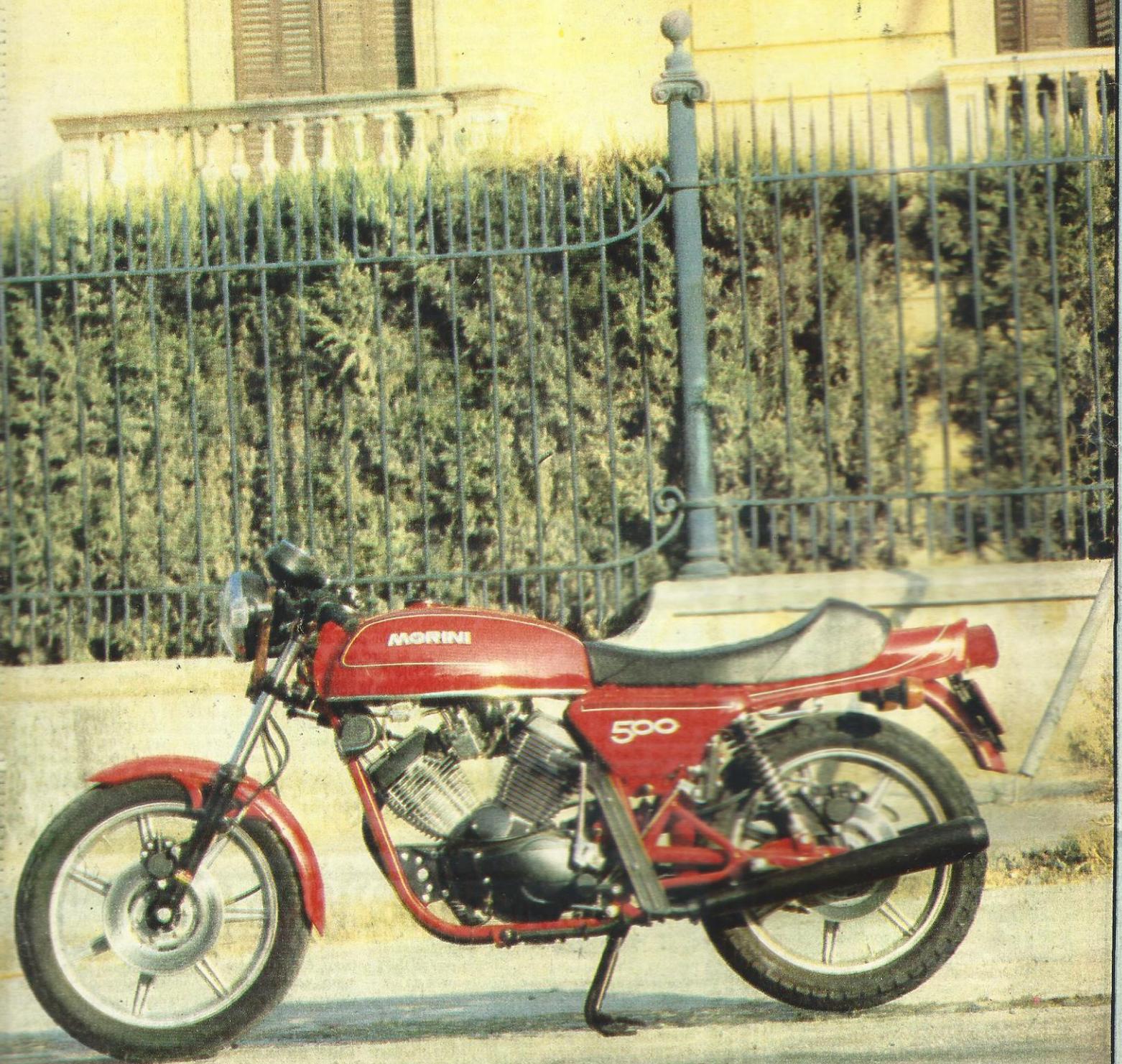


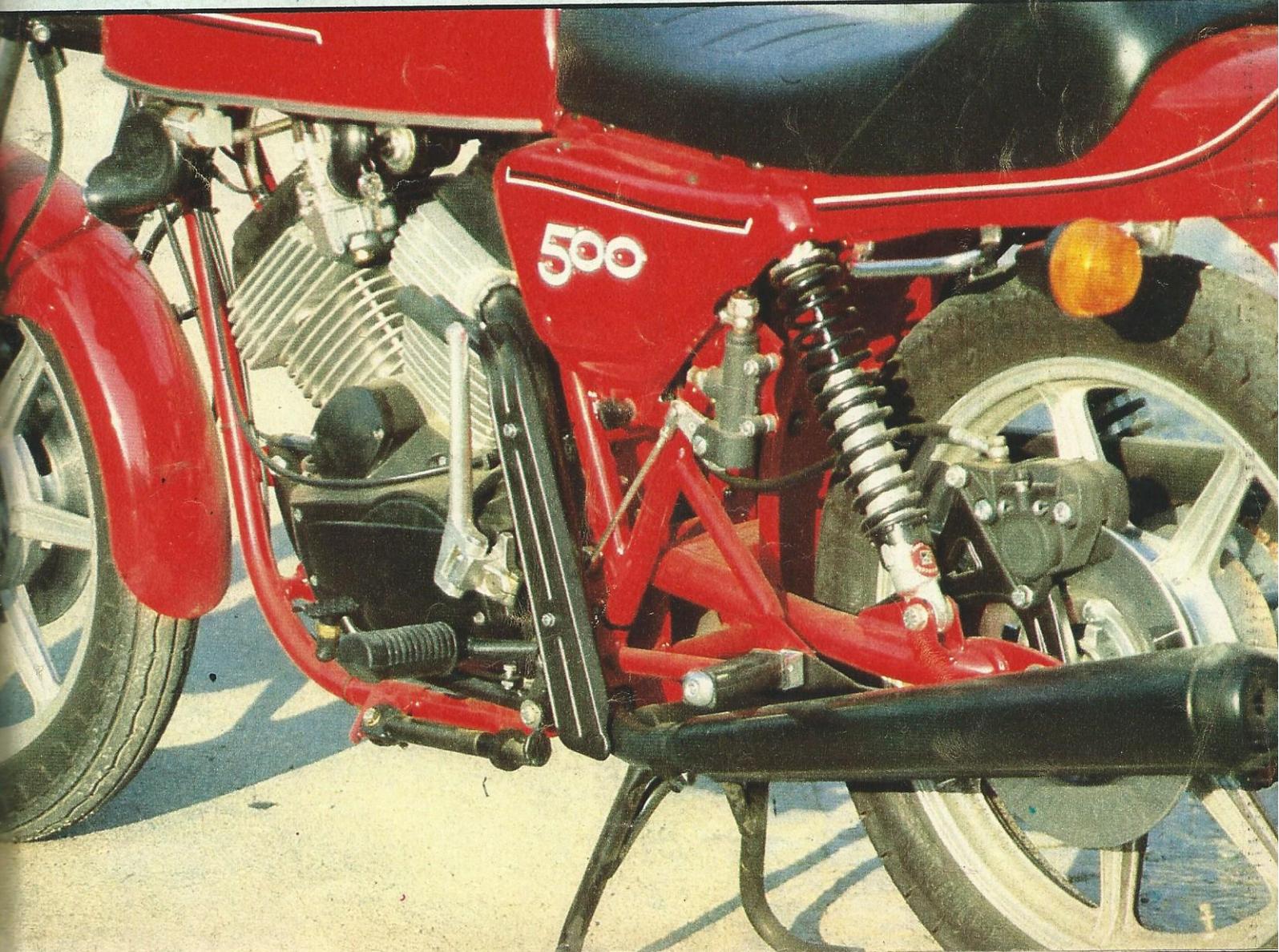
