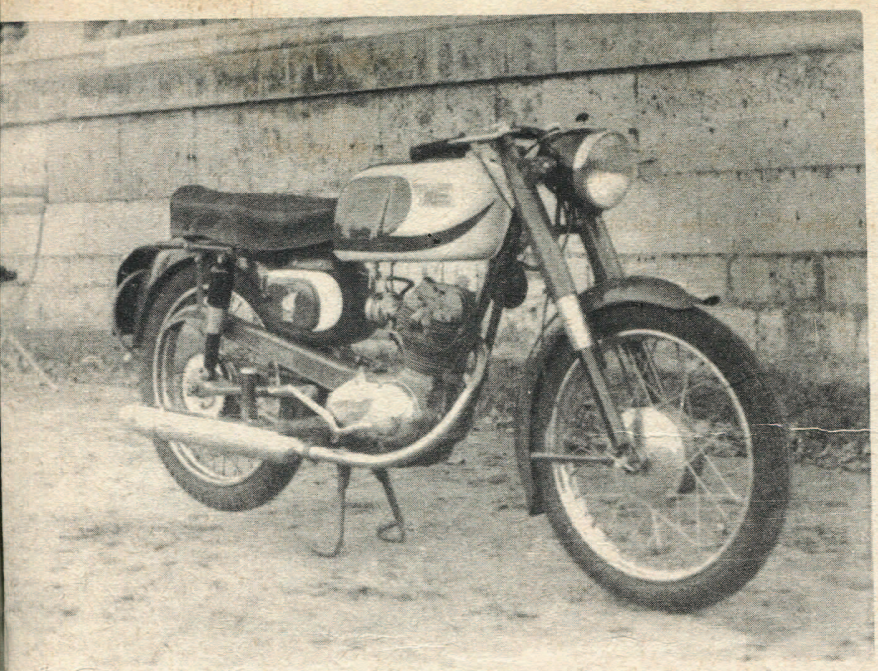


ESSAI DE LA 125cc MORINI CORSARO

- *une "vraie" 125cc sport*
- *brillante par ses performances*
- *amusante par sa conduite*

QUELLE époque agréable pour l'amateur de petite et moyenne cylindrées sportives ! Non seulement les machines « sport » actuelles sont agréables à l'œil de par leur formes et leurs couleurs deux tons des plus réussies, mais encore elles savent nous enchanter par des performances de tout premier ordre alliées à une marche sans histoire. Sur une machine « sport » moderne, plus de suintements d'huile, de moteurs fragiles ou de carburation délicate. Toutes les machines « sport » que nous avons eu la joie d'avoir dernièrement à l'essai nous ont convaincu par leur mise au point sans grosses défaillances probables, et par l'agrément que l'on ressent à les piloter.

La 125 Morini « Corsaro », dans cette lignée, ne nous a pas déçu, bien au contraire. Et voyez maintenant pourquoi.

IL est certainement inutile de présenter à nos lecteurs le nom de Morini. Pour tous les sportifs, il est synonyme de robustesse et de rapidité. C'est en 1955 que les victoires Morini commencèrent en France ; et à partir de 1957, la domination de la marque en catégorie 175 fut quasi absolue. Cette solide réputation, la moto Morini l'a obtenue avec des solutions simples et techniques telles un cadre simple berceau interrompu et un moteur à culbuteurs.

Morini c'est la marque qui, certainement la première, a obtenu dans les 100 CV au litre sur une machine commercialisée avec un moteur culbuté. C'est donc la marque qui a fait revivre en compétition le moteur à culbuteurs au moment où l'on ne parlait plus que d'arbres à cames en têtes. Et c'est certainement à la grande qualité des matériaux utilisés, à un usinage très précis ,et à un montage toujours soigné que Morini est arrivé à cet excellent résultat.

Nous nous devons, d'ailleurs, de signaler la compétence de l'importateur exclusif pour la France, M. G. Couturier, qui contribua pour beaucoup, en collaboration avec l'usine, à l'amélioration continuelle de ces machines.

★

La 125 Morini « Corsaro » est apparue en France en 1959. Bien que présentée dans une version beaucoup moins sportive que sa grande sœur, la « Settebello », elle s'est imposée comme la meilleure 125 « Sport » de l'année ; elle prit même les deux premières places au Championnat de France « National », terminant ainsi en beauté une saison marquée des nombreuses victoires de M. Herranz dans la catégorie.

PRISE EN MAINS

TEMPS D'ADAPTATION RECORD

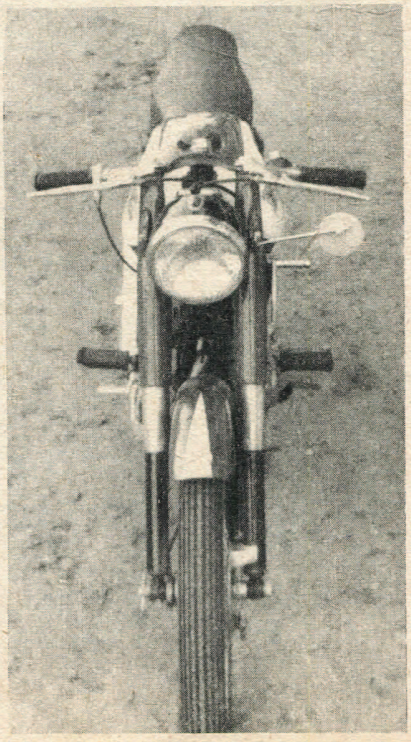
Ayant déjà eu l'occasion de piloter en course une machine tout à fait semblable quant à l'aspect extérieur celle-ci nous avait laissé, dès les premiers tours d'essais, une impression de santé peu ordinaire. Aucun vice ne semblait pouvoir apparaître brusquement au cours de cette utilisation intensive.

Deux mois plus tard, en reprenant un même modèle en ville, l'impression d'avoir toujours conduit cette machine ne pouvait être le résultat que de la facilité peu ordinaire avec laquelle cette petite 125 se laisse conduire. C'est un vrai « vélo ».

Cela tient très certainement à la faible valeur de la chasse et à une répartition des masses bien étudiées, mais aussi et surtout à la position du pilote et à l'emplacement des commandes généralement bien distribuées.. Sélecteur double branche très agréable et utilisable dans les deux sens sans avoir à se contorsionner le pied.

