Desearía fervientemente en estos momentos que la moto que descansa plácidamente en el garaje tuviese vida propia, que hablase, que estuviera sentada junto a la máquina de escribir y mientras tomamos un par de buenas cervezas me contara su experiencia, el por qué hace las cosas que hace y cómo se siente después de rodar con un tipo encima que a lo mejor la ha estado torturando durante más de 600 kilómetros. Su vida es más sufrida de lo que parece a simple vista. De nosotros depende el que pase el resto de su existencia lo más placentera y aprovechada posible o que se vea inmersa en un mar de problemas del que probablemente nunca saldrá con la salud bien curada. Adquirir una moto no significa cambiar unos cuantos cientos (o miles) de billetes por algo que unos llaman máquina, otros vehículo y los más simplemente moto. Es algo más complicado que eso.

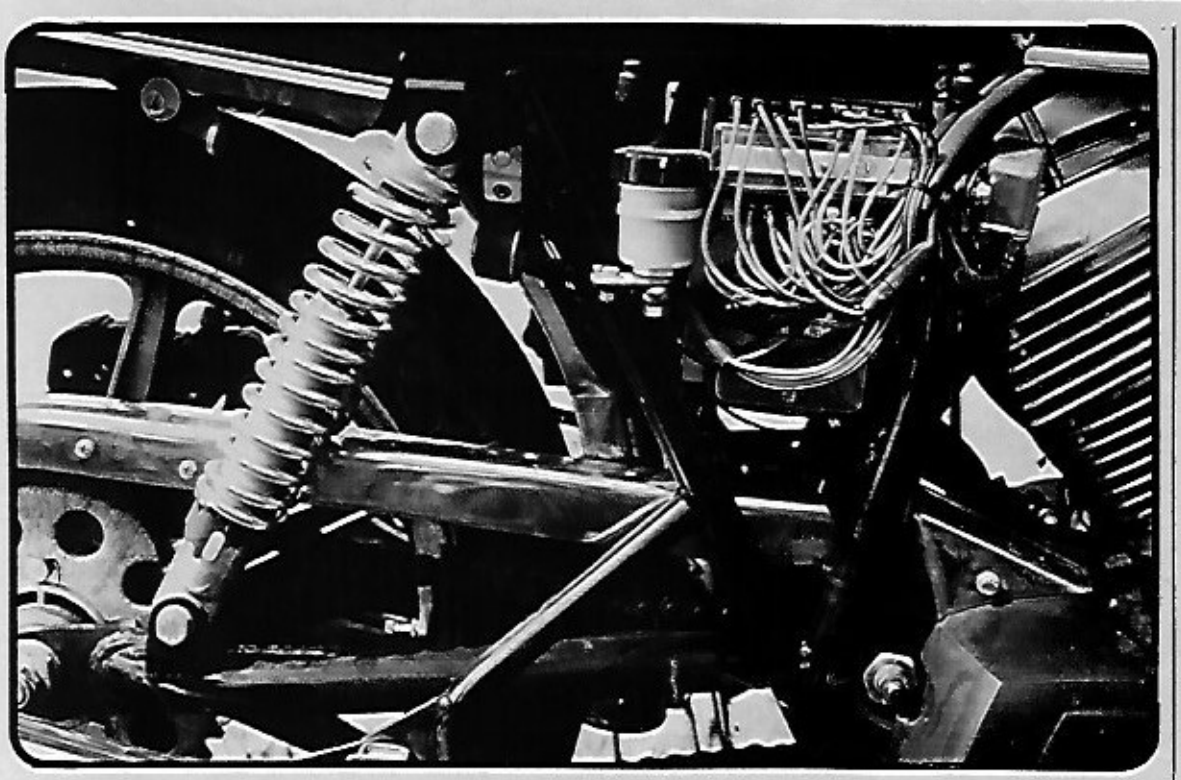
Cada moto que compramos, o probamos es un complejo mundo de experiencias y sensaciones en potencia que nos quedan transmitidas como por arte de magia en el mismo momento en que nos montamos en ella y que conservaremos para siempre. La «comunicación» entre piloto y moto debe existir. Cuántas veces me he encontrado motoristas que reconocían el haber hablado a su moto como si de un ser humano se tratase.

Creo que todo el secreto reside en saber entablar ese diálogo lo más pronto posible. Entonces uno descubre de súbito que lo que lleva consigo no es una simple reunión de hierros más o menos bien montados. Es algo casi con vida propia y que el tiempo y la experiencia dirá si podemos o no ser buenos amigos.

