

EXCLUSIVA

Morini 350 Dart
Primer contacto

La compra de Morini por parte de Cagiva el pasado año no sólo aseguró el futuro de la vieja fábrica familiar de Bolonia, sino que supuso también la aportación de fondos para el desarrollo de los tan necesitados nuevos modelos. Mientras el ingeniero de Morini, Franco...

Vestido nuevo para la vieja dama

www.motociclismo88.com


motociclismo


info@motociclismo88.com



... Lambertini, está desarrollando su nuevo V-twin refrigerado por agua, la gama actual de Morini se ha visto rejuvenecida mediante un simple pero efectivo matrimonio entre dos elementos del imperio de los hermanos Castiglioni, recibiendo por nombre Morini Dart.

DESCUBIERTA en Milán el pasado año tras un rápido proceso de desarrollo que duró sólo tres meses (ver MOTOCICLISMO N.º 1.066), la Dart se halla actualmente ya en producción después de haberse batido el récord en la gestación de un nuevo modelo de procedencia italiana. La razón por la que Morini ha sido capaz de lanzar tan rápidamente esta moto al mercado se adivina rápidamente cuando echamos un vistazo a las características técnicas, por la razón

de que la Dart es básicamente una versión mejorada del venerable motor V-twin cuatro tiempos de varillas y balancines, culatas Heron nacido en 1973, sabiamente adaptado en un chasis semi-Deitabox de acero (pintado de aluminio) procedente de la Cagiva Freccia 125 C9 y todo ello vestido con la carrocería modificada de la Fraccia, restyling hecho por la mano maestra de Masimo Tamburini.

El resultado es un modelo que no ha costado nada en cuanto a





desarrollo, que sirve de puente momentáneamente con futuros modelos pero que consigue su propósito de revitalizar la ya caduca imagen de producto de Morini. Y a la vez nos da una idea de lo que podemos esperar de Morini cuando Lambertini finalice su nuevo V-twin y lo ponga en producción a partir de 1990.

Y opinando de forma totalmente subjetiva, tengo que decir que considero la Dart como su más bella creación, un diseño bello y satisfactorio sin la redondez desmesurada de la Ducati Paso o la C 10 Fraccia y de la C9 original.

La elección de tonos azules para los laterales y la forma en que se estilizan en dos líneas que discurren debajo del asiento, el rediseño de la parte posterior y los flancos de la carrocería, la convierten, para mí, en una de

las más acertadas expresiones del actual diseño de motos en Italia —imitado, pero no emulado por Japón— y contrasta vivamente con otra nueva italiana, la Gilera Saturno Bialbero, cuya moderna interpretación de los diseños tradicionales ha supuesto igualmente un éxito.

Pero, paradójicamente, mientras la Saturno «viste» a un motor monocilíndrico que es una obra de arte y aunque de aspecto tradicional es de lo más avanzado, la Morini Dart esconde, bajo su apariencia vanguardista, a la última moda, un corazón V-twin ya veterano. ¿Es ésta la Joan Collins de las motos? Mirando la Dart nunca adivinarías su verdadera edad, definida por ese motor con 15 largos años ya a cuestas. ¿Pero va la belleza más allá de la piel?

Para mi sorpresa, cuando pro-



Un matrimonio de conveniencia que funciona. El chasis de la Freccia C-9 y el motor de la Morini V-twin. La carrocería procede también de la Freccia aunque modificada por Tamburini. Los frenos y suspensiones son también de la Cagiva y el depósito es ahora único y de 14 litros. El motor encaja perfectamente en el chasis, como si hubiera sido diseñado para él. El escape original de la Morini ha sido rediseñado terminando en un 2-en-1.



www.motosclasicas88.com

motos clasicas

info@motosclasicas88.com

Tamburini ha conseguido afinar mucho las líneas de su diseño Freccia, siendo la Dart más contenida de volumen que la C10 o la Paso.



FICHA TECNICA

Motor: Bicilíndrico 4 tiempos en V a 72°
Cilindrada: 344,16 c.c. (62 x 57 mm.)
Relación de compresión: 11:1
Potencia máxima: 34,5 CV a 8.500 r.p.m.
Par máximo: 3,3 kgm a 6.000 r.p.m.
Carburador: 2 Dell'Orto VHBZ 25 BS
Arranque: Eléctrico
Encendido: Electrónico Kokusan
Embrague: Discos múltiples en seco
Cambio: 6 velocidades
Suspensión delantera: Horquilla Marzocchi.
Suspensión trasera: Monoamortiguador «Morini System»
Freno delantero: 1 disco 300 mm. Ø
Freno trasero: 1 disco 240 mm. Ø
Neumáticos: Delante, 110/80 W 16. Detras, 130/70 W 17
Longitud total: 1.960 mm.
Distancia ejes: 1.390 mm.
Altura asiento: 770 mm.
Peso: 150 kg.
Capacidad depósito: 14 litros.



bé uno de los prototipos preserie en la fábrica Cagiva de Varese donde se ensambla la Dart (utilizando los motores Morini llevados en camión desde Bolonia), la respuesta resultó ser... ¡sí!