Les repose-pieds sembleront peut-être un peu trop en avant pour certains, mais, personnellement, nous trouvons que cette position n'est pas déplaisante, sauf en position couchée. Dans ce dernier cas, qui correspond bien au caractère de la machine, nous avons roulé pendant 2 heures sans fatigue anormale ; mais la jambe touche la pédale de kick et c'est assez désagréable. L'interposition d'une rondelle de caoutchouc de dimension voulue contre la butée de ce kick est chose facile et supprime le contact de cette pédale contre la jambe. Disons tout de suite que c'est le plus gros reproche que l'on puisse faire à cette machine... et ce n'est pourtant qu'un détail.

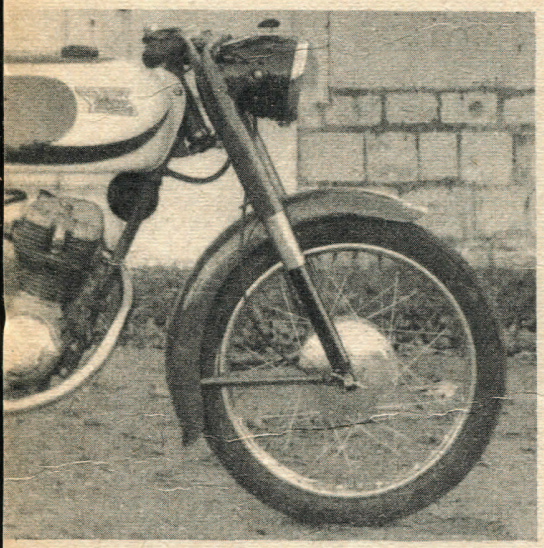
Notez l'étroitesse de la machine et le bon profil du pneu avant.



Pour qui aime une position un peu sportive, celle conférée par la « Corsaro » est très agréable. La commande du frein arrière est bien en place, au pied gauche ; le guidon, du type à bracelets, est droit et étroit. Les leviers de frein avant et d'embrayage, sont rectilignes et bien en main. La poignée de gaz à tirage rapide, l'inverseur phare - code, tout concourt à mettre le pilote en confiance en un temps extrêmement réduit. L'absence de frein de direction est une référence quant à la bonne tenue de la machine en toutes circonstances.

Ajoutons à cela que les vitesses passent avec beaucoup de précision, que les freins sont puissants et progressifs, et que l'embrayage, bien qu'un peu dur à manier (ce qui, sur une « sport », à notre avis strictement personnel, est autant un avantage qu'un inconvénient), ne colle pas à froid, ne patine pas à chaud et autorise une grande progressivité lors des départs.

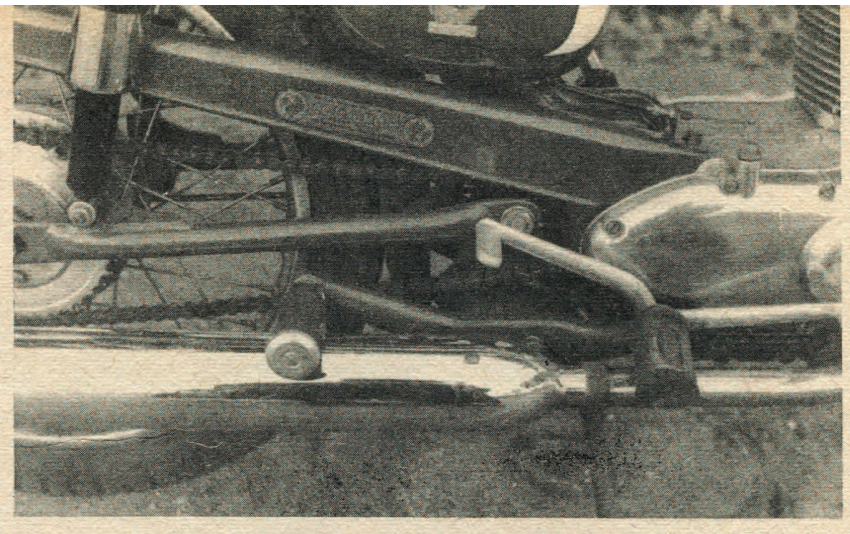
Le phare, très encastré entre les bras de fourche, reçoit un bouton d'allumage, généralisé en Italie. Roue de 18", frein central de 134 mm, garde-boue sport-tourisme.



CONFORT - TENUE DE ROUTE

Cette bonne disposition générale des commandes met immédiatement en confiance le pilote, même celui qui ne connait pas la machine, pour se lancer à vive allure aussi bien dans le gymkhana continuel de la circulation urbaine que dans les petites courbes en rase campagne. Et même si la route est défoncée, la « Corsaro » tient remarquablement par terre sans dévier de sa trajectoire. Le pilote lui accorde rapidement toute confiance.

La tenue de route de cette machine est réellement au-dessus de toute éloge. La direction, légère à souhait à basse vitesse, est absolument parfaite à haute vitesse même dans les passages les plus difficiles, comme lors de notre essai sur le routier de Montlhéry. La rigidité de l'ensemble, le bon amortissement des suspensions, la qualité des pneus Pirelli, et la bonne répartition des masses, rendent la machine tellement sûre que la limite d'adhérence est reculée très loin en inclinaison. Les décrochements intempestifs, qui ne naissent qu'à partir du moment où on les cherche vraiment, sont presque toujours auto-rattrapables. Du reste, cette tenue de route en virages est très proche de celle qui fait un peu la renommée de la 175 cc « Settebello ». La répartition des masses et l'accord des



Bras de suspension d'apparence légère. Sélecteur bien étudié et repose-pieds avant et arrière montés sur un même support en tôle emboutie.

suspensions sont tels qu'il n'est pas rare de chasser d'abord la roue avant, ce qui est une bonne manière de prévenir que « l'angle est le bon ».

La 125 Morini n'est pas une machine « Pullman ». La selle, les suspensions, sont relativement dures. Cependant, elle n'est pas inconfortable, puisqu'elle ne fatigue pas. Et puis, n'oublions pas qu'il s'agit d'un modèle à tendance sportive. La selle double, heureux compromis entre le confort minimum et l'esthétique italienne dans la spécialité, permet de parcourir de bonnes distances en duo sans fatigue anormale. Il est d'ailleurs étonnant de pouvoir se loger aussi facilement à deux sur une si petite machine. Autre remarque intéressante sur la tenue de route; celle-ci n'est pas influencée par le transport d'un passager comme c'est bien souvent le cas sur les machines de faible poids.

