

GUANTO DI SFIDA

CAGIVA ELEFANT 900 I.E. ■ DOPO AVER BATTUTO I GIAPPONESI ALLA PARIGI-DAKAR LA CASA VARESINA LANCIA LA REPLICA DELLA MOTO VINCENTE DOTATA DELL'INEIEZIONE ELETTRONICA

CLAUDIO BRAGLIA

FORSE è proprio questo il volto dietro la maschera, la voce dietro la bocca, la mente dietro la recitazione: la vera fisionomia delle grosse enduro. Anche se non sta scritto da nessuna parte che una entrofuoristrada bicilindrica debba necessariamente essere grossa, pesante e con sovrastrutture surdimensionate, resta il fatto che la nuova Cagiva 900 Elephant I.E. interpreti con minore approssimazione di altre colleghe la filosofia informatrice della categoria, e che soprattutto non abbia accettato troppi compromessi

e leziosità dettate dalla moda.

Quello che ha dimostrato in questa ultima stagione «il gruppo motociclistico più importante di Occidente» — leggasi l'introduzione sul mercato di azzeccate proposte come la Ducati 888, la Cagiva 125 Mito e la Cagiva 900 Elephant I.E., che vanno a collocarsi di diritto ai vertici delle rispettive categorie — costituisce una perentoria dichiarazione che la supremazia giapponese non è tale in tutti i settori.

Quasi a suggellare la brillante vittoria alla Paris-Dakar, mancata nelle edizioni

precedenti per una serie di congiure della malasorte seconda solo a quella che affligge il team di velocità, ha visto la luce la poderosa 900 Elephant che non fa proprio nulla per nascondere le sue dimensioni abbondanti. Se la Cagiva abbia semplicemente voluto fare sfoggio in

SEGUE A PAG. 94

IDENTIKIT

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

■ **MODELLO:** Elephant 900 I.E.

■ **PREZZO:** 13.938.000 franco fabbrica, IVA compresa, esclusa immatricolazione e messa su strada

■ **OPTIONAL:** —

■ **GARANZIA:** 12 mesi o 6000 km integrale

■ **VERSIONI CROMATICHE:** solo Lucky Explorer

REPLICA - ANCHE SE I COLORI E L'IMPOSTAZIONE DI BASE RICHIAMANO ALLA MEMORIA LA MOTO DI EDI ORIOLO, NON SI DEVE DIMENTICARE CHE LA 900 I.E. SA ADATTARSI MOLTO BENE ALL'ASFALTO E NON GRADISCE IL FUORISTRADA SPINTO



questo nuovo modello di tutta la sostanziosa esperienza raccolta nelle competizioni in terra d'Africa non è importante: quel che conta è che nel suo monumento alla moto d'avventura ci è entrata una tecnica ciclistica e meccanica di prim'ordine, a cominciare dal telaio misto in acciaio e alluminio, caratterizzato dalla ruota anteriore da 19" con pneumatico di grossa sezione e disco di grande diametro, per arrivare al propulsore bicilindrico a «elle» raffreddato ad aria e ad olio, dotato per la prima volta per una enduro di iniezione elettronica del carburante.

Che la nuova 900 Elefant I.E. si indizzi a diventare la mattatrice della categoria delle grosse enduro è tutto da dimostrare, ma quel che è certo — ed è emerso dalla nostra prova — è che fornisca delle prestazioni effettivamente entusiasmanti e nettamente superiori alla concorrenza soprattutto in ripresa e che risulti pure sorprendentemente guidabile e sfruttabile fuoristrada.

LINEA - Non è certo l'armonia stilistica la qualità migliore della Elefant: così imponente specialmente all'avantreno (che contrasta parecchio con la ruotina anteriore da 19" in luogo delle — per le entrofuoristrada — più usuali 21"), spigolosa, surdimensionata ed eterogenea. Dunque non è certo una bellezza (è anche persino corta per quanto è alta...), ma sa affascinare con le sue forme maschie ed il surdimensionamento da panzer tedesco. La grafica ed i colori Lucky Explorer che la Cagiva si ostina ad utilizzare per le sue enduro, non valorizza appropriatamente la freschezza della macchina.

