“ schlief). Jedenfalls ist der Antritt des Corsaren nicht von dieser

Welt, und weil wir uns nun einen der besten Sommer lang mit ihm beschäftigt haben, verneigen wir uns vor dem mächtigen Bauwerk der Verbrennung. In aller Würde: Lambertinis 87° Vauviertakter lässt sich lateral öffnen, also absolut modernes Design auf der Höhe der Zeit, und wir wetten jede Summe, dass sein Schöpfer nicht nur einen roten, nackten Straßenkämpfer, sondern auch gebückte, schlanke Rennmaschinen, die es mit Ducati auf den WM-Pisten aufnehmen, als Vision vor sich sah. Um an Getriebe und Kurbelwelle heran zu kommen, müssen Zylinder und Köpfe nicht angerührt werden. Von der geteilten Kurbelwelle folgen wir zwei kurzen, geschlossenen Pleueln bis ins Zentrum der Macht: Unter den Bialbero Vierventiler-Köpfen (die Nockenwelle wird über eine Ketten-Zahnradkombination angetrieben) bringt Lambertini zwei Kolben mit je 107 mm Durchmesser zum Pulsieren. Kolben dieser Dimension findest du in Sportmotoren nicht so oft, halten mit nur 66 mm Hub die mittleren Kolbengeschwindigkeiten im grünen Bereich. Aber Kolbengewicht und Kippmoment stehen auf der dunklen Seite der Macht, und alle Hersteller, die große, starke und relativ hoch drehende Zweizylinder bauen wollen, beginnen erst zu lernen, wo die Schmerzgrenze in der Dauerbelastung und die Balance am möglichen Maximum liegen. Wenn wir jetzt dagegen halten, dass es Lambertini schon vor wahrscheinlich fünf Jahren schwer verstört aus dem Bett und an den CAD-Bildschirm gerissen hat (Sie erinnern sich: Sternmull Friedels bitteres Ende), dann nehmen wir umso deutlicher den Genius in den ersten Konstruktionsstrichen des Meisters wahr. Einen gewaltigen 107er Kolben in der Nähe von Zehntausender-

Drehzahlen durch die Zylinderbüchsen zu schießen, war damals ein technisch wild entschlossener Schritt, und ist es heute noch.

Sternmull Friedels bitteres Ende: 140 PS.

Alles gut und schön. Von der Substanz her hält das imposante Gehäuse sicher 160 PS aus. Morini gibt über die 54er Drosselklappen geregelte 140 Serien-PS bei 8500 U/min an, Lambertinis Monstrum erreicht dieses Ni-



Ein wichtiger Vorteil von 1200 Kubik in Zeiten des Klimawandels ist, dass der schwarze Gummistrich beim Raufschalten nicht abreißt.

veau auch, aber nicht ohne fremde Hilfe nach dem ersten Service über Racing-Chip und Powercommander, also nicht ohne Gemisch-Anreicherung. Ob man die DB-Killereinsätze der Termignonis (in unserer Veloce-Ausführung Serie) drinnen lässt oder nicht, ist eine Frage der Symphonie. Leistungsmäßig fast irrelevant. Aber lassen Sie sich nicht den Ton entgehen: Der Subwoofer einer 107er Bohrung bringt die 12er Verdichtung geradezu plastisch ans Ohr des Publikums. In dem Jahrhundert, in dem sich die Zivilisation selbst der Freiheit beraubt, ein edler Abschiedsgruß, für den wir Lambertini, den Meister, immer lieben werden.

