

# CAGIVA ELEFANT 900 GT

PROVA VERITA

SCHEDA ANAGRAFICA

## IDENTIKIT

■ **CASA COSTRUTTRICE:** Cagiva commerciale S.r.l., via A.C. Ducati 3, 40132 Bologna, tel. 051/405049.

■ **MODELLO:** Elefant 900 GT

■ **PREZZO:** 14.150.000 lire franco concessionario, Iva compresa.


■ **OPTIONAL:** nessuno.

■ **GARANZIA:** 24 mesi senza limiti di percorrenza con 5 tagliandi obbligatori ogni 5.000 km o 6 mesi.

■ **VERSIONI CROMATICHE:** solo grigio canna di fucile metallizzato.

### GRANTURISMO

LA ELEFANT GT È UNA VERA MACINATRICE DI CHILOMETRI, ANCHE SU STRADA



# ELEFANT





## LA NUOVA ELEFANT È ANCOR PIÙ ADATTA PER IL TURISMO A LARGO RAGGIO □ di Claudio Braglia

**LA BARBA** non fa il filosofo, il make-up non fa la maliarda, l'abito non fa il monaco... Nessuno, razionalmente, sembra voler dare importanza alle apparenze, ma poi si finisce immancabilmente per giudicare ogni cosa epidermicamente, sulla base della prima impressione. Niente di più irrazionale. Lo aveva ben capito Machiavelli, che attraverso il suo «pincipe» ricordava: «... ognuno vede che tu pari, pochi sentono quel che tu sei»... Per pigrizia si è infatti portati a giudicare ogni cosa dal suo involucro, poiché costa maggiore impegno valutarne la sostanza. Anche per questo l'industria tende a sfornare prodotti spesso esageratamente ricercati, per buttare fumo negli occhi e nascondere la loro pochezza di manufatti «usa e getta».

Nel caso della Elephant 900, alla Cagiva hanno evidentemente privilegiato la sostanza, riproducendo fedelmente, e senza compromessi, il look della macchina che ha dominato la Paris-Dakar, senza preoccuparsi che le monumentali ed aggressive dimensioni risultanti potessero scoraggiare una buona fetta della potenziale utenza. Pur essendo surdimensionata, la elefantona risulta infatti la più leggera fra le maxi enduro, nonché quella caratterizzata dalla migliore maneggevolezza e guidabilità. Tanto sorprendente e facile che si è addirittura portati a sopravvalutare le proprie capacità di guida.

Nella sua più recente versione — la «GT», che arriva a sorpresa proprio in questi giorni nelle vetrine dei concessionari — risulta maggiormente disponibile all'utilizzazione turistica stradale in virtù di una diversa impostazione di guida (più turistica, appunto, grazie ad una sella più bassa da terra), cui ha fatto seguito un adeguamento dell'assetto con sospensioni dalla minore escursione (quella dell'avantreno è scesa da 250 a 210 mm, e quella posteriore da 230 a 190 mm), il tutto condito con una livrea più elegante ed una confezione generale più ricercata. Le origini «africane» della maxi Cagiva non sono state tuttavia rinnegate, come dimostra l'adozione di una poderosa forcella con steli da ben 45 mm Ø (la più grossa in produzione di serie), mentre per accentuare la flessibilità di utilizzazione della meccanica è stato finalmente impiegato il cambio a sei velocità di cui avevamo vagheggiato nella precedente prova della versione Lucky Explorer... □

# REFFEN



## CAGIVA ELEFANT 900 GT COM'È FATTA



### IMPONENTE

NONOSTANTE LE GENEROSE DIMENSIONI, FORTUNATAMENTE MITIGATE DALLA SOBRIA COLORAZIONE IN GRIGIO CANNA DI FUCILE METALLIZZATO, LA GT SI RIVELA POCO IMPEGNATIVA NELLA GUIDA E ANCHE PIÙ LEGGERA DELLE ALTRE BICILINDRICHE ENTROFUORISTRADA OGGI DISPONIBILI SUL MERCATO

### SONTUOSA

SOPRA, IL PONTE DI COMANDO DOVE SPICCA LA COMPLETA STRUMENTAZIONE. LA SELLA, SOTTO, È PIÙ BASSA DI 4 CM







### PROTEZIONE

L'ALTO CUPOLINO, A DESTRA, CONSENTE ADDIRITTURA DI RAGGIUNGERE LA VELOCITÀ MASSIMA SENZA DOVERSI SDRAIARE SUL SERBATOIO; SUL PIANO DEI COMANDI ELETTRICI, SOPRA, LA NUOVA ELEFANT MERITEREBBE UNA COPPIA DI BLOCCHETTI PIÙ MODERNA E RAZIONALE