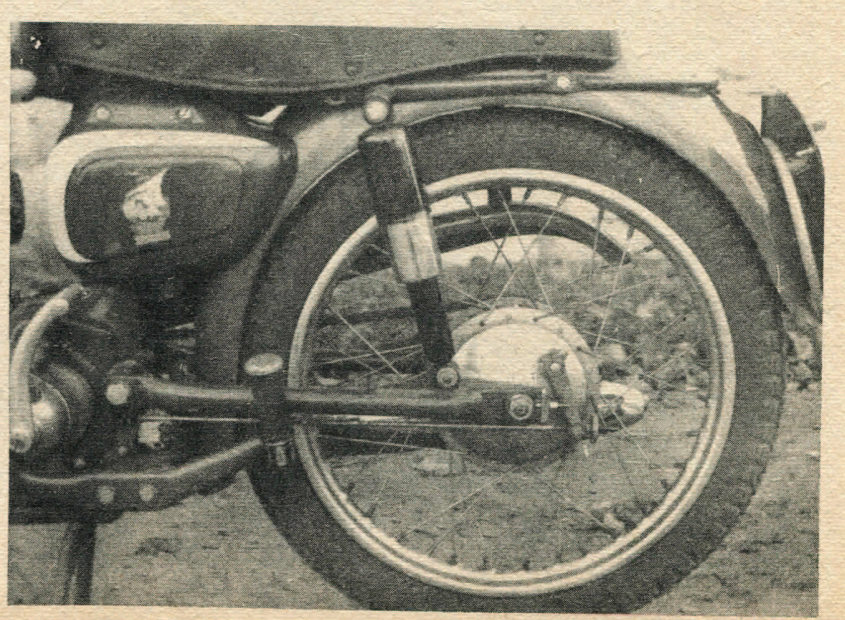
POURQUOI EVOQUE-T-ELLE UNE MACHINE DE COURSE ?

Et bien parce que, en plus de tout ce qui vient d'être dit sur cet aspect routier sans défauts qui incite à une conduite très rapide, le moteur, en dépit de sa culasse plate (une technique propre à l'école italienne, mais qui sait en tirer parti) rappelle énormément un moteur de course à l'utilisation. Nous ne savons pas si vous avez déjà eu l'occasion d'écouter le son caractéristique d'un 125 Mondial que l'on chauffe dans le parc des coureurs, où les bruits de distributions s'harmonisent étonnamment avec les accélérations et les décélérations très rapides dues à l'inertie réduite des pièces en mouvement et au faible volant, mais le 125 « Corsaro » tourisme sport, à soupapes droites, c'est ça... toutes proportions gardées, bien sûr.

Que conclure des impressions de conduite que nous avons éprouvé au guidon de la « Corsaro » ? Et bien, elle s'adresse surtout au jeune sportif qui désire trouver dans son futur moyen de locomotion, non seulement un engin sans histoire, mais aussi un engin sur lequel les déplacements deviennent un vrai plaisir, un jeu. On peut la mener à hauts régimes sans craindre de vibrations, et la boîte de vitesses accepte très bien les passages très rapides. Malgré tout, ses possibilités ne s'arrêtent pas là et l'utilisateur tranquille ne pourra lui reprocher qu'un relatif manque de confort et de souplesse et un niveau sonore assez élevé.

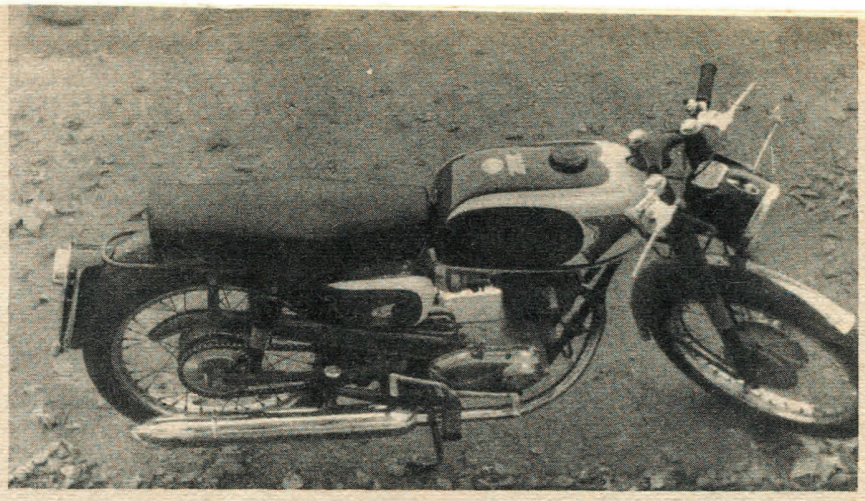
C'est une remarquable machine de ville, présentant un excellent compromis entre le poids et la puissance, ce qui détermine la maniabilité et l'accélération. Elle est suffisamment nerveuse en duo pour

Suspension arrière oscillante classique, frein de 134 mm à commande par tringlerie.



émerger facilement du lot des voitures en accélération, ce qui n'est pas encore tout à fait réalisable avec le meilleur des 50 cc Grand Tourisme. Elle est suffisamment légère pour être montée facilement sur un trottoir et pour être « béquillée » sans effort spécial. La béquille centrale est d'ailleurs fort bien conçue et d'une telle douceur que l'on se demande par quel miracle elle ne râcle pas continuellement sur le sol dans les mauvaises courbes.

Un inconvénient fort gênant, toutefois, pour l'utilisateur tranquille : la mise en marche le matin, quand il fait froid. Pour partir, « ça », on y arrivera, c'est sûr ; mais seulement après s'être bien démené avec le kick qui est d'ailleurs très doux et ne provoque jamais de retour. Donc, à froid, pour les gens pressés, la « poussette » est préférable ; et, dans ce cas, départ facile. A chaud, par contre, mise en marche au kick instantanée.



Ceci doit vous donner une idée plus précise des proportions de la « Corsaro » et de sa bonne présentation générale.

DESCRIPTION TECHNIQUE

UNE PRESENTION BIEN AGREABLE

La 125 « Corsaro » est présentée soit en rouge et blanc avec filets noirs, soit en noir et blanc avec filets or, mais les deux solutions sont d'égale réussite. L'émail est de bonne qualité et les deux tons sont bien distribués. Voilà qui concourt déjà à faire des Morini des machines agréables à l'œil.

