

Eine Bimota? Oder doch lieber eine Ducati? Mit weniger als dem Teuersten geben sich Liebhaber italienischer Sportmaschinen hierzulande nicht zufrieden. Lieber sitzen sie seufzend zu Hause und kleben sich Baukastenmodelle ihrer Traummotorräder zusammen. Dabei könnten ihnen auch preiswerte 34 PS, in appetitliche Technik verpackt, gehörig Fahrspaß bringen. Die nun zum Cagiva-Konzern gehörende Firma Morini stellt mit der 350er Dart ihre – oder besser gesagt Cagivas – Auffassung eines leichten Sportmotorrads vor. Nach dem Baukastenprinzip:

„Die Dart ist praktisch komplett eine 125er Cagiva Freccia C 9. Nur der Motor stammt aus dem

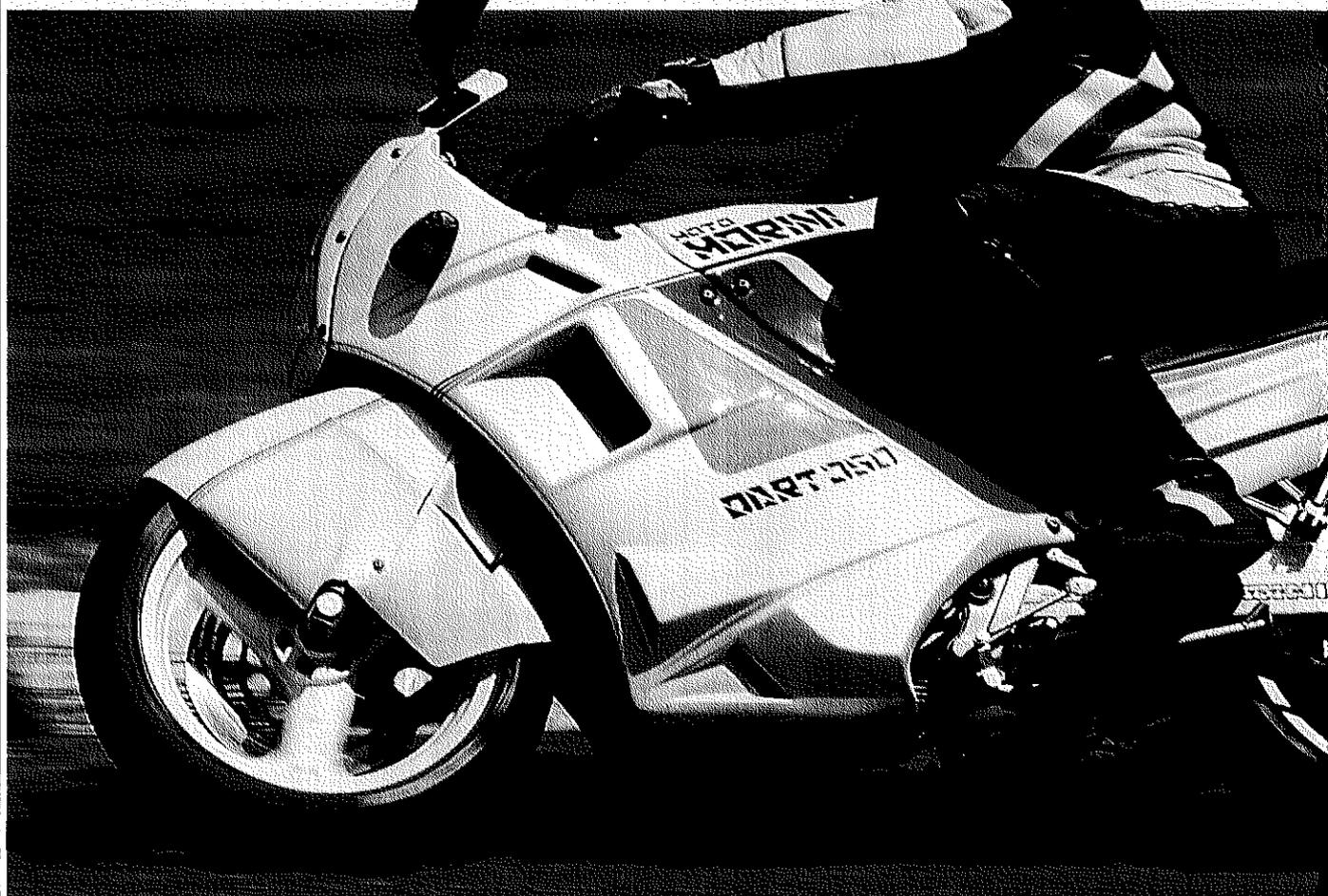
Kurztest Morini Dart 350

**MODELL
BAU
KASTEN**

Morini steht drauf, und Morini steckt drin – in Form des bekannten 72 Grad-V-Twins. Die Verpackung der Morini Dart 350 jedoch stammt von Cagiva.

Von Michael Schäfer; Fotos: Schwab

