

www.motosclasicas80.com


motos clásicas

Info@motosclasicas80.com

MORINI 500 "S" LAS BUENAS INTENCIONES



A principios de verano presentábamos la hermana mayor de las Morini. Se trataba de un nuevo modelo que partiendo de la base de la 350 incorporaba un motor de 500 y un «chasis» adaptado a esta nueva cilindrada. Había variado la estética y, cómo no, el comportamiento de la moto que aunque mantenía cierta similitud con la 350, a la hora de la verdad resultaba ser una máquina totalmente diferente. El modelo que adoptaba como anagrama una simpática bruja, era una moto eminentemente turística o bien como la definimos en aquel entonces, «una Sport tranquila o... una rápida turismo».

Italia siempre se ha distinguido por las versiones Sport que sobre los modelos de turismo se realizan y encontramos ya un ejemplo en la Morini 350 de la que se hizo una versión «S» con algunos detalles más y unas prestaciones especialmente brillantes que hicieron de aquella moto casi un sueño para los que pretendían una media cilindrada con «nervio».

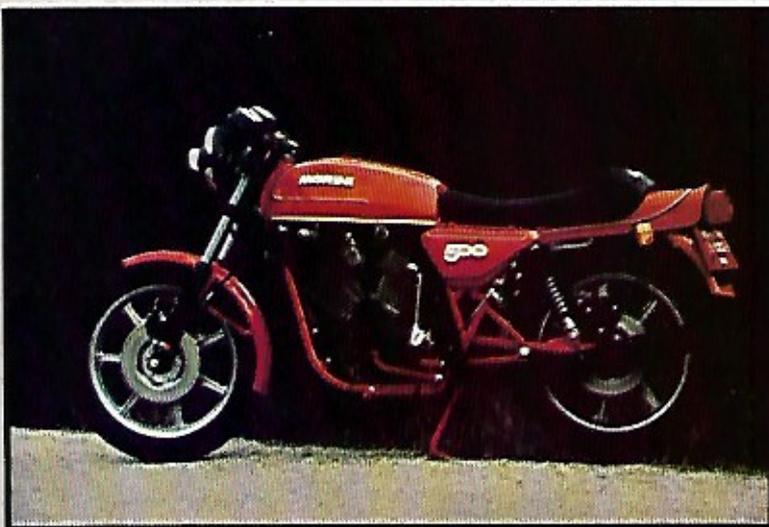
Otra marca que siguió caminos paralelos fue Ducati que con la versión «desmo» de la Twin 500 ofrecía más prestaciones y una línea más deportiva para la misma cilindrada.

Hace poco, nos venía de Inglaterra la noticia de una versión «sport» de la Laverda 500 Alpino que sería comercializada únicamente en aquel país.

Todo ello obedece únicamente al lema de cubrir al máximo las necesidades del público generalmente exigente, con un mismo modelo de una marca determinada. Ahora, Morini con motivo del Salón de Bolonia, presentaba junto con la Ducati Dalmah 500 SS, la versión «roja» (el color eminentemente deportivo de los italianos) de la 500 turística.

LA MISMA MOTO CON DISTINTO COLOR...

Evidentemente lo primero que destaca de esta nueva versión es el acabado general así como el nuevo color con el que se ha pintado todo el «chasis». Si para los italianos el color rojo, aparte de sutilezas políticas, ha venido siendo y es, signo de carácter deportivo (MV, Gilera, Ferrari...), el hecho de que esta 500 venga presentada con esta pintura no debe confundirnos. No quiero decir con ello tampoco que defrauda. Simplemente bajo esa apariencia de «pura sangre» se encierra sencillamente la misma moto y la misma mecánica de la 500 turismo. Eso sí, con semi-manillares y un asiento más «racing» que confiere a todo el conjunto un carácter sumamente deportivo. ¿Es pues una nueva moto? No. Simplemente es el modelo anterior con un «kit» exterior para los que gustan de pilotar con semimanillares