DATI DICHIARATI  
**LA SCHEDA**

**MOTORE:** bicilindrico ad L di 90° quattro tempi.  
**DISTRIBUZIONE:** desmodromica comandata da cinghie dentate e due valvole per cilindro. **ALESAGGIO E CORSA:** 92 x 68 mm. **CILINDRATA:** 904 cm<sup>3</sup>. **RAPPORTO DI COMPRESSIONE:** 9,2:1. **DIAGRAMMA DI DISTRIBUZIONE:** l'aspirazione dura 299° (apre 31° prima del PMS e chiude 88° dopo il PMI). Lo scarico dura 298° (apre 72° prima del PMI e chiude 46° dopo il PMS). **ALIMENTAZIONE:** a benzina super con sistema di iniezione indiretta tipo I.A.W. con 1 iniettore per cilindro. **LUBRIFICAZIONE:** a carter umido con pompa a ingranaggi capacità circuito 1.25. **ACCENSIONE:** elettronica tipo I.A.W. a scarica induttiva. **CANDELA:** Champion RA 4 HC. **IMPIANTO ELETTRICO:** con batteria 12V 16 Ah. **RAFFREDDAMENTO:** ad aria per le testate e ad olio per i cilindri con due radiatori in alluminio. **TRAMMISSIONE:** primaria ad ingranaggi con rapporto 2.000 (62/31). Frizione multidisco a secco a comando idraulico e cambio a 6 velocità. Rapporti al cambio: 1) 2,466 (37/15); 2) 1,764 (30/17); 3) 1,350 (27/20); 4) 1,091 (24/22); 5) 0,958 (23/24); 6) 0,857 (28/24). Trasmissione finale a catena did 50 V 5/8" x 3/8" con rapporto 3,200 (48/15). **TELAIO:** struttura monotrave sdoppiata in tubi di acciaio a sezione rettangolare e quadrata. Cannotto di sterzo montato su cuscinetti ed inclinato di 28° 30', per un'avancorsa di 125 mm. **SOSPENSIONE ANTERIORE:** a forcella teleidraulica a perno avanzato Marzocchi con steli da 45 mm Ø ed escursione di 210 mm. **SOSPENSIONE POSTERIORE:** monoammortizzatore Ohlins idraulico regolabile nel precarico molla con sistema Soft Damp, in grado di garantire una escursione di 190 mm. **FRENI:** anteriore a singolo disco fisso di 296 mm Ø con pinza flottante a doppio pistoncino; posteriore a disco fisso di 240 mm Ø e pinza flottante a doppio pistoncino. **RUOTE E PNEUMATICI:** cerchi in lega leggera da 215" x 19" anteriore e 3,00" x 17" posteriore. Coperture Pirelli MT 60 o Metzeler Enduro 3°: anteriore 100/90-19" posteriore 140/80-17". **DIMENSIONI E PESO:** interasse 1570 mm; lunghezza 2295 mm; altezza massima 966,5 mm; larghezza 860 mm; altezza sella 896,5 mm; luce a terra 256,5 mm; peso a secco 188 kg. **CAPACITÀ SERBATOIO** l. 24 di cui 6 di riserva.

**IL MOTORE** che aziona la moto della nostra prova è la versione più recente del noto bicilindrico monoalbero desmodromico Ducati, dotato di raffreddamento misto aria-olio. Si tratta di un propulsore ormai da tempo giunto ad un livello evolutivo veramente invidiabile, grazie alle continue migliorie e alle periodiche «rivisitazioni» che un progetto già estremamente valido in origine ha subito con il passare del tempo. Non ci sono del resto dubbi sul fatto che i quattrottempisti più attivi d'Italia, nel settore motociclistico, da numerosi anni siano proprio quelli del reparto esperienze della Ducati che possono in larga misura sfruttare anche un «know-how» eccezionale acquisito non solo nel mondiale superbike ma anche nei grandi raid africani.

E infatti il bicilindrico bolognese continua a stupire oltre che per le sue doti as-

solutamente formidabili in termini di erogazione e di affidabilità anche per la sua versatilità incredibile. Da questa stessa unità-base è stata sviluppata una intera «famiglia» di motori eccezionalmente valida per una grande latitudine di impieghi (dalle custom si passa alle sportive, alle africane e alle granturismo e sempre con risultati eccellenti).

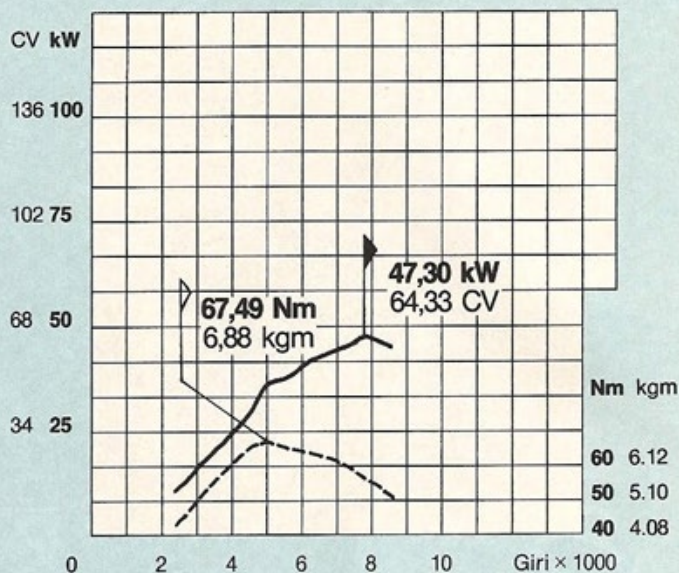
Già nella architettura di base si trova uno dei punti di forza di questo motore che grazie alla sua struttura a V di 90° è dotato di una eccellente equilibratura (ottenuta senza dover ricorrere ad alberi ausiliari di sorta), di un limitato ingombro trasversale e di una considerevole leggerezza in relazione alla cilindrata.

