

Gewiß: Ganz taufrisch ist sie nicht, die Morini Dart 400. Rund 80 Exemplare haben gut zwei Jahre warten müssen, um endlich an den Mann gebracht werden zu können – vom neuen Distributor DNL in Frechen, bislang ausschließlich aktiv als Ducati- und Cagiva-Importeur. Vor allem der Kunststofftank bereitete Kopfzerbrechen. Doch jetzt hat er den TÜV-Segen und kann damit problem- und gefahrlos mit 14 Litern Super Plus bleifrei befüllt werden. Die Zulassungspapiere für den schlanken Flitzer werden im Rahmen einer Einzelabnahme ausgestellt, eine ABE lohnt sich nicht bei derart kleinen Kontingenten.

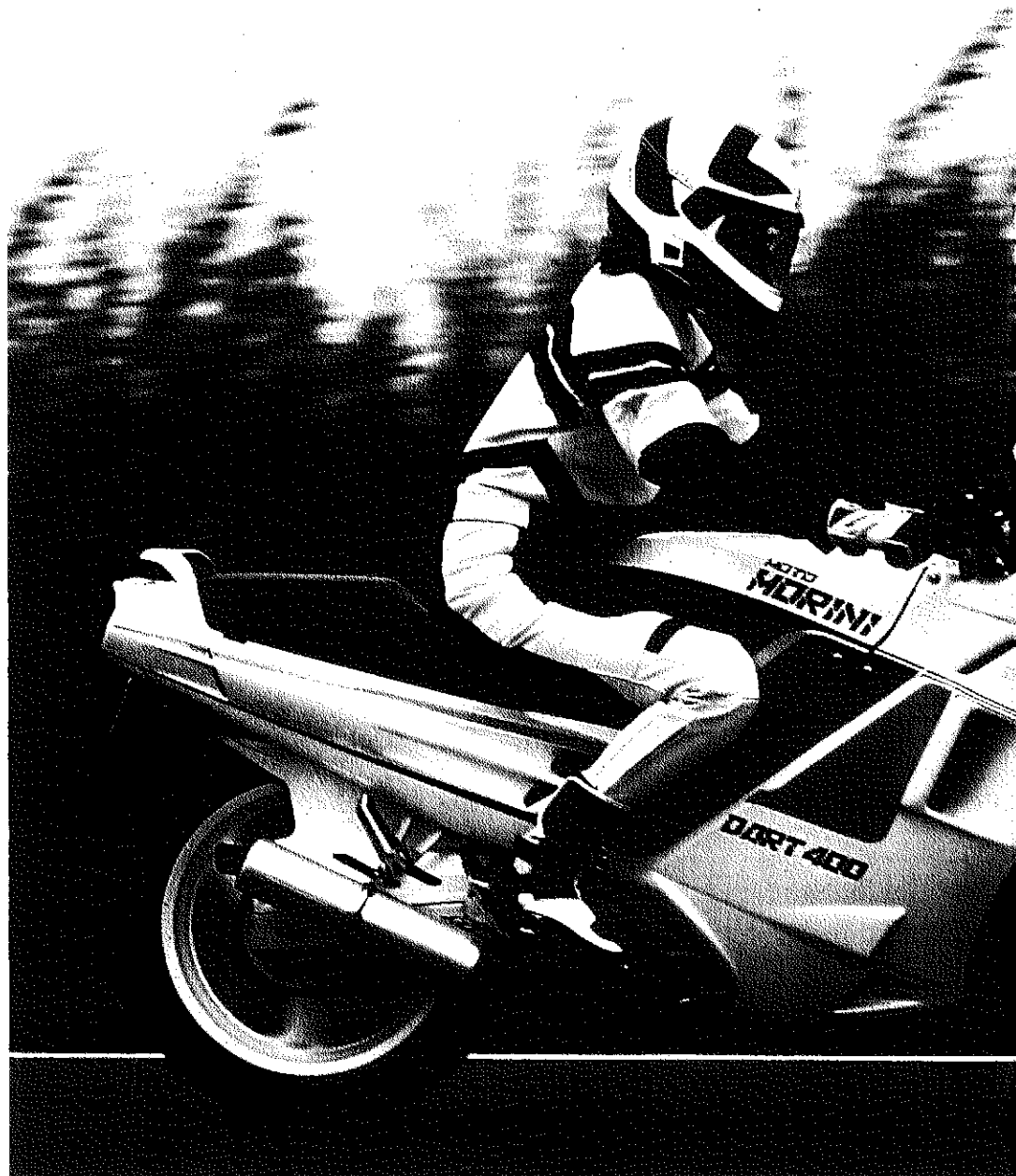
Auf jeden Fall ist es eine interessante Mischung, die da jetzt aus Italien nach längerer Pause