Pienso que la Dart será una moto con mucho más éxito del que imaginaba podría tener. «Matrimonio precipitado, pronto desocupado», dice un viejo axioma, pero en esta ocasión reconozco que la unión ha sido afortunada: lo que empezó como un matrimonio de conveniencia está funcionando muy bien. La razón está en las innatas características de ambos implicados en este matrimonio «arreglado»: la carrocería de la Freccia y el motor de la Morini, que, eficaz, bien diseñado y empíricamente desarrollado, no puede esconder su veteranía cuando se monta en las trail de la serie Canguro y Camel o en la Excalibur chopper.

El elevado sonido mecánico que emanaba de aquel motor refrigerado por aire parecía normal hace una década y media en la era clásica cuando apareció por primera vez, pero hoy en día es todo muy distinto, y no resulta precisamente atractivo.

Todas esas piezas en movimientos subiendo y bajando suenan como aquel R-5 de alquiler con 50 kilómetros en el marcador que te llevaste en tus vacaciones, y el hecho de que el arranque eléctrico sea algo muy reciente en el motor Morini, lo dice todo.

Pero ese mismo motor, actualizado con un moderno encendido Kokusan electrónico y el arranque eléctrico de serie, parecía prácticamente sofisticado cuando reemplazó en el chasis de la Freccia al motor Cagiva 125 de dos tiempos. ¿Cuál fue el resultado?

La respuesta se halla en la envolvente carrocería, que no sólo provee un renovado diseño a la Morini, sino que también logra silenciar muy eficazmente el ruido del motor refrigerado por aire. Junto con el escape dos-en-uno, la Dart tiene el refinamiento de una moto refrigerada por agua, con el peso y costo de una de aire: con 150 kg. lista para rodar y 6.800.000 liras (incluido IVA) la Dart es en Italia competitiva en ambos aspectos.

Una versión de 500 c.c. apenas más pesada y costosa sería aún más popular, y de hecho ya se está fabricando para aquellos países fuera de Italia o Japón donde la categoría de 350/400 c.c. es irrelevante, pero ello requiere un rediseño del filtro de aire de los dos Dell'Orto de campana cilíndrica para permitir un depósito de mayor capacidad, así como otras alteraciones en varios detalles.

Lambertini espera poder tener una Dart 500 (Dart —es la traducción inglesa de Freccia— ¿lo «cazaste»? en el mercado en

1989, y cuando ello suceda, será la única 500 V-twin de carretera en el mercado. Quizá incluso la nueva Ducati 750 Sport, a un precio justo inferior a 10.000.000 de liras (con 36 por ciento de IVA) debería «ir con cuidado».

Una versión de 500 c.c. resolvería el único punto negro de las Dart 350 y que es su falta de velocidad punta. Totalmente aplinado sobre la moto en la autopista Milano-Varese, el velocímetro de la Dart mostraba 160 km/h. a 9.200 r.p.m. tras un largo lanzamiento, y cuando me levanté, perdí instantáneamente 10 km/h. Agachado llegué a ver los 155 km/h. un par de veces en pendientes, con la aguja del cuentavuelts situada en la zona roja de las 9.500 r.p.m., y aunque se pueda conseguir algo más en pruebas más afinadas, no deja de ser un andar muy respetable para un 350 de varillas. Sinceramente, fuera de Alemania, esta es toda la velocidad que necesitas (el que no sea la que tú quieres es ya otra cuestión), así que creo que no creo que la Dart pueda ser realmente criticada en este frente. En última instancia, tienes más posibilidades de «conservar» tu carnet con esta moto, pero una versión de 500 c.c. tendría esa potencia y velocidad extra.

Pero subiendo por las carreteras del lago Varese, la Dart 350 parecía tener el par y la potencia a medio régimen de una moto más grande, una 450 e incluso una 500. Empuja limpiamente desde 2.000 r.p.m. en la última velocidad, girando confortablemente hasta 8.000 r.p.m., en cuyo punto empieza a sonar algo forzado.

No hay tirones repentinos, ni titubeo cuando las válvulas empiezan a trabajar: sólo una entrega suave y sorprendentemente con fuerza junto con un considerable efecto de volante de inercia que hace fácil el trabajo con el cambio. Este de seis velocidades, y que Morini fue la primera en introducir en una moto de serie, tiene un tacto algo duro y ruidoso, pero las relaciones están bien escogidas y ayudan a aprovechar lo que parecen más que esos sólo 34,5 CV. a 8.500 r.p.m. El par máximo se alcanza a 6.000 r.p.m.