**IL ROVESCIO** della medaglia può essere costituito (proprio se si vuole cercare il classico «pelo nell'uovo») dal fatto

che essendo il cilindro anteriore disposto orizzontalmente il motore ha una notevole lunghezza e ha il baricentro piuttosto spostato all'indietro. Non ci risulta però che questo abbia mai dato luogo a problemi di sorta (e certamente non ne dà nella moto di questa prova). Ovviamente la particolarità tecnica più eclatante è costituita dall'impiego della distribuzione desmodromica Ducati nella nota versione a un solo albero a camme e due valvole per ogni cilindro.

Per ciascuna valvola vi sono due eccentrici e due bilancieri a due bracci (quello superiore come di consueto assicura l'apertura mentre quello inferiore provvede alla chiusura). Il gioco delle valvole si regola per mezzo di appositi spessori calibrati. Ad azionare i due alberi a camme (come già detto ce ne è uno in ogni testata) provvedono due cinghie

IN COLLABORAZIONE CON BORGHI & SAVERI  
**IL MOTORE AL BANCO**



**POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA**

**47,30 kW (64,33 CV) a 7750 giri/**

dichiarata **68 CV a 8000 giri/** all'albero

**COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA**

**67,49 Nm (6,88 kgm) a 5000 giri/**

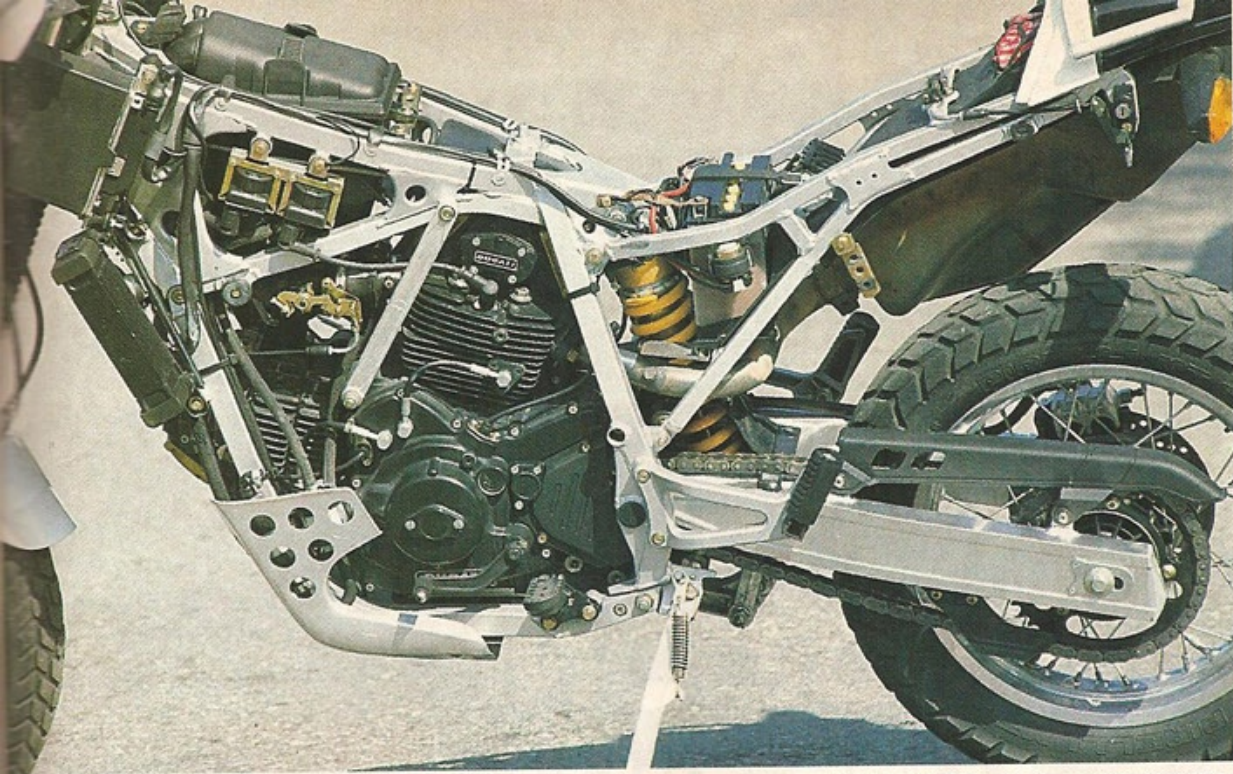
Dichiarata **7,2 kgm a 5000 giri/** all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,3. Braccio: 716 mm - Temperatura: 21 °C - Pressione: 1026 mb - Umidità relativa: 39%. Fattore di correzione: 1,000.

