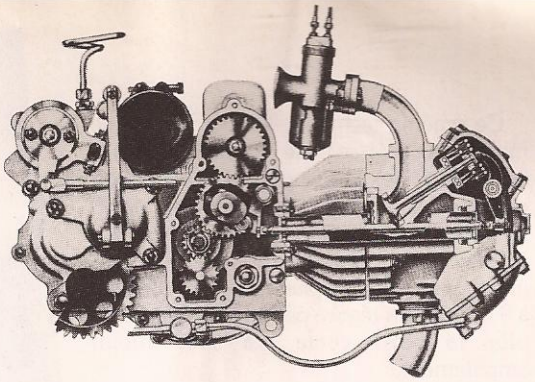
LA PAGINA ROSSA

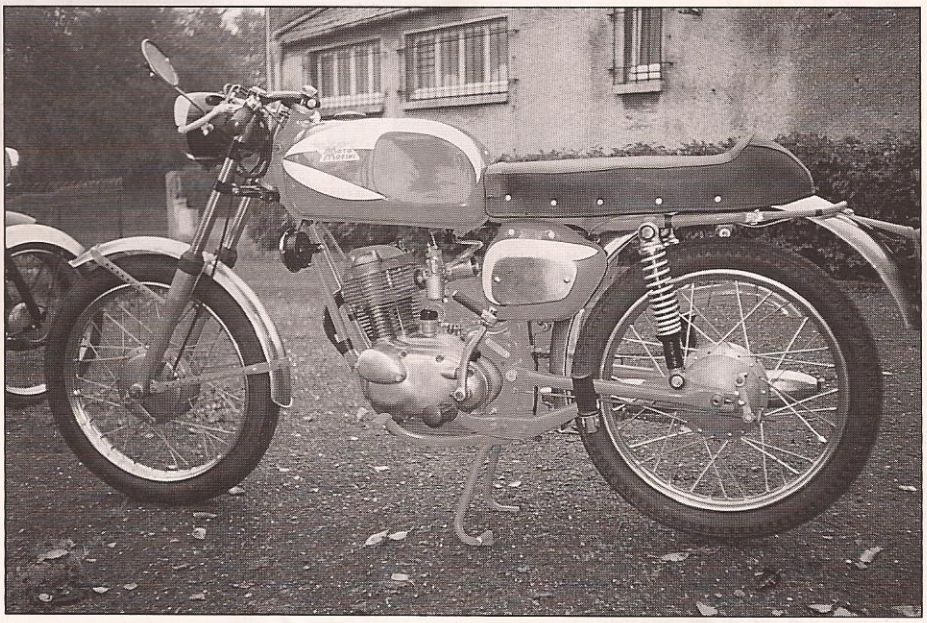


La Page Rouge des passionnés d'Italiennes
par Pierre LOUAIL.

