

## “La prima moto nata Morini al 100%”



**Francesco Bertini:** “Per noi la Moto Morini è nata nel febbraio 2007, quando abbiamo rilevato il 100% della proprietà. Questa moto è la prima figlia della nostra gestione; comunque sarebbe stato più facile abbassare le serrande, liquidare chi dovevamo liquidare e investire i soldi in un'altra attività. Ma la fortuna di questa azienda è di non avere alle spalle la borsa o un fondo di investimento, ma una famiglia: la famiglia Morini. E i Morini i motori ce li hanno nel sangue. Abbiamo lavorato per spiegare ai nostri dipendenti che siamo un'azienda diversa: hanno reagito benissimo, specie il gruppo dei giovani.”

**Gianluca Lanaro:** “La nostra rete di vendita è in via di consolidamento, fa capo a 65 concessionari in Italia, e distributori in tutta Europa, Russia, Giappone, Australia. Nel 2009 sbarcheremo negli USA. La Granpasso è la prima enduro veloce italiana: una moto che deve piacere al primo sguardo, non segue stimoli anti-GS o anti-KTM ma si stacca dalla logica indifferenziata dei giapponesi. Abbiamo plus come la frizione anti-saltellamento o le pompe radiali, che su una enduro potrebbero suonare strani; ma diventano logici nell'utilizzo quasi da naked sportiva che immaginiamo per la Granpasso”.



## Moto Morini

Test

Granpasso 1200

l'impianto frenante, discreto per potenza e buono per modulabilità sia all'anteriore sia al posteriore, al punto da rendere quasi superflua la frizione antisaltellamento. A voler configurare, fino in fondo, la moto in versione sportiva, ci vorrebbe piuttosto... un controllo di impennata: in prima e in seconda marcia è praticamente impossibile tenere il becco della moto rivolto all'ingù. Ed è proprio il caso di dire che esce a testa alta, la Granpas-

so, da questo test, da cui rientriamo dopo 140 km di curve col gotha di Moto Morini che ci attende trepidante: siamo i primi “estranei” a dare un responso sulla moto del rilancio. Approfittiamo, senza troppo ritegno, della situazione a noi favorevole: racconteremo loro come va la moto solo dopo che ci avranno presentato la famosa fanciulla dai lunghi boccoli che assembla questo motore: deve avere certamente mani di fata...

**Compiti delle vacanze** – Il disegno elaborato da Frascoli di Marabese Design durante le... ferie estive 2007: la moto è rimasta fedele all'idea di base.



Rodolfo Frascoli, designer

## “Abbiamo osato”

“Un motore infinito ed una ciclistica sportiva non potevano che generare un disegno come quello della Granpasso, che è quanto di più dinamico si possa trovare oggi sul mercato con l'accoppiata di ruote 19"-17". Ma (e qui viene il difficile) senza sacrifici in termini di confort passeggero, capienza serbatoio, protettività. Per raggiungere questi obiettivi ho previsto grandi spazi intorno alle ruote, una sella molto snella al centro e fortemente inclinata nella zona del serbatoio (dalle superfici “nervose”); qui origina l'arco del becco anteriore, alto per lasciare bene in vista la piastra forcella e la zona canotto. I fianchetti sono corti e centralizzati per non appesantire l'avantreno: si chiudono prima del radiatore, a sua volta protetto da cover tecniche, essenziali. Volevamo per la moto uno sguardo aggressivo e inconfondibile, evolvendo lo stilema del doppio faro Corsaro: per questo i fanali sono larghi come nessuno aveva mai osato: al limite dell'omologazione. Conciliare ingombri e sterzo è stata una faticaccia, e i ripensamenti non si contano, ma ne valeva la pena...”



## Dati tecnici

**Motore:** a 4 tempi, bicilindrico a V di 87° longitudinale, alesaggio per corsa 107x66 mm, cilindrata 1.187cc, rapporto di compressione 12,5:1, distribuzione bialbero a camme in testa con comando a catena, 4 valvole per cilindro, lubrificazione forzata con pompa trocoidale, raffreddamento a liquido, potenza max 118 CV (86,5 kW), a 8.500 giri, coppia max 110,6 kgm (103,6 Nm) a 7.000 giri. Euro 3. **Alimentazione:** iniezione elettronica indiretta Magneti Marelli, diametro corpi farfallati 54 mm, capacità serbatoio carburante 27 litri compresa la riserva. **Accensione:** elettronica del tipo I.A.W.. **Avviamento:** elettrico. **Trasmissione:** primaria a ingranaggi a denti dritti, rapporto 1,774 (55/31); finale a catena, rapporto 2,352 (40/17). **Cambio:** a 6 marce, valore rapporti: 2,769 (13/36) in prima, 1,882 (17/32) in seconda, 1,500 (20/30) in terza, 1,272 (22/28) in quarta, 1,130 (23/26) in quinta, 1,041 (24/25) in sesta. **Frizione:** multidisco a bagno d'olio. **Telaio:** traliccio di tubi in acciaio alto resistenziale Verlicchi; inclinazione canotto di sterzo 26,5°; awancorsa 110 mm. **Sospensioni:** anteriore forcella Marzocchi telescopica con steli rovesciati da 50 mm, escursione ruota 190 mm; posteriore forcellone in alluminio idroformato, monoammortizzatore laterale Ohlins con serbatoio piggy back regolabile in lunghezza, estensione, compressione e precarico, escursione ruota 200 mm. **Ruote:** cerchi Excel a raggi con canale in lega di alluminio, anteriore 2,50x19", posteriore 4,25x17"; pneumatici tubeless, anteriore 110/80-19", posteriore 150/70-17". **Freni:** anteriore a doppio disco da 298 mm con pinze a 2 pistoncini; posteriore monodisco da 255 mm con pinza a due pistoncini. **Dimensioni (in mm) e peso:** lunghezza 2.170, larghezza 850, interasse 1.505, altezza sella 870, peso in ordine di marcia e senza carburante 210 kg. **Inizio vendite:** giugno 2008. **Garanzia:** 3 anni. **Prezzo:** 12.990 euro, indicativo c.i.m.