

DER NAME VERPFLICHTET

Zweiter Aufschlag von Moto Morini nach dem Neustart mit chinesischem Eigner: Die 6 ½ tritt gleich doppelt an, als Naked Bike und als Scrambler. Halten die beiden, was großer Name und tolle Optik versprechen?

**Moto Morini
6 ½ Scrambler**

**Moto Morini
6 ½ Street**

Die Assoziation verfängt bei jedem geschichtsbewussten Motorradfahrer: 6 ½ = 3 ½ = eine gute Moto Morini! Bis in die 1980er-Jahre baute die italienische Marke nämlich die 3 ½, eine technisch hochmoderne 350er-V2 mit gutem Fahrwerk, die damals als pfiffige Alternative zu den hubraumstarken, aber fahrdynamisch schwachen Japanern in ganz Europa gefeiert wurde. Noch heute kümmern sich ganze Clubs liebevoll um gut erhaltene Youngtimer.

Inzwischen haben sich die Zeiten gründlich geändert. Die Morini-Motorrä-

der kommen nicht mehr aus Italien, sondern aus China, seit die Zhongneng Vehicle Group im Jahr 2018 das Zepter übernahm. Immerhin blieb nach der Übernahme der Sitz in Pavia südlich von Mailand erhalten, wo italienische Entwickler die Morini-Kollektion nicht nur entwerfen und designen, sondern auch erproben. Dieses Engagement zahlt sich offensichtlich aus: Schon der Erstling, die Reiseenduro X-Cape, rief viele positive Reaktionen hervor, selbst unter den kritischen MOTORRAD-Testern – mehr als bislang jedes andere Motorrad aus chinesischer Produktion.

Nun lässt Moto Morini zwei Naked Bikes folgen: Die 6 ½ STR (für Street) und die 6 ½ SCR (für Scrambler) sind mit dem gleichen 650er-Reihentwin mit Kawasaki-Genen bestückt wie die X-Cape, jedoch mit angepasstem Mapping. Auch an ihnen gefällt die Verarbeitung, von den sauberen Schweißnähten bis zu den verbauten Komponenten. Die Bremsanlage stammt von Brembo, Gabel und Federbein – beide vielfach einstellbar – steuert der japanische Hersteller KYB bei. Ungewöhnlich ist die Wahl des Vorderrads: Auf beiden Neuen dreht sich ein 18-Zöller statt des üblichen 17-Zöllers.



Das Fünf-Zoll- TFT-Display mit Connectivity informiert ausreichend. Fahrmodi gibt es nicht



Stilvoll im Scrambler-Look: gerippte Sitzbank, dazu ein schmales, aber nicht allzu kurzes Heck

Moto Morini 6 1/2 Scrambler

„Seiemmezzo“ heißen die Neuen – 6 1/2 auf Italienisch. Das grammatikalisch falsche doppelte „m“ steht für Moto Morini



Also auf in die luftigen Höhen des Apennin bei Bologna, denn auf die beiden 6 1/2 wartet eine anspruchsvolle Aufgabe: die Hausstrecke der Autorin. Früher ein begeisterndes Asphaltband, gespickt mit Kurven und Kehren, heute nach jahrelanger Vernachlässigung durch die Straßen-

bauämter eine wilde Buckelpiste mit Rissen, Kanten, Verwerfungen, Spurrillen und Schlaglöchern jeder Art. Sportmotorräder machen hier einen Bocksprung nach dem anderen, Reiseenduros kommen ganz gut klar. Und ein Naked Bike wie die Morini? Mal sehen. Die Street darf anfangen.

Erst mal geht's durchs Getümmel von Bologna. Die kompakten Abmessungen erleichtern in den zahllosen Staus das Fortkommen, ebenso die niedrige Sitzhöhe von 810 mm, die dank der nicht zu hoch angebrachten Fußrasten aber auch für größer gewachsene Menschen wie die Testerin passt. Die neue Abstimmung des Motors legt den Schwerpunkt auf Punch aus dem Drehzahlkeller, elastisch gibt sich der Antrieb obendrein, selbst bei 50 km/h darf es noch der fünfte Gang sein. Nur die Kupplung verlangt nach starker Hand, dafür lässt sich ihr Hebel einstellen.