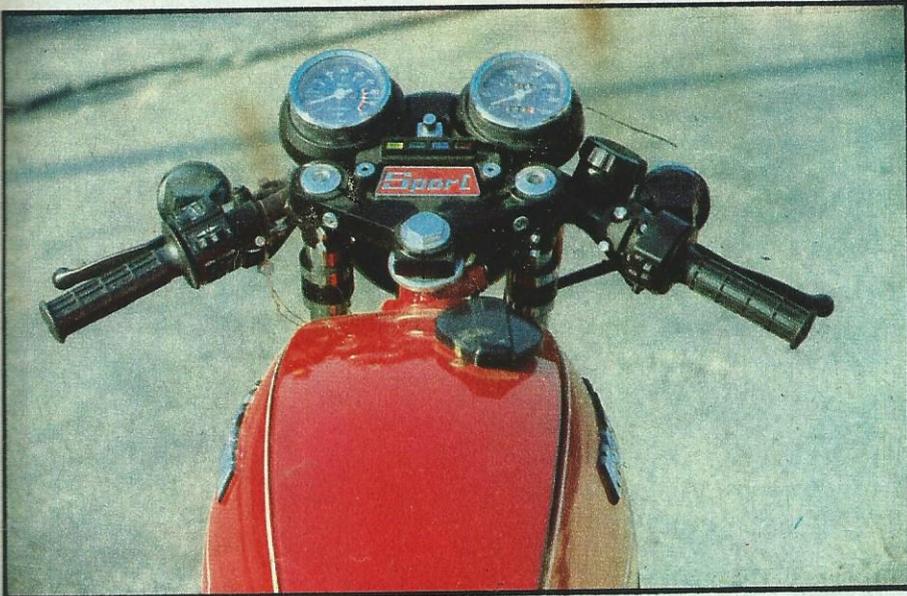
# ***Morini 500 Sport***



