

# Devet i pol tjedana

TEKST: **KREŠIMIR PRAŠNIČKI**  
FOTO: **MARKO GUZINA**

**G**lobalno zatopljenje je nešto o čemu se sve više govori u raznoraznim medijima i prema svemu sudeći je problem koji zahtijeva odlučan angažman svih nas, počevši od velikih korporacija, koje svojim tvornicama zagađuju atmosferu, pa sve do malog čovjeka, koji svojim načinom života i navikama čini isto. Jedan od pokazatelja tog fenomena klimatske promjene je ova izuzetno blaga zima i temperature koje su u našim krajevima uglavnom iznad ništice, a često se znaju zaletjeti i u dvoznamenkaste vrijednosti. Sve ukazuje na to da se nešto mora poduzeti, no mi bismo lagali kad bismo rekli da nam to ipak ne godi i nekako nam je teško ne iskoristiti to neobičajeno toplo vrijeme kako najbolje znamo i umijemo, testirajući motocikle. Zato nam nije bilo teško uputiti se na obalu susjedne nam države Slovenije, točnije u Portorož, gdje smo imali priliku provesti dan u vožnji Moto Morinija 9 1/2, nove uzdanice ove talijanske tvornice.

Ime modela će nekima možda zvučati čudno, ali stvari će sjesti na svoje mjesto ako se prisjetimo Moto Morinija 3 1/2. Ovaj legendarni dvocilindraš iz 70-tih godina prošloga stoljeća svoje ime je dobio zato što mu je zapremina bila 350 kubičnih centimetara. No

nemojte zato odmah pomisliti da model 9 1/2 ima zapreminu od 950 ccm. Ne, ovaj motocikl pokreće znatno veći agregat zapremine 1.187 ccm, ali očito je da se marketinški odjel tvornice pri odabiru imena odlučio pozvati na stare dane ponosa i slave i tako pokušati probuditi zanimanje kod potencijalnih novih vlasnika ovoga modela.

No, kako se s vremenom sve mijenja, mijenjaju se i uzori, pa tako ovaj motocikl svojim izgledom, a mora se reći i prilično paprenom cijenom, na prvi pogled budi asocijacije na Ducatija Monstera,

Moto Morini 9 1/2 je uz model Corsaro predstavnik nove generacije motocikala ove talijanske tvornice, a koncipiran je kao mješavina cestovnog motocikla, tourera, nakeda... Jednostavno rečeno, to je motocikl u kojemu će svatko pronaći nešto za sebe



Moto Morini 9 1/2 ime je dobio po slavnom Moriniju 3 1/2, motociklu koji je žario i palio prometnicama 70-godina prošlog stoljeća

Agregat je više nego dovoljno snažan za brzine puno veće od 200 km/h, ali nepostojeća zaštita od vjetra onemogućavala nam je duži boravak na njima

CIJENA  
12.000 EUR

Lagana šetnja uz more, Moto Morini 9 1/2 okupan suncem na slovenskoj rivijeri



1



3

(1) Instrumenti su jednostavni, ali sadrže mnoštvo informacija, uključujući i indikator odabranog stupnja prijenosa, podatke o vanjskoj temperaturi, servisnim intervalima itd  
(2) Ručice upravljača presvučene su mekom i debelom gumom i ne nude osobito dobar osjećaj u vožnji  
(3) Stražnja vilica jednostavne je izvedbe, a na njezin desni krak je ovješena Paiolijev monamortizer  
(4) Koćioni sustav renomirane tvrtke Brembo dovoljno je snažan, no 'ne grize na prvi stisak' ručice kočnice

2

4



ponajviše zbog rešetkastog čeličnog cjevastog okvira. No tu svaka daljnja sličnost uglavnom prestaje. Naravno, izuzmemo li činjenicu da su oba motocikla predstavnici klase naked, da imaju dvocilindarske agregate i da je naš testni primjerak bio crvene boje. Moto Morini 9 1/2 ipak ima više nego dovoljno detalja i osobnosti da ga nijedan imalo ozbiljniji poznavatelj motocikala neće zamijeniti za Ducatija.