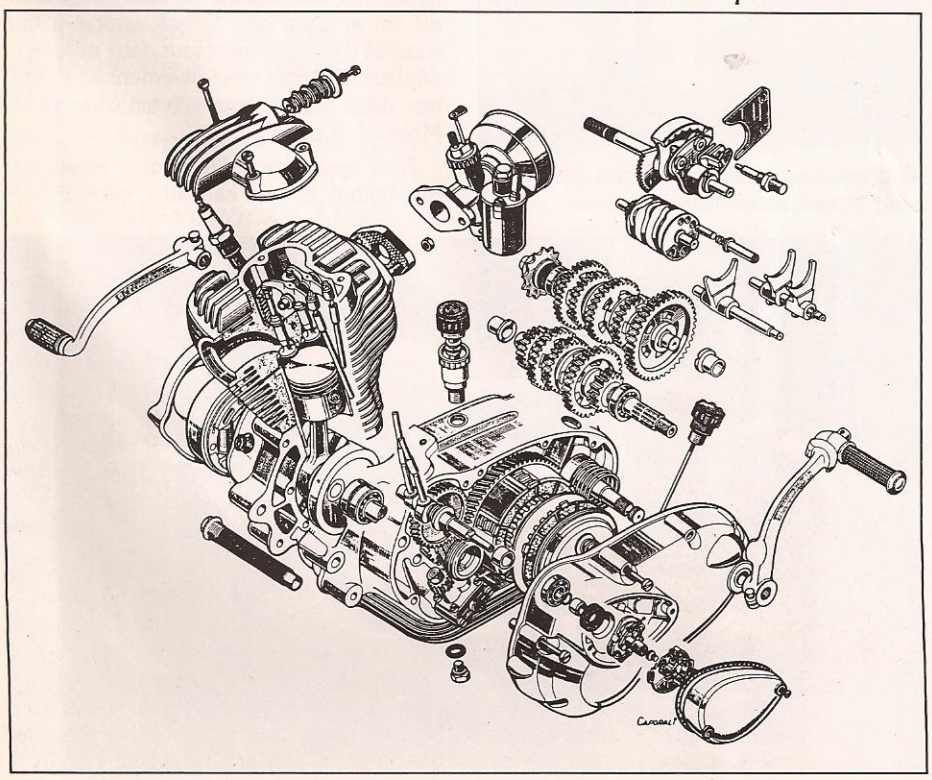
MORINI CORSARO

"LE" 125 ITALIEN

Considérant la relative complexité de beaucoup de petites cylindrées italiennes mises sur le marché avec arbre à cames en tête par ci (Lodola, Mondial, Ducati) ou came à plateau par là (Capriolo), il serait tentant de considérer le Morini Corsaro comme le mauvais élève de cette école avec son haut moteur d'une simplicité frisant l'indigence, inexcusable dans un pays qui fait religion de la belle mécanique et où la "frime" prend parfois le pas sur l'efficacité réelle. Comment expliquer autrement, sur les cyclos Sport, ces petits freins avec leurs fausses écopes de refroidissement (!) et l'insuccès relatif du Guzzi Lodola qui aurait décuplé ses ventes avec un carter de chaîne d'ACT bien apparent... Eh bien c'est une erreur ! Etudes comparatives et essais démontrent que le Corsaro est sans doute le meilleur vélomoteur des "belles années". En homogénéité et brio, seul l'excellent 125 Motobi est vraiment en mesure de lui donner la réplique.



Morini Corsaro Veloce
Ci-dessous : Eclaté moteur du Corsaro, une architecture toute simple.



En fait, il s'agit d'une extrapolation directe par suralésage de 6 mm du 98 cm3 Sbarazzino (l'espiègle !) né en 1956.

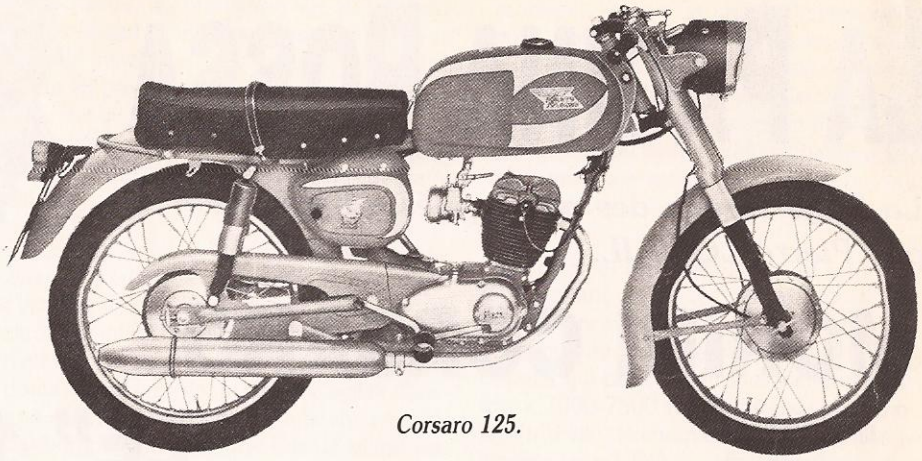
Trois ans plus tard, surgit le Corsaire : 25 cm3 supplémentaires et un carburateur passé de 16 à 18mm n'apportent qu'un cheval de plus (7,5) à régime identique (8000 tr/mn) et avec un taux de compression légèrement diminué (de 7,8 à 7,6 à 1). On s'est donc appliqué à tirer meilleur parti d'une recette qui, à défaut d'être révolutionnaire, donnait tout bêtement satisfaction. Et c'est là qu'intervient le génie Morini : la parfaite adéquation de l'offre par rapport à la demande. Eux qui simultanément élaborent pour la compétition un mono 250 double arbre si affuté qu'en 1963 il disputera le titre mondial au quatre-cylindres Honda, malgré une logistique sans commune mesure avec l'adversaire, eux donc qui dominaient parfaitement la technique du mono quatre-temps dans sa sophistication la plus extrême eurent la sagesse et l'intelligence de proposer au public un produit simple, fiable, économique à l'usage comme à l'entretien. En un mot offrir à l'usager non la machine dont il rêve, mais celle dont il a réellement besoin.

Ce schéma technique était si viable que malgré une culasse plate n'optimisant pas le rendement, des soupapes plus grosses quoique toujours parallèles, un carburateur de 20 mm et un taux de compression porté à 9,6 à 1 feront du modèle dénommé "Veloce" *une monture encore plus agréable. Vitaminé à 9 cv, c'est un régal à piloter si l'on sait qu'en plus la partie-cycle n'a subi aucun* empâtement.

Si j'ai un petit faible pour la version du milieu des années soixante avec ses rondeurs torturées, héritées du Sbarazzino (voir photo), l'année 1969 apporte une cinquième vitesse qui excuse largement l'apparition de formes plus anguleuses au niveau du cylindre.. Remarquable également est le fait que porte-batterie et coffre à outils méritent vraiment l'appellation de "caches latéraux" puisqu'eux et le réservoir dissimulent cette "chose" qui maintient la cohésion de l'ensemble. Le cadre de cette moto (voir photo), en gros deux tubes de fort diamètre se croisant à l'équerre avec adjuvant de gousset et de tôle emboutie, renforcé par deux tirants boulonnés entre la colonne de direction et l'avant du carter moteur, ne paie vraiment pas de mine.