¿Fue la Morini 500 un buen amigo? Creo que sí. A ambos nos gustan los motores bicilíndricos en V. El único punto de discordia fue que los prefiero colocados transversalmente... Pero no nos enfadamos. Sabe que es superior en muchas cosas y tiene razón. Ha heredado algo muy importante: tiene clase.

www.motosclasicas80.com
info@motosclasicas80.com

ENSAYO MORINI 500:
MADE IN ITALY



Los cárteres van pintados en color negro mate así como la placa que proteje nuestros pantalones de las posibles quemaduras con el escape trasero.

Una buena familia

Hablar de la Morini 500 sin mencionar a sus hermanas menores y más inmediatas, la 350 y 350 Sport, es imposible puesto que el futuro éxito de esta máquina depende directamente del papel que hayan hecho sus antepasados. Es el caso de la familia que ha llevado a sus sucesivos hijos al mismo colegio. Como sea que durante años su comportamiento ha sido brillante, no hay inconveniente en que el más reciente de la familia pase a engrosar la lista de nuevos alumnos.

Cuando las Morini 350 aparecieron en nuestro mercado, su precio era un buen argumento de ventas frente a las demás motos del mercado. Pero el punto decisivo de su éxito residió en la fiabilidad mecánica de estas motos. Era, y son, indestructibles y sólo basta preguntar a cualquiera que tenga o haya tenido una Morini para que sus respuestas sean siempre las mismas. Una estabilidad prodigiosa y un motor durísimo.

Además, Morini quiso contentar a su público y ofreció dos versiones: una puramente turística con un motor de 35 CV a 8.000 rpm. y otra denominada «Sport» para los más «rápidos» con 39 CV a 8.500 rpm. Fue esta última además la 350 más rápida del mercado. Todo un éxito.

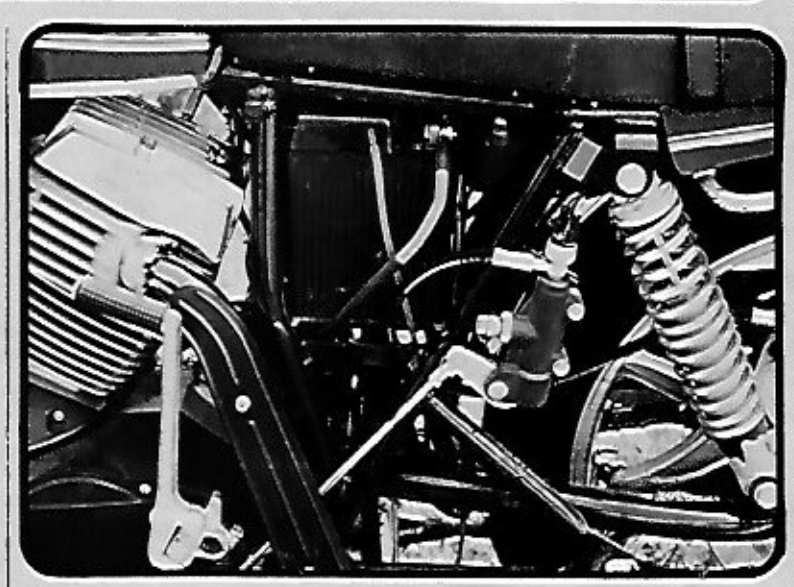
Con un panorama semejante, quien esperara una 500 tenía por fuerza que forjarse la idea de una moto igual con un motor más potente. Pero, ¿es realmente así la 500?...

De la alta costura francesa al «kimono» japonés...

Quien pensase de esta forma tenía o muy poca imaginación o entendía muy poco de psicología. Cuando aparecieron las 350 se vestía de acuerdo con las reglas que marcaba la alta costura de París. El «prêt-à-porter» desbarató un poco el mundo de la moda pero los franceses marcaban la pauta.

Vinieron luego los tejanos —los jeans» y todo el mundo fue con los pantalones que un día inventara el legendario Levi Strauss para que los mineros no fueran en calzoncillos.

¿Por qué Morini dentro de su italo-clasicismo no debía cambiar al menos su imagen exterior? No es lógico que intentara atraer más la atracción que sus hermanas ya «pasadas» de moda? Evidentemente el camino de la moda, mal que nos pese viene del Japón. Y en Morini, tuvieron la brillante idea de dar a su recién nacida 500 la apariencia de una Kawasaki, ni más ni menos. El resultado es sorprendente. He tenido tiempo de hacer la prueba, incluso de esconderme mientras un verdadero enjambre de curiosos rodeaban la moto creyendo que era una Kawa. Los comentarios siempre fueron de admiración. Algunos de crítica envidiosa: «No me gusta, parece una Kawa». Evidentemente era un poseedor de una Morini 350...



