

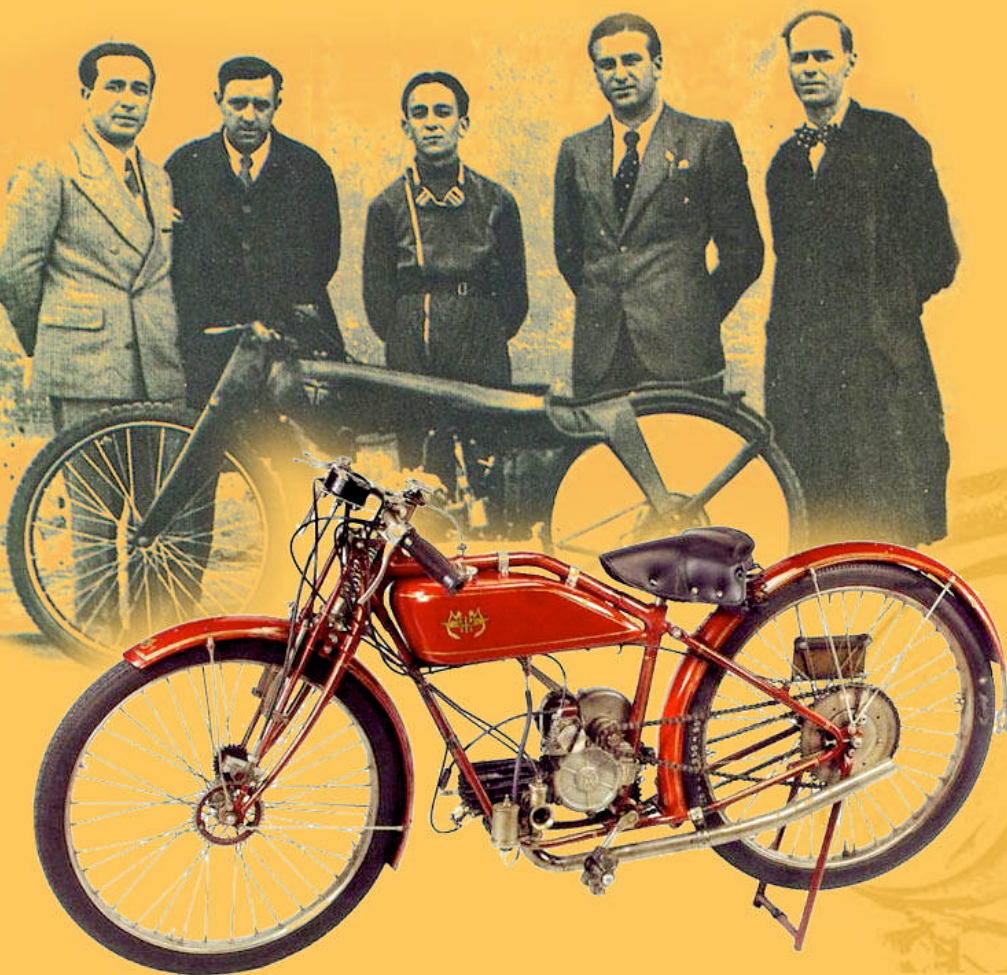


Moto Morini 1889 bis 2008



Die Familie, der Motorsport und die Motorräder

Moto Morini History (1898-1927)



1898 Alfonso Morini wird in Bologna geboren. Ein Jahr später sind bereits die ersten motorisierten Fahrräder rund um Bologna auf den Straßen.

1914 Alfonso Morini eröffnet seine eigene Werkstätte in Bologna. Der Beginn des ersten Weltkriegs beendet diese Karriere.

1925 Alfonso Morini startet als Konstrukteur durch und baut für Mario Mazzetti einen 125cc-Einzylinder-Zweitakt Rennmotor. Diese Konstruktion ist Grundlage für eine Unzahl von Sporterfolgen, international wie auch national.

1927 Sein größter Triumph: Er stellt beim Grand Prix in Monza insgesamt sechs Weltrekorde auf. Einige davon werden 20 Jahre ungeschlagen bleiben.



