

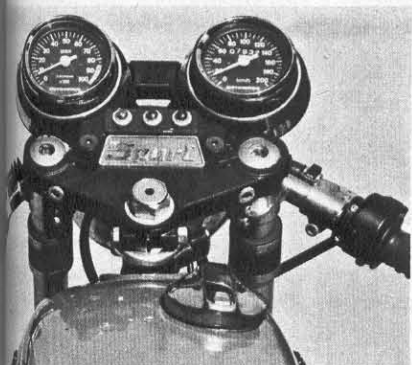
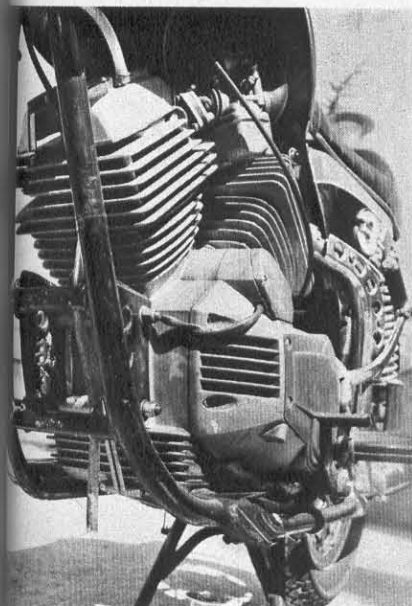


● LA MOTO Morini continua ad essere un fenomeno a se nel quadro dell'industria motociclistica italiana. Rispettata e stimata da tutti, adorata dai suoi numerosi fedeli clienti, la Morini non ha mai preferito la quantità alla qualità, rimanendo contenuta nelle dimensioni aziendali di una ventina di anni fa senza inebriarsi nei momenti di boom.

La 350 bicilindrica a V di 72° è il prodotto di questa politica e rappresenta quanto di meglio l'industria europea abbia saputo esprimere. Se non fosse realizzata in modo così pregevole sarebbe il meno co-

**I TEST  
DEL  
MESE**

**350  
MORINI  
SPORT**



oso dei bicilindrici prodotti al mondo. In fondo si tratta di un monocilindrico con una biella, un pistone, un cilindro e una testa in più. Se questo materiale aggiuntivo lo acquistiamo come pezzi di ricambio sono poco più di 100.000 lire, che non è molto.

Inoltre il motore di questa Morini è stato concepito per poterne ricavare con minima spesa un monocilindrico, come è il caso del nuovo 125 che con il bicilindrico ha in comune la quasi totalità dei componenti. Quello che è stato possibile risparmiare in termini di costi industriali

di attrezzamento è stato reinvestito nella produzione sotto forma di qualità: qualità delle lavorazioni, dei materiali, del controllo qualitativo di tutta la produzione che permette a questa azienda relativamente piccola di mettere sul mercato una macchina eccezionale per prestazioni ed affidabilità come è la 350 Sport, di cui ora parliamo.

Rispetto al modello GT che lo ha preceduto di un paio d'anni, il 350 Sport presenta variazioni relativamente contenute sia al motore che alla parte ciclistica. In particolare, nel confrontare i due motori, si rileva che la variazione principale concerne solo l'incremento del rapporto di compressione da 10:1 a 11:1 e l'adozione di doppie molle per le valvole. I carburatori sono gli stessi: dal che risulta che la Sport non denuncia alcun incremento di consumo rispetto al GT. Dalla seconda serie, la Sport viene dotata anche di ammortizzatore di sterzo. Questo elemento è dovuto entrare nell'equipaggiamento standard della macchina come correttivo di certi fenomeni di sbattimento in accelerazione ed in velocità su fondo sconnesso.

Questi fenomeni derivano dalla particolare struttura del telaio che, per migliorare l'accessibilità meccanica, è stato progettato più alto e più lungo di quanto non permettesse il motore. La lunghezza del telaio ha portato la ruota anteriore piuttosto in avanti e lontano quindi dal baricentro del mezzo.

