

ZWEIRAD



Endurosport in Franken



Mofarennen Großhabersdorf



Test: Honda SH 300 i



Optimiert:
Moto Morini Corsaro



Ab sofort!
Neuheiten 2008
www.yamaha-motor.de




Erste 08er Neuheiten von Honda und BMW




FEIL
Motorrad-sport

Motorrad-Kompetenz im fränkischen Seenland

Fahrbericht: Moto Morini Corsaro

Ruckfrei und Spaß dabei

Gefahren und fotografiert von Mathias



So ganz zufrieden waren andere Tester bisher mit der Moto Morini Corsaro nicht. Diverse Mapping-Updates sollten unter anderem das Konstantfahruckeln beseitigen. Maniac Motors und MICRON Systems gingen jetzt in Eigenregie auf die Suche nach der perfekten Abstimmung, das Ergebnis fiel uns anschließend in die Hände.

Und siehe da, die Geisel fast aller großen Zweizylindermotoren mit Einspritzung, das elende Gerucke bei wenig Gas und moderten Drehzahlen, ist weg. Naja, nicht absolut, aber zumindest so weit, dass selbst Kolonnenverkehr in der Stadt

auf Außenstehenden nicht wie der Ritt auf einem kängurubenzingetriebenen Schüttelroß wirkt.



Wird im Stadtverkehr gebraucht: Elektrischer Zusatzventilator

Der Rest an der Corsaro, zusammengestellt aus edlen Teilen, begeistert ohnehin. Das Fahrwerk, knackig, aber nicht holprig abgestimmt, kann immer noch ein bisschen mehr als der Fahrer – im normalen Straßenverkehr, versteht sich. Die Bremse der Vorführ-Corsaro, obwohl mit 600 Kilometern noch nicht optimal eingeschliffen, reagiert perfekt dosiert bis zum Stoppie.

Im Cockpit hinter der Miniverkleidung dominiert der analog anzeigende Drehzahlmesser mit seinem bei 9.500 U/min beginnenden roten Bereich. Daneben vernünftige Infos, die wertvollste neben der führer

schein erhaltenen Geschwindigkeitsanzeige ist die der Wassertemperatur. Da sieht der Reiter auf einen Blick, wann sie im Normalbetriebsbereich liegt und das Triebwerk voll belastet werden kann.

Die am Testbike montierten Rizoma-Spiegel zeigten trotz ihrer minimalen Ausmaße erstaunlich viel vom rückwärtigen Verkehr, und vibrieren – obwohl am Lenkerende angebracht – fast nicht.

Die Sitzposition hinter dem



Superbike-Prügellenker ist sportlich versammelt, die Fußrasten hochwassertauglich, dafür der Abstand von der Sitzmulde zum Boden mit 830 mm recht weit. Ein Tribut auch an die Underseat-Doppelauspuffanlage, die in unserem Fall mit zwei Micron-Töpfen versehen war. Deren kerniger Klang ist eintragungsfähig, die leicht schielenden Auslassöffnungen zumindest ungewöhnlich.

Die 50 mm Upside-Downgabel lässt sich voll einstellen, das für die Hinterradführung zuständige Sachs-Federbein ebenfalls. Die Miniblinker sind serienmäßig.

Unser Proberitt führte uns nur kurz über die Autobahn, auf der wir es wegen des neuen Motors bei 190 km/h bewenden ließen. Spaß hat der Corsaro-Reiter auf der Landstraße, denn hier kann der bärenstarke Motor gepaart mit dem aufwändigen Fahrwerk seine Pluspunkte ausspielen. Das eng gestufte 6-Gang-Getriebe mit seinen ultrakurzen Schaltwegen und einem sehr langen ersten Gang passen dazu.

Der Powercommander, der



Die Corsaro 1200 ist ein kompaktes Nakedbike, ausgestattet mit hochwertigen Zutaten. Die Testmaschine war mit einer Micron-Auspuffanlage bestückt, die Lenkerendspiegel stammen von Rizoma.



Leistungsdiagramm der abgestimmten Corsaro. Die hier gezeigten Kurven wurden am Hinterrad gemessen, sie liegen ca. 15% unter der DIN-Leistung.



Bei einer Nachrüstung mit dem Powercommander wird zwar für jedes Modell ein Mapping mitgeliefert, das beste Ergebnis bringt aber erst eine Abstimmung auf dem Prüfstand wie hier bei Micron in Fürth-Sack.



Die Brembos stoppen fein dosierbar bis zum Stoppie.



Der Fahrersitz passt, der Soziusplatz hat eher eine Alibifunktion.

**Technische Daten
Moto Morini Corsaro 1200**

Hubraum 1187cm³; Leistung 103 (140) kW (PS) bei 8500 U/min; Zylinderzahl V2, 4-Takt; Bohrung/Hub 107,0/66,0 mm; Verdichtung: 1:11,8; Gassteuerung dohc/4 Ventile; Getriebe 6 Gänge; Hinterradantrieb Kette; Gitterrohrrahmen aus Stahl; Federweg v / h 129/130 mm; Lenkkopfwinkel 65,5 Grad; Nachlauf 103 mm; Radstand 1440 mm; Bremsen v/h 2S/S; Reifen vorn 120/70 ZR 17; Reifen hinten 180/55 ZR 17; Sitzhöhe 830 mm; Leergewicht vollgetankt 212 kg; zulässiges Gesamtgewicht 385 kg; Tank/Reserve 18/6 Liter; Kraftstoffart Super; Schadstoffklasse Euro 3; Vmax 250 km/h; Preis inkl. MwSt. mit Nebenkosten 13.057,- Euro

die Einspritzdauer reguliert und auf einem Prüfstand mittels Software auf jeden Motor eingestellt wird, sorgt nicht nur für ruckfreie Stadtdurchfahrten, sondern auch im Zusammenhang mit den Micron-Töpfen für ein paar Mehr-PS. 131 waren es auf dem Prüfstand am Hinterrad, das sind immerhin 7 mehr als im Serientrimm.

Was das „gemachte“ Bike unterm Strich kostet und was sonst noch alles möglich ist, (z.B. eine Absenkung der Sitzhöhe) weiß Alex Nolte von Maniac Motors. Und fragen kostet nichts.