Handliches Sportgerät für Einsteiger

wieder auf unsere Straßen rollt: Unter einer supersportlichen Kunststoffschale verbirgt sich ein fast schon legendäres Viertakt-Triebwerk – der aufgebohrte V2 aus der Morini 3 1/2 seligen Gedenkens. Auch als Dart 400 war die Maschine bis 1990 schon mal im Handel. Die jeweils zwei Ventile der im Winkel von 72 Grad zueinanderstehenden Zylinder werden von einer zentralen Nockenwelle aus per Stoßstangen und Kipphebel betätigt.

Wer modernes Karosseriedesign mit möglichst fortschrittlicher Antriebstechnik kombiniert sehen möchte, wird sich der kleinen Morini nur zögernd zuwenden. Vorurteilslose Zeitgenossen, dagegen werden erst einmal fahren und dann urteilen. Und siehe da: Der schmal bauende Zweizylindermotor entfaltet Qualitäten, die sich durchaus sehen lassen können. Das fängt schon damit an, daß er nach Betätigen des Chokes klaglos anspringt. Schon nach wenigen hundert Metern läuft das Triebwerk sauber rund.

Danach geht es zunächst erst



Fotos: Michael Fuchs, Hans König

Sonderangebot für weniger als 9.000 Mark: Morini Dart 400

LEICHTE KOST

Unter der Kunststoffschale der schlanken Morini verbirgt sich ein kleiner, aber arbeitswilliger V2-Motor mit Stößelstangen und Kipphebeln. Wir prüften, wo die Grenzen des Konzepts liegen.

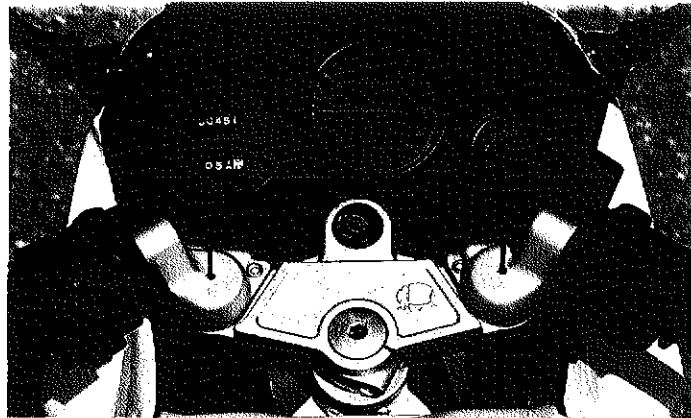
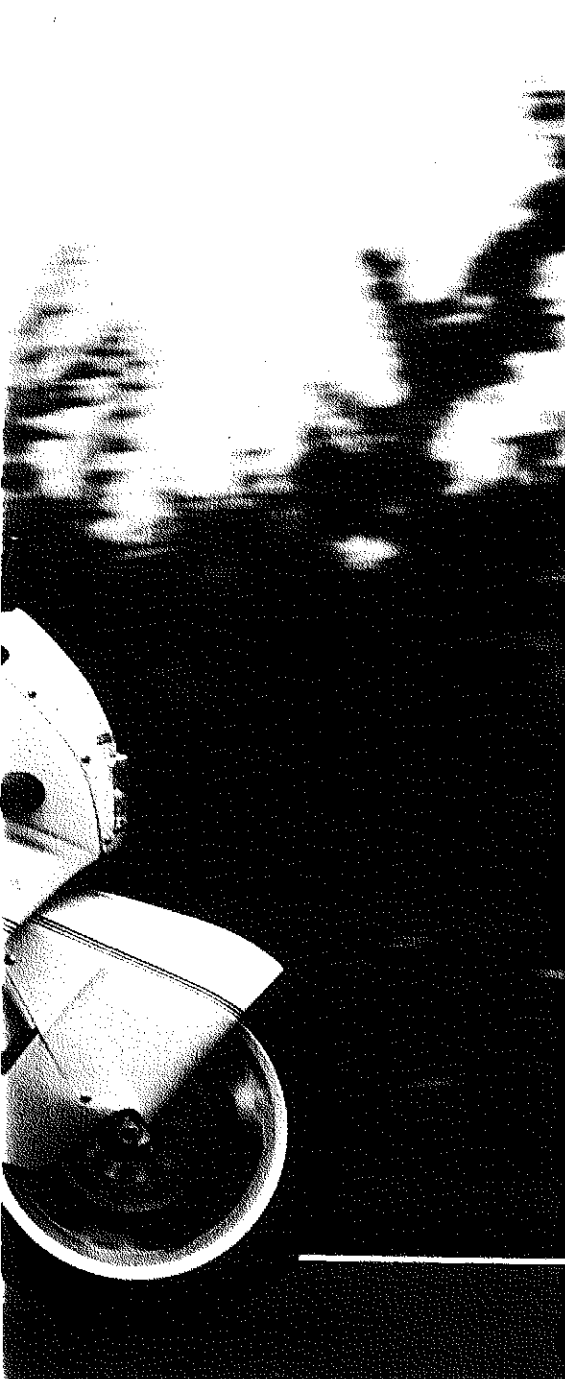
einmal darum, den Motor schonend warm zu fahren. Bevor der Zeiger des übersichtlich platzierten Ölthermometers nicht ausschlägt, sollte die Drehzahl 5.000 U/min nicht übersteigen. Der kleine V2 ist zwar luftgekühlt, braucht aber trotzdem seine Zeit, bis er die richtige Betriebstemperatur hat. Grund: der se-

