



# Fahrbericht Moto Morini Corsaro 1200

Ist sie zu stark, bist Du zu schwach  
von Harald Abt



Meine Arme werden länger und länger. Unglaublich, mit welcher unbändigen Kraft der 140 PS starke 1200 Kubikzentimeter V 2 unter mir drückt. Wie ein wütender Pitbull reißt er an der Kette. Das Vorderrad ist kaum am Boden zu halten und das Gefühl, welches ich gerade erlebe, ist mit Worten einfach nicht zu beschreiben. Mein ist die Straße – Herz, was willst Du mehr?

Ich sitze auf der Moto Morini Corsaro 1200 und genieße es, wie die Landschaft an mir vorbei fliegt. Nein, Fliegen ist definitiv nicht schöner. Bislang waren die Werte der Corsaro mit 140

PS bei 8.500 U/Min. und 123 Nm Drehmoment bei 6.500 U/Min. für mich nur nackte Fakten. OK, dachte ich mir, Motorräder mit 140 PS und mehr habe ich schon des öfteren gefahren. Nun aber erlebe ich die Urgewalt dieses fantastischen V 2 Motors am eigenen Leibe und bin einfach nur begeistert. Wie

## LEU TUNING

SANDE



### Motorräder mit Tageszulassung !!!

Vertragshändler

|                    |                 |         |
|--------------------|-----------------|---------|
| GSX 1400 K7        |                 | 7.290,- |
| GSX 1300 K7        | Hayabusa        | 9.599,- |
| GSX R600 K7        |                 | 8.720,- |
| SV 650 S K7        | 12.02, wenig Km | 3.150,- |
| TDM 850            | 12.91 v. Extras | 2.950,- |
| Cagiva Elefant 750 | 09.98           | 3.450,- |

### Vorführräder !!!

|                                    |          |
|------------------------------------|----------|
| Moto Morini 9 1/2                  | 10.350,- |
| Moto Morini Corsaro                | 12.395,- |
| Moto Morini Corsaro 03.06, 5,3 tkm | 10.590,- |



Autogasmrüstung vom Spezialisten

Weserstraße 19 Tel. 0 44 22 - 99 98 48





im Rausch, eins mit der Maschine, wird die Landstraße zum Erlebnispark. Unbändig reagiert die Corsaro auf die geringste Bewegung meiner Gashand und stürmt vorwärts, dem Horizont entgegen. Das Fahrerlebnis ist

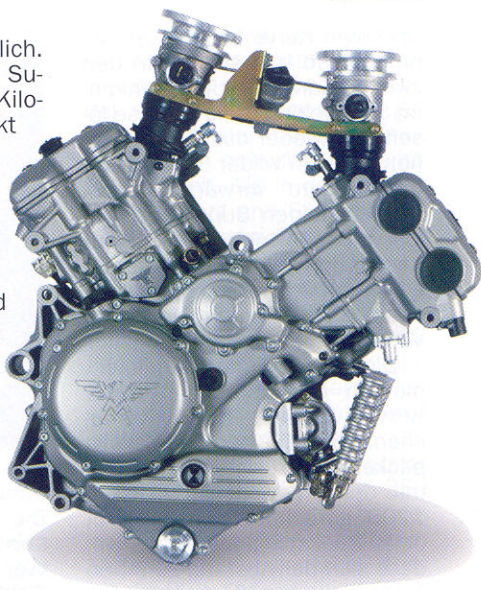


einfach einzigartig. Dieser Motor verbindet alle Eigenschaften eines modernen Motorradmotors, die man sich (und ich mir) immer gewünscht hat. Hinzu kommt eine Akustik, die sowohl von der Auslassseite mit den zwei unter der Sitzbank verlegten Endtöpfen, wie auch von den tiefen, voluminösen Ansauggeräuschen her alle Wünsche zu erfüllen vermag. In meinen Ohren klingt es wie eine Symphonie von Wagner, wenn die Corsaro bei jeder Beschleunigungsorgie gierig nach Luft schnappt. Die nächste Kurve fliegt förmlich auf mich zu. Vehement beißen die Kolben der vorderen Bremsanlage von Brembo zu. Die Bremsanlage lässt keine Wünsche offen und ist in Sachen Verzögerung, Dosierbarkeit und Kraftaufwand

absolut rennstreckentauglich. Ein kurzer Zug am breiten Superbikelenker und die 198 Kilogramm leichte Corsaro lenkt willig ein. Dank der, an eine Supermoto erinnernde Sitzposition und des tollen Handlings, wird jede Kurve zum Vergnügen. Einlenkverhalten, Zielgenauigkeit und Kurvenstabilität sind tadellos. Im Scheitelpunkt der Kurve gehe ich wieder ans Gas und werde von der Urgewalt des V 2 mitgerissen. Ab 3.000 U/Min. geht die Moto Morini zur Sache, wie ich es bislang noch nicht erlebt habe. Das Vorderrad tendiert Richtung Himmel, aber



ohne mit gefährlichen Kickbackverhalten aufzuwarten. Die nächste Gerade rast auf mich zu. Zwischen 8.000 und 9.000 Umdrehungen schalte ich in die nächst höhere Fahrstufe des präzise und leicht zu schaltenden Sechsganggetriebes. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige überschreitet die 200 km/h - Marke. Vor der





nächsten Kurve bremsen ich vehement ab und schalte in den zweiten Gang zurück. Einlenken, im Scheitelpunkt die Bremse lösen und wieder das Gas aufziehen. Wie ein wilder Stier stürmt die Corsaro vorwärts, vorbei an den beiden Supersportlern. Ich versuche mein Gewicht auf das Vorderrad zu konzentrieren. Dank der angriffslustigen Sitzposition gelingt dies auch ohne Verrenkungen.

