

190 PS
190 KG

EXKLUSIV

BMW's erstes
Superbike

PLUS

Roadster

BMW F 800 R

Vergleichstest
SupermotosDucati
Hypermotard
1100KTM 990
SupermotoReisereportage
WestafrikaAbenteuer
zwischen
Sand und
StädtenRatgeber
Fahrwerk
optimieren

Analysen · Tipps · Adressen

1000er-Track-Test

Honda Fireblade
Kawasaki ZX-10R
Suzuki GSX-R 1000
Yamaha YZF-R1Österreich 3,90 € Schweiz 6,80 sfr
Belgien 4,10 € Finnland 5,10 € Österreich 5,20 €
Italien 4,00 € Norwegen 4,70 € Dänemark 4,60 €
Spanien 4,80 € Ungarn 4,10 € - Ex.

4 190497 303503 05



Fahrbericht Moto Morini Corsaro 1200 Avio

ITALIAN STALLION

Nein, mit Boxen oder Boxermotor hat sie gar nichts am Hut. Doch dynamisch und schlagkräftig wie Rocky Balboa in seinen besten Tagen ist die Corsaro Avio allemal.

Von Rolf Henniges; Fotos: Jacek Bilski

Es ist dieser Moment, wenn man aufs Knöpfchen drückt und der extrem kurzhubig ausgelegte V2 zum ersten Mal einatmet. Seinen Herzschlag durch den Wassermantel des Gehäuses schickt und aus den beiden hochgereckten Edelstahldämpfern leicht verärgert grummelt. Dann ist es geschehen: Jedem mit ein wenig Benzin im Blut wird der Puls ansteigen. Hier schwingt etwas mit, das man bei vielen Motoren neuester Generation weggezüchtet hat: Verheißung.

Auf Kraft, Macht und puren Spaß. Die Verheißung verstärkt sich, wenn man Platz nimmt. Arretiert zwischen dem 18-Liter-Tank und dem Beifahrer-Thron findet man auf der Corsaro Avio ein sehr anspre-

chendes Sitz-Arrangement vor. Der Alu-Lenker ist mit seiner leichten Kröpfung und 79 Zentimeter Breite optimal ausgewogen, liegt prima in den Händen und verlangt dem Fahrer eine leicht vorgebeugte Sitzposition ab. Nennen wir es Angriffshaltung.

Denn das trifft es. Bereits knapp über Standgasdrehzahl drückt der V-Zweizylinder 75 Newtonmeter ans Hinterrad. Ab 3000 Touren schnellt die Drehmomentwoge dann über 100 Newtonmeter und hält sich auf diesem Niveau, bis der Drehzahlbegrenzer bei 8500/min abregelt. Dabei dreht der Motor so unglaublich willig und gierig, dass man kaum glaubt, hier einen 1200er mit gewaltigen 107 Millimeter Bohrung unter sich zu haben.

Wer aus engen Kehren oder beim Ampelstart zu arg an der Brause dreht, schickt

das Vorderrad automatisch in Richtung Himmel. Und das passiert sogar im zweiten Gang. Der fast hyperventilierende Durchmarsch durch alle Drehzahlregionen, die saubere, weiche Gasannahme erinnern an die erste Version des Suzuki SV 650-Motors. Nur: Der italienische Hengst pumpt gemessene 125 PS bei 8400 Umdrehungen aus seinem Gehäuse.