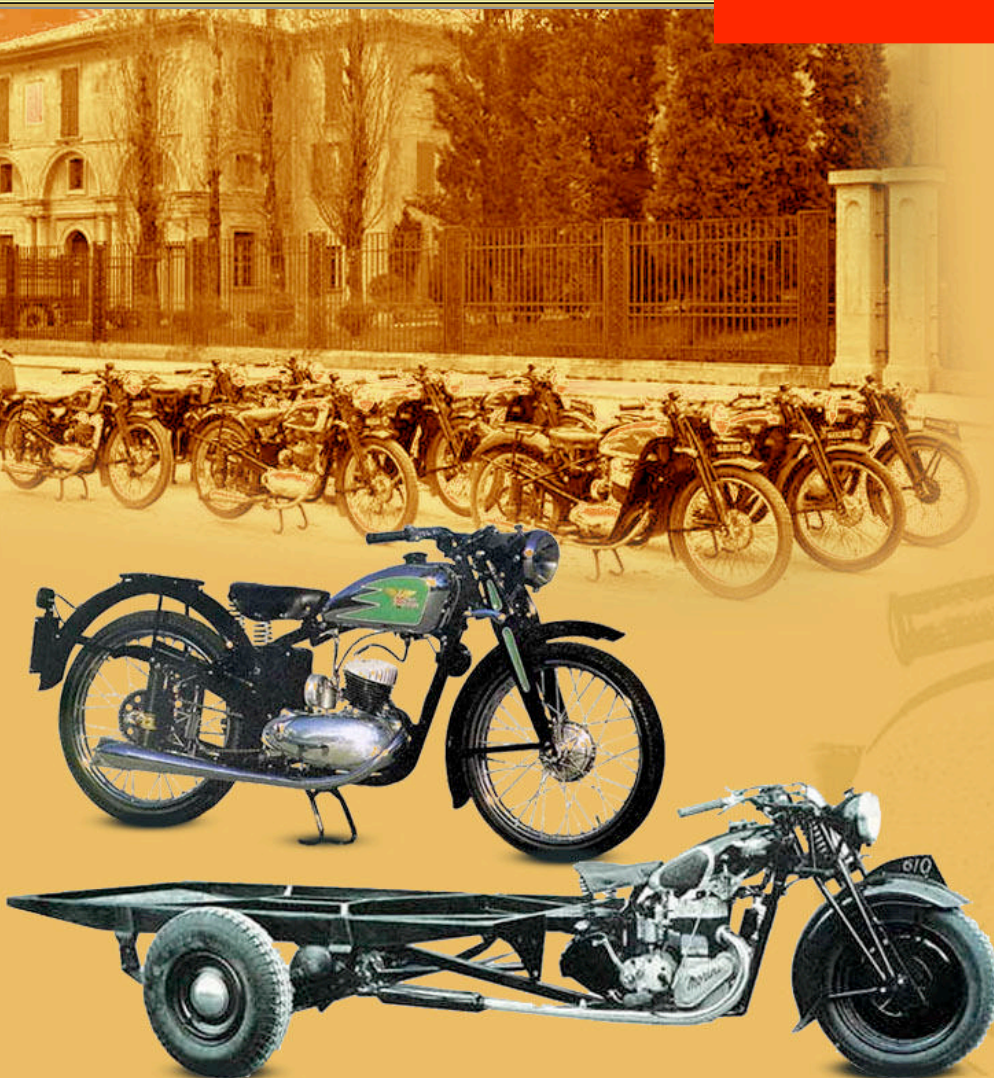
Moto Morini History (1937-1952)

1937 Moto Morini wird gegründet. Bis zur Zerstörung der Fabrik durch Bombenangriffe im Jahr 1943 werden Dreiräder wie das Abgebildete Modell M610 in der Via Malvasia 37 gebaut.

1946 Von der Begeisterung zum Motorrad getrieben wird bereits ein Jahr nach Kriegsende die T125, das erste Morini Motorrad vorgestellt.

1948 Alfonso Morini entschließt sich für den Einstieg in den Motorrad-Rennsport. Raffaele Alberti gewinnt gleich im ersten Jahr mit seiner MM T125 die Meisterschaft in seiner Klasse.

1952 Die Motorsporterfolge setzten sich fort. Umberto Masettei gewinnt abermals die italienische Meisterschaft und Emilio Mendogni gewinnt für Morini die ersten Grand Prix.



Vom dreirädrigen Nutzfahrzeug zum Motorrad-Rennsport

Moto Morini History (1953-1964)

1953 Die erste 175er verlässt das Werk. Dieser Viertakter ist das ideale Motorrad. Modelle wie Gran Turismo, Settebello oder Rebello werden zum Inbegriff für italienische Sportmotorräder

1961 Leistungsstark, haltbar und schnell: Wer erinnert sich nicht an die „Settebello „Short Rods“. Ein junger Italiener belegt bei seinem Motorsportdebüt im Zuge des Bergrennens Trento-Bondone den zweiten Platz: Giacomo Agostini!