# Una importante revisión del primer modelo

**H**ACE aproximadamente un año tuvimos la oportunidad de probar la Morini 500 en su primera versión, o sea la de turismo. En aquella ocasión efectuábamos la primicia informativa al tratarse de un modelo de reciente lanzamiento mundial. Nuestras primeras impresiones no fueron del todo satisfactorias al acusar una serie de irregularidades en la transmisión primaria y en el sistema de arranque eléctrico, además de algún fallo en la amortiguación y estabilidad. Imaginamos que nuestra crítica no debería ser un caso aislado, al encontrar ahora la versión «sport» con todos estos defectos corregidos y superados; corrección que también se aplica de forma unificada a la versión turismo para convertirla en la Morini 500 que todos esperábamos, o sea, la prolongación lógica de la excelente 350 que está dando todavía unos resultados plenamente satisfactorios en todos los mercados, y de forma muy especial en el nuestro, donde juega una importante baza gracias a las variables de precio-fiabilidad-rendimiento.

Esta versión «sport» de la 500 es un buen ejercicio de estilo y diseño en sus acabados, ya que toma la mayoría de componentes de la turismo, a excepción de pequeños detalles en la posición de conducción y de las anunciadas mejoras técnicas que iremos desvelando a lo largo del relato de nuestras impresiones de conducción.



MORINI 500

## Manillar sport, estribos turismo

La calificación Sport en esta 500 Morini sólo corresponde al rótulo y manillar colocados, ya que el motor es exactamente igual al de la turismo en cuanto a distribución y prestaciones se refiere. De todas formas, la decoración de pintura se diferencia sensiblemente al ampliarse el rojo hasta el chasis, dándole una vistosidad realmente agradable. El motor, acabado en negro mate, contrasta adecuadamente con el vivo rojo brillante y ello hace que llame poderosamente la atención de cualquier motorista. En las pasadas 24 Horas de Montjuic nos desplazamos a lo largo del circuito para cumplir nuestro cometido con esta Morini 500 Sport, y pudimos ver reiteradamente varios grupos de «motards» detenidos en torno a la moto para comentar las diferencias con la turismo y alabar la superior belleza de esta versión.

