CONTACT

MORINI 400 DART

THAT SAGE DUSOIR

Dernière née dans la gamme Morini, la 400 Dart mise sur son esthétique superbe et un excellent comportement routier pour faire oublier des performances modestes et un prix... conséquent. Car à 44000 francs, la Dart vous aura transpercé le portefeuille avant d'atteindre votre coeur.

Par Pierre Vedel, photos Micou Montange.

Légère, vive et précise, la Morini Dart s'inscrit sans effort où le pilote le désire. Le déflecteur avant opaque protège efficacement sans gêner ni réduire le champ de vision.





Sobre et élégante, la parure de la Dart souligne son côté racé et agressif.

Après la Ducati Paso et la Cagiva Freccia, voici que le grand couturier de la moto italienne, Tamburini, dessine la robe de la Morini Dart 400. Conscients du talent de leur designer (la 500 de Randy Mamola n'est-elle pas belle à mourir?), les responsables du marketting Ducati-Cagiva-Morini n'ont pas hésité à faire enfiler la robe de la Freccia à la Morini, sa cousine par alliance. La Morini, fière de son lien de parenté, répond au nom de Dart, qui signifie Flèchette en anglais, alors que flèche se dit en italien Freccia... Bref, une affaire de famille.

Qu'elle est belle!

Cette phrase, lors de l'essai de la Freccia, nous l'avons entendue et prononcée des centaines de fois. La Dart réussit le tour de force d'être encore plus belle. La base esthétique est similaire, mais plus épurée dans les détails et la décoration. Le silencieux de pot plus gros, le disque avant d'un diamètre supérieur et les prises d'air latérales (refroidissement par air oblige) plus importantes, concourent à rendre sa ligne encore plus agressive et homogène. Seule petite faute de goût, les rétroviseurs, qui ne sont plus intégrés dans des spoilers comprenant les clignotants, comme sur la Freccia, font assez « bon marché » et dénotent par rapport à la qualité de finition de l'ensemble. Leur couleur est parfaitement accordée au bleu sombre de la selle et des flancs qui reviennent sur le réservoir, mais leur matière plastique granuleuse est assez inesthétique.

L'équipement est plus que complet avec un magnifi-

En référence la petite cousine 125. Etonnante ressemblance, non ?



que tableau de bord s'éclairant d'un beau rouge cerise la nuit, muni d'un témoin clignotant de béquille (latérale uniquement) et d'un thermomètre d'huile. Les guidons bracelets sont montés souples et les commodos fort pratiques comprennent un rappel sonore de clignotants et un levier de starter en plus des commandes habituelles.

Sous la robe?

C'est la question que vous posez. Pour l'instant, à quelques légères différences près, c'est une Freccia. Une fois la carrosserie retirée, le mimétisme continue. Le cadre, là aussi constitué d'un double longeron supérieur en acier, possède des dimensions à peine supérieures à celui de la petite cousine. Le bras oscillant est par contre plus long de 20 mm. Les suspensions avant et arrière sont exactement les mêmes que sur la Freccia : fourche Marzocchi et bras oscillant avec combiné ressort-amortisseur unique à l'arrière.

Le mono deux temps refroidi par eau a cédé sa place au bicylindre en V, 4 temps, à air, conçu depuis déja pas mal de temps par Morini, et qui équipe la 350 Camel et autres Coguaro et Excalibur (custom non importé). Si le 125 cm³ semblait perdu dans le cadre, en revanche, le 390 cm³ (350 réalésé) de la Dart occupe toute la place disponible. Entièrement noir



Tableau de bord hyper complet avec compteur de vitesse, kilométrique et journalier, compte-tours, thermomètre d'huile (le circuit de lubrification comprend un petit radiateur), témoins d'huile, de point mort (assez fantaisiste), de béquille latérale (clignotant), d'essence, et d'indicateurs de direction.

mat, il ne dépare pas du reste de la machine. Même déshabillée, la Dart est belle...

Le V twin a conservé les caractéristiques techniques du 350. Seule la cylindrée change, par augmentation de l'alésage qui est passé de 62 à 67 mm. La puissance y gagne un tout petit cheval et demi (34,5 à 36 ch).

Et le ramage?

La Dart est conviviale et accueillante. A l'image de la selle qui propose une position naturelle, le guidon, les commandes et les leviers tombent parfaitement sous la main. Le triangle repose-pied, selle et bracelets est idéal. En route.

Un coup de démarreur suffit pour lancer le 390 cm³, si l'on a pris soin de mettre un peu de gaz. L'échappement deux dans un, assez discret au ralenti, émet un gros ronronnement sympathique à la moindre rotation de la poignée de gaz. Bien que manquant de rodage, le moteur semble avoir peu d'inertie : avec seulement une centaine de kilomètres dans les bielles, le V twin est très loin de sa forme optimale. Surtout que les moteurs Morini traditionnellement montés « très serrés », c'est à dire avec des

On dirait un mono, c'est un V twin. Le cylindre arrière se cache entre les longerons du cadre, derrière l'habillage.



RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque: Modèle:

Disponibilité: Coloris:

Garantie:

Importateur:

MORINI Dart 400 Strada Salon de Paris blanc nacré. filets bleus un an pièces et M.O, kilométrage illimité S.I.M.A., Z.I. Beaune Savigny, BP 146 21204 Beaune Cedex Tél.: (16) 80 22 06 13

jeux réduits, sont plus que toute autre mécanique extrêmement sensibles au rodage. Impossible dans ces conditions d'émettre un jugement définitif sur ses possibilités. Celà étant, la puissance est, et restera modeste. Le V twin demande à être cravaché pour délivrer ses chevaux. Les montées en régimes, sans avoir l'allégresse de celles d'un quatre cylindres, sont tout à fait honnêtes et très régulières. Il ne faut pas s'attendre à un « coup de pied aux fesses », mais sa vaillance, bien servie par l'étagement de la boîte six. assez ferme de sélection, permet de propulser la belle Italienne à une vitesse d'environ 165 km/h comp-

Point fort de ce moteur : la souplesse. A niveau là, c'est magique. Le V twin accepte de fonctionner sans à-coups à 0,001 km/h, reprend sur les quatre premiers rapports sans manifester le moindre mécontentement prenant ses tours, pas vraiment d'une manière époustouflante, mais consciencieuse.