### Gusarska duša

Pogonski agregat ovog nakeda je dvocilindraš 'V' konfiguracije kojemu su cilindri smješteni pod kutom od 87 stupnjeva, a preuzet je s nešto ranije predstavljenog modela Corsaro, što bi u prijevodu značilo 'Gusar'. Iako je donekle oslabljen u odnosu na Corsara, predstavlja najupečatljiviji element ovog motocikla. Naime, Bialbero Corsacorta, Moto Morinijev agregat zvučnog imena, koristi manje ventile i usisne kanale od agregata na Corsaru, što znači da model 9 1/2 iz 1187 kubičnih centimetara zapremine izvlači maksimalnu snagu od 117 KS pri 8.500 okr/min, za razliku od Corsarovih 140 KS, a okretni moment je sa 123 Nm smanjen na 102 pri 6.700 okr/min. Svi ti zahvati na motoru izvedeni su zato što, za razliku od modela Corsaro i Veloce, nedavno predstavljenih Moto Morinijevih motocikala izuzetno agresivnog izgleda i sportske namjene, 9 1/2 ima u vidu nešto opušteniju vožnju i svestraniju upotrebu.

Iz tog je razloga opremljen žbičanim naplatcima od 17 cola, koji su pak obučeni u gume Pirelli Phantom dimenzija 120/70 naprijed i 180/55 stra-



ga. Moramo priznati da nam ove gume neobičnog, retro dizajna baš i nisu ulijevale povjerenje dok smo ih promatrali na motociklu. Ipak, obzirom da su im glavne osobine izdržljivost i trajnost, a ne hvatljivost koju posjeduju neke supersportske gume, u vožnji su se ponašale puno bolje nego što izgledaju i ulijevale su dovoljnu količinu povjerenja i dostatne povratne informacije. Na kraju se i nisu pokazale lošim izborom.

Prednji kraj motocikla je jednostavne izvedbe i njime dominira jedan okrugli far, te visoko postavljani i široki upravljač. Gledano sprijeda, cijeli motocikl djeluje elegantno i vitko, iako to zapravo nije. Tu liniju ne narušava ni hladnjak koji navedenim hladjenim tekućinom obično daje zdepasti izgled. Spremnik goriva je uzdignut iznad sjedišta, tako da se vozač može nasloniti na njega i ima udubljenja u koja se udobno smještaju vozačeve noge, a nije zanemariv ni njegov kapacitet od 20 litara. No, koliko god je prednji kraj elegantan i vitak, stražnji djeluje nekako nedoradeno. Možda smo takav dojam stekli zbog mat crne boje u koju su obojane stražnje plastike, ili zbog jednostavne stražnje vilice, a možda i zbog staromodne i neatraktivne izvedbe stop svjetla, ali naše skromno mišljenje je da su se dizajneri mogli malo više potruditi.

Za zaustavljanje se brine kočioni sustav marke Brembo, karakterističan za gotovo sve talijanske motocikle, pa se tako naprijed nalazi dvostruki disk promjera 320 mm i kočiona čeljust s četiri klipa, a straga jedan disk promjera 220 mm i čeljust s dva klipa. Uobičajeno i provjereno rješenje kojemu u

većini slučajeva malo tko može naći neku ozbiljniju zamjerku.

Prednja Marzocchijeva upside-down vilica je promjera čak 50 mm, no ono što donekle odskače od cjelokupne koncepcije uobičajene za ovaj tip motocikla je njezin hod koji iznosi 150 mm. Isto tako veliki hod ima i stražnji monoamortizer mar-

ke Paioli, a smješten je s desne strane motocikla. Za razliku od prednje vilice, koja nema nikakvu mogućnost podešavanja, stražnji amortizer ima mogućnost regulacije predopterećenja, kompresije i povrata. Smještaj stražnjeg amortizera najvjerojatnije je uvjetovan ispušnim sustavom, čiji veliki ispušni lonac izlazi na lijevu stranu motocikla,

#### POVIJEST - MOTO MORINI

### Slavni preci

● Moto Morini je u svijetu motociklističkih utrka poznat kao prvi proizvođač koji je dao tvornički motocikl i time efektivno pokrenuo karijeru slavnog Giacomu Agostiniju. Godine 1963. taj motociklistički as je osvojio prvenstvo Italije

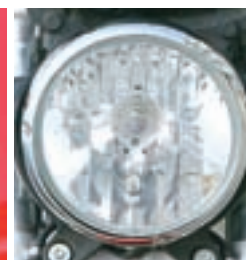
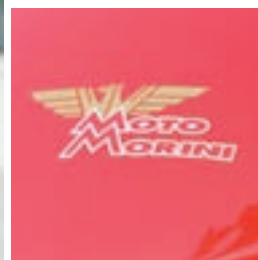
u klasi od 175 ccm, što mu je omogućilo da iduće godine potpiše ugovor s Agustom, a kasnije osvoji ukupno pet naslova svjetskog prvaka. Moto Morini je možda izgubio Agostinija, ali je u to vrijeme proizvodio čistokrvne trkače motocikle koji su bili predmet želja mnogih motociklista želj-

