

NIET SNEL,  
WEL MOOI EN WENDBAAR!

# Test Moto Morini 350 Dart

De toekomst van Moto Morini mag dan zeker gesteld zijn door Cagiva, maar ook nu al wordt er geld in het oude familiebedrijf gestoken voor nieuwe modellen. Terwijl Franco Lambertini zich uitleeft op zijn nieuwe geesteskind, de nieuwe 60 graden v-twin wordt de Morinilijn uitgebreid met een motor die een simpele en effectieve samensmelting laat zien van twee motorfietsen bekend uit het Castiglioni-rijk: de Morini 350 Dart is geboren.

Door: Alan Cathcart

In november 1987 was de motor al te bewonderen op de show van Milaan.

Hij was in een recordtijd van 3 maanden door Morini ontwikkeld, wat vooral voor een Italiaanse 4-takt erg snel is! Gaan we echter kijken naar de specificaties van de motor dan blijkt snel waarom hij zo snel klaar was. Het blok is een inmiddels verbeterde versie van de inmiddels klassieke 3½ die in 1973 al werd geïntroduceerd. Het frame is afkomstig van de Cagiva Freccia C9 en is gemaakt van zilver geveerd staal in de vorm van een semi-deltaboxframe. Het geheel werd aangekleed door een van de meesters in motorfietsvormgeving, Massimo Tamburini. Het resultaat is een goed-

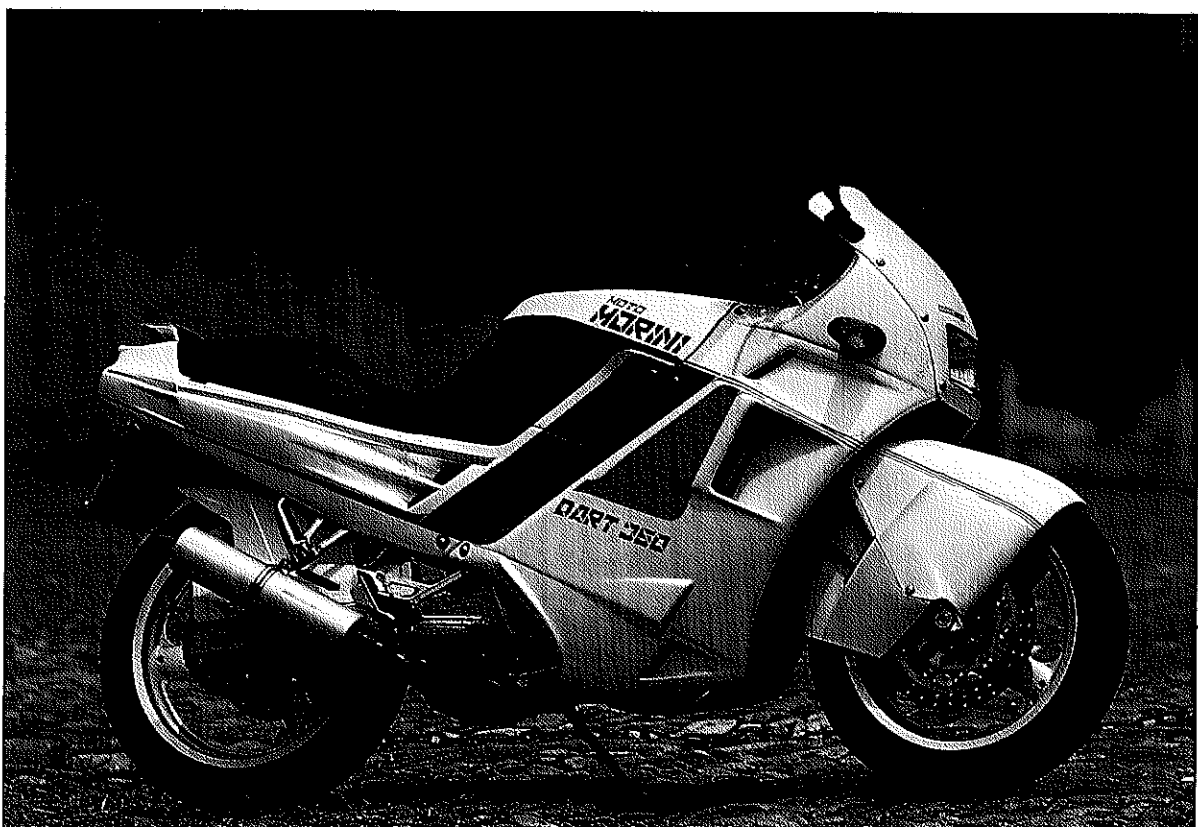
koop ontwikkelde motor die het imago van Moto Morini wat op moet vijzelen en tegelijkertijd de motor die een voorproefje geeft van wat ons in de 90-er jaren te wachten staat als de 7½ V-twin zijn opwachting maakt. En eerlijk gezegd vind ik de Dart het tot op heden meest geslaagde ontwerp van Tamburini. Een esthetisch kloppend geheel zonder het lompe van de Ducati Paso en de Freccia C10 en het protserige van de C9, het 'origineel'. De manier waarop de subtiel aangebrachte strepen onder het zitje verdwijnen, het opnieuw ontworpen kontje, en de zijpanelen maken voor mij een motor die representatief is voor de hedendaagse Italiaanse motorindustrie die wel vaak wordt geïmiteerd door de Japanse motorbouwers maar zelden geëvenaard.