Offen und korrigiert legt unser Corsar auf dem sehr objektiven Prüfstand von Morini-Importeur BLM (Bruck/Mur) 126 PS ins Hinterrad. An der Kurbelwelle von 135 PS zu reden, ist nicht gelogen. Mit überschaubaren Eingriffen legen die Leute von Maniac-Motors aus Nürnberg noch einmal 10 PS dazu. Die wirklich guten Neuigkeiten: Die Spitzenleistung kann jedem Morini-Manischen trotz der reichen PS-Bestückung vollkommen blunzen sein. Es ist der Antritt, der den V2-Block zum einsamen Denkmal macht. Serienmäßig ist der Magneti Marelli Rechner am Ende des Gasgriff-Kabels so aufgelegt, dass man von jeder Ampel weg so gut wie





Zugegebener Maßen sind die 140 PS Leistung und die 123 Nm-Welle keine leicht zu verkraftende Angelegenheit für Birkenstock Fahrer. Trotzdem baut

Manic Alex Nolte einen Corsaren auf, der sich mit Caterpillern und Buldozern anlegt. Nolte: „Die Basis funktioniert schon so wunderbar, dass wir wissen wollten, was geht.“ Die originalen Töpfe winken ab. Eine kürzer Micron Edelstahl Anlage mit gleichem Volumen wird mit einem Kat freien Y-Rohr aufgezo-gen. Am Dynojet wurde der V2 Hammer mit Powercommander und optimierter Einspritzkurve aufgeblasen. Bringt neben einem mörderischen Vau Bollern und den Stichflammen beim Hahn Schließen echte 10 PS Mehrleistung (135,8 Hinterrad statt 125,7), 8 Nm mehr Punch (117,7 Hinterrad statt 109,1) und eine Leistungsentwicklung, wie mit einem Lineal gezogen. Ecken und leichte Einbrüche, wie bei 5.000 min gibt es nicht mehr. Dass das Fahrwerk opti-mal adaptiert wurde, ist fast schon selbstverständlich. Die Gabel bricht dank

MANISCHER DRUCK

progressiver Federn nicht mehr überfallsartig ein, Zug- und Druckstufe wurden mit neuen Shims gepimpt. Das Federbein bleibt komplette Serie und wurde nur sauber eingestellt. Ist wirklich ein schwerer Schritt in Richtung schnelles stabiles Winkelgefecht. Das Gefühl, einen Übermotor unter sich zu haben, den das Fahrwerk nicht derbläst, wird von einem sehr homogenen Ganzen ins Out gestellt. Der „Bist deppat, des is unpackbar arg“ Effekt schlägt in selbstverständlich zu derfahrende Transparenz über. Nolte: „Der Schock der Serien Morini geht ein bisserl verloren. Wenn du aber auf die Uhr schaust, um wie viel schneller du deine Hausstrecke nimmst, wirst du verblüfft sein.“ Der Topfenstrudel in der Kalten Kuchel wurde diesmal bereits zu einem Zeitpunkt eingeschnitten, an dem normal erst das Obi g’spritzt über den Tisch wandert. Die komplette Manic Morini Kur gibt’s um 2.128,- Eier (Micron Anlage 699,- Eier, Y-Rohr 499,- Eier, Powercommander 300,- Eier, Abstimmungsarbeit 350,- Eier, Gabelumbau 280,- Eier). Infos unter www.maniacmotors.de

unmöglich mit beiden Rädern am Boden durch den ersten Gang kommt. Die Galerie ist normaler Standard. Morini hätte natürlich weichere, geschmeidigere Abstimmungen für den Vau-Hammer programmieren können, aber ich frage mich ernsthaft, was ich davon hätte. Motorräder, die mich erschrecken, sind mir immer näher gestanden, als die makellosen rücksichtsvollen.

Und mir wird auf der Morini ganz warm ums Herz, wenn sie dich genau spüren lässt, dass sich hier alles, wirklich alles, um Lambertinis Traum und um diesen einen unbarmherzigen Hieb dreht, den der Corsar austeilt, wenn du ihn rufst.

Der Lambertini-Block. Chassis-Konstrukteure nehmen sich das Leben.

Und am besten gefällt mir, wie offensichtlich die Verzweigung aus der Chassis-Konstruktion spricht. Als die Fahrwerkstechniker den Lambertini-Block zum ersten Mal vor sich auf der Werkbank stehen sahen, haben sich bestimmt ein paar von ihnen das Leben genommen. Um dieses Mahnmal des Drehmoments in einen racingfähigen Radstand von 1440 mm und hinter einen 24,5 Grad steilen Lenkkopf zu pressen, darfst du als Konstrukteur kein technischer Softie sein.