Pas un monstre prêt à bondir, la Dart, vous l'aurez compris. Par contre, elle a d'autres atouts dans sa manche. Basse, précise légère, la Morini se laisse mener avec beaucoup de facilité. Légèrement calé sur l'avant, le pilote, du bout des mains et des pieds, contrôle avec une grande aisance les évolutions et oublie le côté modeste du moteur, tant la partie-cycle est saine. Le freinage, puissant et progressif à l'avant comme à l'arrière, est un véritable régal, la machine restant en ligne quels que soient le revêtement ou la vitesse d'entrée en courbe.

Lors de l'essai de la Freccia, nous avions déjà loué ses qualités routières. La Dart les a conservées. Il y a fort à parier que cette partie-cycle supporterait un groupe propulseur beaucoup plus puissant, pour peu qu'il soit aussi bien implanté que ceux de la Freccia et de la

La tenue de route n'est pas obtenue au détriment du confort. L'amortisseur arrière absorbe parfaitement les inégalités du bitume et s'associe à la selle pour offrir un plaisir de conduite y compris sur route défoncée. Contrairement à la Freccia, le carénage de la Dart ne comporte pas de déflecteur. En s'effaçant légèrement, la prise au vent est minime, la « fausse bulle » remplissant correctement son office.



Cette vue frontale met en évidence le frofilage remarquable de la Dart qui doit lui permettre de bénéficier d'une vitesse raisonnable malgré la puissance modeste du moteur.

Quand on aime on ne compte pas!

A qui s'adresse la Morini 400 Dart ? Sa cylindrée est assez confidentielle. En Italie et au Japon cette catégorie est très florissante, du fait de la législation. En France, la diffusion des motos routières de cette cylindrée est assez marginale. Les Italiens ont bien pensé à installer le 500 Camel dans ce super chassis, mais le bloc, un peu plus encombrant, n'entrait pas...

Le capotage de la partie supérieure de la « carrosserie » dissimule le vrai réservoir et l'emplacement de la trousse à outils. Il bascule sur une charnière et ferme à clef.



QUALITES **DEFAUTS** Gueule racée - Prix - Moteur modeste Tenue de route Freinage

MORINI 400 DART

Bien sûr, l'achat d'une moto, ca relève très souvent du « coup de cœur ». De ce côté là, la Dart, avec sa queule superbe et originale, a de quoi faire palpiter. Mais au moment de l'achat, à proximité du cœur, se trouve le portefeuille qui est là, le fourbe, à vous chuchoter à l'oreille que la belle Italienne coûte aussi cher que les meilleures 600 et 750 japonaises.

FICHE	TECHNIQUE
Modèle :	Dart 400
MOTEUR	
Type:	Bicylindre 4 temps en V à 72°, refroidi par air.
Embiellage :	Monobloc à maneton unique ; bielles à chapeau.
Distribution:	Arbre à cames latéral, entraîné par
Cylindrée :	390 cm ³
Alésage x course :	66 x 57 mm 11 à 1
Rapport volumétrique : Puissance maxi :	36 ch 8500 tr/mn
Régime maxi :	9 000 tr/mn
Couple maxi:	3,7 mkg à 6 300 tr/mn
Alimentation : Lubrification :	2 Dell'Orto VHBZ Ø 25 BS Carter humide et pompe
Lubrincation:	à engrenage.
Mise en route :	Démarreur électrique uniquement.
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire :	Pignons à taille hélicoïdale
Embrayage :	Multidisque à sec.
Boîte de vitesses :	A six rapports.
Transmission secondaire :	Par chaîne.
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	
Générateur :	Alternateur 12V, 250 Watts.
Batterie :	12V, 18Ah.
Allumage : Projecteur :	Electronique Kukusan. H4 55/60 W.
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie :	Corénges intégral celle hiplans
Cadre:	Carénage intégral, selle biplace. Double longeron en tube d'acier.
Direction:	Sur roulements.
Chasse : Suspension avant :	Fourche téléhydraulique, débattement 140 mm.
C	Proposalilant combiné unique
Suspension arrière :	Bras oscillant, combiné unique, débattement 140 mm.
Frein avant :	Simple disque Brembo Ø 300 mm; étrier 4 pistons.
Frein arrière :	Simple disque Brembo Ø 240 mm;
rremarriere.	étrier double piston.
Roues:	En alliage AV : 2,50 x 16 ; AR : 3,00 x 17.
Pneus :	Pirelli Demon AV : 100/80 x 16 ;
CARACITES	AR: 120/80 x 17.
CAPACITES Essence:	14 litres.
10T (20T 10T 10T 10T 10T 10T 10T 10T 10T 10T 1	2,5 litres.
Huile moteur :	
Huile moteur : Liquide refroidissement :	Liquide de refroidissement par air.
	Liquide de retroidissement par air.
Liquide refroidissement : DIMENSIONS ET POIDS	Liquide de refroidissement par air. 770 mm.
Liquide refroidissement :	770 mm. 1 390 mm.
Liquide refroidissement : DIMENSIONS ET POIDS Hauteur de selle :	770 mm.