La posición de conducción a que nos obliga el manillar deportivo contrasta con la colocación excesivamente avanzada de los estribos. Ello obliga a una forzada posición, nada cómoda para carretera, que sería subsanada montando el manillar turismo o retrasando los estribos y los pedales. Claro está que esta última solución es más costosa —pero más deportiva—, mientras la del manillar es un simple cambio al alcance de cualquier persona con un mínimo de habilidad, aunque la posición de conducción que se obtiene de esta forma nada tiene

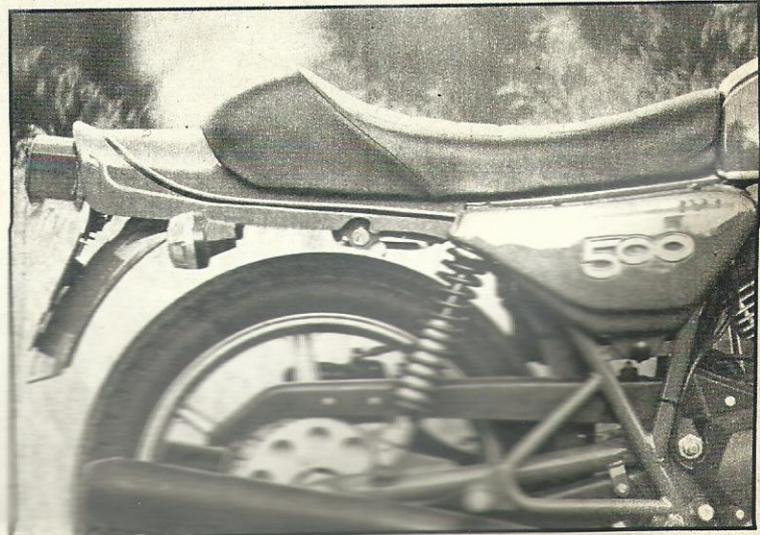
que ver con el aire deportivo que pretende dar esta versión.

Nosotros defendemos la solución económica por ofrecer una posición mucho más racional y polivalente, además de ser más confortable y adecuada a una utilización cotidiana de la motog. Ahora, el propio usuario tiene la palabra para dejar la moto a su gusto, sea cual fuere su intención de utilización.

Respecto a la deportividad del motor, sólo podemos revelar que sigue ofreciendo una buena y gratísima potencia a bajo régimen, pero que no se estira ni manifiesta ninguna clase de ambiciones deportivas. Bajo nuestro particular punto de vista, este motor es realmente excelente para divertirse en carreteras muy sinuosas, aquellas que tienen muchísimas curvas, gracias a la aceleración y a la gran respuesta que tiene a bajo régimen, que le permite ganar segundos en cada salida de viraje sin tener que preocuparse del cambio para llevar el régimen a la zona de la máxima potencia.

En contrapartida a esta virtud, de la que somos fervientes admiradores, encontramos el motor escaso de caballos a partir de medio régimen, siendo mejor cambiar de relación para volver a tener una aceleración eficaz. Para subsanar este comportamiento, que no tiene por qué ser aceptado por todos los posibles clientes de la Morini 500, basta con indicar que, con sólo montar unos árboles de levas de la 350 Sport, el comportamiento y el rendimiento cambian totalmente

La línea de la 500 Sport está muy conseguida. Con algunos cambios sobre el modelo que ha servido de base, entre los que se encuentra la sustitución del asiento por otro más «racing», se ha logrado la pretendida imagen deportiva.

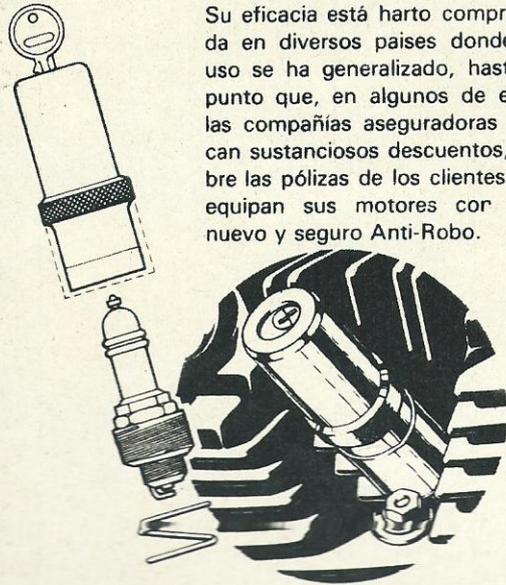


El Anti-Robo BIKERS, consiste en un CIERRE DE BUJIA que bloquea el encendido, haciendo imposible el funcionamiento de cualquier motor de ignición.