nih brzine. Ukoliko ste se zapitali odakle je poteklo ime 9 1/2, za odgovor ćemo morati poći u 70-godine prošlog stoljeća. Tada su, naime, nastali dvocilindarski blizanci Moto Morini 3 1/2, Strada i Sport, najpopularniji Morinijevi motocikli. Ime su dobili zbog zapremine od 350 ccm (344, ako ćemo cje-pidlačiti). Davne 1973. godine je Franco Lambertini dizajnirao prvu Morini Stradu, a godinu dana poslije na tržištu se pojavio Morini 3 1/2 Sport. Za tadašnje su vrijeme imali prilično impresivne tehničke podatke, poput snage od 39 KS pri 8.500 okr/min i maksimalne brzine od nekakvih 175 km/h. Ne treba posebno naglašavati da su se i mnogo jači i veći motocikli morali dobro pomučiti da ne izvuku deblji kraj u borbi s njima.



Elegantne linije postizu da motocikl na oko djeluje uzi nego što doista jest. Zaštita od vjetra je nepostojeća, no dobra vijest je da proizvođač nudi vjetrobran u dodatnoj opremi





Ispušni lonac prolazi direktno ispod noge suvozača

Moto Morinijev zaštitni znak, dvostruko slovo 'M' ispod orla raširenih krila, ponosno stoji na lijepo izvedenom spremniku za gorivo i poklpcu agregata. Kontakt brava smještena je na spremniku goriva

### Putna fotelja

Pritiskom na tipku elektropokretača motor se spremno budi i brundoda dobro nam poznatim zvukom snažnog dvocilindraša.

Ovaj Moto Morini opremljen je hidrauličkom spojkom i njezin meki i podatni rad uvelike olakšava vozačev život u gradskoj gužvi. Zapravo, sreća da je tako, jer pogonski agregat vrlo nemirno radi ispod nekih 3.000 okr/min, pa ga često treba smirivati povlačenjem spojke, a tome ne pomaže ni težina motocikla. Pri odlučnijem otvaranju gasa nema problema, ali prilično je naporno održavati

ispod sjedišta suvozača. Iako gledano sa strane možda izgleda pomalo nezgrapno, to je ponajprije zbog toplinskih štitnika koji čuvaju noge suvozača. Pogledamo li siluetu motocikla sprijeda ili straga, ispušni sustav se sasvim dobro uklapa u linije ovog nakeda.

### Pravi talijanski karakter

No dobro, detaljno smo pregledali motocikl dok smo usput ispijali kavu na terasi primorskog kafića i uživali na suncu kao gušteri, a sada bi bilo vrijeme i da ga zajašemo i proverimo kako se ponaša u vožnji. Prvo što primjećujemo je da je motocikl dosta širi nego što izgleda. Sjedalo je postavljeno nisko, što će odgovarati vozačima nižeg rasta, ali ni oni viši se neće osjećati nezgrapno. Upravljač je ravan, širok i visok, dok su noge blago skvrčene na nisko postavljenim osloncima. Sve u svemu, položaj sjedenja nam se dopao, kako zbog toga što vozač zbog širokog volana ima vrlo dobru kontrolu nad ovim 198 kilograma teškim motociklom, tako i zbog cjelokupne ergonomije koja omogućava prevaživanje velikog broja kilometara bez umaranja. Ukupan dobar dojam kviri mekana i debela guma jeftinog izgleda kojom su obložene ručice upravljača. Navikli smo da motocikli te ručice uglavnom imaju obložene tvrdom gumom, pa nam se ovo rješenje nije sviđelo u vožnji, uglavnom zato što smo imali osjećaj da upravljač ni u kojem trenutku ne drži čvrsto. Nije to ništa strašno i nakon nekog vremena smo se naviknuli na to, ali ipak, zašto mijenjati nešto što je 90 % proizvođača motocikala prihvatilo kao uobičajeno rješenje.