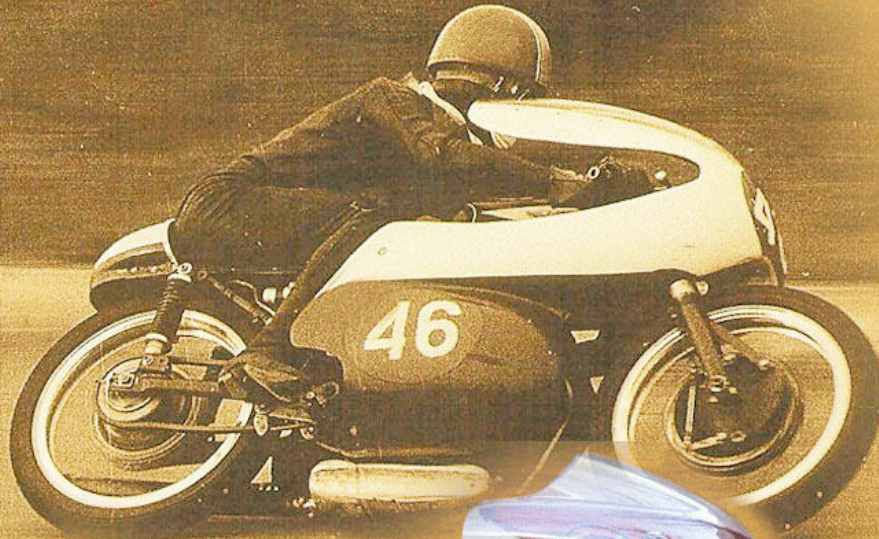
1962 In den nächsten Jahren holt sich Agostini die Titel in der Nachwuchs- und Juniorenmeisterschaft auf Straße und Rennstrecke.

1964 Die Modellpalette wird auch durch kleine Hubräume bis 50ccm erweitert. Die Corsarino 48 eroberte die Herzen der jungen Leute im Sturm.

Ein „Viertakt-Mythos“ wird geboren



Moto Morini History (1958-1969)

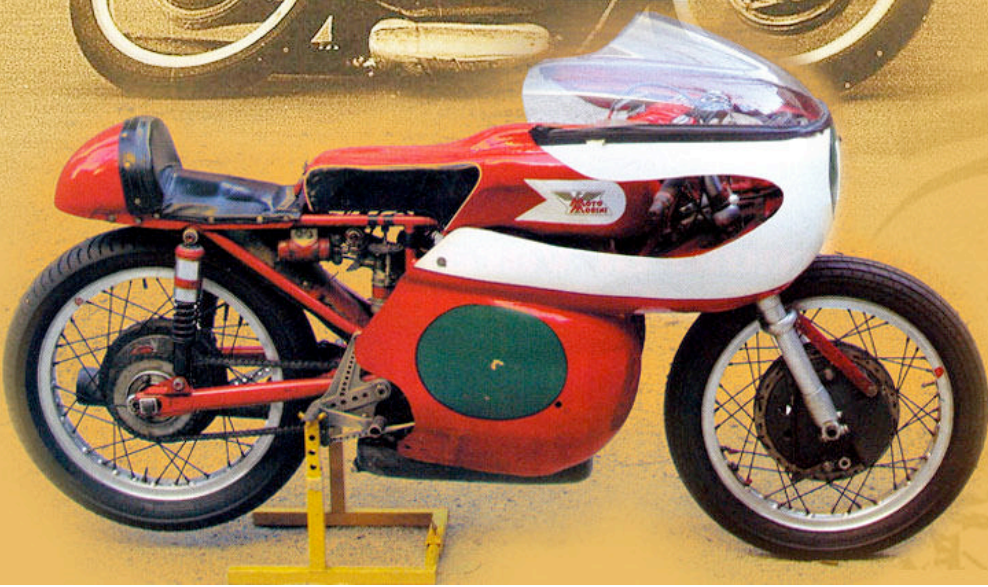


1958 Alfonso Morini, Dante Lambertini und Nerio Biavati, drei Künstler der Mechanik erschaffen ein Meisterstück welches in die Geschichte des Motorradrennsports eingehen wird: Die Moto Morini 250 GP Double Camshaft!

1960 Tarquinio Provini kommt zu Morini und gewinnt 1961 und 1962 mit seiner 250 GP die italienische Meisterschaft souverän.

1963 Auf Druck von Provini steigt man in die WM ein und das unfassbare wird Realität: Morini kann sich gegen den überlegenen Gegner Honda immer wieder durchsetzen und verfehlt den Weltmeistertitel um nur zwei Punkte.

1969 Alfonso Morini verstirbt im Alter von 71 Jahren. Das Unternehmen wird von seiner Tochter bis zur Übernahme durch Cagiva weiter geführt.



Die schnellsten Einzylinder der Welt

Moto Morini History (1970-1989)



1970 Ein Bedeutungsvolles Jahr für Morini: Franco Lambertini entschließt sich seine Arbeit bei Ferrari aufzugeben und zu Morini zu wechseln. Eine Reihe von Richtungsweisenden Technologien werden in den nächsten Jahrzehnten folgen.

1971 Die Moto Morini 3 1/2 das erste Konzept von Franco Lambertini mit einem 72° V2 Motor wird auf der Messe in Mailand vorgestellt.