Was für Morini-Freaks keine große Überraschung ist. Denn die 10995 Euro teure Avio ist lediglich eine um 1500 Euro günstigere, leicht gezähmte Variante der normalen Moto Morini Corsaro. Deren nominell 140 PS starker Motor lieferte auf dem MOTORRAD-Prüfstand respektable 139 PS, hatte aber auch ein verbesserungswürdiges Mapping. Für dem Einsatz in der Avio wurde die Leistung gekappt,



Sauber und edel verarbeitet: Endschalldämpfer, die noch nie etwas vom „sound of silence“ gehört haben



Fokus auf die Drehzahlen: Das hätt's jetzt nicht gebraucht. Der digitale Tacho links ist gut ablesbar

die Verdichtung erhöht und das Mapping auf Höchstleistung getrimmt (siehe Diagramm). Die Avio-Version läuft im unteren und mittleren Drehzahlbereich geschmeidiger und produziert ihre Power linearer, ohne den Burns vermissen zu lassen. Auf den zusätzlichen Ölkühler und die Anti-Hopping-Kupplung der stärkeren Schwester muss sie allerdings verzichten. Ansonsten sind beide Modelle bis auf unterschiedliche Farbgebung identisch.

Die voll einstellbaren Feder Elemente sind straff abgestimmt, das Feedback ist gut. Allerdings spricht die Federung nicht besonders sensibel an. Bei der Bremsanlage kommen vorn Vierkolben-Festsattel sowie 320er-Scheiben von Brembo zum Einsatz, hinten unterstützt durch eine 220er-Scheibe mit Zweikolbensattel. Sie garantieren eine sehr effektive und bestens dosierbare Verzögerung.

Ein kleiner Wermutstropfen im italo-philinen Ensemble ist das eigentümliche Fahrverhalten der Test-Avio. Das von MOTORRAD gefahrene Exemplar mit jungfräulichem Kilometerstand kippelte beim Einlenken, als ob das Lenkkopflager zu fest angezogen wäre. Ein Verhalten, das man von der stärkeren Schwester in dieser Form nicht kennt. Und es änderte sich auch nach korrekter Einstellung des Lenkkopflagers kaum. Weitere Kritikpunkte: der Kupplungshebel verlangt nach herzhafem Händedruck, die Leerlaufsuche ist manchmal vergeblich, und der italienische Hengst trinkt rund sieben Liter auf 100 zügigen Landstraßenkilometern. Trotzdem gelingt es der Morini, nicht nur Herz, Ohren und Augen zu betören, nein, die Avio bleibt für italienische Verhältnisse auch noch bezahlbar. Wenn das kein Grund zum Zuschlagen ist...



MOTO MORINI CORSARO 1200 AVIO

DATEN

Motor
Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-87-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende, zahnrad-/kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Einspritzung, Ø 54 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 460 W, Batterie 12 V/14 Ah, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 40:17.

Bohrung x Hub 107,0 x 66,0 mm
Hubraum 1187 cm³
Verdichtungsverhältnis 12,5:1

Nennleistung
88,0 kW (120 PS) bei 8500/min

Max. Drehmoment
102 Nm bei 6700/min

Fahrwerk
Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 50 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zen-

traifederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Vierkolben-Festsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.
Alu-Gussräder 3.50 x 17; 5.50 x 17
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17
Bereifung im Test Pirelli Diablo

Maße und Gewichte
Radstand 1440 mm, Lenkkopfwinkel 65,5 Grad, Nachlauf 103 mm, Federweg v/h 129/130 mm, Sitzhöhe* 830 mm, Gewicht vollgeladent* 221 kg, Zuladung* 164 kg, Tankinhalt/Reserve 18,0/3,0 Liter.

Garantie drei Jahre

Farben Silber/Blau

Preis 10995 Euro

Nebenkosten 250 Euro

MOTORRAD-MESSUNGEN

Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit¹
215 (250) km/h

Beschleunigung
0-100 km/h 3,4 (3,5) sek
0-140 km/h 5,3 (5,4) sek
0-200 km/h 10,7 (10,4) sek

Durchzug
60-100 km/h 3,7 (4,7) sek
100-140 km/h 3,2 (3,6) sek
140-180 km/h 3,8 (4,4) sek

Verbrauch im Test
Landstraße 7,2 (6,9) l/100 km
Kraftstoffart Super (Super)

(Klammerwerte: Modell Corsaro 1200)



*MOTORRAD-Messungen; ¹Herstellerangabe; Leistungsdiagramm; Messung an der Kurbelwelle auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5%.