El motor es algo más ancho que el de la 350. La base sigue siendo la misma y únicamente la tapa izquierda del cárter ha sido modificada para albergar el nuevo embrague. La palanca del cambio gira a la altura de la estribera y transmite el movimiento al eje del cambio situado en el centro del motor mediante un reenvío.

Y el primer paso estaba ya dado. La moto entra por los ojos. Daba gusto verla aparentemente sumergida entre un mar confuso de motos en una superconcentración por el Pirineo, pero orgullosa porque sabía que era el centro de atracción de todas las miradas. Estaba orgullosa porque era una Morini y porque era diferente a sus hermanas. Nadie la confundió jamás. Cuando me dirigía hacia Lérida después de la concentración noté cómo sonreía de orgullo. Había gustado y más de una Kawa se la había intentado ligar. Creo que batimos todos los records aquella mañana. Creo que quiso demostrarme que además de ser la más bella era la más rápida...

Fiel a la imagen de marca

El caso de la Morini 500 nada tiene que ver con el fenómeno Guzzi o Benelli, en el que a partir de una cilindrada se ha creado una versión gemela pero conservando las mismas o casi las mismas características. Morinio ha marchado en este caso en contracorriente con respecto a las otras firmas y la aparición de una 500 es la respuesta a una lógica evolución que se ha planteado la casa italiana. Tras el éxito comercial y técnico, de la 350 y una vez agotadas las posibilidades de este motor en un aspecto puramente comercial basándose en la experiencia de los modelos precedentes, es lógico pensar en ocupar una plaza dentro del mercado de las cada vez más numerosas máquinas de medio litro.

Siempre he sido un convencido de que ésta, y no otra, es la cilindrada ideal. 100 cc. más o menos. Ha sido demostrado con creces que una máquina de medio litro con motor bicilíndrico de dimensiones supercuadradas, capaz de subir regímenes de 8.500 rpm, con unos límites de velocidad lineal del pistón dentro de unos márgenes de seguridad razonables, es una buena solución para una máquina que deba circular indistintamente por carretera, autopista o ciudad. Manejabilidad, poco peso, un buen par motor, buena velocidad de crucero (130-140 km/h) buenos frenos, comodidad y un buen equipo que permita disfrutar de la moto de la misma forma que lo haríamos con una de superior cilindrada y el doble del precio.

Me parece perfecto el que se fabriquen máquinas de cilindrada superior incluso a 1.000 cc. Pero no son máquinas para circular con ellas por donde queramos. La Honda CBX seis cilindros es según dicen «bastante manejable» cómoda y ligera cuando está en marcha pero su enorme peso de más de 240 kg. y su potencia superior a 105 CV la convierte en un «pura sangre» disfrazado de persona inocente. Son máquinas de sport —gran turismo cuya existencia responde más a unos criterios de imagen de marca frente a la competencia, especialmente entre los mismos japoneses, que a una verdadera necesidad de mercado.

Por eso, cuando vi la Morini 500 por primera vez, con aquella línea tan típicamente japonesa pero con el clásico motor en V de 72 grados, con todo el carácter de la familia y con unas características mecánicas herederas de sus hermanas menores, pensé que todavía se pueden hacer cosas bien hechas dentro de este campo y que los italianos serán siempre unos maestros a pesar de los japoneses.

Sabía o intuía de antemano que esta moto no iba a defraudarme y contaba con una ventaja frente a la generación de «morinistas» que corren por nuestras carreteras y ciudades. Nunca había probado una Morini. Por extraño que parezca. Así pues no estaba influenciado por los pros y contras de sus hermanas de sangre.

Algunas diferencias importantes

Voy a contestar por fin la pregunta que se están haciendo todos los propietarios de una 350. No, la Morini 500 no es una 350 potenciada. Es una moto «casi» totalmente diferente.

Nunca una moto, ni un ensayo se ha visto condicionado tanto por un modelo precedente de la misma marca. Por lo tanto habrá que compararlo todo o casi todo.

La idea básica de esta moto es la de conservar en lo posible las

características de la 350. Ello quiere decir: buen motor, inmejorable chasis con una superlativa estabilidad, buena posición de conducción, confort, buenos frenos y un consumo extremadamente bajo para un bicilíndrico.

Hubiera sido factible cambiar simplemente el motor por el de 500 cc. y vender la moto tal cual. Pero indudablemente hubieran surgiso problemas. El aumento de peso, de potencia junto con el incremento de velocidad, no final sino en marchas intermedias, hacía necesario «reestructurar» la base de esta moto.

Los cambios han sido pocos, pero tan importantes que hacen de esta 500 una moto diferente.