1979 Lambertini entwickelt im Hause Konzepte auf Formel 1 Niveau. Die 500 Turbo wird auf der Messe in Mailand präsentiert und hat für diese Zeit die unglaubliche Leistung von 84 PS!!

1989 Franco Lambertini verlässt Moto Morini und wechselt zu Gilera. Seine letzten beiden Entwicklungen, die Coguaro und New York werden noch im selben Jahr präsentiert.



Moto Morini History (1987-1996)

1987 Die 80er waren eine harte Zeiten im Motorradgeschäft. 1987 wurde bekannt gegeben das die Castiglioni Brüder die Marke Moto Morini kauften und in die Cagiva Gruppe integrierten. Man versprach die legendäre Marke zu neuem Ruhm zu führen, doch dies sollte ein Lippenbekenntnis bleiben.

1989 Die Fabrik in der Via Bergami wird in eine Entwicklungsabteilung umfunktioniert und schon bald darauf wird die Produktion dort eingestellt. Mittlerweile wird nur noch die Morini Dart mit sehr bescheidenen Erfolg gefertigt.

1996 Der Markenname Morini wird zusammen mit Ducati an die Texas Pacific Group verkauft. Die TGP hat jedoch ausschließlich Interesse an der Marke Ducati, es ist nicht geplant Fahrzeuge der Marke Moto Morini zu fertigen.

Die Marke fällt in die Hände der Familie Castiglioni



Moto Morini History (1999-2004)



1999 Im April 99 kehrt die Marke zurück zur Familie: Morini Franco Motori spa, gegründet im Jahre 1954 vom Neffen Alfonso Morini's, kauft die Markenrechte an Moto Morini zurück. Das Unternehmen war bekannt für seine Motoren, welche sowohl in Scootern, wie auch Motorrädern verschiedenster Marken zu finden sind.

2004 Die Moto Morini spa präsentiert auf der Motorshow in Bologna erstmals wieder Fahrzeuge unter der Fahne Moto Morini. Dies ist die Geburtsstunde der Marke in der Neuzeit, die Wiedererschaffung einer Legende. Die in Bologna gezeigten Modelle Corsaro und 9 1/2 wie auch der dort verbaute Motor, der wie in alten Zeiten schon durch Signore Lambertinis geniale Hände geschaffen wurde erregen großes Aufsehen.



Zeit der Heimkehr und Wiedergeburt



Fahrzeuge von 1948 bis 2008

DIE FAHRZEUGE

MOTO
MORINI

1948 Die erste Racing Morini ist die “125 Competizione”. Es handelt sich dabei um ein extrem schnelles Motorrad, welches die “Campionato Italiano Motoleggere” (italienische Meisterschaft für leichte Motorräder) mit Raffaele Alberti als Fahrer gewinnt. Das Fahrzeug leistete 8 PS bei 7.000 U/min bei einer Verdichtung von 10:1 und nur 65 kg Gewicht. Das reichte für beachtliche 125 km/h Topspeed!



1949 Der erste WM-Lauf wird durchgeführt. Moto Morini entwickelt seinen ersten 125cc Viertakt-Rennmotor welcher in der Moto Morini 125 GP Monoalbero zum Einsatz kommt. Am Zenit seiner Entwicklung leistet diese Antriebseinheit stolze 16 PS bei 10.000 U/min und erreicht eine Topspeed von 160 km/h. Beim Grand Prix in Monza im Jahre 1953 fährt Mendogni die Rekordrunde mit 143,2 km/h Durchschnitt.



1953 Die Ära der Viertakt-Motoren beginnt. In diesem Jahr ging der erste 175cc Viertakt-Motor mit Stangensteuerung in Serie. Die 175er Morini war ein Wendepunkt in der italienischen Motorrad-Produktion. Bereits im Jahr darauf wird die Modellreihe durch die 175 Gran Turismo erweitert. Die höhere Leistung (11 PS) ermöglicht 120 km/h Höchstgeschwindigkeit.