De motor ook die in schril contrast staat tot een andere Italiaanse schone, de Gilera Saturno Bialbero, eveneens een opvatting van hoe een traditioneel ontwerp modern kan zijn. Hier houdt het dan ook meteen op, waar de Gilera een traditionele éénpitter is, daar is de Dart een oude motor in een modern jasje; oftewel hebben wij hier te maken met de Joan Collins onde de motoren? Het uiterlijk verraad de leeftijd niet, het 15 jaar oude blokje doet dat wel. Maar is schoonheid meer dan oppervlakkig uiterlijk vertoon?

Nadat ik op een van de prototypes had gereden kan ik alleen maar met ja antwoorden. Eerlijk gezegd vind ik de Dart beter dan ik dacht. 'Haastige spoed is zelden goed' klinkt het spreekwoord, maar dit keer gaat dat niet op. Wat in eerste instantie leek op wat onderdelen die toevallig goed bij elkaar pasten, bleek in de praktijk een perfect geheel te vormen.

## Herrie

De reden hiervan ligt in datgene wat typisch is voor beide motoren: Het plastic van de Freccia dat de motor geheel omsluit, en het weliswaar goed doordacht

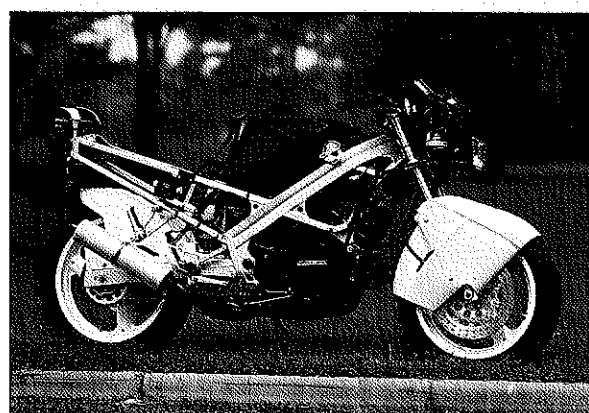
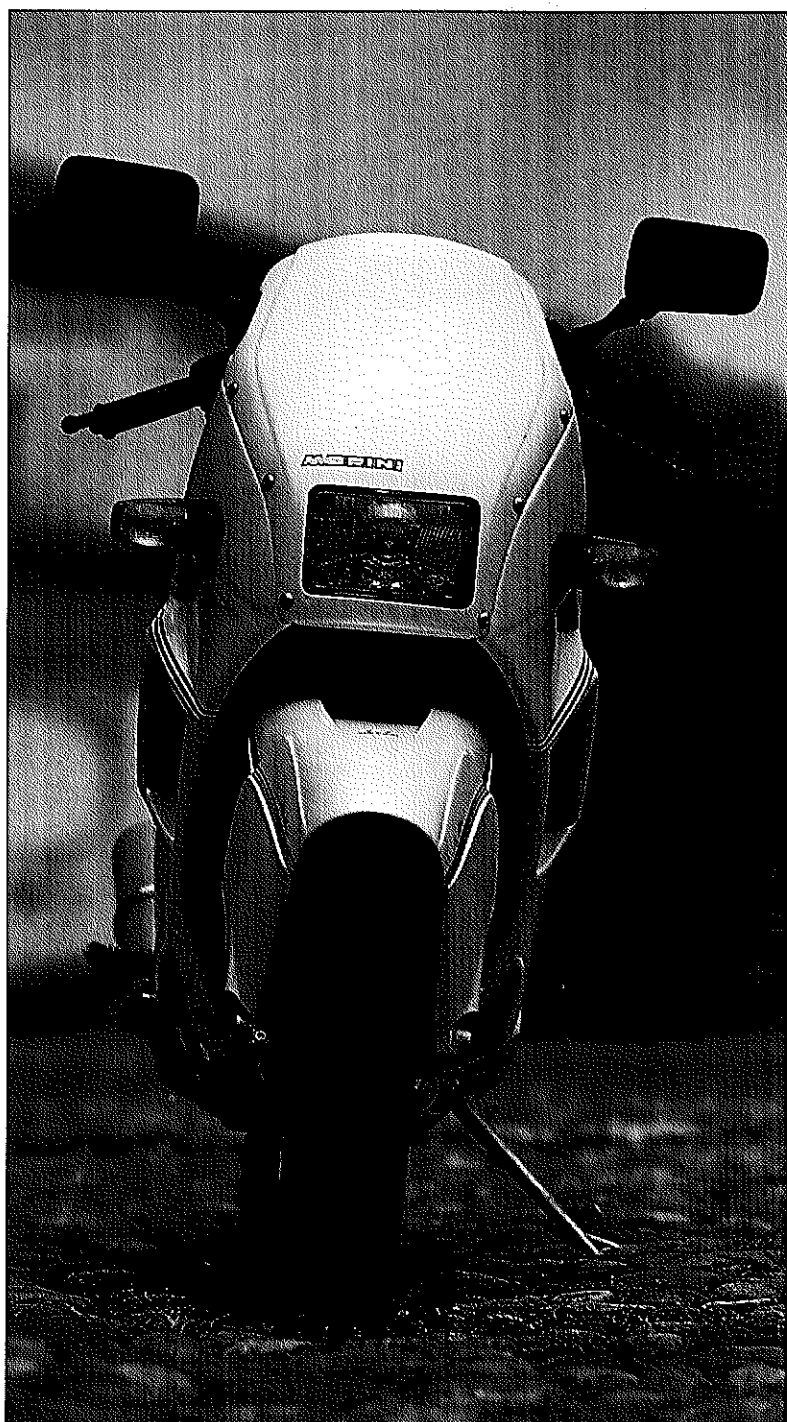


ontworpen en goed doorontwikkelde blok van de Moto Morini dat nu toch wel enigszins zijn leeftijd toont zo als het is gehangen in de Coguaro of in de ontzettend maffe Excalibur chopper van dezelfde fabriek. De mechanische herrie die voortkomt uit het blok was 10 jaar geleden, in het klassieke tijdperk, misschien gewoon, tegenwoordig kijkt men daar toch anders tegenaan en zijn stille motoren 'in'. Al die stoterstangen en tuimelaars die er op los rammelen dat het een lieve lust is, en die je daarbij doen denken aan de rammelende Renault 5 huureens-een-racer van de vakantie. Ook het feit dat een elektrische starter nog maar sinds kort leven brengt in de gehele Moto Morinilijn zegt aardig wat over de leeftijd van het blok. Toch lijkt de motor, inmiddels voorzien van een verbeterde elec-

tronische (Kokusan uit Japan) ontsteking en een elektrische starter, een zeer beschaafd blok wanneer je het vergelijkt met het 'reng-de-deng' 125 Cagiva blok in het Freccia frame.