Dann endlich die Attacke auf die Höhenzüge des Apennin, wo sich die Street selbst auf der üblen Buckelpiste erstaunlich gut schlägt, trotz ihrer nicht sonderlich langen Federwege. Die leicht nach vorn geneigte Sitzposition verhilft zu vertrauenerweckender Kontrolle, der ungewöhnliche 18-Zöller vorn erweist sich als gute Wahl, denn mit ihm gelingt trotz der vielen Schäden im Asphalt ein harmonischer und runder Kurvendrive. Und der Zweizylinder-Twin? Ist mit seinem sonoren, aber nicht zu lauten Sound (Standgeräusch 92 dB) immer präsent, reagiert prompt auf Gasbefehle und spielt seine gut 60 PS gekonnt aus. Am wohlsten fühlt

Moto Morini 6 1/2 Street [Scrambler]

Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, eine Ausgleichswelle, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nassumpfschmierung, Einspritzung, 2 x Ø 38 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 350 W, Batterie 12 V/11 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 46:15. Bohrung x Hub 83,0 x 60,0 mm Hubraum 649 cm³ Verdichtungsverhältnis 11,3:1 Nennleistung 44,5 kW (61 PS) bei 8250/min Max. Drehmoment 54 Nm bei 7000/min

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Alumi-

um, Federbein, direkt angelenkt, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 255 mm, Zweikolben-Festsattel, ABS. Alu-Gussräder [Speichenräder mit Alu-Felgen]

3.50 x 18; 4.25 x 17
Reifen 120/70 ZR 18; 160/60 ZR 17

Maße + Gewichte

Radstand 1425 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 105 mm, Federweg vorn/hinten 120/120 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht fahrfertig 215 kg, zulässiges Gesamtgewicht 375 kg, Tankinhalt 16 Liter.

Garantie

drei Jahre

Farben

Rot, Grau, Weiß [Grün, Schwarz]

Preis

7199 [7599] Euro

Nebenkosten

386 Euro

er sich im vierten und fünften Gang bei etwa 4000/min, was für Tempo 100 locker reicht und geschmeidige, schaltfaule Sprints erlaubt. Immerhin 170 km/h soll er laut Moto Morini schaffen, was aber auf einem Naked Bike auf Dauer ohnehin des Guten zu viel wäre. Die Brembo-Bremsanlage geht im besten Sinn des Wortes unauffällig zu Werke; das ABS greift eher spät, dann aber engagiert ein.

Das Schwestermodell Scrambler entwickelt trotz der identischen technischen Basis einen anderen Charakter als die Street, der deutlich höhere Lenker und die Drahtspeichenräder mit leicht stolligen Pirelli-Reifen machen einen echten Unterschied. Die aufrechte Sitzposition führt automatisch zu einem gelasseneren Herangehen ans Kurvengetümmel, die Straßenduro-Reifen kommen mit Rollsplit und Kies noch besser klar als die Pirelli Angels der Street – was die Scrambler auf einer nahen Strada Bianca, wie die ungeteerten Straßen in Italien heißen, gleich unter Beweis stellt. Selbst Fahren im Stehen klappt, denn der gut geschnittene 16-Liter-Tank bietet den Knien Halt. Für echtes Offroad eignet sie sich nicht, aber das hatten die Entwickler auch nicht im Sinn.

Moto Morini meldet sich lebhaft zurück, mit emotionalem Design und Motorrädern, denen man die Sorgfalt der Entwickler anmerkt. Schade nur, dass Eigentümer und Produktion heute in China sitzen, doch ohne die Übernahme durch die Zhongneng Group hätte die Marke zusperrern müssen. Immerhin bleiben die italienischen Wurzeln erhalten – mit solchen Trostpflastern werden wir europäischen Motorradfahrer uns künftig wohl immer öfter abfinden müssen.

MOTORRAD-Fazit

Geglückter zweiter Aufschlag von Moto Morini: Die beiden 6 1/2-Modelle sind gut gemacht und holen aus ihrem 61-PS-Motor eine verblüffend starke Vorstellung. Trotz identischer technischer Basis treten sie mit unterschiedlichem Charakter auf – welche besser gefällt, hängt vom persönlichen Fahrstil ab. Jede Menge Spaß auf der Landstraße machen beide.



Autorin: Eva Breutel
eva@motorradonline.de

Fotos: Fotolibera, Eva Breutel (1)



Lenker und Reifen machen den Unterschied: Die Street (links) gibt sich angriffslustig, die Scrambler gelassener



Moto Morini 6 1/2 Street

Das klassische Design mit den klaren Linien erinnert stark an die großen 1200er-V2, die Moto Morini bis zur Übernahme baute



Hinterleuchtete Armaturen bei beiden 6 1/2: So viel Luxus erwartet man in dieser Preisklasse gar nicht



Bequeme Sitzbank, im hinteren Teil prangt gar das 6 1/2-Logo: schön und sorgfältig gemacht