rienmäßig installierte Ölkühler.

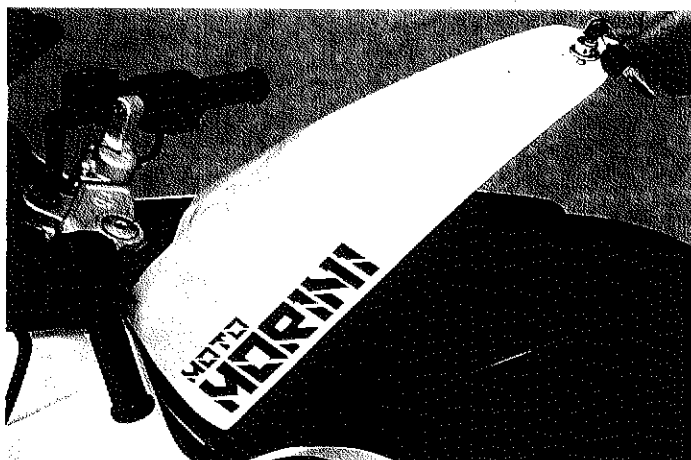
Doch wenn das Ritual des Warmfahrens abgeschlossen ist, kommt Freude auf. Dann nimmt das Morini-Aggregat dankbar Gas an, dreht in allen Gängen klaglos bis zur erlaubten Höchstdrehzahl von immerhin 8.500 Touren. Zwar wirkt das nur 31 PS starke Motörchen stets ein

bißchen angestrengt, doch Wunder kann man ja auch von anderen Stoßstangen-Triebwerken nicht erwarten.

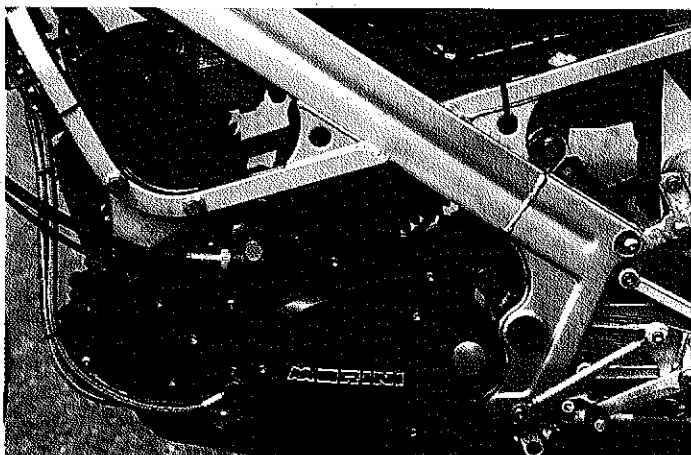
Die Geräusche, die der V2 während der Arbeit produziert, haben durchaus ihren Reiz. Sie werden in erster Linie bestimmt vom kernigen Ansaugton der beiden 25er Dell'Orto-Vergaser,