**CARATTERISTICHE FONDAMENTALI**

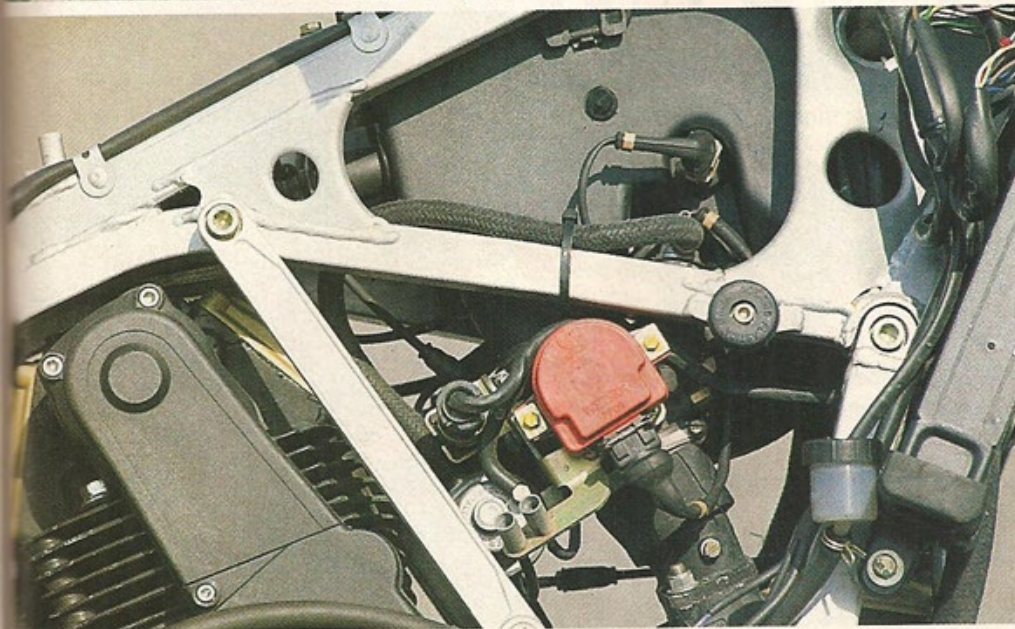
**Cilindrata unitaria:** 452,04 cm<sup>3</sup>; **rapporto corsa/alesaggio:** 0,74; **velocità media pistone al regime di potenza massima:** 17,57 m/s; **potenza specifica:** 52,32 kW/litro (71,16 CV/litro); **potenza per unità di superficie pistone:** 0,36 kW/cm<sup>2</sup> (0,48 CV/cm<sup>2</sup>); **P.M.E. al regime di potenza massima:** 8,26 bar; **P.M.E. al regime di coppia massima:** 10,00 bar.





## INIEZIONE

CON L'INTRODUZIONE DEL SISTEMA DI INIEZIONE ELETTRONICA IL BICILINDRICO DUCATI HA CONOSCIUTO UNA NUOVA GIOVINEZZA DOPO IL PERIODO D'ORO DELLA SERIE PANTAH. A SINISTRA, IL TELAIO IN TUBI QUADRI E RETTANGOLARI; SOTTO, A SINISTRA, UN PRIMO PIANO DEL CORPO FARFALLATO DEL SISTEMA I.A.W.



dentate collocate sul lato destro. Le valvole sono inclinate tra di loro di 60°; i loro steli scorrono in guide in bronzo installate con interferenza. Pure le sedi, in ghisa, sono riportate. Una autentica raffinatezza è costituita dall'impiego di pistoni stampati, decisamente più costosi di quelli ottenuti per fusione in conchiglia ma senza alcun dubbio superiori per quanto riguarda le caratteristiche meccaniche (non per nulla vengono impiegati in tutti i motori automobilistici di formula Uno). I cilindri hanno la canna integrale con riporto al nichel-carburo di silicio.

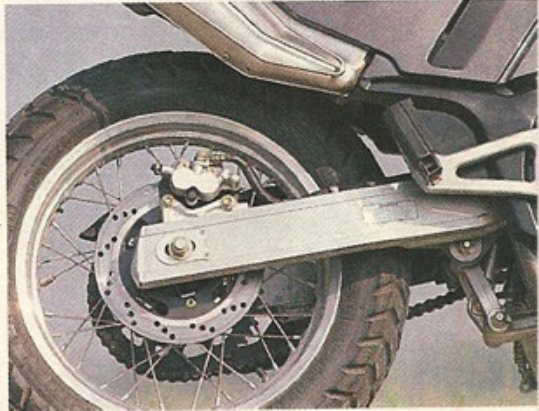
**DECISAMENTE** fuori dal comune è anche la soluzione impiegata per l'imbiellaggio con un albero monolitico (dotato di un singolo perno di manovella sul quale lavorano affiancate le due bielle) che poggia su due grossi cuscinetti di

banco a rotolamento e con cuscinetti di biella che invece sono del tipo a guscio sottile. Il basamento è costituito da due semicarter che si uniscono secondo un piano verticale. L'olio del sistema di lubrificazione, che è dotato di una pompa a ingranaggi e di un filtro a cartuccia, è contenuto nell'ampia coppa ricavata nella parte inferiore del basamento stesso. La trasmissione primaria è a ingranaggi e il cambio a sei marce è del consueto tipo in cascata.