Chasis

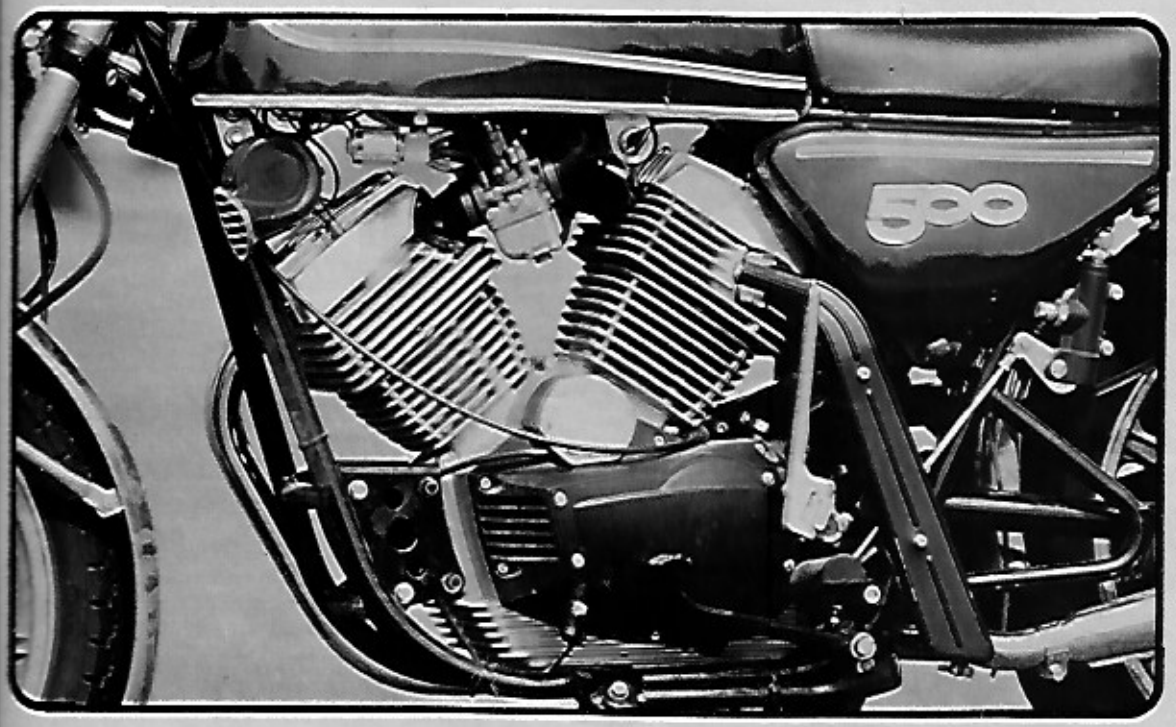
En principio creímos que era el mismo de la 350. Pero los amortiguadores traseros más inclinados en la 500 que en la 350 mostraban que algo era diferente. Y en efecto, aunque el chasis doble cuna sigue siendo el mismo, el basculante es ahora 5'5 cm. más largo. Y este detalle es de suma importancia puesto que hace variar el comportamiento de la moto en un 100%. Esta moto es ahora más larga, mucho más larga.

Después veremos cómo se comporta en carretera.