Bologneser Morini-Werk. Montiert wird alles in Varese“, weiß Morini-Händler Reginald Schwarz aus Speyer zu berichten. Das erweist sich nicht als Nachteil. Ein attraktiver V-Motor und sauber verlegte Elektrik, ein sorgfältig verschweißter Rahmen und Anbauteile der teureren Machart – die Morini 350 Dart kann durchaus die Bimota DB 1 ihrer Klasse genannt werden, zumal Massimo Tamburini, von dem das „TA“ im Firmenkürzel Bimota herrührte, die Karosse der Dart konzipiert hat. Am Motor scheiden sich die Geister. Natürlich ist ein luftgekühlter Stoßstangentwin eher ein technisches Relikt als



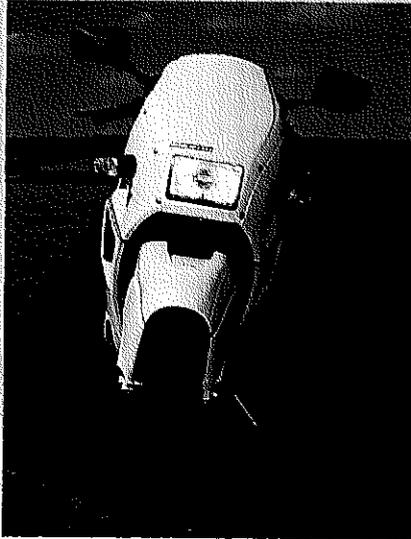
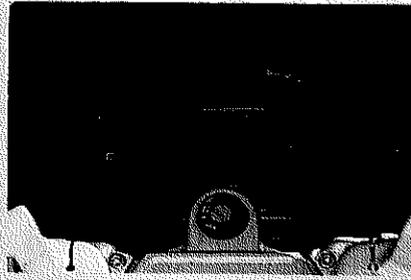
ein Renntriebwerk. Aber immerhin schafft keiner der heute wieder so begehrten Einzylinder die Literleistung von fast 100 PS, zu der sich der 350-cm³-V 2 aufschwingt. Er schafft das mit zwei Ventilen im planen Kopf eines jeden der im 72-Grad-Winkel stehenden Zylinder; die Brennräume liegen in den muldenförmigen Kolbenböden.

„Der Motor verträgt trotz der Stoßstangen klaglos sichere 9000/min. Durch die parallelen Ventile gibt es nichts, was bei eventuellem Ventilflattern krummgeschlagen werden könnte“, erklärt Reginald Schwarz.