Se trata de un capuchón de acero, provisto de cerradura, con el que se cubre la bujía una vez desconectado el terminal del cable. Está formado por un conjunto de cilindros que giran "locos" entre sí una vez cerrados, lo cual impide desmontarlos si no se rompe o sustituye la culata.

Para su desbloqueo basta con abrir la cerradura, retirar el capuchón y conectar de nuevo el terminal del cable.

Es evidente el nulo interés de los "cacos", ante un motor que solo puede recuperarse tras arduas operaciones en el taller.



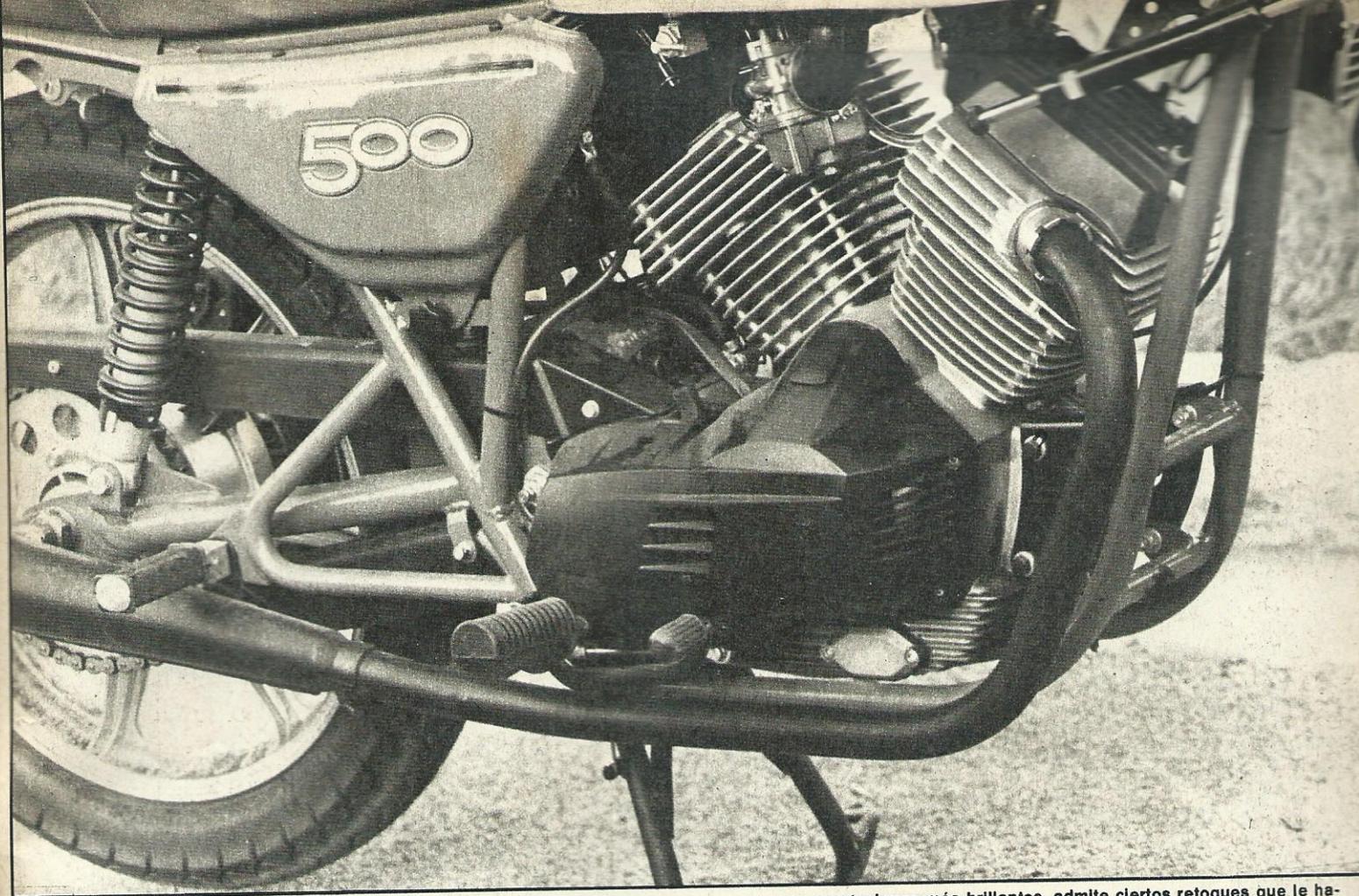
Su eficacia está hartamente comprobada en diversos países donde su uso se ha generalizado, hasta el punto que, en algunos de ellos, las compañías aseguradoras aplican sustanciosos descuentos, sobre las pólizas de los clientes que equipan sus motores con este nuevo y seguro Anti-Robo.