Hoe zit dat nou? Welnu, het plastic dat de motor geheel omsluit, geeft niet alleen een nieuw gezicht aan Moto Morini, maar houdt ook veel van het mechanische geluid buiten de deur, bij wijze van spreken. Dit alles gekoppeld aan de rustige, maar toch onregelmatige snork uit de twee-in-een uitlaat maken van de Dart een motor met de souplesse van een watergekoelde motor met het gewicht en de prijs van een luchtgekoelde. Helemaal kant en klaar (150 kg en 6.800.000 Lire ( $\pm$  f 10.200,—) in Italië), is de Dart erg voordelig op beide gebieden, zowel in ge-

wicht als prijs. De 500 cc versie, nauwelijks zwaarder of duurder is nog voordeliger en is ook al in de maak voor de landen waar geen 350/400 cc grens geldt (zoals Italië en Japan) maar zal dan in iets gewijzigde, afgezien van de cilinderinhoud, uitvoering te koop zijn. Lambertini verwacht dat de 500 Dart (overigens Engels voor 'Freccia', wat in het Nederlands weer pijl betekent, snapt u wel) in 1989 op de weg komt en als hij dan uitkomt zal dit de enige 500 cc V-twin zijn die er te koop is. Zo wordt de Dart misschien zelfs concurrerend voor de nieuwe 750 Sport van Ducati die f 18.990,— kost. De 500 cc versie zou ook direct het 3½'s enige probleem uit de weg ruimen: de te lage topsnelheid. Plat op de tank, rijdend over de autostrada tussen Milaan en Varese (alwaar de Ca-



giva fabriek is gevestigd) haalde ik een snelheid van 160 km/u bij 9.200 toeren per minuut, totdat ik een stijve nek kreeg van de beroerde houding en weer recht op ging zitten waarbij de motor meteen 10 km/u langzamer ging. Heuvelafwaarts haalde ik af en toe 165, maar de toerentellernaald liep dan al snel het rode gebied in bij zo'n 9.500 tpm. Voor een stoterstangen 350 twin is dit nog steeds niet gek. Eerlijk gezegd kan je de motor ook niet afvallen op dit gebied, en afgezien van Duitsland heb je er toch niets aan. (Of je het wil is weer een andere vraag!) In ieder geval zal je langer plezier beleven aan je rijbewijs. Maar toch zou een 500 net dat beetje meer kracht geven, alsmede een hogere topsnelheid.

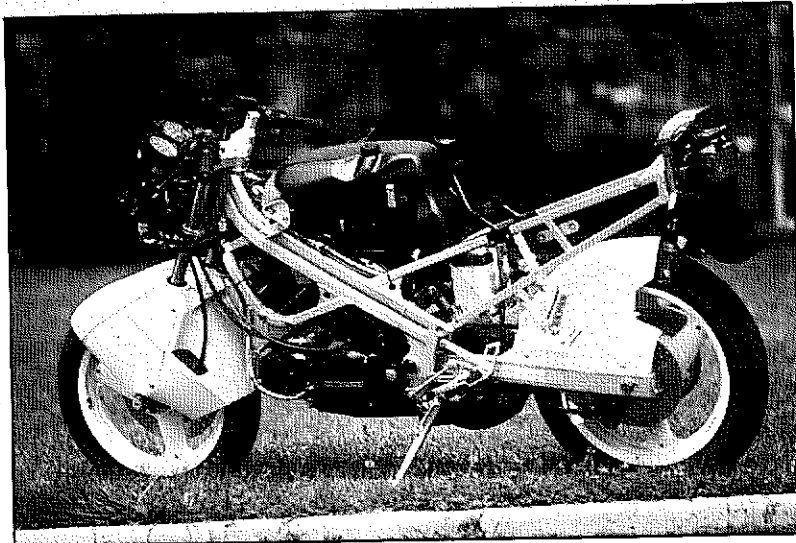
### Soepel

Overigens heeft de motor wel genoeg trekkracht, dit ondervond ik op een bergtraject nabij het meer van Varese waar de motor heel soepel in de hoogste versnelling van zo'n tweeduizend toeren doortrok tot plusminus 8000 toeren! Er is dan geen enkel protest van de motor te bespeuren, enkel en alleen de duw in je rug die je verrassend makkelijk tegen een zeer steile helling op duwt.