Aufgeräumt:
Die Instrumente der Dart 400 bieten einen erfreulichen Anblick.



Umständlich:
Der 14-Liter-Plastiktank verbirgt sich unter einer Abdeckung; das Schloß ist hakelig.



Kompakt:
Der V2-Motor (mit 31 oder 27 PS lieferbar) fügt sich sauber in die Rahmenkonstruktion ein.

gewiß auch von der keineswegs überdimensionierten Zwei-in-Eins-Auspuffanlage. Die Ventile samt der zugehörigen Stoßstangen und Kipphebel verhalten sich auch bei Höchstdrehzahl bemerkenswert ruhig. Lediglich der Zahnriemen, der die Nockenwelle antreibt, macht durch ein typisches Pfeifen unmißverständlich auf sich aufmerksam. Alle 8.000 km muß seine Spannung kontrolliert werden, alle 15.000 km steht ein Wechsel auf dem Programm. Zur regelmäßigen Übung wird die Ventilspielkontrolle: Sie ist alle 5.000 km fällig. Ein Ärgernis erster Güte ist die Kontrolle des Ölstands: Zunächst muß die rechte Verkleidungshälfte abmontiert werden; sie wird von sechs

Schrauben gehalten. Dann gilt es, den Ölmeßstab aus der ungünstig zwischen den Rahmenrohren versteckten Bohrung zu ziehen. Neues Öl läßt sich nur mit Hilfe eines Stücks Gartenschlauch und eines Trichters einfüllen.

Damit die Kraft der 31 Pferde optimal ausgenutzt werden kann, steht ein präzise schaltbares Sechsganggetriebe zur Verfügung. Das Hinterrad wird von einer rechts laufenden und leicht zu spannenden Kette angetrieben. Als echte Zumutung allerdings haben wir die seilzugbetätigte Kupplung empfunden: Sie geht so schwer, daß der linke Arm spätestens nach 100 km Landstraße ernsthaft von Sehenscheidenentzündung be-

droht ist. Außerdem rückt sie beim Anfahren nicht sauber ein, was leicht zu ungewollten Kapriolen führen kann.

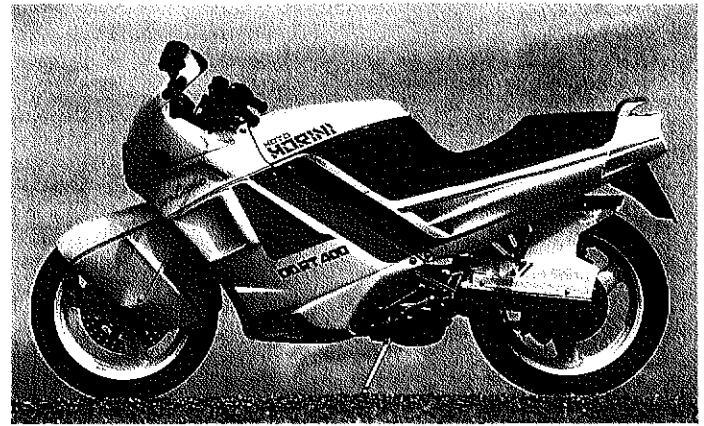
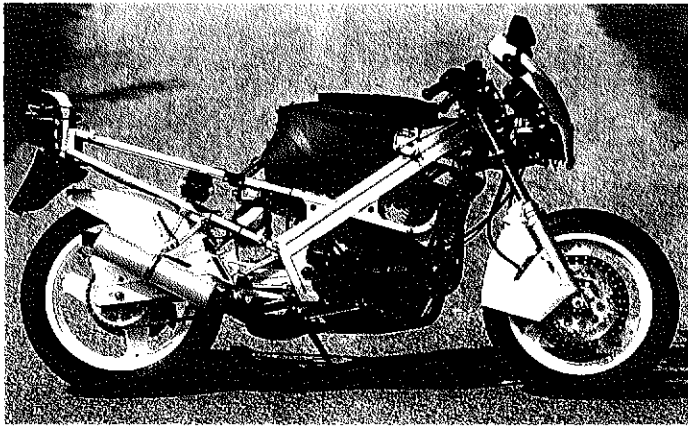
Die Fahrleistungen entsprechen der zur Verfügung stehenden Leistung. Wenn der Motor