La 125 Morini est plutôt classique d'allure. Avec sa petite selle, ses garde-boue étroits et son guidon à bracelets, sans être une « Super Sport », la note sportive est là. Le réservoir, comme bien souvent sur les machines italiennes, est particulièrement réussi : grande contenance, esthétique, et bien étudié pour la position assise ou couchée du pilote. Enfin, les vastes coffres latéraux pour l'outillage et la batterie s'harmonisent avec le reste de la machine.

Parmi les quelques détails que nous avons retenus, signalons des commandes très accessibles, avec réglage rapide au guidon un réservoir avec robinet à réserve, bouchon bien étanche, et fixation arrière élastique, un antivol de direction, et un bouchon obturant l'orifice du remplissage d'huile qui fait office de reniflard et de jauge.

★

Enfin, signalons que les Ets Couturier vont désormais importer une version plus sportive qui, outre un moteur légèrement plus puissant, recevra un nouveau réservoir avec bouchon déporté et prise d'air, une selle double « sport », des garde-boue « minima », des ressorts apparents aux éléments de suspension, etc...

LA PARTIE CYCLE

Il s'agit d'un double berceau interrompu recevant, à l'avant, une fourche télescopique avec amortisseur hydraulique et, à l'arrière, une fourche oscillante à éléments de suspension séparés à amortisseurs hydrauliques incorporés. Les immenses goussets qui relient, l'un la colonne de direction, l'autre l'axe de la suspension arrière, au tube principal du cadre doivent assurer, en principe, une bonne résistance à la déformation latérale de l'ensemble. Quant aux deux fins tubes avant, ils sont boulonnés au gousset de la colonne de direction et au moteur.

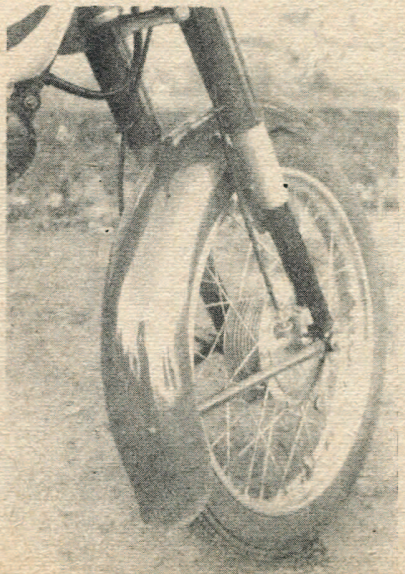
Les jantes de 18 pouces en acier-chromé sont chaussées de pneus Pirelli de 2,50" de section. Le freinage s'effectue au moyen de deux tambours en alliage léger de 134 mm de diamètre, la commande du frein arrière se faisant par tringle.

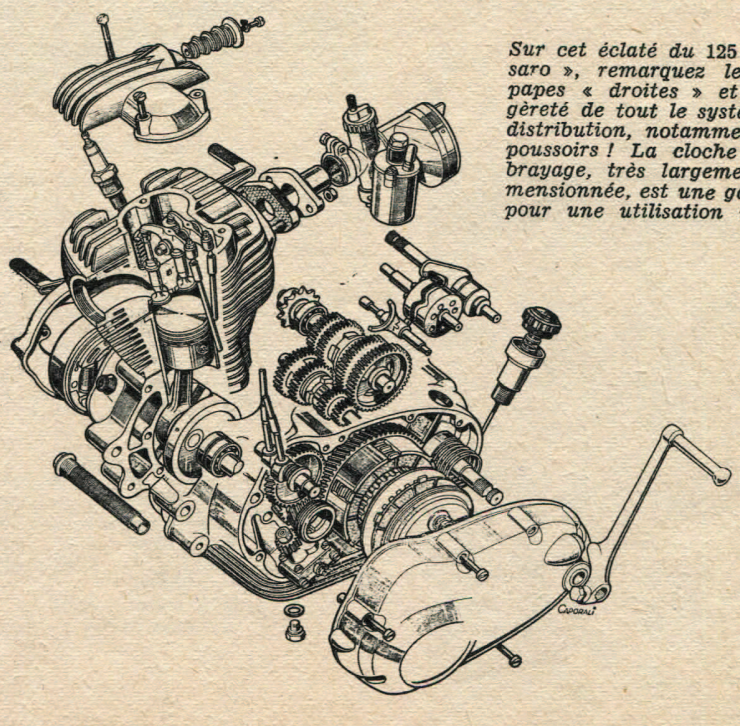
Empattement de 124 centimètres, normal pour une 125. Garde au sol de 17 centimètres et faible poids à vide : 87 kilogrammes.

LE MOTEUR

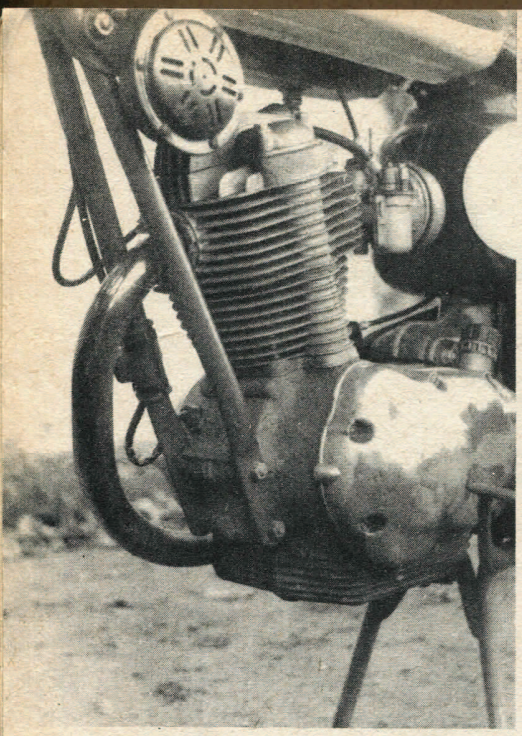
La 125 « Corsaro » nous a agréablement surpris sur ce plan. Personnellement, nous avions toujours pensé qu'il était très difficile de réaliser une machine sport compétitive en utilisant une culasse avec des soupapes rigoureusement droites, c'est-à-dire selon une technique chère aux constructeurs d'automobiles utilitaires de l'immédiat après-guerre. Il est un fait qu'une telle disposition des soupapes sur un culbuté peut paraître un retour en arrière vis-à-vis de la quasi-totalité de la construction motocycliste actuelle. L'handicap théorique sur le plan puissance est très important si l'on considère qu'une telle disposition limite

Le frein avant, largement ailetté, possède un ancrage bien particulier qui doit, théoriquement, limiter le vrillage du bras de fourche.