De zesversnellingsbak, die Morini als eerste op een straatmotor toepaste, doet zijn werk goed hoewel hij niet geheel soepel te bedienen is. De overbren-

Wat doe je wanneer je zonder geld, toch met een nieuw model wilt uitkomen? Moto Morini ging gewoon uit van het inmiddels bejaarde V-twin blok en bouwde daar een fantastisch frame en dito stroomlijn omheen!

# Test Moto Morini 350 Dart (vervolg van pagina 2287)



gingsverhoudingen zijn prima gekozen en brengen de slechts 34,5 pk. die uit het blokje komt goed over. Het maximum koppel wordt bij 6.000 tpm geleverd. Trillingen blijven vrijwel geheel achterwege, maar blijven echter subtiel aanwezig om je te laten voelen dat het hier niet om een vier in lijn gaat.

Ik heb ongeveer 120 km gereden met de Dart en kon geen echte nadelen ontdekken tijdens het rijden. Ik kreeg wel verkrampte knieën op een gegeven ogenblik, maar dat komt omdat het oorspronkelijke rijwielgedeelte van de Freccia C9 gemaakt is naar de maten van de Italiaanse jeugd. Het is een kleine motor, die met een wielbasis van slechts 1390 mm geweldig stuurt. Het zitje dat zich 770 mm boven het wegdek bevindt ziet er vrij gewoon uit, voor iemand langer dan 1.73 meter is het echter iets vervelend omdat het bestuurdersgedeelte ver naar beneden zakt in vergelijking met de tank en zodoende de eedele delen nogal in de knel komen wanneer je erin zakt. Wellicht kan je de voetsteunen wat lager etten, ware het niet dat je dan in de knoei komt met de grondspeling, die je optimaal kan benutten met behulp van de Pirelli's (16" voor en 17" achter) die een uitstekende grip geven.

## Speciaal blok?

De motor past zo goed in het Freccia-frame dat je Lambertini het best kan complimenteren door hem te vertellen dat het net lijkt of het blok er speciaal voor ontworpen is. De grootste verandering, afgezien van het motoblok kunnen we vinden als we een nadere blik werpen op de benzinetank; de drie tanks van de Freccia voor benzine, olie, en water zijn hier vervangen door een 14 liter tank die je dankzij de zeer zuinige motor toch nog zo'n 240 km verder brengt. Een waarschuwingslampje is aangebracht om de aanwezigheid of ontsteking Morini's

ervan te overtuigen dat de tank toch echt leeg raakt. Een ander lampje is aangebracht om je te waarschuwen dat je het oliepeil moet controleren. Hier zit dan ook het grootste nadeel van het inkapselen van een motor, de peilstok zit gewoon achter de achterste cilinder en er is geen flap op de stroomlijn aangebracht om deze te kunnen bereiken. Een temperatuurmeter gemonteerd in de cockpit laat je weten hoe heet de olie wordt wat ook belangrijk is i.v.m. de volledige stroomlijn, die overigens wel het zicht op die meter verslechtert van het zicht ondoorzichtige 'ruitje' à la Ducati Paso.

Een naar voren gerichte oliekoeler, gemonteerd onder het balhoofd en de inkepingen in de kuip zorgen er voor dat de motor het niet al te warm krijgt. Lambertini zegt dat de motor slechts 5 à 6 graden heter wordt dan normaal.

