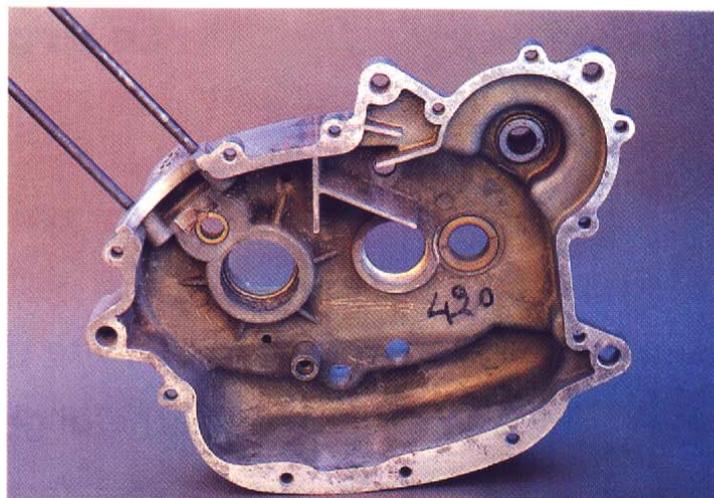




Sopra a sinistra, una particolarità di questo motore è costituita dall'adozione di una semplicissima pompa dell'olio a pistoncino, azionata da un eccentrico posto sull'albero primario del cambio.



Sopra a destra, il basamento è formato da due semicaratter simmetriche (quello mostrato è il destro) che si uniscono secondo un piano mediano verticale.

Sotto, queste sono le due facciate della interessantissima lettera preparata da Carlo Marcotti, fondamentale punto di riferimento per tutti gli appassionati del "cinquantino" Morini e fondatore della associazione Amici del Corsarino. Quasi tutti gli esemplari che appaiono in questo articolo appartengono alla sua collezione. Marcotti (telefono 0332/312820) ci ha inoltre fornito un gran numero di informazioni vitali.

pre comandato a pedale. Nel 1966 ai suoi modelli "stradali" la Casa bolognese affiancò lo Scrambler, dotato fin dall'inizio di cambio a quattro marce, caratterizzato dalla linea grintosa e accattivante e da un serbatoio di grande capacità. Nel 1967 solo il modello V impiegava ancora il cambio a tre marce (nel 1968 e nel 1969 anch'esso venne comunque dotato del quattro marce a pedale). Nel 1970 sono scomparsi dal listino sia il V che lo Z e lo ZT ed è entrato in produzione il Super Scrambler, dotato di una moderna forcella telescopica idraulica e di un serbatoio notevolmente più piccolo di quello dello Scrambler (munito dello stesso nuovo telaio a doppia culla continua). Lo ZZ, profonda-

mente rivisitato a livello estetico, ha ricevuto nuovi bauletti. Negli anni successivi questi modelli sono stati oggetto di modifiche fondamentalmente di natura estetica. Gli ultimi esemplari del Corsarino sono stati commercializzati nel 1977. Il motore, autentico capolavoro di semplicità e di razionalità al tempo stesso, aveva la distribuzione ad aste e bilancieri, con valvole parallele, l'accensione a volano magnete e la trasmissione primaria (posta, contrariamente alla tradizione della Casa, sul lato destro, ove si trovava anche l'albero a camme) a ingranaggi. Per l'alimentazione, a seconda delle versioni, veniva impiegato un carburatore Dell'Orto SH 14/12/2 o un più performante UA 15 BS. ■

**amici del Corsarino**  
Carlo Marcotti  
Via... 0332/312820

Come tanti appassionati di vecchie moto ho cominciato ripulendo il mio primo motore, un "Corsarino" della Moto Morini con motore quattro tempi. A differenza di altri che hanno continuato dedicandosi alle varie marche e modelli, corso e raccolto tutte le versioni prodotte, il materiale e la documentazione per conoscere i particolari di ogni allestimento per poterli restaurare più facilmente. Vorrei cercare di chiarire, in base alle mie ricerche, quali siano state l'evoluzione e la sequenza dei modelli commercializzati dal 1963 al 1977.

Tengo a precisare che le sigle V, Z, ZT, ZZ e ZS stampigliate sui telai sono relative ad sigle di così agenzie e non necessariamente al nome del modello.

V o "Dama", come lo chiamano tutti, viene commercializzato dal '63 con tre marce comando a manopola e telaio aperto, a tipica forma di "V", per finire nel '69 con telaio rigido a quattro marce a pedale. Il telaio è marcato "V" (foto 1).

Z, nato assieme al V ma con l'aspetto di una piccola moto, ha nella sua prima versione tre marce a mano, una lunga sella ruota e nera ed il manubrio basso. Avrà diversi aggiornamenti, come il cambio a pedale (1965) che diventerà quattro marce nel '66, la sella tutta nera e più corta abbinata a vari disegni del basamento e del serbatoio.

Oltre al tipico colore rosso venno usato anche il nero invertendo gli apparecchi. I telai sono marcati sia Z che ZT in base all'anno di produzione. Resterà in listino fino al 1969 (foto 2).

ZT uguale allo Z, come evoluzione con la sola differenza di avere il manubrio alto, la sella corta ed il parafango color della carrozzeria. (foto 3).

**amici del Corsarino**  
Carlo Marcotti  
Via... 0332/312820

ZZ dal 1963 arriva questo modello con valvole e carburatore maggiorati rispetto al modello V e a richiesta più con quattro marce a pedale, avrà quindi un manubrio maggiorato, in versione estetica fino all'ultima versione realizzata nel '76. Il telaio può essere marcato Z, ZT o ZZ (foto 4).

SCRAMBLER prodotto dal '66 subito con quattro marce e una versione che oggi verrebbe definita Enduro, con forcella anteriore telescopica e sospensione posteriore a viti variometriche che variava il telaio può essere marcato Z, ZT o ZS (foto 5).

SUPER-SCRAMBLER presentato al Motociclo di Milano nel '69 ha come particolarità le sospensioni anteriori e posteriori idrauliche. Il telaio può essere marcato ZT o ZS (foto 6).