Sur cet éclaté du 125 « Corsaro », remarquez les soupapes « droites » et la légèreté de tout le système de distribution, notamment des poussoirs ! La cloche d'embrayage, très largement dimensionnée, est une garantie pour une utilisation rapide.



Cadre double berceau ? En fait les deux tubes avant sont boulonnés au moteur et au gousset de la colonne de direction. Remarquez le carter d'huile muni d'ailettes de refroidissement.

Le graissage se fait par circulation, le carter d'huile alleté, sous le moteur, ayant une capacité de 0,850 litre. Pompe à engrenages et filtre amovible.

L'allumage est assuré par un volant magnétique de 6 volts et 28 watts.

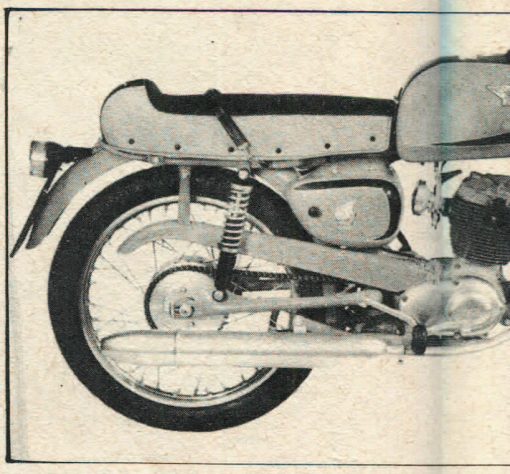
Notons, cependant, que « notre » moteur avait été légèrement revu par M. Couturier, mais nous y reviendrons en fin d'article.

★

BOITE DE VITESSES ET TRANSMISSIONS

La boîte faisant bloc avec le moteur, la transmission primaire se fait par pignons à taille oblique. Rapport de 62/19 : 3,263 à 1.

La boîte est du type en cascade avec 4e intérieurement surmultipliée. L'étagement est le suivant.



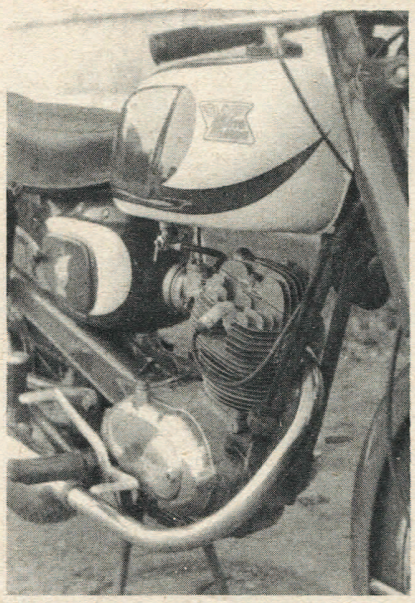
Voici le modèle à tendance sportive qui sera bientôt à la clientèle. Nouveau réservoir désaxé et prise d'air nouvelle apparents, et

le diamètre des soupapes (donc le taux de remplissage en gaz frais) et le taux de compression (à moins de limiter les durées d'ouverture des soupapes). De plus, la forme de la chambre de combustion est loin d'être idéale pour un rendement optimum.

★

Et pourtant, ce 125 Morini à soupapes droites ne développe pas moins, dans sa version standard, de 7,5 CV à 8.000 t/m avec carburateur de 18 mm de passage des gaz et taux de compression moyen de 7,6 à 1. Ce monocylindre de 123,15 cc est d'ailleurs nettement super-carré (56 ×50), d'un rapport course/alésage de 0,893, afin, justement, de permettre des soupapes plus importantes.

Le gros avantage d'une telle disposition de soupapes est de permettre des régimes très élevées sans risquer leur accrochage. C'est ainsi qu'au cours de nos essais nous avons atteint couramment des régimes réellement très impressionnants.



4e : 25/31 = 0,80645 (100 %) — 3e : 29/27 = 1,0741 (75,0 %) — 2e : 34/22 = 1,5455 (52,2 %) — 1 : 40/16 = 2,5 (32,25 %)

Boîte très étalée donc, mais mathématiquement correcte, dans la mesure où l'on se heurte aux problèmes d'usinage (module des pignons choisi, entraxe des arbres).

Le rapport de transmission secondaire avait été légèrement « allongé » sur notre machine d'essai par le montage d'une couronne arrière de 42 dents au lieu de 44. D'où un rapport de 42/13 = 3,2308 au lieu de 44/13 = 3,3846 à 1.

Les démultiplications finales étaient donc de 26,356 en 1e, de 16,293 en 2e, de 11,323 en 3e et de 8,502 à 1 en 4e.