**Massimo Clarke**


## SOLO DUE DISCHI

L'IMPIANTO FRENANTE È COSTITUITO DA UN DISCO ANTERIORE DI 296 MM Ø E DA UN DISCO POSTERIORE DI 240 MM Ø, ENTRAMBI DEL TIPO FISSO E SERVITI DA PINZE FLOTTANTI A DOPPIO PISTONCINO






## LINEA

 25


L'imponenza dimensionale della «elefantona» (accentuata dal notevole sviluppo in altezza del cupolino in contrasto con la «ruotina» anteriore da 19"), caratterizzata da linee decise e spigolose, ha trovato migliore armonia nella nuova elegante livrea grigio canna di fucile metallizzato arricchita con moderate decorazioni.

## FINITURE

 26


Con la carrozzeria integralmente avviluppata da uno spesso strato di vernice trasparente, la GT offre una confezione più ricercata della versione Lucky Explorer. Alla consueta eccellente scelta della componentistica troviamo solidi parassassi al manubrio, nuovi e più efficienti specchi retrovisori, uno splendido tappo del serbatoio a bocchettone ed un solidissimo portapacchi in lega leggera. Pregiato il silenziatore di scarico rivestito di lamierino di alluminio, ora provvisto di una elegante grata anticottature. Perfettibile il trattamento dei collettori di scarico e la precisione dimensionale delle piastine.

## COMANDI

 27


Uno splendido manubrio in lega leggera con traversino imbullonato impreziosisce il ponte di comando, che annovera manopole in foam poliuretano dalla morbidiissima impugnatura, e splendide leve dotate di regolazione della distanza dalla manopola. Solo per i comandi elettrici la 900 GT meriterebbe qualcosa di più ricercato. I comandi a pedale sono decisamente fuoristradistici, in acciaio stampato, affiancati da pedane con guarnizioni in gomma asportabile, e da estese staffe di supporto delle pedane del passeggero in alluminio. Solida e facile da abbassare la stampella laterale che però non è fornita di interruttore elettrico di sicurezza.

## ILLUMINAZIONE E CLacson

 25

La voce fornita dall'avvisatore acustico è discreta, mentre è un po' gialla la luce fornita dal doppio gruppo ottico.

## STRUMENTAZIONE

 27


Ben disposto sulla faccia interna del cupolino, il cruscotto comprende tachimetro, contagiri, termometro del lubrificante, ed orologio LCD illuminati in verde, ed a destra una piramide di spie luminose (poco visibili di giorno) per folle, indicatori di direzione, abbagliante, batteria, circuito di lubrificazione e riserve di carburante. Discreta la precisione: il tachimetro dà indicazioni per eccesso ed il contagiri per difetto.

## POSIZIONE DI GUIDA

 27

L'abbassamento della sella di ben 4 cm ha portato ad una impostazione di guida che pur scontentando gli utenti più sportivi (che si trovano un po' «infossati»), si rivela estremamente comoda e permette anche ai piloti di minor statura un confortante controllo. Ora l'inserimento nella macchina è ancor più marcato, e totale è il contatto col pilota che può contare su di un manubrio ampio ed estremamente rialzato, e su un confortevole contatto con le pedane basse ed avanzate. Il passeggero trova una collocazione ottimale grazie a pedane basse (i cui supporti vanno però ad interferire coi talloni del pilota), confortevoli, e ad un solido maniglione, ed è un peccato che la sella risulti poco estesa posteriormente.

## COMFORT

 26

Le sospensioni sono eccellenti incassatrici e solo la compatta imbottitura della sella le fa sembrare più rigide della realtà. Se a questo aggiungiamo vibrazioni, come vedremo, contenute e soprattutto l'eccellente protettività della carenatura che permette di viaggiare a busto eretto anche alla velocità massima (solo se ci si accuccia si avverte qualche fastidioso vortice sulle spalle) si realizza come il livello di comfort sia fra i migliori della categoria.

## RUMOROSITÀ

 26

La voce dello scarico è piena e corposa e produce una elevata pressione acustica, accentuata dal pompare dell'aspirazione e dall'evidente rumorosità meccanica.

## VIBRAZIONI

 28

Sempre contenute e di bassa frequenza (per cui poco fastidiose) le vibrazioni prodotte dal V2 Ducati: si fanno sentire sulle pedane specie quella destra dai 6000 giri in su.