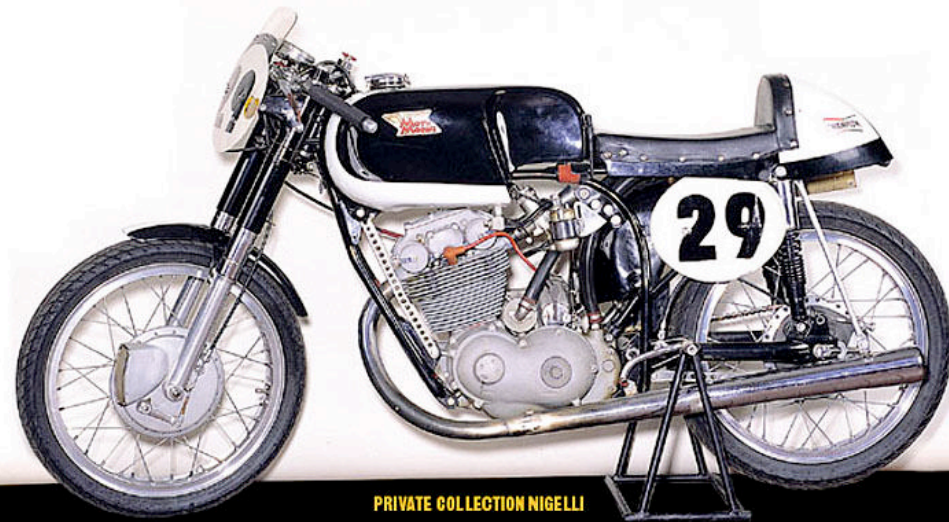


1954 Das Jahr der 175 Settebello: Eine Legende! Dieses Modell wurde zum Symbol für die Marke Morini, ja sogar generell für italienische Motorräder. Auf der Messe in Mailand erstmals gezeigt entwickelte sich dieses Modell zu einem internationalen Verkaufserfolg. Die Daten: 15 PS bei 8.000 U/min, 138 km/h

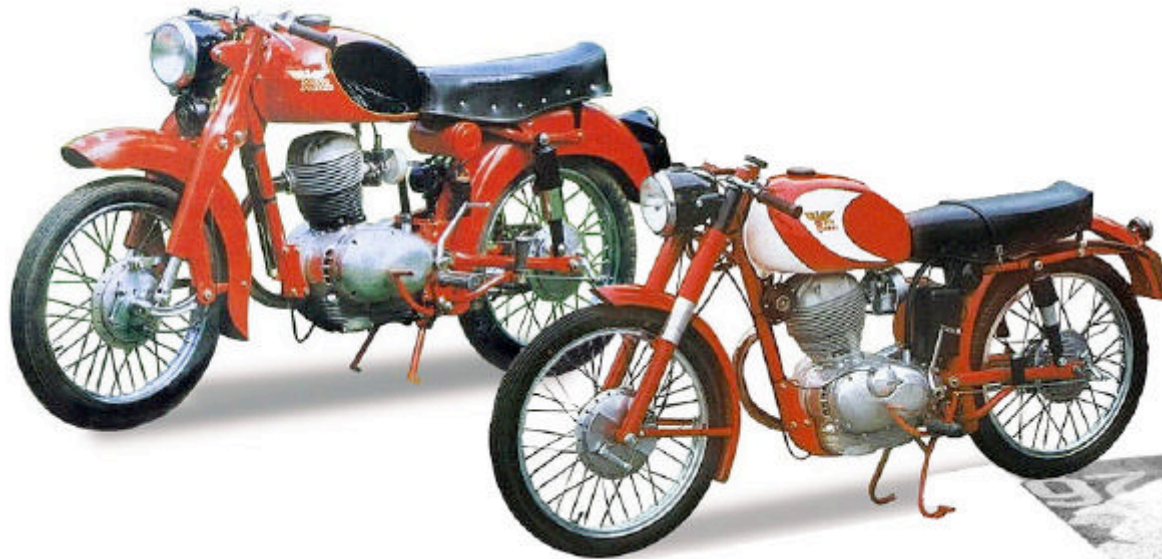


1955 Die 175 Rebello: Zum Siegen geboren. Diese außergewöhnliche Rennmaschine wurde von Alfonso Morini persönlich entwickelt und mit Mario Preta belegte sie beim Rennen Milan-Taranto auf Anhieb den zweiten Platz. Man musste sich nur einer 500er-Vierzylinder Gilera geschlagen geben. Im selben Jahr gewinnt Emilio Mendogni damit den Motogiro d'Italia.

1956 Die Rebello gewinnt das Rennen Milan-Taranto mit Franco Franceschini als Fahrer und Walter Tassinari gewinnt den Motogiro. Auch in der italienischen Meisterschaft mischt die Rebello ordentlich mit: Umberto Masetti gewinnt 1955 die Seniorenklasse und 1957 bis 1958 entscheiden Franceschini und Giampiero Zubani die Juniorenklasse für sich.



1956 Von einer Welle von Sprorterfolgen getragen präsentiert Morini zwei neue Modelle: Die 175 Super Sport und die 175 Briscola. Auch bei den Rennmotorrädern kommt es zu Änderungen: Mit seiner Rebello, mit neuen DOHC-System und 5-Gang-Getriebe stürmt Attilio Damiani von Sieg zu Sieg und gewinnt insgesamt fünf mal in Serie die italienische Bergmeisterschaft.



1957 Flankiert von der letzten Version der Rebello 175 wird eine neue 250cc Version vorgestellt. Das wird die Grundlage für Morinis Meisterwerk 250 Bialbero werden. 1959 gewinnt Jacques Couturier die „Due Ore“ von Monthléry in der 175er Klasse (Schnitt 120 km/h!).