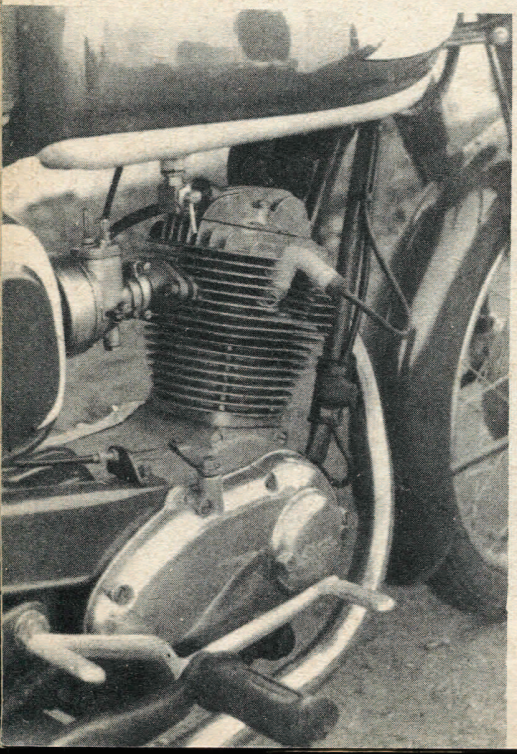
NOS ESSAIS CHIFFRES

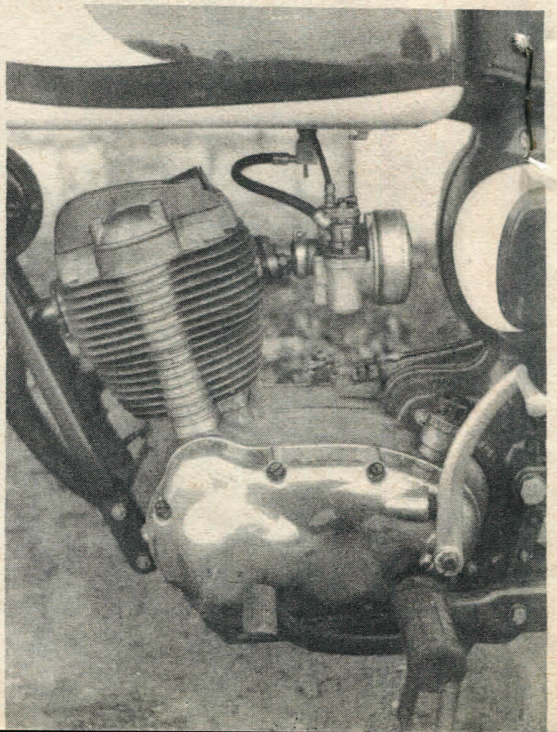
A tous points de vue, ils furent très bons et la 125 « Corsaro », sur le strict plan performances absolues, vient en 2e position de toutes les 125 cc que nous avons essayées jusque là, derrière la 125 Bultaco Tralla 101.

VITESSES MAXI

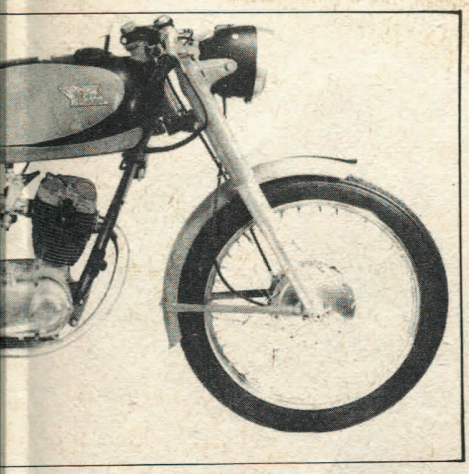
1e : 46 km/h (11.140 t/m)
2e : 73 km/h (10.950 t/m)
3e couché : 99 km/h (10.320 t/m)
3e duo : 92 km/h (9.590 t/m)

Le moteur, côté volant, avec sa culasse au chapeau caractéristique.





Deux vues du moteur :
A gauche, côté volant. Notons le sélecteur à double branche.
A droite : côté distribution, la pédale de kick n'est pas agréable contre la jambe du pilote.
Très grande netteté de l'ensemble.



tendance nettement plus
bientôt livré à la jeune
réservoir à bouchon
ir, nouvelle selle, ressorts
rents, etc...

4e assis : 98 km/h (7.670 t/m)
4e couché : 113 km/h (8.840 t/m)
4e duo : 86 km/h (6.730 t/m)
Régime mini : 2.000 t/m (25-26 km/h en 4e).

Au vu de ces résultats, vous voyez tout de suite que le moteur de la 125 « Corsaro » n'hésite pas à monter haut en régimes sans affolement des soupapes ; c'est assez exceptionnel. Par ailleurs, la machine accepte sans rechigner n'importe quel type d'utilisation. Les chevaux ne sont vraiment « là » qu'à partir de 4 à 5.000 t/m ; mais dans les cas où l'on a besoin d'une bonne dose de puissance pour s'arracher d'un encombrement, il se trouve toujours un rapport favorable malgré la boîte très étalée.

L'occasion nous a été donnée d'effectuer une quarantaine de kilomètres en duo sur route très rapide. Et, contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'usage de la 4e est très fréquent. Un rien de vent arrière, le moindre faux plat en descente et, sur ce rapport, on atteint vite quelques 7.500 t/m qui correspondent à un bon 95 chrono.

Malgré tout, à cette démultiplication finale très bonne en usage sportif, un utilisateur ne recherchant pas la vitesse maximum couché, préférera une démultiplication un peu plus courte, c'est-à-dire celle qui est proposée d'origine par le constructeur. Et alors, aucune côte normale, même en duo, ne nécessitera l'emploi de la seconde. C'est dire que cette 125, remarquable en ville, ne déçoit pas non plus sur la route ; d'autant plus que le moteur ne chauffe absolument pas et qu'il doit pouvoir être mené très rapidement sur des parcours du genre Paris - Nice sans en souffrir. C'est du moins l'impression résultant de la grande constance dans les performances qui est apparue au cours de nos essais.

A MONTLHERY

Sur l'anneau, par vent moyen, un seul tour fut chronométré, sans coussin de réservoir, ce qui ne permet pas la meilleure position vu l'état de l'anneau. Ce temps de 1'22,4" (111,33 km/h) correspond bien aux 113 établis huit jours plus tôt sur notre base d'essai.

★

Sur le routier, le revêtement encore humide dans les courbes des « biscornes » et dans les virages du « gendarme » ne nous permit pas, compte tenu de notre forme médiocre ce jour-là (lendemain de fête), de tirer bon parti de la machine. Un seul tour fut d'ailleurs couvert en 6'02,5", soit à 91,2 km/h de moyenne. A ce moment-là nous pensions qu'un gain de 8 à 10 secondes était fort possible dans les conditions habituelles de ce test particulier.

M. Herranz, pilote officiel de Moto-Morini-France, prit alors le guidon et se mit d'emblée à tourner très fort pour ne s'arrêter qu'au bout de trois bons quarts d'heure, signant son premier tour en 5'53" et le dernier en 5'45,4", soit respectivement 93,634 et 95,7 km/h de moyenne au tour.

Pour nous, considérons que 5'50"-5'53" correspond à ce que nous aurions dû réaliser dans de meilleures conditions, soit 93-94 km/h de moyenne, ce qui est exceptionnel, compte-tenu des 113 km/h en pointe de la machine. Ce temps est certes le résultat d'un bon freinage et de bonnes accélérations mais surtout d'une tenue de route exceptionnelle.

ACCELERATIONS

Elles sont très brillantes pour la cylindrée et bon nombre de 175 ferait mauvaise figure à ses côtés. Du reste, la 125 Corsaro devance la Bultaco aux 100 et 200 mètres, fait jeu égal aux 300 mètres, et ne passe qu'avec 1/10 de seconde de retard aux 500 mètres, ce qui est une référence de choix.