De Dart wordt tot stilstand gebracht met dezelfde remmen als de Freccia, alleen hebben ze hier een diameter 300 i.p.v. 260 mm waar de Freccia het mee moet doen. Een tweede schijf of wellicht een grotere met 4 zuigers zou geen overbodige luxe zijn. De Marzocchi's werken daarentegen erg goed. De Dart kan bobbels in het wegdek zeer goed verwerken, iets wat je van een Italiaanse V-twin niet zo snel zou verwachten. En dat geldt meteen als compliment voor Cagiva. Zelfs de meest vreselijke bulten in de weg langs een verlaten spoorlijn die de Cagivisti gebruiken om hun vering uit te testen (Dat wil zeggen, ze gebruiken die weg voor het testen, niet de spoorbaan, alhoewel, misschien, werden soepel verwerkt. De afwerking is haast net zo goed als op een Japanse motor, wat gelijk het beste compliment is wat ik er aan kan geven.

Toen ik de motor voor het eerst zag, op de show van Milaan, dacht ik dat het hier weer ging om een typisch geval van 'zet er een nieuwe kuip op en we hebben

weer een nieuw model', maar nu dat ik er op gereden heb moet ik toegeven dat ik mij vergist heb. Ik weet nu dat de Dart een motor is met een geheel eigen persoonlijkheid verkregen dankzij een uitstekende mix van oud en nieuw. Het is geen Bahnburner, maar een motor om je lekker mee uit te leven op bochtige, slingerende landweggetjes alwaar hij als het ware met lijm aan het wegdek plakt dankzij de erg goede vering en banden. Ook in de stad zal deze motor niet slecht uit de verf komen. De koppeling laat zich ondanks de kabel zeer licht bedienen, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld een Duc Pantah 500. Als je dit koppelt aan het lichte sturen en de zeer soepele motor, dan heb je een combinatie van een van de meest effectieve als wel een van de best ontworpen machines.

## Wendbaar

OK, als het er op aan komt is de Dart niet snel genoeg, maar zijn wendbaarheid compenseert alles en wanneer je dan eenmaal de stad uit bent, dan kom je in Dart country, dat is wel zeker. Jammer alleen dat de Dart zo'n gebrek heeft aan pure topsnelheid, maar een 500 cc versie zal daar zeker verandering in aanbrengen. Een ding staat als een paal boven water: wanneer Joan Collins zo hard zou lopen als de Dart, zou ze snel buiten adem zijn.

### Technische gegevens.

<b>Motor:</b>	4 takt V-twin
<b>Cilinderinhoud:</b>	342,16 cc
<b>Cilinder x slag:</b>	62 x 57 mm
<b>Compressieverhouding:</b>	1:11
<b>Max vermogen:</b>	34,5 pk bij 8500 tpm
<b>Max koppel:</b>	3,3 kgm bij 6000 tpm
<b>Carburatie:</b>	2 Dell'Orto's VHBZ 25 BS
<b>Smering:</b>	Oliepomp
<b>Ontsteking:</b>	Kokusan 12V-250W

### Transmissie:

<b>Koppeling:</b>	Droge meervoudige platenkoppeling
<b>Primaire aandrijving:</b>	helicoidale tandwielen
<b>Secundaire aandrijving:</b>	Regina ketting
<b>6 versnellingen</b>	

### Vering

<b>Voor:</b>	Marzocchi telescoopvork
<b>Achter:</b>	'Morini system', instelbare Marzocchi demper

### Remmen

<b>Voor:</b>	300 mm schijfrem
<b>Achter:</b>	240 mm schijfrem

### Banden

<b>Pirelli Demon voor:</b>	110/80 W 16
<b>achter:</b>	13/70 W 17

### Afmetingen:

<b>gewicht:</b>	150 kg
<b>wielbasis:</b>	1390 mm
<b>zithoogte:</b>	770 mm
<b>lengte:</b>	1950 mm
<b>breedte:</b>	625 mm
<b>grondspeling:</b>	170 mm
<b>Frame:</b>	Dubbel wiegframe gedeeltelijk opgebouwd uit vierkante buis.

<b>Carterinhoud:</b>	2,5 liter
<b>Benzinetankinhoud:</b>	14 liter

Het frame van de Dart kan zelfs de meest vreselijke bulten probleemloos aan.