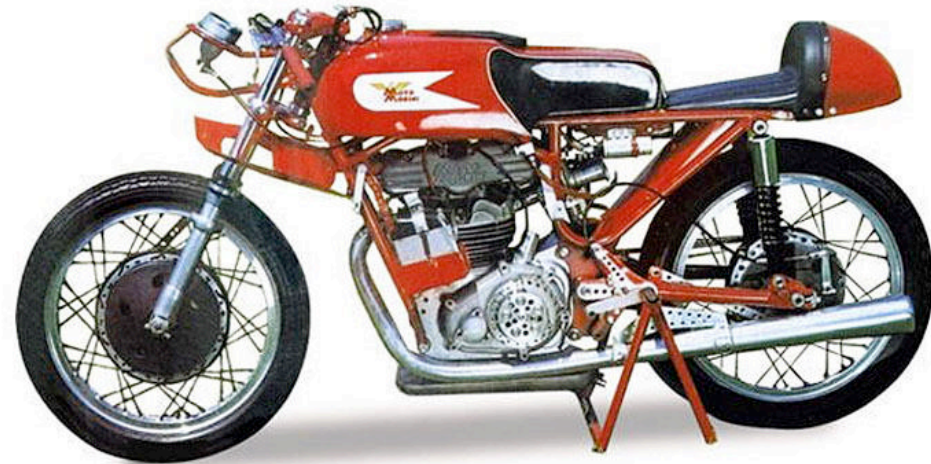
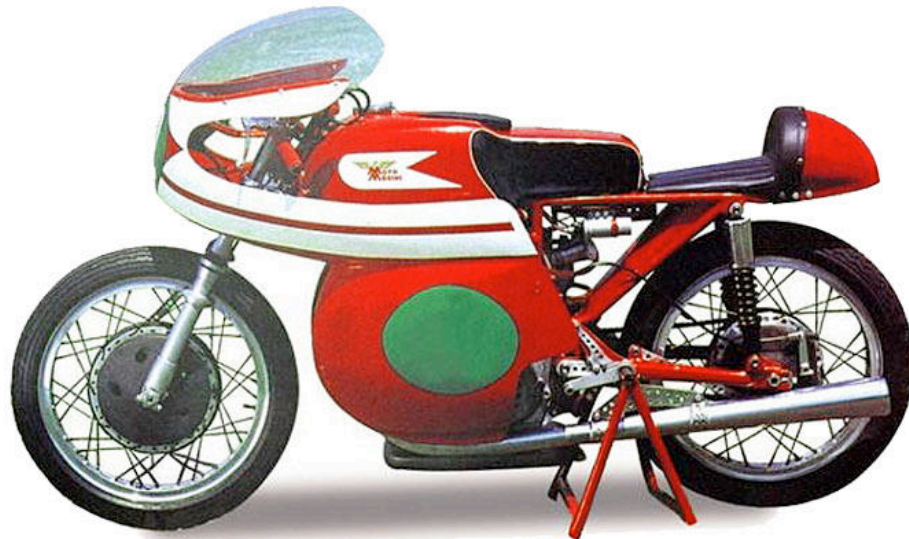
1958 Morini präsentiert die 175 Tresette und Tresette Sprint. Dieses Motorrad krönt eine außergewöhnliche Epoche im Hause Morini.



1959 Eine Magischer Abschnitt von Morini hat seinen Beginn: Die Ära der Corsaro. Eine Evolution der Sbarazzino, wurde die 125 Corsaro als Reisemotorrad präsentiert, entwickelte sich aber dann zu einen echten Sportmotorrad. Augenmerk lag auf der Ästhetik, einer guten Leistung und maximaler Zuverlässigkeit. 1961 folgte die Sportversion: Corsaro 125 Veloce.