Schon das wilde Termignoni-Rohr sucht verzweifelt nach Schutz und Platz, das Sachs-Federbein wird vom Gehäuse samt Umlenkhebel in einen Winkel der Schwinge nach links gedrängt. Keine Frage, die Chassis-Leute haben gegen den riesigen Motor einen ungleichen Kampf gekämpft. Aber sie haben eigentlich nicht verloren.

Wenn man an die Veloce höhere Ansprüche stellt, ist das Potential da, um keine andere Nackte ungeschoren davon kommen zu lassen. Serienmäßig liegt die Corsaro mit ihrer 50er Mar-

zocchi-Gabel und dem kurzen Federbein auf der weich abgestimmten Seite. Man sollte auf der Hausrunde keinen Baum ausreißen wollen und dezent zügige Bewegung schätzen, dann liefert die Morini-Serie Antworten und Fahrqualität, auf die man gleich einmal stolz sein kann. Harte User bekommen es durch die laue Auslieferungs-Abstimmung mit einer Menge Eigenleben zu tun, das das teuer gebaute Fahrwerk weit unter Wert verkauft. Naja, aber da ist sie in guter Gesellschaft. So gut wie alle Nackten werden von ihren Serienabstimmungstechnikern unterschätzt oder vernachlässigt und man muss sich selbst um das Freilegen der vollen, meistens gewaltigen Fahrwerksleistung kümmern. Die Nürnberger Moto-Maniacs (www.maniacmotos.de) haben mit ihrer Corsaro Veloce ein beeindruckendes professionelles Setup in den hochwertigen Komponenten erarbeitet, und wenn man an die Grenze des Gitterrohr-Rahmens und der dicht gegossenen Schwinge gehen möchte, kann man sich bei Zupin.de ein Öhlins-Federbein konfigurieren lassen, das alle Stückerln aus der WM spielt. Mit einer Ausnahme: Höhenverstellung. Geht sich in dem kleinen Winkel neben dem riesigen Gehäuse nicht aus. Auch Öhlins hat sich in Demut wie wir alle vor Macht und Gestalt des Morini-Motors zu verbeugen. Und genau das war Lambertinis Plan, den wir sicher erst in Ansätzen verstehen. Wir werden den großen italienischen Zauberer aufsuchen und ihn um die Teile bitten, die er nur den Auserwählten überlässt. Irgendwann.

**Berzerk
Fotos: Haliklik**

Die wunderschönen zurückgelegten Ergal-Fußrasten der „Veloce“ sieht man aus dem Fiesta so etwas besser.



REITWAGEN-TECHNIK

MORINI CORSARO VELOCE

| | | | |
|----------------|----------------------|-------------|-------------------|
| Motor | | Nachlauf:: | 103 mm |
| Bauart: | 87° V2 Viertakter | Gabel: | 50 mm Marzocchi |
| Hubraum: | 1187 ccm | Federbein: | Sachs |
| Bohrung x Hub: | 107 x 66 mm | Bremsen v.: | 2 x Brembo 320 mm |
| Leistung: | 140 PS bei 8.500 min | Bremse h.: | Brembo 220 mm |
| Drehmoment: | 123 Nm bei 6.500 min | Reifen v.: | 120/70 ZR 17 |
| Verdichtung: | 12:1 | Reifen h.: | 180/55 ZR 17 |
| Antrieb: | 6 Gänge, Kette | Sitzhöhe: | 830 mm |
| Fahrwerk | | Tank: | 18 L |
| Rahmen: | ALS450 Stahlgitter. | Gewicht: | 196 kg trocken |
| Radstand: | 1440 mm | Topspeed: | 248 km/h |
| Lenkkopf: | 24,5° | Preis: | 15.595.- Eier |