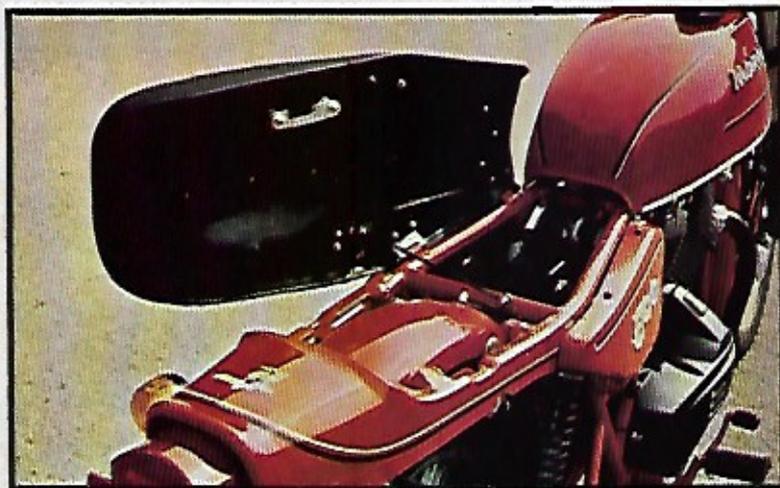
El cambio de pintura así como los escapes en negro mate confieren a esta 500 un aire de «carreras» que recuerda los tiempos en que las italianas eran las reinas de los circuitos.

COMO ES LA NUEVA MORINI «S»

En términos generales la «nueva pintura» encierra las mismas características de su predecesora. Todo cuanto dijimos de la «turismo» es aplicable a la versión «sport». Su comportamiento es conocido por todos cuantos han tenido ocasión de probarla y pocos cambios van a encontrar. Tanto el motor como la parte ciclo no han sufrido variación, alguna y seguimos encontrando un cambio algo ruidoso con el punto muerto imposible de hallar cuando la moto está en parado. Al heredar el mismo cuadro de instrumentos, carece también de avisador luminoso de punto muerto. En cuanto al motor, el ruido mecánico es quizá menos audible en este modelo, debido quizás al cambio de postura del piloto (más inclinado sobre el depósito) que amortigua en cierto modo el nivel sonoro del motor.

Si en la moto de «turismo» encontrábamos unos frenos excepcionales delante y un disco trasero que se «clavaba» a la menor insinuación del pedal, debemos constatar que la «sport» lleva los mismos frenos con las mismas virtudes y los mismos defectos.

El comportamiento en carretera de la «sport» ha sufrido alguna variación, especialmente en carreteras de largas rectas o autopistas donde puede mantenerse una velocidad de crucero alta. En aquella ocasión encontramos que



El asiento, abatible al igual que en la «turismo», deja un amplio espacio para herramientas y un pequeño compartimento para la documentación. Da acceso también a la batería

la moto tenía una marcada tendencia a moverse, especialmente en curvas de gran radio. Ahora, la posición más adelantada del piloto sobre la máquina y por consiguiente un mejor reparto de los pesos, ha eliminado dicho problema.

La estabilidad de la «sport» sigue siendo muy buena y la nueva posición «racing» ayudará a que esta moto sea realmente divertida en carreteras de montaña. Lo único achacable a esta personalización a lo «sport» sea lo adelantado de las estribas del piloto a una posición demasiado avanzada de los pies, lo cuales no están en consonancia con la postura del cuerpo del piloto. Por lo demás, todos los elementos permanecen invariable,

Los semimanillares junto con el nuevo sillín ofrecen al piloto una conducción cómoda y únicamente sería de agradecer unos estribos más retrasados

bles, así como el arranque de 6 V que exige como único cuidado «no abusar de él si queremos conservar la batería».

La Morini 500 «S» es una buena intención de la fábrica italiana para satisfacer los deseos de aquellos que gustan de una turismo con aire deportivo. Porque no olvidemos que ante todo la versión «S» es una buena moto de turismo.

Claudio BOET

Fotos:
J. M. ALGUERSUARI

CARACTERISTICAS TECNICAS

MOTOR: Bicilíndrico 4 tiempos con cilindros en V a 72 grados. Diámetro por carrera: 69 x 64 mm. Cilindrada total: 478,6 cc. Relación compresión: 11,2 : 1. Distribución por varillas y balancines con árbol de levas movido por correa dentada. Alimentación: Dos carburadores Dell, Orto PHBH 36.

EQUIPO ELECTRICO: Instalación de 12 V., encendido electrónico, batería de 18 Ah. Alternador 120 vatios.

TRANSMISION: Primaria por engranajes. Embrague multidisco en seco. Cambio de 5 marchas.

CHASIS: De cuna cerrada. Suspensión anterior con horquilla telescópica y avance de 28,5 grados. Suspensión posterior: brazo oscilante y amortiguadores telescópicos. Llantas de aluminio. Frenos: Delantero de doble disco (260 mm.) posterior 1 disco 260 mm.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes: 1.443 mm. Longitud total 2.135 mm. Altura sillín: 800 mm. Peso en vacío: 167 kg.

PRECIO: 376.000 pesetas (con matricula).