La 900 I.E. guadagnerebbe parecchio con colori e grafica più giovani e vivaci che renderebbero più digeribili le massicce forme dello spigoloso serbatoio da 24 litri e delle altrettanto squadrate fiancine.

FINITURE - La Elefant 900 non è propriamente lussuosa, ma senz'altro ben costruita. Anche se non offrono la ricercatezza estetica e la puntigliosa cura di concorrenti come Honda Africa Twin e Yamaha Superténéré, le componenti di ciclistica e meccanica sono soprattutto state studiate per superare le prove più dure. Le cose più qualificanti si trovano nelle parte bassa del veicolo (cerchi Akront bollino verde in lega leggera robustamente raggiati, forcellone, sottoculla, scudo paracarter in alluminio), mentre salendo si incontra una carrozzeria essenziale e di aspetto corsaiolo quanto spartano, con verniciature robuste ma non particolarmente brillanti e ricercate, e con accoppiamenti sicuri ma non sempre precisi.

Molto bello e funzionale il tappo del serbatoio del carburante a bocchettone,

identico a quello delle Ducati sportive stradali, di aspetto robustissimo il portapacchi posteriore in acciaio (dalla portata di almeno 9 kg), ed inoltre pregevole è il rivestimento del silenziatore di scarico in lamierino di alluminio. La finitura del motore è accurata, mentre poco resistente per l'impiego fuoristradistico si è rivelata la verniciatura del carter come pure il trattamento dei collettori di scarico.

Soltanto dignitoso il doppio gruppo ottico anteriore, che fornisce una luce un po' gialla, mentre risulta piuttosto efficiente la voce dell'avvisatore acustico.

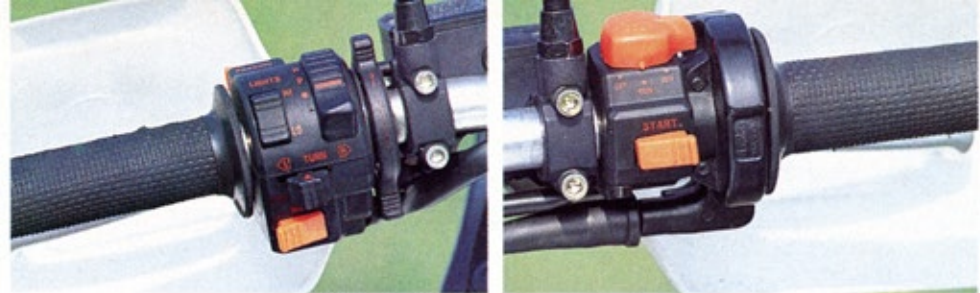
COMANDI - Il livello è sempre ottimo, come quello delle altre enduro Cagiva a partire dal bel manubrio in lega leggera dotato di traversino asportabile, alle cui estremità trovano posto uno scorrevolissimo acceleratore, manopole morbidissime rivestite di foam poliuretano e leve in alluminio ben sagomate con quella della frizione dotata di regolatore di distanza dalla manopola. I blocchetti dei comandi elettrici sono quelli classici Cev-Domino con corpo in plastica colore antracite e con pulsanti e grafica arancio di buona funzionalità. I comandi a pedale, affiancati a pedane decisamente vaste e rivestite con una grande quantità di gomma antiscivolo (comunque asportabile per l'impiego fuoristrada) sono tutti in acciaio e solidamente dimensionati, anche se, specie quello del cambio, un po' aderenti al carter.

Il comando dello starter per le partenze a freddo è a bracciale, dislocato nei pressi del blocchetto elettrico di sinistra, mentre la stampella laterale, realizzata in trafilato d'alluminio a sezione quadra, è facilissima da abbassare stando in sella quanto solida nell'appoggio, ma non dispone di alcun dispositivo di sicurezza che segnali la sua posizione divaricata.