## MOTORE

 LODE

Nella versione a 6 marce, che accentua la straordinaria prontezza di risposta intrinseca di questo bicilindrico ad iniezione, raggiunge livelli di assoluta eccellenza. Generoso, solido e costante nel rendimento, il V2 Ducati fornisce l'ottima potenza specifica di 71,16 CV/litro ed una eccellente P.M.E. al regime di coppia massima.


## AVVIAMENTO

 26

Talvolta, specialmente a caldo, l'operazione è un po' «laboriosa», ma il motore

ha il pregio di stabilizzarsi termicamente abbastanza rapidamente.

## EROGAZIONE

 30

È semplicemente eccezionale per linearità, nonché molto più pulita del precedente modello. Si riprende con forza anche da 2000 giri, ed il tiro si fa sorprendente da soli 3500 giri, con una grinta che spinge con vigore costante fino agli 8300 giri indicati di intervento del limitatore, corrispondenti a circa 8600-8700 giri. Spesso, tuttavia, risulta molto più redditizio cambiare prima, sui 7000 giri, ed inserire velocemente una marcia dopo l'altra.

## POTENZA

 30

Sul banco abbiamo riscontrato un lieve miglioramento rispetto al precedente modello, con una potenza — salita da 63,08 a 64,33 CV — al vertice della categoria. La curva di erogazione rilevata sul banco prova parte da 2400 giri, dove ci sono già 21 CV alla ruota, e termina agli 8600 giri effettivi di intervento del limitatore.

## COPPIA

 LODE

È notevole e disponibile in copiose quantità già a ridotto numero di giri. La Elefant 900 GT sfiora i 6,9 kgm a soli 5000 giri, e ad appena 3500 giri fornisce oltre l'80% della coppia massima.

## ACCESSIBILITÀ MECCANICA

 24


Se da un lato è facile «mettere le mani» sulle componenti della ciclistica, non lo è altrettanto per la meccanica, relativamente più complicata, e parzialmente affogata nell'abbondante carenatura.

## PRESTAZIONI GLOBALI

 LODE

Nessun'altra bicilindrica enduro fornisce prestazioni globalmente così elevate su ogni fronte ed eroga con tanta naturalezza.

## VELOCITÀ

 30

È di completa soddisfazione, dal momento che supera i 190 km/h effettivi (col tachimetro ad oltre 200 km/h, ad un regime prossimo all'intervento del limitatore), viene raggiunta con estrema disinvoltura poco dopo il traguardo del chilometro e senza neppure accucciarsi dietro al cupolino, ed è spesso avvicinabile anche col passeggero a bordo!

## RIPRESA

 LODE

Il lieve allungamento della marcia più



## CAGIVA ELEFANT 900 GT LA PAGELLA

alta ha lievemente penalizzato la prestazione in ripresa, che tuttavia con la bellezza di 13"05 sui 400 metri da 50 km/h in sesta e 25"56 sul chilometro, rappresenta ancora la miglior prestazione della categoria, con un netto vantaggio sulla Yamaha Superténéré.

### ACCELERAZIONE



La grinta del bicilindrico Ducati, bene evidenziata dalle sei marce attraverso prepotenti risposte all'acceleratore, ha fornito una prestazione eccezionale sui 400 metri da fermo: 12"78 con velocità di uscita di 164,8 km/h ed addirittura 24"78 al chilometro.

rilevati, permettono percorrenze da 300 a ben 400 km, a seconda dell'utilizzazione.

### MODULABILITÀ FRIZIONE



Al prezzo di uno sforzo per il disinnesto più elevato della media, la frizione mostra ottime caratteristiche funzionali, ma accusa sempre qualche strappo quando la si sfrutta a fondo allo spunto.

### RESISTENZA FRIZIONE



Limitata la tendenza a gonfiare quando la si stressa brutalmente, senza contare che basta un po' di riposo per garantire un totale recupero.

### TRASMISSIONE



L'acquisizione di gioco risulta ben controllata e la trasmissione finale si fa apprezzare anche dopo migliaia di chilometri per dolcezza e fluidità.

### GUIDA



La modificata posizione di guida più dentro alla macchina (col conseguente abbassamento del baricentro) e le sospensioni più assettate, hanno accentuato le già eccellenti caratteristiche di maneggevolezza della Elefant, che ad onta delle gigantesche dimensioni, rimane la grossa bicilindrica enduro più duttile



### DIVERTENTE

SUGLI STERRATI VELOCI LA NUOVA ELEFANT SI RIVELA FACILE E PIACEVOLE DA CONDURRE

### CONSUMO



La regolarità dell'iniezione porta ai consumi più contenuti della categoria, con una percorrenza media di 19 ed anche 20 km/litro, nonché prestazioni notevoli a velocità costante e nella prova ER dove si sfiorano i 29 km/litro! Su livelli medio alti si colloca invece il consumo di lubrificante, con una media di 265 cm<sup>3</sup> ogni 1000 km.