Motor verlangt sorgfältiges Warmfahren

richtig heiß ist, sind bei 8.500 Touren im sechsten Gang 151 km/h drin. Der Verbrauch hält sich mit durchschnittlich 4,5 l/100 km in erfreulich niedrigen Grenzen, nicht zuletzt dank der schnittigen Verkleidung. Nur bei längerer Autobahnfahrt nähert sich der 100-Ki-

lometer-Verbrauch der Fünf-Liter-Grenze. Der Fahrtwind wird vom integrierten Windabweiser gut über den Piloten hinweggeführt; die übliche Plexischeibe fehlt, wird aber auch in keiner Phase vermißt.

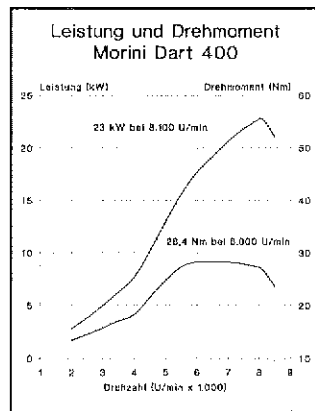
Aerodynamische Qualitäten hat zweifellos die Verkleidung des Vorderrads. Doch leider erhöht sie die Seitenwindempfindlichkeit des vollgetankt nur 165 kg schweren Motorrads spürbar. Apropos volltanken: Dazu muß man die abschließbare Tankverkleidung hochklappen; ärgerlich, daß sie kaum senkrecht stehenbleibt. Das Schloß taugt auch nicht viel. Der Einfüllstutzen für den Treibstoff ist so eng, daß leicht etwas danebengeht.



Daten und Meßwerte Moto Morini 400 Dart

Motor:

Leistung 23 kW (31 PS) bei 8.100 U/min, max. Drehmoment 28,4 Nm bei 6.000 U/min, Bohrung x Hub 66 x 57 mm, Hubraum 390 cm³, Verdichtungsverhältnis 11,0 : 1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl 15,4 m/s, luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor quer zur Fahrtrichtung eingebaut; zwei Einlaß- und zwei Auslaßventile über eine obenliegende, zahnrinnengetriebene Nockenwelle gesteuert, Ventilspiel (kalt) Einlaß 0,1 mm, Auslaß 0,1 mm; zwei Gleichdruckvergaser mit 25 mm Durchlaß, ein Trockenluftfilter, Naßsumpf-Druckumlaufschmierung, Ölkühler, Elektrostarter.



Elektrische Anlage:

Drehstrom-Lichtmaschine, Leistung 250 Watt, Batterie 12 Volt/14 Ah, elektronische Zündung, maximale Frühzündung bei 32 Grad, Zündkerze Champion N 7 Y, Fern- und Abblendlicht 40/45 W.

Kraftübertragung:

Primärtrieb über schrägverzahnzte Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Hinterradtrieb über Kette Regina 135 RL, 106 Ketfenglieder, Sekundärübersetzung 14/39 Zähne.

Fahrwerk:

Vierkantröhren-Stahlrahmen, Stahlschwinge aus Rechteckrohr in vier Kugellagern geführt, zwei Kugellager im Lenkkopf, Telegabel ohne Verstellmöglichkeiten, Standrohr-Durchmesser 35 mm, Federweg 140 mm, Zentalfederbein mit stufenlos verstellbarer Vorspannung, Federweg 135 mm, Radstand 1.390 mm, Lenkkopfwinkel 64,5 Grad, Nachlauf 102 mm.