STRUMENTAZIONE - Bello e professionale il cruscotto che raggruppa tachimetro/contachilometri, contagiri e termometro del lubrificante, più una piramide di spie luminose (poco visibili alla luce del giorno) sulla destra, comprendente folle, indicatori di direzione, abbagliante, batteria, circuito di lubrificazione e riserva del carburante, affiancata da una pratica scatoletta portafusibili. In alto al centro, spicca un bell'orologio LCD piacevolmente illuminato di verde, che fa dunque pendant nelle ore notturne con la luce diffusa dal resto degli strumenti.

La precisione del complesso è buona: il tachimetro accusa un errore medio dell'8-9%, mentre il contagiri stranamente ha un errore per difetto e fornisce indicazioni più basse di 200-300 giri rispetto a quelle reali. □





ROBUSTO - SOTTO A DESTRA, IL PORTAPACCHI IN ACCIAIO DALLE GRANDI CAPACITÀ DI CARICO; A DESTRA IL CUPOLINO PIUTTOSTO SQUADRATO E PROTETTIVO, ED IN ALTO I BLOCCHETTI ELETTRICI DI STAMPO TRADIZIONALE CON A DESTRA L'INTERRUTTORE DI MASSA E IL PULSANTE DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO



COMPLETA - LA STRUMENTAZIONE OFFRE OLTRE AL TACHIMETRO CONTACHILOMETRI E AL CONTAGIRI, IL TERMOMETRO DELL'OLIO, LA CLASSICA SERIE DI SPIE LUMINOSE ED UN OROLOGIO AL QUARZO





LA TECNICA

CAGIVA ELEFANT 900 I.E. ■ SOLUZIONI COLLAUDATE E COMPLETA AFFIDABILITÀ

MASSIMO CLARKE

IL PROPULSORE di questa autentica «Parigi-Dakar replica» è il generoso Ducati bicilindrico, con distribuzione desmodromica e due valvole per cilindro, nella sua più recente versione, con raffreddamento dei cilindri ad olio. Si tratta di una unità motrice la cui progettazione risale fondamentalmente alla metà degli anni Settanta quando l'ing. Fabio Tagliani decise di creare una nuova generazione di bicilindrici più compatti e più moderni dei grossi 750 e 900 con comando della distribuzione ad alberelli e coppie coniche, disegnando i nuovi propulsori della serie Pantah. Dagli originali 500 e 350 cm³ questi ultimi sono in seguito stati portati a 600, 650 e 750 cm³ e quindi oltre, complice una certa rivisitazione del disegno iniziale e la realizzazione, in particolare, di un nuovo basamento; l'architettura di base è rimasta comunque perfettamente invariata, a conferma della grande validità del progetto originale.

In questo motore le due valvole di ogni cilindro, che scorrono in guide in bronzo e vanno a poggiare su sedi in ghisa speciale, sono inclinate tra di loro di 60° e le camere di combustione hanno una conformazione emisferica. In ciascuna testata è alloggiato un albero a camme (che poggia su cuscinetti a rotolamento) munito di due eccentrici di apertura e due di chiusura. Su ogni valvola agiscono un bilanciere superiore di apertura ed uno inferiore di chiusura (che «afferra» il gambo della valvola stessa per mezzo di una estremità a forcilla che va ad agire sull'apposito scodellino), entrambi con estremità lato camma conformata a pattino e dotata di riporto di cromo duro.

A comandare i due alberi a camme (uno per testata) provvedono due cinghie dentate poste sul lato destro, che prendono il moto da un albero ausiliario che attraversa il basamento per tutta la sua larghezza, proprio al centro della V formata dai cilindri e che viene mosso dalla estremità sinistra dell'albero a gomito tramite una coppia di ingranaggi. Inferiormente a ciascuna testata vi è un cilindro munito di canna con riporto al nichel-carburo di silicio, all'interno della quale è alloggiato un pistone fucinato in lega di alluminio con mantello molto sfiancato e assai ridotto anche come altezza (a tutto vantaggio della riduzione di peso e con qualche beneficio anche per quanto riguarda l'attrito).