Distribuidor exclusivo:

**dip** Camelfas, 32 Barcelona-24

ANTI-ROBO  
**BIKERS**

EL PRECIO DE  
LA TRANQUILIDAD



El motor de esta versión sport es igual al que se utiliza en la turismo. Su mejor virtud está en su respuesta a medio régimen, virtud que, por otra parte, no está muy de acuerdo con el enfoque deportivo de la máquina. Para los que

deseen unas prestaciones más brillantes, admite ciertos retoques que le hacen cumplir sobradamente este objetivo.

y, si bien se pierde algo de potencia a bajo régimen, se gana en medios y altas vueltas, convirtiéndose en un motor más versátil y con unas cualidades ruterías netamente superiores a las ofrecidas ahora.

Por otra parte, el cambio ha ganado suavidad y precisión, pero sigue siendo de cinco relaciones. Repetimos una vez más que el cambio de seis piñones de

la 350 quizás ayudaría a mejorar el rendimiento de esta 500. Ignoramos si el resultado compensaría la mejora y encarecimiento, pero al menos se podría cerrar toda su desmultiplicación y, en consecuencia, los árboles de levas referidos estarían perfectamente de acuerdo con la imagen deportiva que se le pretende dar a este ejemplar.

El embrague, que fue severa-

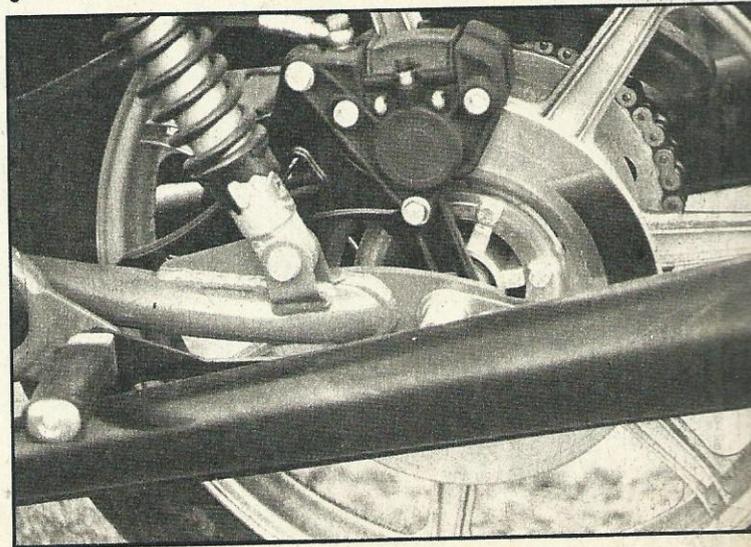
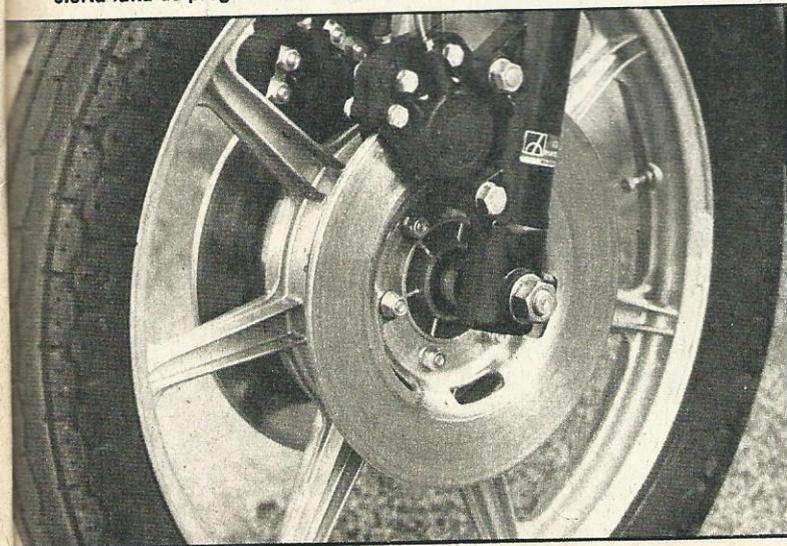
mente criticado en su día, por carecer de progresividad, saltar y ser muy brusco, ha ganado muchísimo tras una concienzuda revisión efectuada en el departamento técnico de la marca boloñesa. Ahora, este embrague en seco se comporta con suavidad y ofrece una progresividad que entra de pleno en los límites mínimos de funcionalidad; en consecuencia, ninguna crítica, sino elo-

