

## MGS01 Corsa

Moto Guzzi heeft de handdoek opgepakt als het gaat om nieuwe motoren in het sportieve segment. Sinds de overname door Aprilia is er duidelijk een frisse wind gaan waaien door de Italiaanse fabriek. Dit heeft geresulteerd in een compleet nieuwe modellenlijn, waarvan de MGS-01 "Corsa" absoluut het paradepaardje is.

Moto Guzzi is een merk met een rijke race historie en men wilde bij de fabriek duidelijk het race gebeuren een nieuwe impuls geven. Terwijl de fabriek onderhevig was aan een flinke reorganisatie, besloot men om een range van nieuwe motoren te ontwikkelen. Stijlvol, modern en gemakkelijk te berijden motoren in de geest van Mandello del Lario, maar met innovatief design en technische hoogstandjes. Doel was om de wereld te laten zien waar men technisch toe in staat is bij Moto Guzzi. Hiervoor deed men een beroep op de beroemde ontwerpers Ghezzi & Brian en werd speciaal een werkgroep in het leven geroepen, met als doel het ontwerpen van de ultieme motorfiets die Moto Guzzi weer terug moet brengen aan de top van de racewereld. De ambitie van de fabriek was om deze nieuwe motoren binnen 2 jaar in productie te kunnen nemen. Om dit te kunnen realiseren, moest er gebruik worden gemaakt van een bestaand motorblok, de Centauro™s 4 kleps V-Twin in combinatie met de versnellingsbak en cardan aandrijving van de V11.

Dit alles speelde zich af in februari 2002. De nieuwe motor moest klaar zijn voor de InterMot motorshow in Munchen, die in september van datzelfde jaar zou worden gehouden.

Het concept was even eenvoudig als moeilijk. De motor moest uitblinken in eenvoud, maar tevens technisch perfect zijn. Rijgemak en handelbaarheid waren speerpunten in het ontwerp. De motor zou een korte wielbasis moeten hebben, laag gewicht, goede balans en niet te vergeten een sportief frame.

Het werk van de ontwerpers resulteerde in een schitterende nieuwe motorfiets. De ranke lijnen van de MGS-01 geven de motor een uitermate sportieve uitstraling. Dit in combinatie met het bekende en beproefde motorblok maakt het een typisch Moto Guzzi ontwerp. De motor kreeg een "aerodynamische stroomlijn, waarbij het motorblok nog steeds een blikvanger is gebleven.

Verder kreeg de motor een aluminium achterbrug en carbon monocoque frame, dit om het gewicht zo laag mogelijk te houden. Voor wat betreft de vering deed men een beroep op Öhlins, toonaangevend op het gebied van sportieve vering.

De ontwikkeling van de MGS-01 is in 2 fases onderverdeeld:

- fase 1: een gelimiteerde, niet gehomologeerde MGS-01 "Corsa" zal worden gepresenteerd begin 2004, compleet met een 122 pk power kit (Werd uiteindelijk maart 2005)

- fase 2: de volledig gehomologeerde productie MGS01- "Serie" zal worden gelanceerd in oktober 2004. ( zal er niet meer van komen door gewijzigde financiële situatie van de fabriek)

- MGS01 Corsa

The best designs emerge when no restrictions and limits are imposed, when designers are allowed to express their creativity without having to worry about feasibility studies and industrialisation.

That is why Moto Guzzi gave carte blanche to the Style Lab back in 2002, encouraging the team there to exercise total freedom in creating a new concept bike. The MGS-01 Corsa that stunned visitors to InterMot 2002 was the result of that freedom.

Here at last is the motorcycle destined to revive Moto Guzzi's racing traditions and fulfil the expectations of the many fans who long to see Guzzi returning to dominate the world's racing circuits.

The MGS-01 Corsa will write a new chapter in the history of motorcycling. The placings already achieved in international competitions show that Guzzi victories are no longer a dream but a splendid reality, brought about by the dedication and passion of all those involved in the MGS-01 Corsa project.

Engine Type 90° V-Twin, 4 stroke Cooling system Air cooled Displacement 1.225 cc Bore and stroke 100 x 78 mm Compression ratio 11.6 : 1 Timing system overhead camshaft " 4 valves per cylinder with positive drive belt Valves ~ 36 mm intake

~ 31 mm exhaust Valve timing: intake open: 36° B.T.D.C. intake closes: 70° A.B.D.C. exhaust open: 64° B.B.D.C. exhaust closes: 28° A.T.D.C. Maximum power 128 HP a 8.000 giri/minuto Maximum torque 11,5 Kg-m a 6.200 giri/minuto Pistons

Cosworth Racing 3 rings Connecting rod Carillo 144 mm Ignition system Marelli IAW 15M electronic digital Intake conduit Marelli ~ 50 mm Airbox 15 litres Starting system Electronic digital Spark plugs CHAMPION RA59GC TRANSMISSION

Gearbox 6 speed Primary drive Straight-tooth gear, ratio 1:1.55 Secondary drive Double universal joint, ratio 1:2.909

Internal ratios 1° = 1:10,82

2° = 1:8,01

3° = 1:6,14

4° = 1:5,01

5° = 1:4,35

6° = 1:3,84

Clutch Sintering double disc, hydraulic drive Chassis Frame Rectangular section single-beam ALS 450 Wheelbase 1.450 mm Trail 97 mm Rake 24° Front suspension Öhlins up-side down fork 43 mm, 3 adjustment positions Front wheel travel 120 mm Rear suspension Aluminium-plate swinging fork Öhlins monoshock absorber, 4 adjustment positions Rear wheel travel 125 mm Front brake double floating disc, 320 mm, 4 pads radial caliper Rear brake Single disc, 220 mm, double piston caliper Rims forged aluminium 5 arms

Front rim 3,50 x 17

Rear rim 5,50 x 17

Front Tyres 120-70/17 Michelin slick S1246A

Rear Tyres 180-55/17 Michelin slick S1835A

Electrical equipment Battery 12 V 11 Ah Dimensions Length 2.070 mm Width 730 mm Height 1.165 mm Seat height 820 mm Footboard height 420 mm Handlebar height 880 mm Dry weight 192 Kg Fuel tank capacity 18.5 lt

Important: limited series non homologated, for racing use.