Uno spinotto flottante collega il pisto-

ne alla relativa biella in acciaio fucinato che è munita di testa scomponibile, con cappello fissato e posizionato da due viti con gambo calibrato, che lavora su una bronzina divisa in due semigusci. L'albero motore è monolitico e poggia su due grossi cuscinetti di banco a sfere. Ha un solo perno di manovella, di rilevante diametro, sul quale lavorano affiancate entrambe le bielle.

Il sistema di lubrificazione è a carter umido con pompa dell'olio di rilevante portata a ingranaggi; il lubrificante in pressione entra nell'albero dall'estremità destra, tramite una canalizzazione assiale. Il circuito è dotato di filtro a cartuccia e di due radiatori.

La trasmissione primaria a ingranaggi è posta sul lato destro ed invia il moto al cambio in cascata a cinque rapporti per mezzo di una frizione a dischi multipli che lavora a secco. Il motore ha il basa-

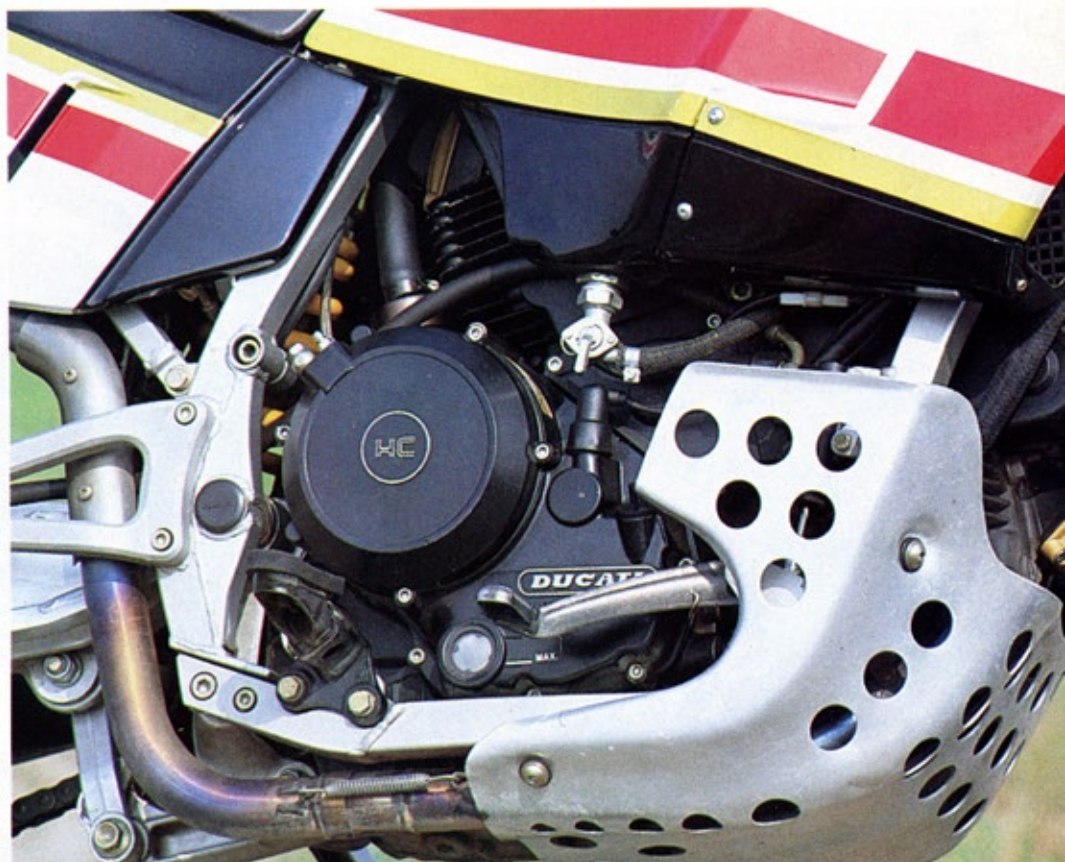
mento che si divide in due semicarter secondo un piano verticale.