No hay excesivas vibraciones en este motor a 72 grados, sólo las suficientes para recordarte que no se trata de un cuatro en línea. Hice cerca de 120 kilómetros de una tirada y no descubrí que se me hubiese dormido ningún pie ni mano por culpa de las vibraciones. Sí, en cambio, casi sufrí una rampo en una pierna. Y es que el chasis de la Freccia (que es el del modelo C9 de 1987 y que sigue en producción junto con la nueva C 10 '88) es ideal para las medidas de la juventud italiana, pero no tiene las dimensiones para los maduros pilotos

de Morini. No es una moto larga; con una distancia entre ejes de 1.390 mm., combinada con la geometría frontal de la Freccia, hace que la Dart tenga un soberbio tacto de dirección. Y aunque los 770 mm. de altura de asiento puedan parecer perfectos para carreras, son pocos para cualquiera que sobrepase el 1,70 m. Me hubiese gustado que el asiento hubiera tenido por lo menos unos 25 mm. más de altura para no estar constantemente chocando contra el depósito. O, en todo caso, bajar el equivalente, los reposapiés, aunque entonces tropezaríamos con problemas de distancia libre al suelo, especialmente por el buen agarre de los Pirelli de 16" delante y 17" detrás que se montan de serie.

El motor de la Morini encaja tan bien en el chasis de la Freccia, que el mejor elogio que se puede decir a Lambertini es que parece haber sido diseñado para esta moto. Bajo la «piel», por decirlo de alguna forma, el mayor cambio ha sido la sustitución de los tres depósitos (agua, aceite y gasolina) de la Freccia dos-tiempos por uno plástico de 14 litros, situado encima y detrás del filtro de aire cilíndrico.

El motor de la Dart es tan eficaz y económico, que incluso un depósito pequeño como éste ofrece una autonomía de cerca de 240 km. y ello contando con una luz indicadora de reserva que se mostraba bastante pesimista.

Otro chivato soluciona una de las más obvias desventajas de una carrocería integral, que es el no poder controlar la varilla del aceite en el cárter, así que la luz te indica cuándo es el momento de echar un vistazo al nivel. Un indicador de temperatura de aceite te mantiene informado dentro del bien equipado cuadro de instrumentos (difícil de leer cuando hay sombra por culpa de la cúpula no transparente al estilo Paso); el único punto realmente crucial con un carenado integral en un motor refrigerado por aire.

Pero la combinación de un radiador frontal situado justo debajo de la pipa de dirección y un cuidadoso estudio del interior del carenado para el paso del aire frío y caliente evitan que la temperatura pueda llegar a ser un problema. Lambertini dice que el motor de la Morini sólo trabaja entre cinco y seis grados más caliente que montado en una Morini convencional sin carenado, es decir, dentro de los límites aceptables.

La Dart ha heredado los frenos de la Freccia C9, y el disco delantero de 260 mm. ha pasado a 300 mm., pero aun así, hay que actuar sobre el freno posterior para conseguir detener la Dart y sería necesario un segundo disco delantero o uno de mayor diámetro

con pinza de cuatro pistones.

La suspensión Marzocchi, por otro lado, es totalmente efectiva; el sistema de progresividad variable posterior da un excelente comportamiento, con sensación de progresión y control. La Dart pasa sobre los baches mejor de lo que tienes derecho a esperar de una italiana y T-twin de calle, dando muestras a la vez de la calidad de construcción a la que han llegado en Cagiva. Todo en su sitio, no hay ruidos extraños ni el carenado que se desenganche aun a través de la pista junto a un viejo tendido de ferrocarril donde los probadores de Cagiva suelen probar suspensiones (por la carretera se entiende, no por el trazado de las vías, ¡aunque allí si deben probar las motos del París-Dakar...). De verdad, la terminación de la Dart es al menos tan buena como en muchas motos japonesas similares o comparables, lo cual es el mejor elogio que se le puede hacer.

Cuando vi esta moto por primera vez en Milán pense que la Dart sería el clásico ejemplo de combinar un motor viejo y cansado con un diseño a la moda, pero estaba equivocado: después de probarla sé que la Dart es mucho más que eso. Es una buena moto con su propia personalidad, conseguida, *gracias a*, en lugar de *a pesar de*, la mezcla de lo viejo y lo nuevo.

No es un misil de la carretera, pero es divertida de pilotar en carreteras secundarias y reviradas, donde su comportamiento ágil, rápido y preciso, además de sus excelente suspensiones, juegan a su favor. La Dart se halla tan cómoda en curvas lentas como en rápidos virajes, donde se mantiene pegada a la trayectoria elegida con un estabilidad neutra e inspirando total confianza al piloto.

Y, curiosamente, es una moto perfecta para ciudad: aunque mandado por cable, el embrague es ligero y fácil de accionar, en total contaste con un Ducati 500 Pantah, por ejemplo. Ello, unido a su manejabilidad y el motor de respuesta ultraelástica, la convierten quizá en la más efectiva y una de las motos con más estilo que puedo imaginar arrancando por los semáforos «de G. P.» de Barcelona o París.

Sí, quizá la Dart no consiga ganar, pero cuando tenga que circular entre el tráfico con la precisión que no posee una Trail París-Dakar réplica, la cosa cambia. Y cuando las calles se convierten en carreteras y te hallas ya fuera de la ciudad, la Dart se hallará en su ambiente, tenlo por seguro. Lástima de la falta de velocidad punta, que la versión de 500 probablemente ayudará a rectificar. □

Alan CATHCART
Fotos: Phil MASTERS