### AUTONOMIA



I 24 litri contenuti nel voluminoso serbatoio, in congiunzione ai bassi consumi

### PRECISIONE CAMBIO



Anche se la sua metallica rumorosità fa talvolta pensare il contrario, il cambio offre un'ottima precisione nell'aggancio dei rapporti, ed una corsa della leva piuttosto breve.

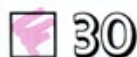
### SCELTA DEI RAPPORTI



Ora la spaziatura è pressoché perfetta, con ridottissimi cali di giri fra una marcia e l'altra, fra l'altro ben compensati dalla sostanziosa coppia a disposizione.

della categoria, impegnativa più psicologicamente che fisicamente.

### MANEGGEVOLEZZA



I brillanti tempi spuntati nelle prove di slalom certificano la sorprendente impressione di maneggevolezza che si ricava fin dalle prime curve: la Elefant GT si lascia buttare qua e là con scioltezza e reazioni controllate.

### CURVE STRETTE



Il «gigante buono» si adatta di buon grado anche ai percorsi lenti, mostrando

SEGUE A PAG. 122



## CAGIVA ELEFANT 900 GT LA PAGELLA

una lodevole armonia in manovra. Solo nelle svolte secche affrontate con decisione l'avantreno mostra una lieve tendenza a chiudersi su se stesso.

### CURVE A MEDIO RAGGIO



Splendida sul misto, la cagivona non dimostra certo i suoi chili ed il suo poderoso interesse. Risulta estremamente pronta negli inserimenti in curva e nel recepire gli ordini, e mantiene una confortante neutralità in traiettoria, accusando una limitata tendenza ad allargare quando si spinge a fondo.

perture ed il tenace controllo delle sospensioni permette una guida sicura ed attendibile anche su fondo a scarsa aderenza.

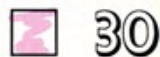
### TENUTA SULLO SCONESSO



Anche fuoristrada il comportamento è egregio. Evidentemente la Elefant non gradisce gli spazi angusti, ma risulta gustosissima sugli ampi sterrati e sui fondi ghiaiosi, ove permette una divertentissima, sicura, progressiva e redditizia guida in derapata bene aiutata dallo splendido propulsore. Eccellenti inoltre le capacità di guado.

tudini stradali vengono bene assecondate da un ottimo grip alle inclinazioni più accentuate (fino a strisciare le pedane), ed appare ottimo anche la resa fuoristrada, a patto di non affrontare fondi erbosi o terreni fangosi.

### PRECISIONE DIREZIONALE



Anche alla massima velocità in rettilineo la Elefant GT garantisce una grande rigidità e non costringe a continue correzioni.

### SENSIBILITÀ AL VENTO



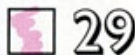
L'assetto di guida a bandiera col pilota «appeso» e le imponenti sovrastrutture, portano ad una certa sensibilità alle folate di vento trasversali.

### MODULABILITÀ FRENI



Il discone anteriore non fornisce risposte particolarmente pronte, ma garantisce una grande pastosità di intervento. Anche quello posteriore è modulabile nella prima fase di corsa della leva, ma tende a bloccare repentinamente nella seconda.

### POTENZA FRENI



L'unità anteriore ha un funzionamento sicuro ma privo di grinta: un bel doppio disco avrebbe fornito un rendimento più vigoroso e bilanciato. Tuttavia gli spazi di arresto sono al vertice della categoria.

### RESISTENZA FRENI



Anche nell'impiego intenso i due dischi non mostrano cali di efficacia. Solo stressando a fondo i due dischi in discesa si evidenzia un certo calo di tono idraulico sulla leva al manubrio.

### AFFIDABILITÀ



L'ammiraglia enduro Cagiva ha raggiunto un ottimo grado di affidabilità: gli unici inconvenienti che abbiamo riscontrato riguardano la tendenza a fischiare del disco anteriore, un generale aumento della rumorosità, e qualche «impuntamento» del motorino di avviamento.

### PREZZO D'ACQUISTO



La cagivona costa oltre 14 milioni: una cifra sostanziosa (a metà fra le quotazioni delle giapponesi e quella della BMW) ma giustificata dalla esclusività delle soluzioni tecniche, dalle superiori prestazioni e dalle esclusive componenti ciclistiche.

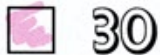
### VOTO MEDIO



N.B. La lode vale 35 punti

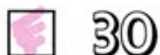


### CURVE A LARGO RAGGIO



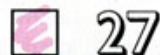
L'aumento dell'inerzia direzionale sul veloce viene piacevolmente controllato dal ridotto diametro della ruota anteriore che mantiene ottime caratteristiche di rapidità negli inserimenti in curva e di coerenza in traiettoria.

### STABILITÀ E TENUTA DI STRADA



Il nuovo assetto ha portato benefici effetti sui curvoni veloci che vengono percorsi senza oscillazioni o pendolamenti. La tenuta alle forti inclinazioni è notevole e la rende vincente sulle strade di montagna oltre che adatta addirittura a qualche puntata in pista.