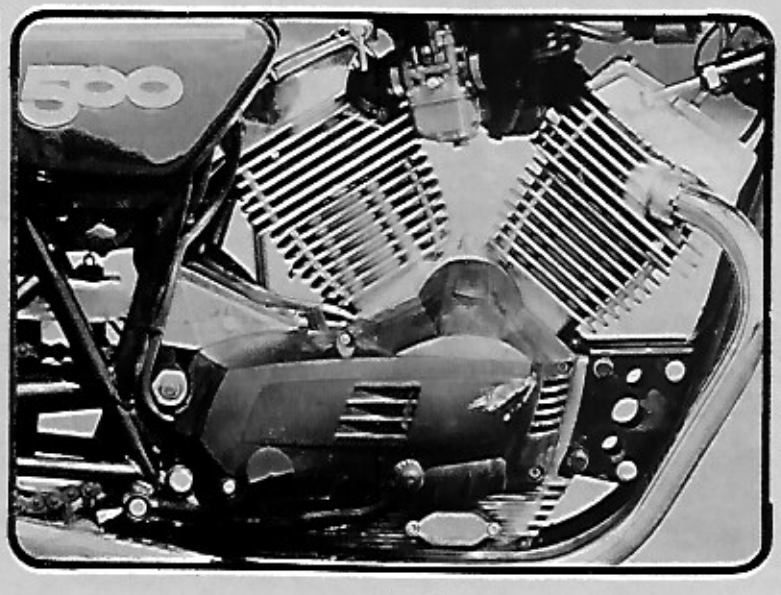
Motor

También aquí hay diferencias sustanciales. Una de las posibilidades a la hora de elaborar este motor de 500 hubiera sido conseguir el aumento de cilindrada mediante el montaje de unos pistones de mayor diámetro. Sin embargo en Morini han querido ofrecer más que una moto de carreras, una máquina cómoda de llevar y con potencia utilizable desde muy abajo. Por ello se ha aumentado también la carrera del pistón siendo las medidas de este nuevo motor de 69x64 mm. que da una cilindrada unitaria de 239'3 cc. Con ello se ha conseguido aumentar el par motor, a la vez que ésta (4'5 kg. m.) se ha conseguido a 5.100 rpm. No es de extrañar que el aumento de potencia no sea considerable con respecto a la 350 (39 cv). Los 43 CV de la 500 son efectivos desde muy abajo y a partir de 3.500 rpm. la respuesta es casi inmediata. Por supuesto a partir de 5.000 (4.500) con un rodaje bien hecho la moto es un «tiro».

Este aumento de potencia ha repercutido indudablemente en el embrague. El simple tacto de la maneta de embrague denota que ha sido reforzado para soportar ese aumento de potencia. Sigue siendo un multidisco en seco. De él hablaremos más adelante.



La «central eléctrica». Un verdadero ejemplo de cómo debe montarse la instalación eléctrica de una moto. Lleva además unas conexiones extras para colocación de faros suplementarios, claxon adicional o lo que creamos conveniente. Junto a ésta, el depósito del líquido de freno posterior.



Cambio

El aumento de potencia, unido a un excelente par motor ha hecho prescindir en esta 500 de la sexta marcha que montaban las 350. La relación de cambio es totalmente diferente y las cinco marchas de esta máquina son un tanto especiales.

Es quizá el cambio con la relación más rara que hemos probado hasta ahora. Primera y segunda muy juntas, óptimo para alcanzar en pocos segundos una velocidad y régimen adecuados. El único problema reside en la 1.ª que resulta demasiado larga y hay que jugar a veces con el embrague. Ello no revestía ningún problema adicional si no fuera por el hecho de que se trata de un embrague en seco y de acción sumanente brusca. Por ello no es raro a veces calar la moto si no se actúa con sumo cuidado sobre él o se hace girar el motor a un régimen quizá demasiado exagerado para un propulsor que tiene potencia desde muy abajo. Como todo en esta vida, es cuestión de habituarse, pero en este caso en especial hay otro problema que comentaremos más adelante cuando hayamos puesto la moto en marcha y hayamos recorrido unos buenos kilómetros.

La relación sufre un pequeño salto al pasar a tercera. Cuarta y quinta de nuevo muy juntas (4.ª 1:0, 91, 5.ª 1:0,79) y que subiendo el motor a sólo 6.000 rpm en cuarta no pierde apenas 500 vueltas al engranar la 5.ª. Más arriba la aguja deltacómetro apenas se mueve, lo cual es una verdadera delicia cuando se va rápido por carreteras de segundo orden con buen asfalto y curvas anchas.

Frenos

Por cuestiones de comercialidad imagino que ha sido sustituido el tambor trasero de la 350 por un disco de 260 mm. gemelo a los dos que monta delante. Cuando después de rodar con la 500 pude conseguir una 350 del último modelo (con llantas y tambor trasero) sentí una envidia hacia ese fantástico tambor. Porque si algo hay que a lo largo de 700 kms. pueda torturar más que nada en el mundo es saber que se dispone de un freno estupendo pero que no se puede usar..

Su tendencia a clavar la rueda trasera es tan evidente con sólo rozar el pedal con la suela de la bota que hay que olvidarse inmediatamente que existe. Con el tiempo va cogiendo algo de rodaje pero sigue siendo demasiado violento. Un punto a revisar porque ningún extremo es bueno y en caso de apuro, ver como la rueda trasera va rebotando por la carretera con una pelota de ping pong no es en absoluto nada tranquilizante, especialmente si se está rodando fuerte.

Una Sport tranquila o ...una rápida turismo

Muchos hemos pasado por la experiencia de dar un golpe a una Morini aparcada sobre el caballete central y tirarla al suelo. Pensé que este problema había sido solucionado pero dado que el chasis es prácticamente el mismo, el caballete sigue aguantando la moto casi en posición de «equilibrio». Por ello es preciso tener cuidado en aparcar la moto en un lugar plano y preferentemente con ligera subida. Aunque parezca rebuscado, es la mejor garantía de que nuestra moto no «echará a andar» sola calle abajo.