Kad okrenemo ključ u kontakt bravi, obrtomjer otpleše svoj već dobro nam poznati ples, a na displeju se nakon Moto Morinijevog logotipa pojavljuje niz neobično detaljnih funkcija, uključujući i vanjsku temperaturu, najbržu i prosječnu brzinu, pa čak i upozorenje o eventualno potrebnom servisnom intervalu. Uz svu silu uobičajenih i manje uobičajenih informacija pojavljuje i veliko slovo 'N'. Može li to značiti 'Neutral'? Da, Moto Morini 9 1/2 opremljen je i pokazivačem odabranog stupnja prijenosa. Motocikli su sve češće opremljeni tom korisnom funkcijom i bili smo ugodno iznenađeni kad smo je ugledali i na ovom nakedu. No, naše oduševljenje je malo splasnulo kad smo shva-

tili da je indikator cijelo vrijeme ostajao u položaju 'N', neovisno o tome u kojem smo se stupnju prijenosa nalazili. Možda nam je proizvođač time želio reći da se ovdje ipak radi o talijanskom proizvodu i da ne može sve uvijek biti kako treba. Šalu na stranu, radi se tek o neznatnom kvaru koji se vjerojatno vrlo lako može otkloniti prilikom prvog posjeta servisu.

### AGREGAT



kutiji bez da se treba otvarati glava motora, a i klipovi i cilindri se mogu rastaviti bez otvaranja kucišta, već preko lateralnih otvora. Te osobine donijele su velike prednosti u samoj proizvodnji, a uvelike olakšavaju i servise, te smanjuju cijenu rezervnih dijelova. Agregat u ublaženoj verziji razvija i ne baš toliko blagih 117 KS pri 8.500 okr/min, a i okretni moment mu je jednako impresivan: iznosi 102 Nm pri 6.700 okr/min.

Agregat Bialbero CorsaCorta, najjači adut Moto Morinija 9 1/2

## Bialbero CorsaCorta

● Najjači adut Moto Morinija 9 1/2 je njegov dvocilindarski pogonski agregat zvučnog imena Bialbero CorsaCorta. Agregat je konstruirao Franco Lambertini i prvobitno je bio namijenjen sportski orijentiranom nakedu Corsaro 1200. Za model 9 1/2 agregat je donekle oslabljen, kao što to nalažu svjetski trendovi, obzirom da ovaj motocikl nema sportske ambicije kao Corsaro. Naravno, zapremina je ostala 1187 ccm, ali su smanjeni usisni i ispušni kanali, dok je stupanj kompresije povećan s namjerom da se poboljša rad na nižim okreta-

jima, smanji potrošnja goriva i poveća pouzdanost, a istodobno zadrži sportski duh. Osim tih promjena, agregat je sam po sebi nosiv element, što je pojednostavilo projektiranje okvira, a sadrži i nekoliko praktičnih rješenja koja uvelike olakšavaju njegovo održavanje. Tako se, na primjer, donji dio motora može otvoriti i tako se može pristupiti mjenjačkoj

**PRAZNA STRANICA**



▲ Stražnji amortizer tvrtke Paioli učinio nam se previše mekanim za oštriju vožnju

◀ Prednja okrenuta vilica tvrtke Marzocchi promjera je 50 mm, a hod joj je dosta velikih 150 mm

► Silueta stražnjeg kraja također je elegantna, ali dojam donekle kvari stop svjetlo jednostavne i staromodne izvedbe



brzinu ispod nekih 40 km/h. Ipak, kad se jednom iskobeljate iz te gužve i pređete tih kritičnih 3.000 okr/min, život počinje izgledati ljepše. U svakom se trenutku osjeća snaga motora i njegov veliki okretni moment, a vozač na svojem radnom mjestu sve drži pod kontrolom. Čak se ni težina više ne osjeća. Suputnik će možda imati drukčije mišljenje uvjetovano svojim položajem sjedenja, visoko postavljanim osloncima za noge i skliskim materijalom kojim je presvučeno sjedalo. Neće pomoći ni ispušni lonac, koji prolazi ispod suvozačeve lijeve noge i dodatno ju grije, a i karakter pogonskog agregata i njegov veliki okretni moment u kombinaciji s mekanim ovjesom mogao bi stvarati probleme.

A taj mekani ovjes ni kod vozača ne stvara previše ugodan osjećaj ukoliko tempo vožnje postaje oštriji. Nismo sigurni bismo li uzrok tome potražili u već spomenutim Pirelli Phantom gumama, dugom hodu ovjesa ili njegovoj inicijalno mekanom namještenosti, ali motocikl u oštroj vožnji dosta 'radi' i stražnji se kraj neugodno uvija pri agresivnom dodavanju gasa. Pritom se ne događa ništa opasno i Moto Morini ostaje u zadanoj putanji, ali vozaču daje osjećaj kao da je vrlo blizu granice i da nije preporučljivo i dalje se igrati s ručicom gasa. Mišljenja smo da bi se stvari popravile da se malo otvrdne stražnji amortizer, ali onda bi motocikl izgubio na udobnosti. Šteta, jer sam pogonski agregat je izvrstan, a to u kombinaciji s preciznim mjenjačem i dobro pogodnim prijenos-