gios para los que supieron rectificar su error primitivo adecuando el embrague a las necesidades dictadas por el motor 500, obviamente más potente que el 350.

El arranque eléctrico ya no se muestra tan sensible a los rechaces del arrastre del «dyna star». Ahora se manifiesta mucho más sigiloso, potente y eficaz, a condición de pulsarlo con muy poco

Los frenos, tres discos Grimeca, son potentes y eficaces, aunque pecan de cierta falta de progresividad. A pesar del carácter deportivo de la máquina, se

ha cuidado especialmente la eficacia de los silenciadores de escape, consiguiendo, en este sentido, un buen resultado.



## MORINI 500

gas. Recomendamos apretar el botón de mando con el acelerador a cero para abrir ligeramente cuando el arranque ya está girando. De esta forma se obtiene el mejor resultado y nunca aparecen los rechaces que hacen temblar a todo el sistema de arranque.

### Mamma mía, che frenata...!

Una clásica expresión admirativa italiana para calificar los frenos italianos Grimeca, que en esta ocasión nos han sorprendido por su eficacia, potencia y tacto..., algo que nunca habíamos encontrado en los Grimeca, pero que ahora ya se nos ofrece en serie a través de la Sport 500 Morini.

El tacto, además de suave, es agradable, aunque demasiado sensible desde los primeros milímetros del recorrido de la palanca. Acostumbrados a manejar todo tipo de frenos, marcas y sistemas, nunca nos coge nada de sorpresa y, es más, aunque somos acérrimos admiradores de los Brembo, no por ello establecemos de antemano un patrón-tipo con ellos.

El doble Grimeca delantero es realmente potente, hasta excesivo para esta ligera 500, pero nunca está bien visto hacer ascos a un exceso de frenos. Lo único que no acaba de gustarnos es la falta de progresividad, que se traduce en un exceso de brusquedad desde el principio del recorrido de la palanca. Para el trasero vale el mismo calificativo, pero con el agravante de clavar la rueda y hacerla rebotar exageradamente, perdiendo toda la eficacia frenante. Nosotros sólo hemos encontrado la solución de

acariciar el pedal de mando, pero, en algún caso apurado, hemos incurrido en el clásico error de apoyar fuerte en él y los rebotes de la rueda no han venido a solucionar el apuro. Buscando las causas, suponemos un exceso de caudal de la bomba hacia la pinza y unos muelles algo blandengues en los Marzocchi traseros.