La 500 es ante todo una máquina estéticamente bonita. Puedes pasarte horas contemplándola y notar cómo los diseñadores de Morini han sabido darle un aire japonés sin apenas introducir nada nuevo con respecto a la 350. Pero el diseño del colín con la acertada pintura y el filete de pintura blanca dan con el resultado apetecido. La moto parece más larga de que en realidad es y ello la hace ser diferente de las demás motos de la casa.

Un buen asiento, con un mullido discreto y una muy buena posición de conducción nos hacen soñar ya encima de la moto y sin todavía haberla puesto en marcha. Las piernas y brazos adoptan una postura cómoda y turística. Encontramos un manillar demasiado ancho y nos hace prever que vamos a sentir algo de vibraciones cuando la pongamos en marcha. El cambio a la derecha y una instrumentación Made in Italy que cumple a la perfección (relojes) Veglia y conmutadores Verlicchi iguales que los de la 350 con la diferencia de incorporar en el lado derecho el botón para el arranque eléctrico y

La batería, más potente que en la 350 a la que se tiene acceso sacando simplemente la tapa lateral izquierda. Para ahorrar espacio, la bomba de freno trasera ha sido colocada en este lado.

Los nuevos escapes Lafranconi dan un aire y sonido característico de BMW. Obsérvese la calidad en el acabado del soporte de la pinza del freno trasero. Lástima que dosifique mal la potencia.

el interruptor para cortar el encendido del motor. Notamos a faltar un chivato de punto muerto. Por lo demás la instrumentación, sin ser un alarde de diseño, es completa, llevando el velocímetro un indicador total y parcial de kilometraje. El tacómetro no oscila en absoluto a ningún régimen lo que al menos permite tener una lectura (suponemos que fiel) del régimen del motor. No queremos ni por un momento acordarnos de los «oscilómetros» que monta la Ducati 500.

Muy buen sistema el que también incorpora esta 500 para la llave de contacto. Situada debajo del depósito acciona el grifo eléctrico de gasolina. Lleva tres posiciones: hacia delante, luces de posición o «parking». En posición vertical, contacto cerrado y hacia atrás, contacto abierto.

Las manetas son Magura de perfil angular. A pesar de ello, el accionamiento del embrague llega a ser fatigoso. Los conmutadores, muy claros y fáciles de accionar. Llevan de arriba a abajo: interruptor de luces. Al lado, cambio de cortas a posición y a largas.

La puesta en marcha, suponiendo que el motor está totalmente frío requiere como en toda buena máquina su tiempo y paciencia. Al llevar cárter húmedo, requiere un mínimo de tiempo para que el aceite coja temperatura. Impresindible, será cerrar el aire, colocado bajo la piña izquierda y de accionamiento bastante incómodo aunque resguardado de los amantes de tocar todo cuanto se pueda tocar en una moto ajena, y sin dar gas el motor responde a la primera pulsación del botón de arranque. Será preciso estabilizar con el mando de aire el régimen del motor hasta unas 2.000 rpm.

Dos o tres minutos y podemos cerrar un poco el aire, pero la moto no habrá alcanzado todavía temperatura. Habrá que ir rodando pero sin forzarla durante unos cuantos minutos más. En caliente, la respuesta es inmediata y no ofrece ningún otro problema.

Lo primero que sorprende, es no escuchar el típico sonido ronco a que nos tenía acostumbrada la 350. Los escapes «Lafranconi» son de otro diseño, muy parecidos al de BMW, y su sonido al menos desde la moto es muy similar. Pero ante todo son silenciosos. Ello repercute quizás en que el ruido motor es ahora más audible. Famosas son las Morini por los ruidos mecánicos, discretos, pero existentes y que realmente asustan la primera vez que uno los oye, especialmente si la moto es nueva. Pero después nos daremos cuenta que forman parte de la «sinfonía 500» dirigida por el maestro Morini.

Es una moto que invita a rodar. Por ello y con todo un fin de semana por delante, buenas perspectivas de concentración y un tiempo inmejorable, la 500 pareció oler el panorama y enfilo como una bala la autopista de salida de Barcelona. Apenas había salido de la ciudad eran ya muchos los detalles que me habían decepcionado. El cambio resultaba demasiado ruidoso y de recorrido demasiado largo. Meter la primera y oír un sonoro «clonk» fue muy desagradable. A lo largo de la prueba el cambio sólo ha mejorado en algo. El «defecto» viene precisamente como consecuencia de corregir otro «defento». Al ser esta moto más larga que la 350, y el depósito de mayor capacidad (16 litros) el piloto va lógicamente sentado más atrás. Esto ha obligado a retrasar las estriberas considerablemente hacia atrás. En consecuencia, la palanca del cambio ya no puede salir directamente del eje de éste como en la 350. Por medio de unos reenvíos se ha conseguido que el anclaje de ésta pueda estar situado detrás de la estribera. Ello hace que se pierda la precisión del corto recorrido de que gozaba la 350.