snim odnosima vozača u svakom trenutku mami na kršenje prometnih propisa. Šteta je bila i što naš testni primjerak nije bio opremljen vjetrobranom, jer je agregat dovoljno snažan da potjera motocikl debelo preko 220 kilometara na sat (na brzinomjeru naravno), ali je nemoguće dugo održavati taj tempo bez zaštite od vjetra. Kočnice su se također ponašale čudno. Kao da postoji nekakav sitni vremenski zaostatak od pritiskanja ručice pa do trenutka kad 'zagrizu' punom snagom. Kad jednom uhvate, kočice dobro i snažno i izvrsno se doziraju. Samo je njihovo početno oklijevanje kod nas izazivalo nelagodu dok se nismo priviknuli na njihov rad. Sve to čini ovaj Moto Morini dobrim prometalom za opušteniji način vožnje i njime je moguće u komadu prevaljivati gomile kilometara bez umaranja vozača i uživati u ugodnom radu agregata i mekanog ovjesa. Čak su i vibracije, toliko karakteristične za dvocilindraše, na ovom nakedu svedene na minimum.

### Paprena cijena za kraj

Sve u svemu, Moto Morini 9 1/2 je na nas ostavio dojam nedorečenosti. Proizvođač u promotivnom materijalu govori da je zamišljen kao svestrani motocikl kojim se jednako lako može voziti gradom, otvorenim prometnicama i autocestama, no u svim uvjetima vožnje smo mu pronašli neki nedostatak. U gradu nas je smetao nemiran rad motora na niskim okretajima, na otvorenim prometnicama premekani ovjes, a na autocesti nedostatak vjetrobrana. Istina, ovo posljednje se lako može ukloniti, jer Moto Morini ima vjetrobran na popisu dodatne opreme, kao uostalom i putne torbe koje se montiraju na rep motocikla. Ni taj toliko spominjani premekani ovjes nije problematičan ukoliko ne tražite previše od njega, samo što je teško kontrolirati se kad imate tako snažan pogonski agregat, koji kao da vas neprestano mami na pretjerivanje. Ali sve gore navedeno bismo mu oprostili da mu cijena nije 12.000 Eura. Ona možda opravdava ekskluzivnost i činjenicu da ćete voziti maloserijski motocikl koji nema baš svatko, ali za taj novac bismo očekivali kvalitetnije komponente, osobito ako uzmemo u obzir da je to otprilike cijena, primjerice, jednog Ducatija Monstera S2R

1000 ili Moto Guzzija Breve 1100. Ipak, ako ćemo već raditi takve usporedbe, i Ducati i Moto Guzzi imaju kvalitetnu ciklistiku, ali su im pogonski agregati slabiji, dok je upravo to Moto Moriniju jača strana. U jednadžbu bismo mogli ubaciti i novi BMW R 1200 R, koji parira Moto Moriniju po snazi, ali je s cijenom od preko 14.000 eura ipak u višem cjenovnom razredu. Kako bilo, odluka je na krajnjem kupcu, a u motociklističkom svijetu nju najčešće donosi srce, koje će i u ovom slučaju najvjerojatnije presuditi. Jedna stvar je neosporna: 9 1/2 ima karakter i osobnost i neće se stopiti s gomilom naked motocikala koji su sve popularniji na europskim prometnicama. Valjda i to nešto vrijedi. ■

### TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> dvocilindrični V2, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 107 x 66 mm
<b>Obujam:</b> 1187 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 12,5:1
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupki
<b>Mjenjač:</b> 6 brzina
<b>Okvir:</b> čelični cjevasti
<b>Ovjes:</b> naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 50 mm, hoda 150 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 150 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-17, stražnja 180/55-17
<b>Kočnice:</b> naprijed dvostruki disk promjera 320 mm i kočione čeljusti s četiri klipa, straga disk od 220 mm i kočiona čeljust s dva klipa
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.170, širina 865, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.470, težina 198 kg
<b>Deklarirano:</b> snaga - 117 KS (86 kW) - 8.500 okr/min, max. okr. moment - 10,4 kgm (102 Nm) pri 6.700 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 20,8 l

**+** atraktivan izgled, snaga agregata, položaj za upravljačem

**-** ovjes, cijena



Retrovizori su, iako jednostavne izvedbe, izuzetno funkcionalni i pregledni