Räder:

Dreispeichen-Räder aus Aluminium, Felgenreife vorn 2,5 x 16 hinten 3,5 x 17, Bereifung (mit Schlauch

vorn 110/80-16, hinten 130/70-17 Luftdruck vorn 2,3 Bar, hinten 2,4 Bar, vorn eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel und 300 mm Durchmesser, hinten Scheibenbremse mit Zweikolben-Festsattel und 240 mm Durchmesser.

Abmessungen und Gewichte:

Länge über alles 2.000 mm, Breite über alles 740 mm, Höhe mit Spiegel 1.150 mm, Bodenfreiheit 180 mm, Lenkerbreite 620 mm, Lenkerhöhe 930 mm, Sitzhöhe 750 mm, Sitzbanklänge 620 mm, Gewicht (vollgetankt) 165 kg, zulässiges Gesamtgewicht 330 kg.

Füllmengen:

Tankinhalt 14 Liter Super bleifrei (3 l Reserve), 2,6 Liter Motoröl bei Ölwechsel, Gabelöl SAE 20, 150 mm Luftkammer, DoT 3 und 5-Bremsflüssigkeit.

Meßwerte:

Höchstgeschwindigkeit:
solo 151 km/h
zwei Personen 135 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h:
solo 8,3 s
zwei Personen 10,5 s
Durchzug von 50 auf 120 km/h im sechsten Gang:
solo 23,9 s
zwei Personen 29,6 s
Tachoabweichung: 1 %
Benzinverbrauch:
maximal: 4,9 Liter/100 km
minimal: 4,2 Liter/100 km
Durchschnitt: 4,5 Liter/100 km
Reichweite: 310 km

Kosten:

Preis: 8.950,- DM
(inkl. Nebenkosten)
Versicherung (HDI): 41710 DM
(ein Jahr Haftpflicht, 100 %)
Steuer: 57,60 DM
(für ein Jahr)

Verschleißteile

Bremsbeläge vorn 68,67 DM
Bremsbeläge hinten 41,08 DM
Kupplungsbeläge 141,17 DM
Gaszug 50,03 DM
Zündkerze 3,36 DM
Lenkkopflager komplett 53,39 DM
Kette, Kettenräder 332,58 DM

Reparaturteile

Gasgriff 7,83 DM
Blinker, komplett 44,98 DM
Kupplungshebel 40,00 DM
Rückspiegel 52,42 DM
Lenker 258,84 DM
Vorderrad 423,46 DM
Scheinwerfer 135,54 DM
Auspuff, komplett 816,41 DM

Wartung:

Grundinspektion bei 1.000 km und bei 3.000 km, dann alle 5.000 km. Arbeitszeiten sind vom Umfang der Wartungsarbeiten abhängig.

Importeur:

DNL Motorrad GmbH
Sandstraße 13
5020 Frechen

Verwindungsfest: aus Stahlprofilen zusammengeschweißter Rohrrahmen. Die Verkleidung läßt sich leicht demontieren, die Sitzposition ist gut.

Zu den Vorzügen der kleinen Morini gehört die angenehme Sitzposition. Zumindest mittelgroße Personen können lange Strecken ermüdungsfrei zurücklegen. Auch Damen, die wir mit der Dart 400 bekannt machten, waren ganz angetan. Wie sich der Sozios allerdings richtig festhalten soll, bleibt schleierhaft. Hinten am Bürzel ist ein Aluminiumgriff angebracht, der alles ande-

Das Fahrwerk erweist sich als recht standfest

re als ergonomisch ist. Helmhalter sind ab Werk angebracht. Doch kommt man an sie nur bei abgenommener Sitzbank heran. Den Zugang versperrt zudem ein mehr als hakeliges Schloß. Unter der Heckverkleidung wurde viel Platz verschenkt: Statt Staufächer einzurichten, wurde das Feld nutzlosen Hohlräumen überlassen.

Das Cockpit bietet mit seiner Alu-Gabelbrücke und den großen Rundinstrumenten einen erfreulichen Anblick. Die roten Analogskalen unterstreichen den sportlichen Touch des kleinen Flitzers. Quer unter den Instrumenten verläuft eine gut im Blickfeld liegende Leiste mit Kontrollampfen für die wichtigsten Betriebsfunktionen. Schalter und Hebel liegen gut zur Hand, serienmäßig