La segunda sorpresa vendría al accionar el freno trasero. Demasiado potente. Por varias veces intentamos dosificarlo. Veríamos qué sucedería en carreteras reviradas de montaña, pero las perspectivas no eran nada halagüeñas.

Habíamos tenido ocasión de hacer un primer test del cambio y embrague. La única conclusión en pocos kilómetros fue que habría que rodar mucho con ella para emitir un juicio. De entrada el embrague era demasiado brusco y la primera demasiado larga, lo que al principio hizo que la moto se calara en las primeras arrancadas.

Por autopista la moto se comportaba perfectamente. De pronto en medio de una curva empezó a moverse. Llevaba el amortiguador de dirección en la posición más blanda y me disgustó este comportamiento. Pensé que sería el principio de un «shimmy» pero no era éstos los síntomas. La máquina iba bailando. El problema venía del basculante más largo o seguramente de los amortiguadores traseros demasiado blandos. Sea como fuere esto no sucede con la 350 y evidentemente nos dábamos cuenta que el comportamiento de esta moto no sería el mismo que el de su hermana. El problema quedó parcialmente resuelto colocando el amortiguador en la posición más dura. Cuando al día siguiente volvía por la autopista me había acostumbrado ya a este

Los relojes son de buena factura no tiene nada que envidiar a los japoneses. Encontramos a faltar un chivato indicador del punto muerto.

movimientos. La moto seguía moviéndose y noté cómo la horquilla delantera se hundía excesivamente. Era problema de suspensiones. Con un aceite más denso en la horquilla y los amortiguadores traseros en una posición más dura el bailoteo de la moto debería cesar.

Si las Morini 350 son unas motos increíblemente divertidas en montaña su hermana mayor

Los dos frenos delanteros Grimeca cumplen bien con su cometido. Pero una bomba más potente sería quizá bien recibida.

lo es menos. El cambio que en un principio no nos había gustado, encontraba ahora una utilización perfecta.

Si tenemos en cuenta que la segunda marcha de la 500 es la misma que la tercera de la 350, tenemos tres perfectas relaciones, muy bien escalonadas para circular por montaña... y rápido!

Segunda hasta 4.500 vueltas, cambio a tercera que se estira hasta casi las 7.000 y no tendremos tiempo de darnos cuenta del espacio que hemos recorrido. La aceleración es importante. La potencia que a 4.000 vueltas se manifiesta sin titubeos permite enlazar las marchas sin apenas perder vueltas. Evidentemente a esta moto le gusta la montaña. Tercera, cuarta y sólo ponemos quinta en rectas que rebasen los 500 metros. Pero no es necesario. En cuarta la potencia del motor decae y es necesario después de cada curva salir en tercera o segunda. La aceleración sorprendería a muchas motos de la misma cilindrada. Indudablemente no hubiéramos disfrutado en absoluto si el chasis no estuviera a la altura de las circunstancias.

Los 5'5 cm. de más con respecto a la longitud de la 350 se hacen notar y obliga a trazar con un poco más de tacto., Pero en curvas anchas es una verdadera delicia. La mil veces repetida frase de «va como sobre railes» se hace tan patente que la seguridad que ofrece el inclinar nos hace ignorar el límite de esta máquina. Creo que no existe y depende de las ganas que tengamos de rascar la rodilla en las cunetas.

Hay muchos comentarios acerca de los nuevos neumáticos Pirelli «Mandrake». Personalmente no me ocasionaron problemas y los encontré satisfactorios. No hicieron ningún extraño. Unicamente hay que cuidar las zonas de carretera donde pueda haber arena o gravilla. Pero estos es un problema más o menos común a todos los neumáticos.

Había planteado un itinerario de 700 kms. que comprendían 200 kilómetros finales de autopista. La moto iba ya bastante suelta, nunca abusé del cuentavueltas entre otras cosas porque la potencia hasta 7.000 vueltas es notable y suficiente para rodar realmente rápido por carretera de montaña. Habría que ver ahora como se comportaba durante un recorrido largo con pocas paradas y por autopista.