Die beiden Superbikepiloten, die ich gerade ausgangs der Kurve überholt habe, versuchen, mich auf der Geraden zu packen. Aber sie haben nicht mit der Urgewalt der Corsaro 1200 gerechnet. Ein Blick in den Rückspiegel verrät mir, dass sich der Abstand zu ihnen merklich vergrößert hat. Ein paar Kilometer weiter und sie sind gänzlich im Rückspiegel verschwunden. 140 Pferdestärken aus 1200 ccm Hubraum bei zwei Zylindern in V Anord-



nung sind der pure Wahnsinn. Die Leistungsentfaltung fordert aber den ganzen „Mann“ in dir. Wer lieber Tick Tack lutscht als Fishermen's Frinds zu genießen, der sollte nicht unbedingt mit der Moto Morini Corsaro liebäugeln. Auf der Landstraße ist die Moto Morini die absolute Kaiserin. Bis 200 Stunden-

kilometer ist sie einfach nicht zu schlagen. Über 200 km/h macht sich natürlich der fehlende Windschutz bemerkbar und ab 230 km/h wird das Vorderrad etwas leicht, was sicherlich in erster Linie darauf zurückzuführen ist, dass der Fahrer durch den breiten Lenker arg im Wind hängt und damit die Unru-





he selbst bewirkt. Aber das ist auch nicht der Bereich, in dem die Corsaro bewegt werden will. Für schnelle Autobahnnetappen jenseits der 250er Marke gibt es andere Bikes, die vollständig in Plastik oder GFK gehüllt hierfür nun einmal geeigneter sind. Ihr Metier ist die Landstraße mit vielen Kurven, das Beschleunigen und das Abbremsen. Hier fühlt sich die 1200er wohl und der Fahrer verfällt in rauschartige Zustände. Immer wieder gebe ich dem Drang nach, am Gashahn zu drehen und das enorme Durchzugspotential der Corsaro ihren Lauf zu lassen. Dass dabei die verschiedenen Geschwindigkeitsbeschränkun-

gen meinen rauschartigen Zuständen zum Opfer fallen, soll hier keine Aufforderung zur Raserei sein. Wer aber einmal die Gelegenheit haben sollte, die Morini selbst zu fahren, wird sofort wissen, was ich meine. Der Fahrspaß siegt über die Vernunft und das irre Gefühl über den klaren Verstand. Die tollen Fahrwerkkomponenten sprechen trotz sportlicher Einstellung sensibel an und so vermögen auch Fahrbahnunebenheiten das Fahrwerk nicht aus der Ruhe zu bringen. Lediglich größere Querrillen sind beim Beschleunigen nicht zu unterschätzen, unterstützen sie doch den Drang der Corsaro, das Vorderrad zu „schonen“. Ansonsten aber

steckt das Fahrwerk alles weg, was die Straßenbauer als Schikanen hinterlassen haben. Das gute Handling der Corsaro wird durch den breiten, angenehm geformten Superbikelenker nachhaltig unterstützt.

Die Corsaro macht aber schon vom äußeren Erscheinungsbild eine ausgesprochen gute Figur. Der prägnante Gitterrohrrahmen macht keinen Hehl aus der italienischen Heimat und der mäch-

tige V 2 ist schon im Stand ein mehr als imposanter Anblick. Die mächtige Upside-Down-Gabel und der ergonomisch geformte, 17 Liter fassende Tank runden den optischen Gesamteindruck ab. Die in den Farben Rot, Schwarz und Gelb erhältliche Moto Morini Corsaro 1200 ist ein wahrer Hingucker.

Das Prunkstück der Corsaro aber ist ohne Zweifel ihr Antriebsaggregat. Dieser urgewaltige V2 mit seiner einzigartigen Durchzugskraft und der unverwechselbaren Leistungscharakteristik macht die Moto Morini zu einem Spaßgerät erster Güte. Für 12.895 Euro zzgl. 250 Euro Nebenkosten gibt es neben einem prestigeträchtigen Motorrad auch ein Bike, das hinsichtlich der von ihr gebotenen Emotionen und Fahrleistungen ihresgleichen sucht. Wem vierzylindrige Supersportler zu alltäglich, Streetfighter nicht exklusiv genug und wem Nakedbikes zu zahm sind, also wer schon so einiges gefahren hat und den ultimativen Kick sucht, der sollte einmal die Gelegenheit nutzen, die Moto Morini Corsaro 1200 Probe zu fahren, aber nur, wenn er Manns genug ist, Fishermen`s Frinds auch auf nüchternen Magen zu genießen. Die Corsaro ist kein Motorrad für Führerscheinneulinge oder Wiedereinsteiger, sie ist

das ultimative Spaß- und Sportgerät für geübte Piloten, die ihre eigenen Fähigkeiten einschätzen können. Piloten fliegen ja schließlich auch nicht gleich Überschalljets.

Für mich gab es an dem Wochenende nur einen Wehrmutstropfen mit der Corsaro: ich musste sie leider wieder abgeben.