Die mechanischen Geräusche bei hohen Drehzahlen sind nicht zu überhören; es rauscht im Ventil-

Der Drehzahlmesser dominiert: Zwischen 5500/min und 8500/min wird der Zweiventiler lebendig. MOTORRAD-Leistungsmessung: 31 PS (23 kW) bei 8000/min

Die schlanke Verkleidung stammt aus Deutschland, von Pichler. Der Motor darunter verträgt bis zu 440 cm³. Eine 500er Dart wird es nicht geben: Das 507-cm³-Triebwerk aus der Enduro Coguaro 501 baut zu hoch für den graziilen Rahmen



trieb, wenn sich die Zahnriemengetriebene untenliegende Nockenwelle im Zylinderwinkel in Bewegung setzt. Ab 2500/min ist Anfahren möglich, die mechanisch betätigte Zwölfscheiben-Trockenkupplung ist dabei mit geringer Handkraft sauber dosierbar.

Das Sechsganggetriebe hält immer die passende Übersetzung für den für seine Größe überraschend durchzugskräftigen V-Twin bereit.

Die Fahrleistungen der Dart – immerhin 160 km/h Spitzengeschwindigkeit – werden vom Fahrwerk problemlos verkraftet. Die gerade Verbindung von Lenkkopf und Schwingenlagerung durch zwei stählerne Kastenträger ist äußerst verwindungssteif. Obwohl sich die Morini durch ihr geringes Gewicht wenig wie eine 250er fährt, läuft sie auch auf Längsrillen unter Vollgas sicher geradeaus.

Die Abstimmung der Gabel in Federung und Dämpfung ist gelungen. Lediglich das hintere Zentralfederbein ist etwas zu hart geraten. Stark wie erwartet ist die Wirkung der riesigen 298-Millimeter-Scheibenbremse vorn. Schade, daß ihr ein definierter Druckpunkt fehlt. Ein Stahlflex-Bremschlauch brächte hier Abhilfe. Nur eins stört wirklich am Morini/Cagiva-Kunststoff-Pfeil: Verbleites Superbenzin muß in den Tank, sollen Ventile und Ventilsitze keinen Schaden nehmen. Ansonsten gilt die alte Modellbauer-Weisheit: Es muß keine Original-DB 1 sein. Oft genügt schon das kleinere Modell aus dem Baukasten zum Glück.

TECHNISCHE DATEN MORINI 350 DART

Motor

Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, zwei Ventile pro Zylinder, über eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel betätigt, Naßsumpschmierung, Ölkühler, Bohrung × Hub 62 × 57 mm, Hubraum 344 cm³, Verdichtung 11,0:1, Nennleistung 34 PS (25 kW) bei 8000/min, max. Drehmoment 3,3 kpms (33 Nm) bei 6000/min (auch mit 27 PS lieferbar), 2 Dellorto-Vergaser VHBZ 25 HS, mit 25 mm Durchlaß, CDI-Zündung, Lichtmaschine 230 Watt, Batterie 12 V/14 Ah, Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Doppelter Stahl-Kastenträger mit rechteckigem Profil, Marzocchi-Telegabel vorn mit 35 mm Standrohrdurchmesser, Federweg 150 mm, Stahlkastenschwinge mit über Hebel-system angelenktem Marzocchi-Zentralfederbein, nur Federbasis verstellbar, Federweg 150 mm, Scheibenbremse mit schwimmend gelagerter Brems Scheibe vorn, Ø 298 mm, hinten

Scheibenbremse Ø 240 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 110 mm, Rodstand 1390 mm, Bereifung vorn 110/80 V 16, hinten 130/70 V 17.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe 780 mm, Gewicht vollgetankt 169 kg, zul. Gesamtgewicht 365 kg, nutzbarer Tankinhalt 12,2 Liter, Durchschnittsverbrauch 5,3 Liter/100 km, Reichweite 230 km.

Maßwerte

Höchstgeschwindigkeit (2 Personen) 159 km/h (135 km/h)
Höchstleistung 31 PS (23 kW) bei 8000/min
Beschleunigung 0-100 km/h 7,4 s (10,8 s)
Durchzug 60-120 km/h 21,3 s (47,5 s)

Preis

9.990 Mark

Händler

Zweirad Schwarz, 6720 Speyer



Angaben des Herstellers