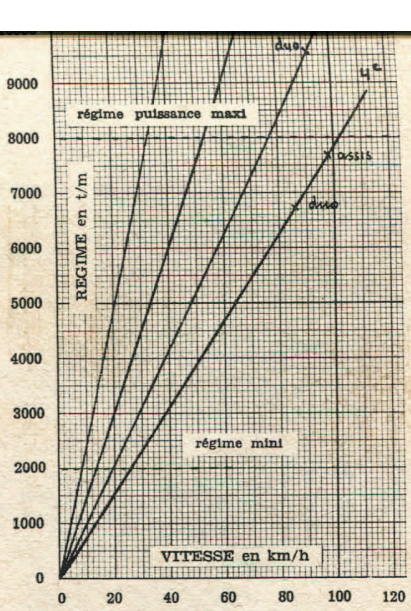
Les reprises en 4e sont très franches à partir de 50 km/h, le moteur tournant déjà à près de 4.000 t/m à cette vitesse. Mais jugez plutôt par vous-même et comparez avec d'autres essais.

Montées en vitesse :
0- 61 km/h en 5"
0- 80 km/h en 9"
0- 92 km/h en 13,8"
0-102 km/h en 22,5
0-110 km/h en 37"

Accélérations, départ arrêté :

100	mètres	en	7,8"	(46,15 km/h)
200	mètres	en	12,1"	(59,5 km/h)
300	mètres	en	16,0"	(67,5 km/h)
400	mètres	en	19,7"	(73,1 km/h)
500	mètres	en	23,3"	(77,25 km/h)
1000	mètres	en	40,1"	(89,8 km/h)

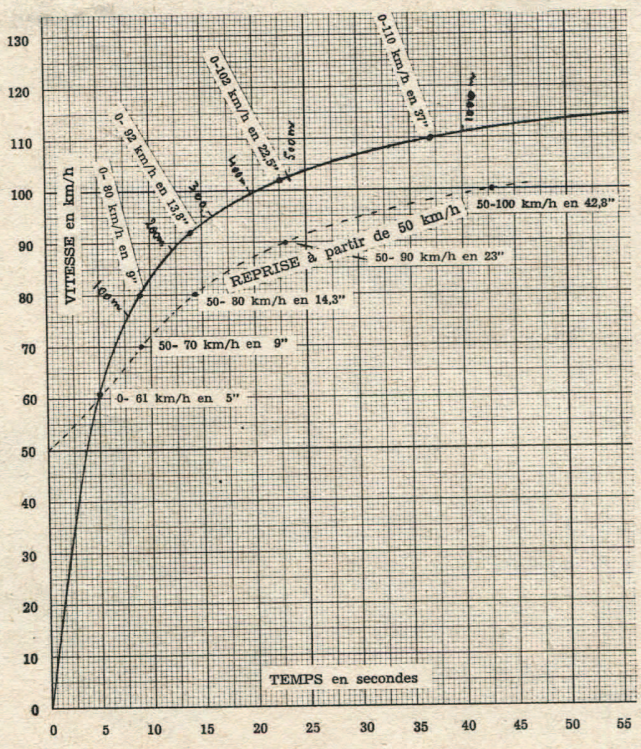
Reprises en 4e :
50- 70 km/h en 9"
50- 80 km/h en 14,3
50- 90 km/h en 23"
50-100 km/h en 42,8"

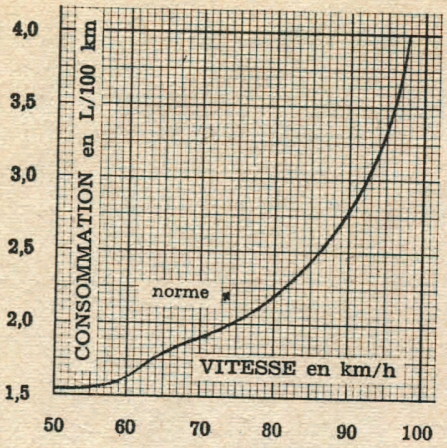


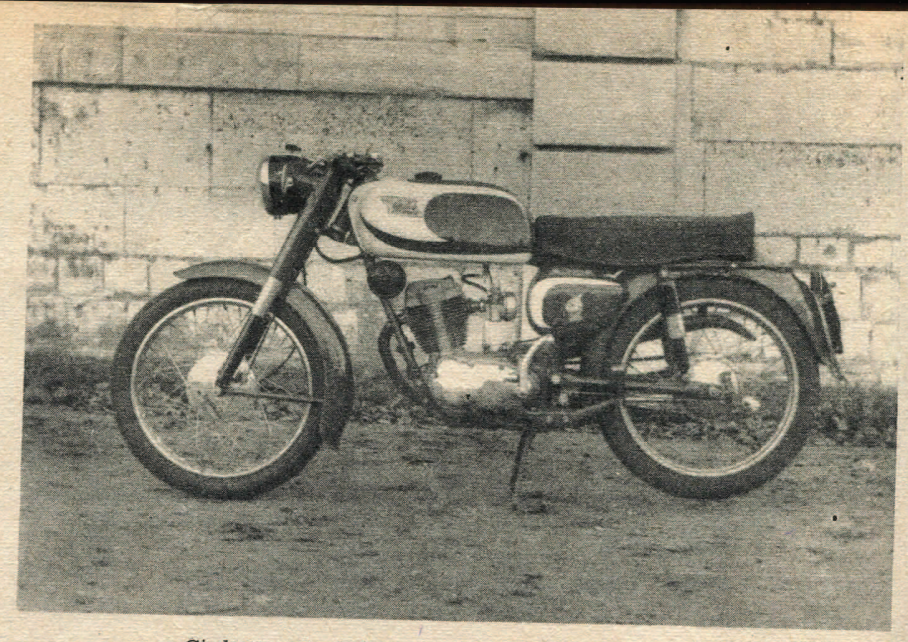
NOTRE EPREUVE DE COTE

La 125 « Corsaro » s'est très bien comportée sur les 350 mètres de notre côte d'essai de pente moyenne 8,7 % avec passage à 11 % et départ pris dans une portion à 6 %.

