La **3 ½** è una motocicletta costruita dalla [Moto Morini](https://it.wikipedia.org/wiki/Moto_Morini) tra il [1973](https://it.wikipedia.org/wiki/1973) e il [1983](https://it.wikipedia.org/wiki/1983).

La 3 ½ nasce in un periodo di cambiamenti per il mercato motociclistico italiano e mondiale, ma anche per la Moto Morini: nel [1969](https://it.wikipedia.org/wiki/1969), infatti, era deceduto il fondatore della Casa bolognese, [Alfonso Morini](https://it.wikipedia.org/wiki/Alfonso_Morini). Per rispondere alle sfide lanciate dai costruttori italiani ed esteri, la Morini decise di mettere in cantiere una nuova serie di modelli che potessero aver presa sul pubblico e che fossero semplici da produrre. A progettare questi nuovi mezzi fu chiamato l'ingegner [Franco Lambertini](https://it.wikipedia.org/w/index.php?title=Franco_Lambertini&action=edit&redlink=1), ex [Ferrari](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrari), che si era già distinto in Morini rivisitando, nel [1970](https://it.wikipedia.org/wiki/1970), il motore del [Corsaro Regolarità](https://it.wikipedia.org/wiki/Moto_Morini_Corsaro). Il primo prototipo della nuova serie di moto venne esposto al [Salone di Milano](https://it.wikipedia.org/wiki/Salone_di_Milano) [1971](https://it.wikipedia.org/wiki/1971), per entrare in produzione nel 1973.

La "3 ½", come venne battezzata la nuova Morini, prendendo il nome dalla cilindrata di 350 cm³, era spinta da un [bicilindrico a V](https://it.wikipedia.org/wiki/Motore_V2) di 72° (angolazione scelta da Lambertini come miglior compromesso tra vibrazioni, ingombro, peso e compattezza del motore) ad [aste e bilancieri](https://it.wikipedia.org/wiki/Valvole_in_testa), dotato di testate Heron a testa piatta, già viste sui Corsaro Regolarità. Il [cambio](https://it.wikipedia.org/wiki/Cambio_(meccanica)) era a 6 rapporti (uno dei primi su moto di serie). Il motore presentava inoltre un disassamento tra i due cilindri, con quello posteriore sfalsato di 5 centimetri per favorirne il raffreddamento. Il motore venne volutamente concepito secondo il principio di "modularità", in modo da poter ricavare, partendo dalla stessa architettura di base, diverse cilindrate: questa caratteristica verrà enfatizzata negli anni seguenti, quando la Moto Morini deriverà dal motore della 3 ½ diversi altri motori, monocilindrici e bicilindrici, da 125 a 500 centimetri cubici (basti pensare che i valori di alesaggio e corsa del modello 500 bicilindrico erano identici a quelli del 250 monocilindrico) con cui equipaggerà tutti i suoi modelli fino alla chiusura della Casa bolognese, avvenuta nel [1992](https://it.wikipedia.org/wiki/1992).

Al lancio la 3 ½ era disponibile nella sola versione *Standard*, di impostazione turistica (nota anche come "GT" o, per l'esportazione, come "Strada"). Già nel [1974](https://it.wikipedia.org/wiki/1974), però, venne lanciata la versione *Sport*, con motore potenziato a 39 [CV](https://it.wikipedia.org/wiki/Cavallo_vapore) a 8500 giri/min (anziché i 35 a 8200 della Standard), semimanubri, sella sportiva, [freno anteriore a tamburo](https://it.wikipedia.org/wiki/Freno_a_tamburo) di maggiori dimensioni (230 mm anziché 200) e varie altre modifiche estetiche e meccaniche. La 3 ½ si dimostrò all'altezza della concorrenza sia a due che a quattro tempi: la Standard arrivava a 166 km/h, mentre la Sport superava di poco i 170, in entrambi i casi con ridotti consumi di carburante.

La 3 ½ venne aggiornata con il passare del tempo: nel [1976](https://it.wikipedia.org/wiki/1976) il freno anteriore divenne [a disco](https://it.wikipedia.org/wiki/Freno_a_disco), mentre successivamente arriveranno cerchi in lega e, per la Sport, un cupolino con un accenno di carenatura. La carriera della 3 ½ terminerà nel 1983 con il lancio della [*350 K2*](https://it.wikipedia.org/wiki/Moto_Morini_350_K2), rivisitazione della 3 ½.