

# Med Alfonso på tur.

## Fortellingen om en 16 åring og enda en ukurant sykkel i familien.

### Innledning

For de av dere som har fulgt med en stund i Bicilindricas spalter, kan det kanskje være noe kjent med dette å dra til FIM Rally med gamle, skranglete sykler. I år var FIM Rally i Epernay, en 8-10 mil øst for Paris, midt i Champagne distriktet. Vår eldste sønn Even har jo, som de andre barna, vokst opp med MC som en viktig del av hverdagen. Derfor var det en selvfølge at han nå, i en alder av 16, skulle kjøre sjøl til FIM Rally. Hvordan det gikk, kan man finne ut om man leser videre.

For et par år siden, når Even var 14, begynte vi å snakke om framtida, nærmere bestemt hva slags kjøretøy han skulle ha når han ble 16. Det var helt klart at han ønsket seg lett motorsykkel. Jeg dristet meg til å slå fram på et forslag om noe i retning av veteran, f.eks en Ducati 125cc. Disse ble produsert fra slutten av 50-tallet og framover på 60-tallet, og et slikt prosjekt ville jo passe meg bra, Ducati-fanatiker som jeg er. Joda, Even syntes dette kunne være moro, og jakten på en slik sykkel startet. Først i Norge/Norden, siden i England/Tyskland/Italia og USA. Men uten hell. Ingen Ducati 125 Sport var å finne. Riktignok kunne vi få kjøpt en Ducati Bronco 125cc her på Kongsberg, men det var lissom ikke rette typen...

### Hr Alfonso kommer til Kongsberg

Så en dag fikk jeg en e-mail fra en kar i Tyskland. Han hadde sett mine bestrebelsler for å finne en 125, og tilbød en Moto Morini Corsaro fra begynnelsen av 60 tallet. For å gjøre en lang historie kort; sykkelen ble betalt usett på forskudd, og ankom med lastebil til Oslo. Etter fortolling og diverse utgifter/avgifter, var den i hus rett over nyttår 1998. Innkjøpsprisen var 900 D-mark, men avgiftene utgjorde mer, så totalprisen inn i Norge ble rett under 10000.



**Slik ser den ut i brosjyren, dette er en 1963 Corsaro 125.**

Den sommeren brukte Even til å gjøre seg kjent med sykkelen, og den viste seg å være i relativt god stand, på tross av et noe slitt og rustent utseende. Den fikk raskt navnet Alfonso, oppkalt etter Hr. Morini personlig. De (Even og Alfonso) kjørte ganske mange mil. Dette foregikk jo riktignok året før han ble 16, så det ble kalt øvelseskjøring. Mamma Siri foran, Even i midten og jeg bak. Slik dro vi også på vår første tur, som skulle gå til Tinn Austbygd, den helga Guzzi klubben hadde sitt høsttreff. Vi skulle riktignok ikke dit, men vi så mange Guzzier mens vi satt i veikanten. Noen stoppet også. Saken var nemlig den at Hr. Morini stoppet når vi var halvveis. Ikke fikk vi den i gang igjen heller. Enden på visa var at Even måtte sitte på med sin mor til Tinn, og Alfonso måtte tilbringe helga bak noen busker i Ormemyr krysset.

Etter noe skruing på høsten, kom Alfonso i gang igjen, men så kom dagen hvor en grå røyksky kunne observeres i nærheten av tenningsanlegget, og Alfonso ble stum.

Dermed var innkjøringen over, og restaureringen kunne begynne.

### **Restaurering av Morini**

Dette er en givende hobby, hvor man blir kjent med mange entusiaster. Det fine er at til denne modellen finnes det også noen nye deler å få kjøpt, slik at man ikke er helt avhengig av heldige funn. Her i Norge er det ingenting (som vi har funnet), men i både Tyskland og England finnes deler. Selvfølgelig også i Italia. Nå viste Alfonso seg å være i god stand, så noen

overhaling av motoren har det ikke blitt. Even byttet clutch, men det var også nesten det eneste. Ramme, tank og alt annet fikk derimot, måtte sandblåses og lakkas. Lakkeringen gjorde vi hjemme. Alle forkrommede deler (utenom hjulene) ble behandlet hos Sørligaten fornikling. De gjør en utmerket jobb til avtalt pris, men man bør ha god tid. Pirelli dekk (hva ellers?) ble kjøpt inn i Kongsberg. Fra Tyskland fikk Even diverse smådeler som gummi til fothvilere osv, så sykkelen framstår nå som ganske pen. Ekshaust anlegget består av den originale svanehalen (lakkert svart) og høyre Conti lyd«demper» fra min Ducati. Til godkjenning bruker han en Silentium demper, også fra Ducatien. Det hører med til historien at sykkelen ble registrert som en 1961 modell uten anmerkninger. I årenes løp har jeg kommet med mye rart til Biltilsynet på Kongsberg, men har hatt bare positive erfaringer der.

### **Så kommer sommeren, og vi skal ut på tur.**

Even og jeg jobbet febrilsk utover våren for å bli ferdige til 1. Mai. Så ble det 17. Mai, og så ble det... Kort sagt, våren gikk, og sykkelen gikk ikke. Vi skulle reise på FIM Rally den 12. Juli. Midt i juni var sykkelen ferdig lakkert og montert. Kanskje ikke helt ferdig, Alfonso måtte greie seg uten striper og dekaler. Det måtte komme i byggetrinn 2, ble vi enige om. Nå måtte det kjøres! Even hadde allerede hatt førerkort i flere uker, og ingen sykkel var klar. Det er vel det nærmeste man kommer krise i en 16-årig motorsykelists liv.