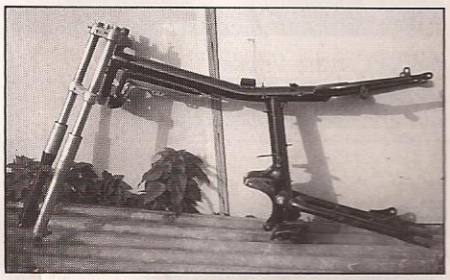
Pourtant son travail est irréprochable et il est tout à fait digne du moteur qui l'anime. Le freinage est à l'avenant ; de taille identique à l'avant et à l'arrière, les tambours dominent parfaitement la situation vu les 90 kg de l'ensemble. On se méfiera toutefois, sur le mouillé, d'un éventuel blocage de la roue arrière dont on peut rendre responsable la position de conduite dictée par le guidon. En effet, si le CX s'y retrouve en vous forçant à plier l'échine, la décélération provoque un transfert de poids excessif sur la roue avant, ce que n'arrangent pas des commandes au pied insuffisamment reculées. Mais chaque machine, si humble soit-elle, a le droit de préserver son esprit, et remplacer par des "cornes de vache" les si typiques bracelets fixés au niveau du remplissage d'huile de la fourche vous vaudrait la juste réprobation des spécialistes.

Que peut-on en fin de compte reprocher à cette moto ? Avant d'aborder son gros point faible, je voudrais relativiser cet inconvénient. Certes, avant que le marketing japonais ne la transforme en jouet de gosse de riche, la moto, surtout de petite cylindrée, avait encore dans les années soixante un caractère utilitaire assez prononcé : on frémit donc à la pensée de cet ouvrier lancé nuitamment sur des routes dignes de la Strada, sans casque bien sûr, et devinant vaguement son chemin à travers le halo blafard péniblement distillé par un phare de 25 w en 6 volts. Sachant que la batterie de 7 Ah était alimentée par un volant magnétique débitant 28 w, il lui suffisait de klaxonner ou d'appuyer sur la pédale de frein (feu stop = - 15 w) pour passer en code...



Corsaro 125.

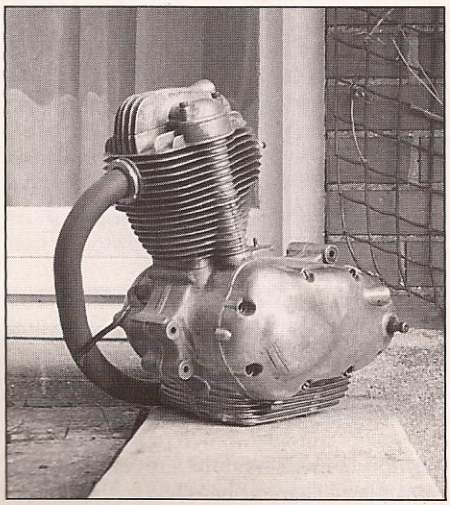
Mais vous-même, si vous avez la chance de dégoter un Corsaro et le bon goût de l'acheter, quel usage nocturne en ferez-vous ? Et puisque nous parlons commerce, je vous signale que, vu ses qualités, le petit Morini est encore remarquablement bon marché, entre deux et trois mille francs pour un modèle en bon état avec ses papiers. Beaucoup moins cher même pour ceux qui ont eu l'opportunité de récupérer aux Domaines un des nombreux exemplaires que les Etablissements Couturier ont fournis aux Postes françaises.



Ci-dessus : un cadre pas très joli, mais qui remplit parfaitement son rôle

Profitez-en, les "classiques" abordables disparaissent des annonces et, à court terme, les sommets atteints par les machines de sport ou tout simplement de grosse cylindrée risquent de provoquer un report d'intérêt sur des engins comme celui-ci, méprisés jusqu'à présent, et donc une fièvre des prix.

Ah ! j'oubliais. Conséquence de son petit gabarit, le Morini Corsaro, Veloce ou non, est quasiment inapte au duo. Mais cette critique rejoint celle sur l'éclairage. Nous avons affaire à une participante de rallye proche de l'idéal.

En tout bien, tout honneur, je me permets donc un clin d'œil à la gent féminine intéressée par notre hobby et lasse de faire tapisserie, mais rebutée à juste titre par les séances de démarrage style Velocette ou les béquillages laborieux de certains monstres. Munies, par exemple, d'un simple permis auto de plus de dix ans, elles disposent ici d'une monture maniable et sûre, rare combinaison d'une hauteur de selle inférieure à 80 cm et d'un look élancé associé à une sonorité d'échappement tous deux nullement déplacés dans un rassemblement de machines dites plus sérieuses (voir Chroniques Moto n° 8 page 11).

Noël approche... Que voici, Messieurs, une bonne idée de cadeau... classique !