Volvió a sorprenderme. Con la aguja clavada entre las 5.500 y las 6.000 a una velocidad de crucero de 130, la moto resultaba sorprendentemente silenciosa y los ruidos mecánicos que al principio parecían alarmantes se convirtieron en algo muy normal. Evidentemente esta 5.ª sin ser una «overdrive» permite mantener una buena velocidad de crucero sin que el motor sufra lo más mínimo. Condición indispensable, pero, para andar rápido, será subir la cuarta hasta 6.000 vueltas. Sólo así podremos hacer subir también de vueltas la marcha más larga. Así y todo cuando el viento sea fuerte y de cara deberemos subir una marcha. Lo mismo sucederá en una subida bastante larga.

Mientras rodaba por la autopista, estaba haciendo un resumen mental de lo que esta moto me había mostrado. En primer lugar era una perfecta moto de gran turismo. A la vez, tenía la doble versión del sport turismo. Perfecto. Mientras pensaba en ello, me daba cuenta de que el asiento se me estaba «clavando» y que este era un fenómeno que ya había sentido a sólo 100 kilómetros de Barcelona. Un poco más de espuma y quedaría resuelto el problema.

Entonces recordé también lo mucho que me dolía la mano izquierda y que apenas podía apretar la palanca de embrague. Recuerdo la tortura que representaba cada vez que debía cambiar por carretera de montaña. Y eran muchas... porque a pesar de la elasticidad de este motor, hay que cambiar y cambiar para disfrutar la «quinta esencia» de esta moto. Y pensé en que los ingenieros de Morini sabían de antemano que este problema iba a suceder. Las palancas Magura de forma angular (como las de cross) eran prueba palpable de ello. Recordé también los brincos que pegaba la rueda trasera cuando intentaba convencerme de que aquella maravilla de freno trasero debía servir para algo. Fue todo inútil. Decidí abandonarlo y permitir que se riera de sus colegas delanteros que estaban al rojo vivo. La progresividad de estos es buena y la frenada también. El único defecto es que hay que hacer demasiada fuerza para detener la moto en conducción rápida. Una mejor distribución del conjunto bomba-pinzas resultaría más relajante para la mano derecha.

A todo esto alguien preguntará: ¿Y vibraciones? Porque esta 500 debe vibrar... Noté únicamente un pequeño problema de transmisión de vibraciones en el lado ancho y ello influye en que las puntas acusen las vibraciones. Sin llegar a ser molesto, desaparece a ciertos regímenes de vueltas y creo que quedaría solucionado cortando las puntas 3 o 4 cm.

No me había dado cuenta y estaba entrando en Barcelona. Me había olvidado del consumo pero por el poco dinero que llevaba a la salida y el que me quedaba en el bolsillo mi bella Morini 500 creo que había bebido muy poco. Teniendo en cuenta el trayecto mixto, carretera, montaña, autopista no sobrepasada los 5 litros.

Al día siguiente no pude retener más mi curiosidad y conseguí probar una 350. Me divertí, mucho, y comprendí el porqué de toda una raza de jóvenes que van con Morini y no la cambiarían por nada del mundo... bueno sí, por una 500.

Claudio BOET

Fotos: J. M.ª Alguersuari

Algo a lo que debe ponerse remedio de inmediato (sin aumento del precio, of course...). El tapón de gasolina no incorpora llave de cierre.

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor
Bicilíndrico 4 tiempos en V a 72°
Diámetro por carrera 69x64 mm.
Relación de compresión 11,2 1
Cilindrada total 478,6 cc.
Potencia 43 CV DIN a 7.500 rpm.
Régimen max. 8.200 rpm.
Velocidad media del pistón. 16 m. seg. a 7.500 rpm.
Par máx. 4,43 Km. m. a 5.100 rpm.
Distribución por correa dentada, varillas y balancines.
Culata de perfil plano con válvulas paralelas.
Carburadores 2 Dell'Orto PHBH 26 BS.
Lubricación forzada por bomba de engranajes.
Transmisión primaria por engranajes helicoidales.
Embrague multidisco en seco.
Cambio 5 marchas.
Transmisión secundaria por cadena.
Generador de corriente a volante magnético alternador de 140 W12V.
Encendido electrónico.
Arranque eléctrico y pedal «kick».
Chasis doble cuna cerrado.
Suspensión delantera horquilla telehidráulica.
Suspensión trasera brazo oscilante y amortiguador regulable en 5 posiciones.
Frenos anterior de doble disco Grimeca de 260 mm.
Delanteros dos Grimeca de 260 mm.
Ruedas llantas de aleación, neumáticos: Pirelli 3.50H18 detrás 90 90-18 delante.
Batería 12 V 18 A
Faro delantero de 170 mm. con lámpara 45/40 W.
capacidad depósito 16 litros.
Distancia entre ejes 1445 mm.
Peso 167 Kg.
Veloc. máx. (segun catálogo) 177 Km. h. en 5.ª
Precio cerca de 170.000 ptas.