Så begynte frustrasjonene. Vi fikk ikke Alfonso til å gå skikkelig. Jeg mente at den måtte være feil dyset, og dyser ble byttet med vekslende hell. Sykkelen gikk OK noen kilometer, så ble det stopp og skruing før Even kunne fortsette.

FIM Rally avreisen nærmet seg, og pulsen steg. Stressnivået ble ikke mindre når vi hørte på radioen at Kiel ferga sto i brann. Det var jo nettopp den båten vi skulle med.

Så måtte vi bare ta en avgjørelse. Og avgjørelsen ble: Alfonso får ikke være med til Frankrike. Vi tok ikke sjansen på å plundre med den hver dag i hele ferien. Febrilsk ringing rundt til alle tenkelige forhandlere endte med at vi leide en Honda NSR 125 hos MC Oslo. Dyrt. Man hva gjør man ikke i et krisetilfelle? Trøsten er at NSRen faktisk var bygd av Honda Motor Spa, Italia.

Turen gikk meget bra. Både min Guzzi, Siris RD350 og NSRen gikk knirkefritt hele turen. Vi kjørte vel 350 mil på drøye 2 uker. Dette var i grunnen langt nok for en uerfaren 16 åring. FIM Rally var flott. Men vi

stakk oss igjen litt ut blant de norske deltagerne med utstyret vårt. Av totalt over 200 norske deltagere var det kun en 125cc, kun to totaktere og en rusten Guzzi. De fleste andre hadde blanke, nye sykler med mye slagvolum. Jeg fikk det inntrykk at de fleste syntes det var rart å dra så «langt» på en 125cc. Color Line får ingen reklame av oss. Mer sier vi ikke om den fergeturen.

### **Vel hjemme igjen, og Alfonso våkner opp.**

Når vi kom hjem igjen, var selvfølgelig Evens første oppgave å kaste seg over Alfonso for å knekke nøtta. Etter gode råd fra folk som har greie på slikt, prøvde han å bytte kondensator. Vi måtte jo først lage en... Slike kondensatorer hadde vi dessverre ikke på lager, men en modifisert Ducati Cucciolo kondensator ble satt inn. Voila! Siden har Alfonso gått som den skal, og Even har brukt den fram og tilbake til skolen (3 mil pr dag) i hele høst.

### **Epilog**

Det er virkelig en positiv endring i livssituasjonen for en 16 åring, når man kan reise hvor man vil, (nesten) når man vil. Vi bor jo ute på bygda, så ungene er ofte avhengige av skyss.

Den siste hendelse i historien om Alfonso skjedde i høstferien. Uten foreldre hjemme, skulle Even justere tenninga (det er selvfølgelig stifter på Alfonso) inne i kjelleren. Resultatet av et lite tilbakeslag i forgasseren var en stor flamme i luftfilteret. Det brant friskt, men en rask og effektiv aksjon med pulverapparatet reddet Alfonso (og huset). Der har vi igjen for brannøvelser med ungene! Det eneste som ble skadet, var faktisk luftfilteret. Det er et moderne skumgummi filter, så man kan vel ikke vente annet enn at en gammel kropp som Alfonsos frastøter slike nye organer. Dagen etter var sykkelen igjen på veien, og ingenting tyder på at den vil gi opp ånden med det første. Alt i alt tror jeg vi kan si at prosjektet har vært vellykket, og at Even har lært mye, bl.a hvor moro det er med italienske sykler.

### **Tekniske data:**

Moto Morini Corsaro 125cc, 1961 modell.

4 takt motor med støtstenger og toppventiler, ca 8 HK, 4 gir.

Toppfart ca 90 km/t

Kompresjon 1:7,6

Boring og Slaglengde 56 x 50mm

6 volts anlegg med måneskinn foran, noen få watt bak, og bremselys kun på bakbremsen.

Svinghjulstenning.

### **Et kort innblikk i historien om Moto Morini og Corsaro**

Alfonso Morini ble født i 1898. Moto Morini ble startet opp i Bologna i rett før eller rett etter krigen. Ulike kilder sier 1937 eller 1946. I 1946 kom i alle fall en 125cc totakter, basert på DKW 125RT. Morini var ikke den eneste som kopierte denne, BSA Bantam har også samme aner. Moto Morini Corsaro kom på markedet i 1958. Den hadde da en motor som var en direkte videreutvikling av 98cc modellen Sbazzarino, som hadde blitt lansert et par år før. Etter hvert ble motoren noe modernisert, bl.a ble stiftene flyttet ut fra svinghjulet til enden av kamakselen, noe som sikkert gjør det vedlikeholdet noe enklere. Morini hadde også en sportsmodell 125cc med et par hester ekstra, nemlig Corsaro Veloce.

Utover på 60-tallet fikk Corsaro, som mange andre italienske sykler, en mer kantete form, noe som jeg personlig ikke synes så mye om.

Motoren fikk også ny fasong, med mer firkantet topp. Effekten økte etterhvert opp mot 14 HK. Til slutt kom det også en 5-girs utgave. Corsaro fantes i Morinis modellutvalg fram til ca 1972. Den kunne også kjøpes med 160cc motor i noen år.

Etter Alfonso Morinis død i 1969, tok hans datter Gabrielle over ledelsen av fabrikken. I 1973 kom modellen som gjorde merket kjent i store deler av verden, nemlig 350cc v-twin modellen 3½ Strada, og året etter kom en 3½ Sport. Etterhvert ble det også en 500cc v-twin. Cagiva, med brødrene Claudio og Gianfranco Castiglioni kjøpte selskapet på midten av 80-tallet. Nå er bare minnene igjen. Fabrikken er borte, og tomten er brukt til andre formål. Imidlertid finnes det et nytt Moto Morini selskap, men dette vet jeg ikke så mye om, annet at de visstnok designer en ny motor, og etter hvert skal det komme en sykkel.