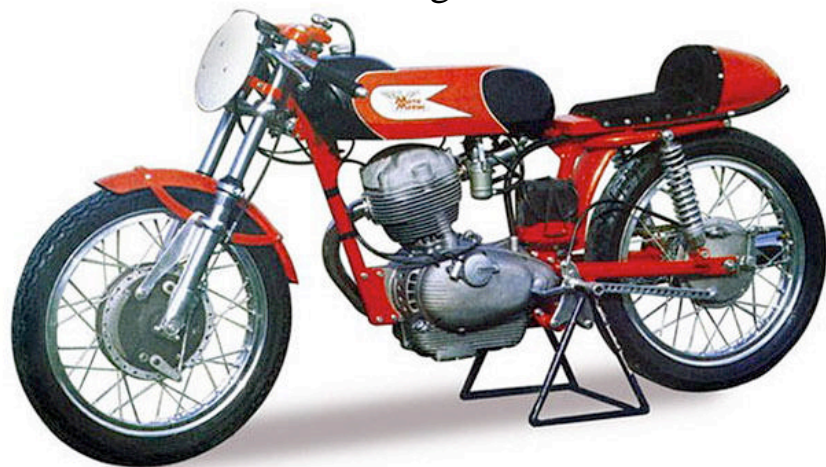
1958 Die berühmteste aller Morini Rennmaschinen, die „250 Bialbero“ feiert Ihr grandioses Debüt beim Grand Prix der Nationen mit einem ersten und zweiten Platz vor dem als Favoriten gehandelten MV Agusta's. Gebaut von Alfonso Morini, Dante Lambertini und Nerio Biavati stellt dieses Motorrad ein Meisterwerk italienischer Ingenieursleistung dar. Der Zylinderkopf aus Aluminium mit zwei oben liegenden Nockenwellen ist beisehielslos, und selbst die Engländer gestehen ein, dass dies der schnellste Einzylinder der Welt ist. Die Bialbero erreichte ein Topspeed von heute noch beachtlichen 236 km/h!



1961 Alfonso Morini war immer ein Visionär, auch bei der Wahl seiner Fahrer! Er nahm einen jungen Fahrer namens Tarquinio Provini und setzte ihn auf die 250 Bialbero. Dank seiner Courage und Willenskraft wurde aus ihm der Siegreichste Rennfahrer in der Geschichte von Morini. Er gewinnt die italienische Meisterschaft 1961, 1963 und auch 1964.



1962 Die Evolution der Settebello schuf die "Aste Corte", eines der schönsten Motorräder. Dieses Limited Edition Modell erreichte eine Leistung von 23 PS bei 10.500 U/min. Das Fahrzeug gewann sechs mal die italienische Bergmeisterschaft (zuletzt 1973) und drei mal die italienische Junioren Meisterschaft. 1958 und 1959 holten sich Couturier und Bettiol den Sieg in Bol d'or, dem klassischen Langstreckenrennen und der berühmte Giacomo Agostini begann damit seine höchst erfolgreiche Karriere.



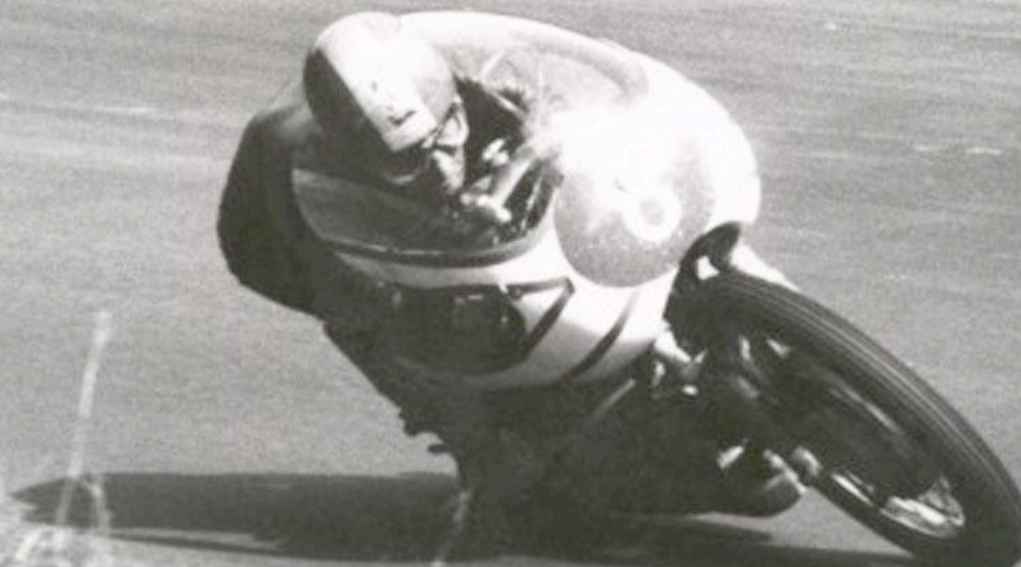
1963 Auf dem Erfolg der Corsaro entscheidet man sich mit der Corsarino 50 auch in das Mopedgeschäft einzusteigen. Bis 1977 wird sie in 10 Versionen gebaut werden und diesen Markt revolutionieren. Leute die ein authentisches Fahrzeug suchten bevorzugten dafür einen Viertakt-Motor. Heute ist eine Corsarino eines der gefragtesten Sammlerstücke.



1963 Die 250 Bialbero, gefahren von Provini, schlittert nur Haarscharf am Weltmeistertitel vorbei: Nur zwei Punkte liegt der Einzylinder am Jahresende hinter dem Honda-Werks-Multizylinder von Jim Redman.

