

Morini 350 Sport

344 cc • 1975 • Italia

Diámetro x carrera: 62 x 57 mm • Potencia: 39 CV a 8.500 rpm

Velocidad máxima: 175 km/h • Colección Fundació Can Costa

La historia de Moto Morini se remonta a 1924, cuando Alfonso Morini se asocia a Mario Mazzetti para fundar la empresa MM. Moto Morini nacerá al romperse trece años después esta sociedad, pero no antes de que la marca original se forje una buena reputación en las carreras, algunas con el propio Morini como piloto. Después de la II Guerra Mundial, durante la cual la fábrica quedó destruida por los bombardeos aliados, se reanuda la producción motociclística. Como varias otras marcas europeas y americanas, Morini vuelve al mercado con una sencilla moto de dos tiempos y 125 cc, cuyo diseño debe mucho a la DKW RT125.

Tampoco tardó en regresar a la competición. Hacia 1952 la marca había desarrollado motos capaces de ganar Grandes Premios en Europa. Una década más tarde Moto Morini organizó una campaña creíble, aunque frustrada, para conquistar el campeonato mundial de 250 cc, y para atraer a Giacomo Agostini, que por entonces iniciaba su carrera como piloto. Por desgracia, con el desarrollo de potentes y fiables máquinas de dos tiempos durante los años sesenta, a finales de la década el futuro de la maquinaria cuatro tiempos en los Grandes Premios era bastante oscuro.

Alfonso Morini murió en 1969 y su hija Gabriella asumió la dirección, encargando a Gianni Marchetti y Franco Lamberti el diseño de una nueva máquina adecuada para que la firma pudiera afrontar la nueva década. Su proyecto de una máquina ligera con reducida área frontal dio como resultado un chasis pequeño y de excelente estabilidad, con un motor bicilíndrico en V a 72° dotado de varias innovaciones. Quizá lo menos corriente fueran sus culatas Heron, hasta entonces sólo vistas en unos pocos motores automovilísticos, como el Jaguar V-12. Este tipo de culata es plana en su cara interior ya que la cámara de combustión va ubicada en la cabeza del pistón —donde se practica una depresión— dando como resultado una elevada potencia específica. Para aligerar el mecanismo de accionamiento de las válvulas y permitir al motor trabajar a mayor régimen, los ingenieros situaron el árbol de levas encima del bloque, en la confluencia de ambos cilindros. Para ello hubo que montarlos desalineados, una disposición que tiene la ventaja de optimizar su refrigeración.

El prototipo, llamado simplemente 350, fue presentado en el Salón de Milán de 1971 y entró en producción con muy pocos cambios, demostrando la validez y belleza del diseño original. A lo largo de los años siguientes, su bicilíndrico fue la base de una variedad de máquinas de 250, 350 y 500 cc, e incluso varios monocilíndricos creados con la amputación del cilindro trasero. —CF



www.motosclasicas80.com


motos clásicas


info@motosclasicas80.com