Bien que pouvant utiliser les trois premiers rapports, il était préférable de







Ci-dessus *et* ci-dessous, *vues de profil, côté distribution et côté sélecteur.*

gravir la portion à 11 % sur la seconde malgré le régime très élevé du moteur à cette allure. Les résultats bruts placent toujours la « Corsaro » au niveau d'une bonne 175 tourisme et, en 125 cc, seulement derrière la Bultaco.

Pilote 50 kg : 20,2" (62,4 km/h) en 1e et 2e — 20,5" (61,45 km/h) sur les 3 premiers rapports.

Pilote 65 kg : 20,8" (60,6 km/h) en 1e et 2e — 21,1" (59,7 km/h) en 1e, 2e et 3e.

Duo (65 + 50) : 24,5" (51,45 km/h) en 1e et 2e.

FREINAGE

De 50 km/h à l'arrêt complet, nous avons relevé les distances suivantes :

Frein avant seul : 16,40 m (décélération moyenne 5,9 m/s²)

Frein arrière seul : 21,50 m (décélération moyenne 4,5 m/s²)

Avec les deux freins : 10,85 m (décélération moyenne 8,9 m/s²)

Bonnes dans l'ensemble, la distance de freinage est relativement importante pour le frein avant seul. Ce fait était certainement propre à notre machine, peut-être en raison d'un dépôt de poussière. L'essai d'un frein avant de même type sur une autre machine ne présentait pas cet inconvénient, et nous a même surpris par sa puissance à n'importe quelle vitesse.

Malgré leurs dimensions relativement faibles par rapport aux performances de la machine, ces freins ont une grande résistance au fading. A titre d'exemple, il n'a pas été possible de les prendre en défaut sur 100 kilomètres d'utilisation en course avec une machine qui avait des performances notablement supérieures.

CONSOMMATION

La 125 « Corsaro » a établi un record en la matière. Un record qui se traduit par une consommation vraiment très intéressante à la vitesse de croisière de l'utilisateur moyen, c'est-à-dire à 80-85 km/h. Jusqu'à 90 km/h la 125 Morini est la plus économique des machines que nous avons essayées jusqu'à présent.

D'ailleurs, voici les chiffres enregistrées : 1,55 litre aux 100 km à 50 km/h — 1,65 à 60 — 1,90 à 70 — 2,20 à 80 — 2,80 à 90 et 3,35 à 95 km/h. Moins de 2 litres jusqu'à 74 km/h, moins de 3 litres jusqu'à 92. Les 4 litres ne sont atteints qu'à pleins gaz, pilote assis (98 km/h). Quant à la consommation « normalisée », elle ressort à 2,2 litres seulement, à 73,5 km/h.

Le rendement de cette machine est excellent : un bon rendement est synonyme de performance, mais aussi d'économie. Et la longue démultiplication de ce 4 temps n'est pas, non plus étrangère à cette sobriété.

LES RETOUCHES A NOTRE MACHINE

Fortement surpris par les performances de cette machine, nous avons demandé à M. Couturier de nous « ouvrir » le moteur pour voir, d'une part son état général après ces 1.000 kilomètres couverts en grande partie à un régime variant entre 8 et 10.000 t/m et, d'autre part, pour savoir qu'est-ce qui permettait d'atteindre si facilement de tels régimes.

L'importateur s'est exécuté avec bonne grâce et nous avons découvert un système de distribution extrêmement léger. Les soupapes sont de très faible diamètre donc très légères. Les culbuteurs font très « miniature » et il semblerait difficile d'imaginer des poussoirs plus fins. C'est donc dans les faibles dimensions de toutes les pièces en mouvement que nous avons trouvé l'explication de ces régimes de rotation très élevés.

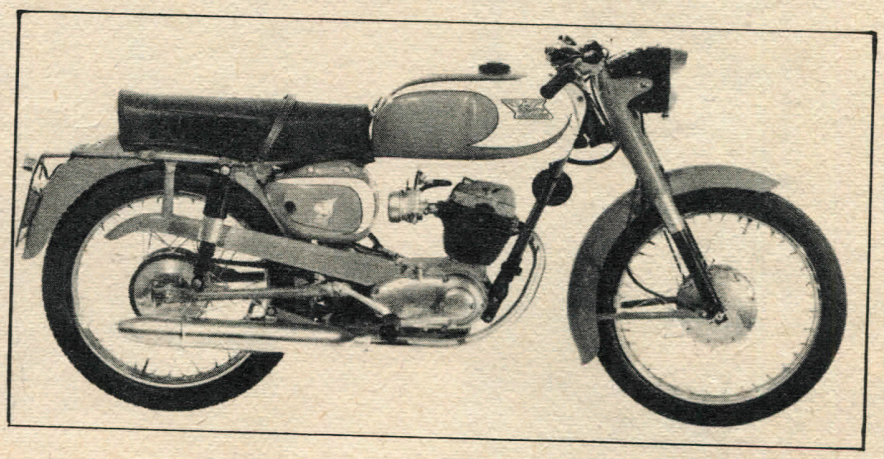
★

Toutefois, sur notre machine d'essai, la culasse, tout en recevant le carburateur d'origine de 18 mm de diamètre avait été amenée à 20 mm de diamètre à l'admission et la tubulure avait été retouchée en conséquence. Il se peut que cette amélioration donne un gain substanciel de dizièmes de chevaux à haut régime, au détriment, peut-être, de la souplesse. Les ressorts de rappel de soupapes avaient été doublés de petits ressorts supplémentaires afin d'éviter l'affolement des soupapes. Ces deux améliorations sont d'ailleurs effectuées automatiquement par l'importateur sur les machines qu'il livre à la clientèle.

Signalons enfin que l'état mécanique des pièces en mouvement, notamment des soupapes était excellent et cela signifie que ce moteur ne souffre pas d'une utilisation courante à des régimes très importants.

EN CONCLUSION

Proposée à 2.450 NF, cette petite 125 italienne peut paraître chère à certains. Il est un fait qu'elle n'est pas bon marché. Mais le slogan de la Moto-Morini est: « Le moto di elevate prestazioni e di lunga durata » (les motos de prestations élevées et de grande durée).

Et, il faut bien en convenir, ce ne sont pas des paroles en l'air. Très solide et économique en carburant, la 125 Morini « Corsaro » ne décevra pas ses utilisateurs. Elle est destinée tout particulièrement à un usage sportif et la réussite est totale vue sous cet angle.

J.-P. B.