Morini gewinnt den Grand Prix von Spanien, Hockenheim und auch den Grand Prix der Nationen in Monza. In dieser Zeit machte dieses Motorrad noch einen anderen Fahrer erfolgreich: Angelo Bergamonti.

1964 Giacomo Agostini fährt auf der Bialbero 250 und gewinnt eine Reihe von Rennen in der italienischen Meisterschaft.



1966 Morini orientiert sich Richtung Offroad und baut die Corsaro Regolarità 100 und 125. Der sportliche Erfolg in diesem Segment läßt nicht lange auf sich warten:

1966: 1. Platz bei den Six-Days in Schweden

1967: Sieg in der italienischen Meisterschaft in den Klassen 100, 125 und 175.

1968: Sieg in der italienischen Meisterschaft in den Klassen 100 und 125.

1969 Die fortschreitende technische und optische Weiterentwicklung führt zur Konstruktion der Corsaro Regolarità 150/160. Die gesamte Modellreihe bekommt ein sehr gutes Feedback vom Markt, gilt als schnell und zuverlässig und wird in allen Hubraumklassen ernst genommen.



1969 Die Corsaro hat den Höhepunkt ihrer Entwicklung erreicht und die Modelle Super Sport 125/150 lösen sie ab.

1970 Die Corsaro 125 Country wird vorgestellt. Das Fahrzeug wurde als „All-Terain“ Motorrad entwickelt.



1977 Lambertini treibt die Entwicklung der Zweizylinder Modellreihe weiter voran. Als Topmodell folgt die Morini 500 mit dem Motor abgeleitet von der 3½ in einer Sport und Gran Turismo Version. Die Modellreihe wird für Morini zum Welterfolg und wird der Marke enorme Bekanntheit bis in die heutige Zeit verschaffen.

1981 Die 500 Sei V kommt auf den Markt. Version A.T. meint "assetto turistico", zu "deutsch" touring setup und A.S. "assetto sportivo" steht für die Sportausführung. Beide sind mit einem neuen 6-Gang Getriebe ausgestattet und verfügen über mehr Leistung als Ihre Vorgänger.



1981 Morini bringt die 500 Camel, ein außergewöhnliches Enduro-Bike mit dem V2-Motor auf den Markt. Das Motorrad, das sogar an der Rallye Paris-Dakar erfolgreich teilnahm, und mit welcher Massimo Valentini die Six-Days in Elba gewann, ist die erste Großenduro "Made in Italy". Weiters präsentiert Morini in Mailand die 500 Turbo. Dies war der nächste Beweis für Franco Lambertini's Fähigkeiten. Das Ergebnis dieses turbogeladenen V2: 84 PS bei 8.300 Umin, eine Leistung die gerade mal 750er dieser Zeit erreichen konnten.



1983 Moto Morini bringt mit der „Kanguro 350“ eine weitere fesselnde Zweizylinder Enduro auf den Markt. Das Fahrzeug ist auf Anhieb erfolgreich und wird in ihrem Segment zwei Jahre lang das best Verkaufteste Motorrad bleiben. Weiters wird eine modifizierte Version der



350, die K2 vorgestellt. Dieses Fahrzeug wird es als 350er und 500er geben.

1985 Die Camel 501 XE wurde überarbeitet und eine Reihe von Verbesserungen, wie zum Beispiel Scheibenbremse vorne und Monoshock System hinten, werden umgesetzt.



1986 Um sich den Zeitgeist anzupassen entschließt man sich zum Bau des ersten Choppers Made in Italy, die „Excalibur 350“. Sie entwickelt sich sofort zu einem Verkaufsschlager und bringt Morini eine komplett neue Kundenschicht. 1988 wird die Excalibur überarbeitet und kommt unter den Namen „New York“ auf den Markt.

1990 Die Dart 350, eine Cagiva Freccia mit einem Morini 350cc Motor bestückt wird von den neuen Eigentümern auf den Markt gebracht. Die Dart war ein Fehlschlag und sollte für nahezu 15 Jahre die letzte Morini bleiben.



2004 Die Moto Morini spa präsentiert auf der Motorshow in Bologna erstmals wieder Fahrzeuge unter der Fahne Moto Morini. Dies ist die Geburtsstunde der Marke in der Neuzeit, die Wiedererschaffung einer Legende. Die in Bologna gezeigten Modelle Corsaro und 9 1/2 wie auch der dort verbaute Motor, der wie in alten Zeiten schon durch Signore Lambertinis geniale Hände geschaffen wurde, erregen großes Aufsehen.

2007 Wie schon 2004 ist die Messe in Mailand der Ort an dem ein Aufsehen erregendes Motorrad aus dem Hause Morini vorgestellt wurde: Die Granpasso, bestückt mit dem bärenstarken Motor der Corsaro 1200 tritt als Großenduro die Nachfolge der legendären Camel und später Kangaro Baureihen an.





Moto Morini Werk in Bologna