### TENUTA SUL BAGNATO



Il buon drenaggio garantito dalle co-

### SOSPENSIONE ANTERIORE



La forcella è una roccia (solo se prepotentemente sollecitata dal discone anteriore mostra una lieve tendenza a svergolare) e garantisce un controllo assoluto anche nel fuoristrada più duro, evitando i fondocorsa pur senza risultare eccessivamente rigida.

### SOSPENSIONE POSTERIORE



La Soft-Damp posteriore si dimostra adeguata a gestire tanta stazza anche nel fuoristrada sportivo, sfoderando eccellenti capacità incassatorie ed una minore tendenza della precedente a «sparare» in estensione sulle sollecitazioni secche.

### PNEUMATICI



I Pirelli MT 60 di primo equipaggiamento rappresentano un'ottima scelta per l'ammiraglia enduro Cagiva. Le atti-



## PRESTAZIONI

**VELOCITÀ MASSIMA**  
**190,442 km/h a 8533 giri/'**  
 Dichiarata > 190 km/h

### ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"23	111,813
0-200	8"08	137,341
0-300	10"54	153,746
<b>0-400</b>	<b>12"78</b>	<b>164,816</b>
<b>0-1000</b>	<b>24"78</b>	<b>188,813</b>
0-2000	43"79	190,442
	Tempo in secondi	in metri
0-50 km/h	1"77	14
<b>0-100 km/h</b>	<b>4"50</b>	<b>79</b>
0-150 km/h	9"93	275
0-200 km/h	—	—

### RIPRESA DA 50 KM/H

Distanza in metri	Tempo in secondi	Velocità d'uscita km/h
0-100	5"00	102,111
0-200	8"03	126,314
0-300	10"67	142,714
<b>0-400</b>	<b>13"05</b>	<b>156,814</b>
<b>0-1000</b>	<b>25"56</b>	<b>182,020</b>
0-2000	44"75	190,442
	Tempo in secondi	in metri
<b>50-100 km/h</b>	<b>4"82</b>	<b>95</b>
50-150 km/h	11"48	341
50-200 km/h	—	—

Misurata nel rapporto più lungo

### MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di 60 metri con birilli distanziati di 6 metri  
 6"49 media 33,282 km/h

Sulla base di 120 metri con birilli distanziati di 6 metri  
 6"83 media 63,250 km/h

**Condizioni meteorologiche durante i rilveamenti velocistici:**  
 T = 16°C; P = 1011 mb; U = 39%; Velocità vento 2,4 m/s; T Carburante = 15°C;  
**Peso specifico carburante** = 735 g/l.

## SCARTI STRUMENTI

### TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
50 km/h	44,816 km/h
100 km/h	92,165 km/h
150 km/h	139,004 km/h
200 km/h	188,491 km/h

### CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
3000 giri/'	3166 giri/'
6000 giri/'	6201 giri/'
8000 giri/'	8301 giri/'
12000 giri/'	—

## CONSUMI

### CARBURANTE

	km/litro
Al limite	9,750
In città	15,961
In autostrada	16,963
Extraurbano	18,843
Economy Run	28,888
<b>90 km/h costanti</b>	<b>23,925</b>
<b>120 km/h costanti</b>	<b>18,704</b>

### LUBRIFICANTE

265 cm<sup>3</sup> ogni 1000 km

### PNEUMATICI

Ogni 1000 km	
0,7 mm	centrale anteriore
1,9 mm	centrale posteriore

## PESO

### EFFETTIVO

**213,800 kg**

Con tutti i liquidi più  
 5 kg di carburante

### DICHIARATO

**188 kg**

a secco

## FRENATA

60 km/h	14,15 metri
<b>100 km/h</b>	<b>40,92 metri</b>
140 km/h	82,06 metri

## RUMOROSITÀ

Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	91 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	83 db(A)

## CLACSON

A 3 metri	103,5 db(A)
A 20 metri	84 db(A)

## DIAMETRO STERZATA

A destra	5,41 metri
A sinistra	5,49 metri

## RAPPORTI CAMBIO

Rapporto inserito	* Velocità effettiva km/h	Regime effettivo del motore dopo il cambio marcia
Prima	63,984	5901
Seconda	89,450	6314
Terza	116,875	6666
Quarta	144,629	7244
Quinta	164,704	7379
Sesta	184,136	—
A 1000 giri/' in VI	22,319 km/h	
Minima in VI	30,061 km/h	

Circonferenza di rotolamento pneumatico posteriore: 2040 mm  
 \* al regime di 8250 giri

## VIBRAZIONI

	A 130 km/h
Pedane	28 m/s <sup>2</sup>
Manubrio	26 m/s <sup>2</sup>
Serbatoio	22 m/s <sup>2</sup>
LEQ/picco massimo	
Pedane	20/100 m/s <sup>2</sup>
Manubrio	14/85 m/s <sup>2</sup>
Serbatoio	10/40 m/s <sup>2</sup>

Soglia fastidiosità: 40 m/s<sup>2</sup>



Tel. 0331/217212  
 Fax 0331/219430

DISTRIBUTORE  
 PER L'ITALIA

**RK**  
 TAKASAGO CHAIN