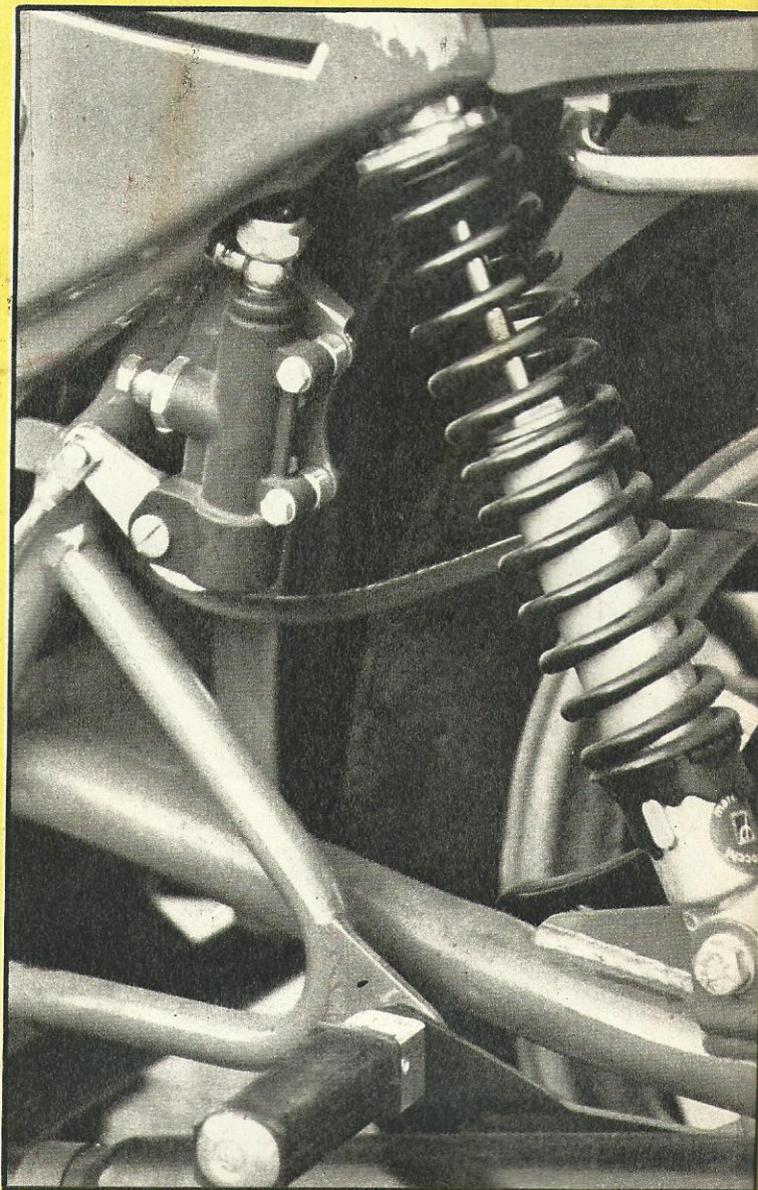
La estabilidad la consideramos muy adecuada a las características generales, incluidos los Pirelli de origen, aunque la horquilla nos ha resultado algo blanda y muy dispuesta a llegar al tope de su recorrido.

La manejabilidad sigue siendo tan ágil como en la 350, a pesar del manillar deportivo que, en ciudad, no es la mejor solución. Pero, tras un par de días de utilización continuada, nos acostumbramos a las limitaciones impuestas por este tipo de manillares pequeños.

En definitiva, la nueva Sport Morini recoge las mejoras del primer ejemplar lanzado en serie que también se aplican a la versión turismo. Por último, repetimos que deseáramos ver una versión con el motor realmente deportivo que justifique la diferencia de ambos modelos y en ella también nos gustaría poder ver los estribos retrasados algunos centímetros para conseguir una posición de conducción más acorde a las exigencias del manillar.

¡Ah!, me olvidaba y no sería justo. Los silenciosos son realmente discretos y permiten aprovechar totalmente el motor incluso en ciudad, algo que la mayoría de fabricantes europeos todavía no han asimilado, pero que Morini ha abido aplicar a su última versión... aun en detrimento de la potencia.

C. D.



Los amortiguadores traseros, Marzocchi, se muestran incapaces de impedir el rebote de la rueda trasera cuando se frena sobre suelo rizado. La horquilla delantera también peca de excesiva suavidad.