Quale correttivo dei fenomeni suddetti sarebbe stato necessario un notevole allungamento del forcellone posteriore per riequilibrare la distribuzione dei pesi. La moto, però ha già un interasse di 1390-1400 mm e quindi risulta essere già una delle più lunghe della sua categoria. Comunque la macchina ora presenta delle caratteristiche di guida a dir poco eccezionali. L'assetto della macchina, con i semimanubri e pedane molto arretrate, consente un ottimo controllo in accelerazione e, soprattutto uno stile molto pulito e preciso nella guida. La notevole potenza del motore, la più elevata fra quelle a 4 tempi ed eguagliata nella categoria solo dalla Yamaha 350 2 tempi, è resa perfettamente utilizzabile dal cambio a sei marce ben scalato nei rapporti ed accoppiato ad un'ottima

frizione multidisco a secco. Il motore, che eroga la potenza massima a 8500 giri, può essere facilmente sfruttato sino a 9000 giri senza sfarfallamenti. Cambiando esattamente a 8000 giri e tirando al massimo la quarta, abbiamo percorso i 400 metri da fermo in 14,2 secondi, un tempo che riteniamo dia perfettamente l'idea di quelle che sono le caratteristiche di accelerazione del mezzo: caratteristiche che, unite alle eccellenti doti di maneggevolezza, ne fanno un osso duro per qualsiasi supermoto sul misto ed in montagna. La Morini 350 Sport è una di quelle medie cilindrata che non fa rimpiangere le maxi di 750 cc.

Anche in fatto di velocità massima la 350 Sport sa dire la sua con un chilometro lanciato cronometrato a 172 km/h di media, ovviamente in posizione totalmente distesa. Il segreto delle prestazioni di questa macchina, dalla linea sobria e tradizionale, va certamente attribuito non solo alla potenza del motore, 34 cv alla ruota, ma anche al contenutissimo peso di 144 kg, un peso da vera media cilindrata. Per quanto concerne il motore, riteniamo opportuno mettere in rilievo che, nonostante ci si trovi di fronte ad un bicilindrico a V relativamente stretto e simmetrico rispetto al piano orizzontale, non si sono mai rilevate temperature dell'olio che potessero anche lontanamente risultare rischiose soprattutto per le bronzine che sono interposte fra le bielle e il relativo perno dell'albero a gomiti.

Ciò è stato reso possibile dall'attento posizionamento delle zone calde delle teste, candele, condotti di scarico, tutte esposte al flusso dell'aria, che anche il gruppo posteriore riceve direttamente per una larga parte dell'area allettata grazie al dissamento dei due cilindri. La Morini 350 Sport risulta essere, dunque, una macchina ben concepita e bilanciata nel suo assieme, di elevate prestazioni e dai consumi relativamente modesti in relazione alle suddette. Anche l'impianto frenante, che pur si avvale ancora del « tutto tamburo », non ha mai dato adito a critiche. Nella categoria, considerando tutto, anche i costi di esercizio, è probabilmente la migliore scelta che un motociclista sportivo possa fare.

B.D.P. ●

#### PRO

- Velocità
- Accelerazione
- Maneggevolezza

#### CONTRO

- Styling tradizionale
- Lunghezza

## la carta d'identità

Motore bicilindrico 4 tempi a V longitudinale di 72° con cilindri sfalzati di 50 mm frontemarcia - alesaggio x corsa 62x57 - rapporto di compressione 11:1 - cilindrata totale 344 cc - potenza dichiarata 39 cv DIN a 8500 giri - coppia massima 3,43 kgm DIN a 6800 giri - due carburatori Dell'Orto VHB 25 - accensione elettronica senza puntine con generatore separato - trasmissione primaria ad ingranaggi - frizione a secco a dischi multipli - cambio a sei marce - trasmissione finale a catena - telaio a doppia culla chiusa - sospensione anteriore a forcella telescopica Marzocchi Ø 35 - sospensione posteriore a braccio oscillante con ammortizzatori telescopici Marzocchi regolabili su 5 posizioni - pneumatico anteriore 3.25x18, posteriore 4.10x18 freno anteriore a tamburo con quattro ganasce Ø 230, posteriore a tamburo 2 ganasce Ø 180 - impianto elettrico: batteria 12 V 9 Ah, alternatore da 120W - lunghezza massima 2.060 mm - interasse 1.390 mm - peso a secco 144 kg - velocità massima 172 km/h - 400 metri con partenza da fermo 14,2 sec. - prezzo su strada IVA compresa 1.205.000 lire - bollo annuo 4.570 lire.