Molto interessante è logicamente il sistema di alimentazione a iniezione elettronica IAW, con un iniettore per ciascun condotto di aspirazione. La centralina a microprocessore sovrintende anche alla accensione che è ad anticipo variabile in funzione non solo della velocità di rotazione del motore ma anche del carico, della temperatura, etc...

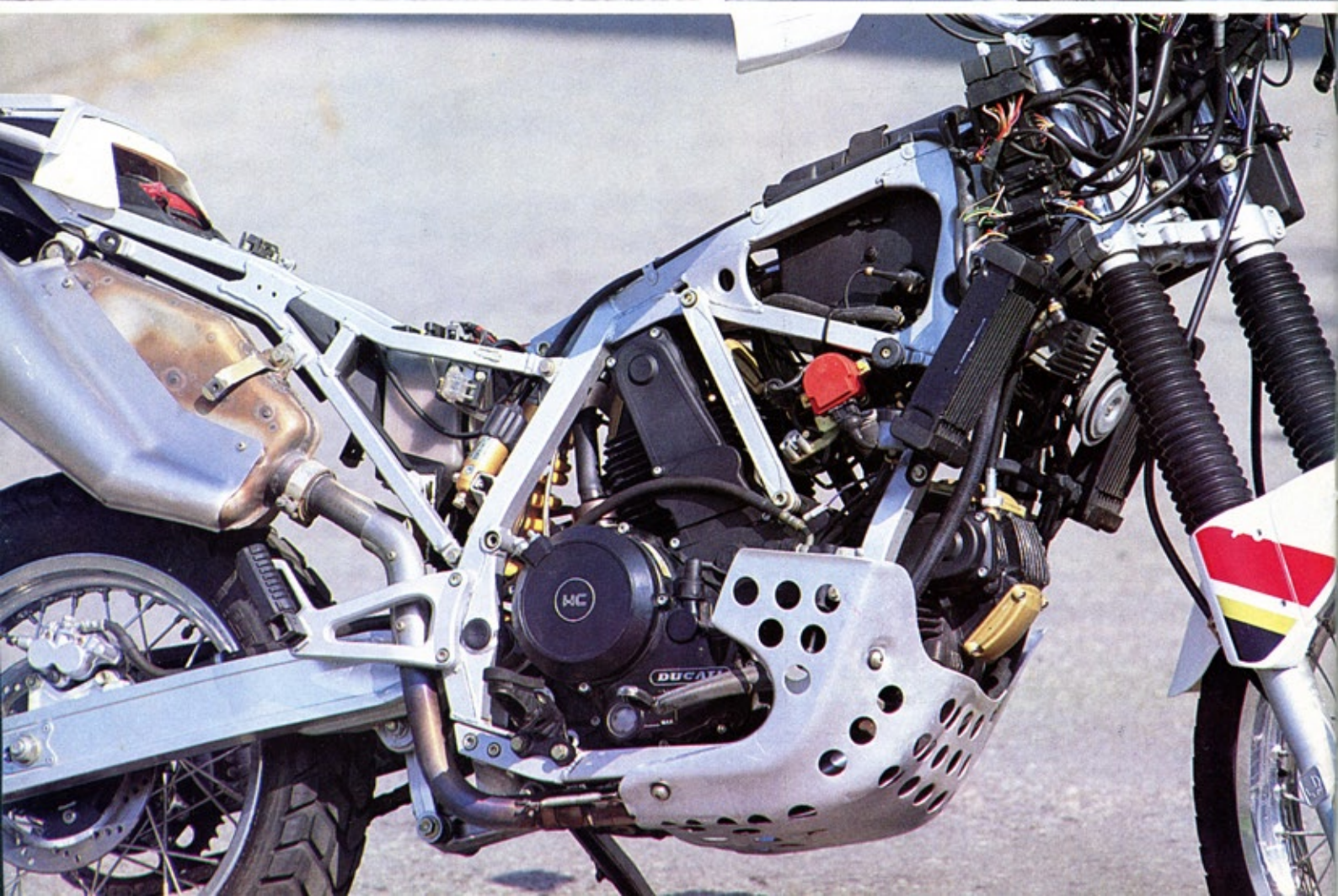
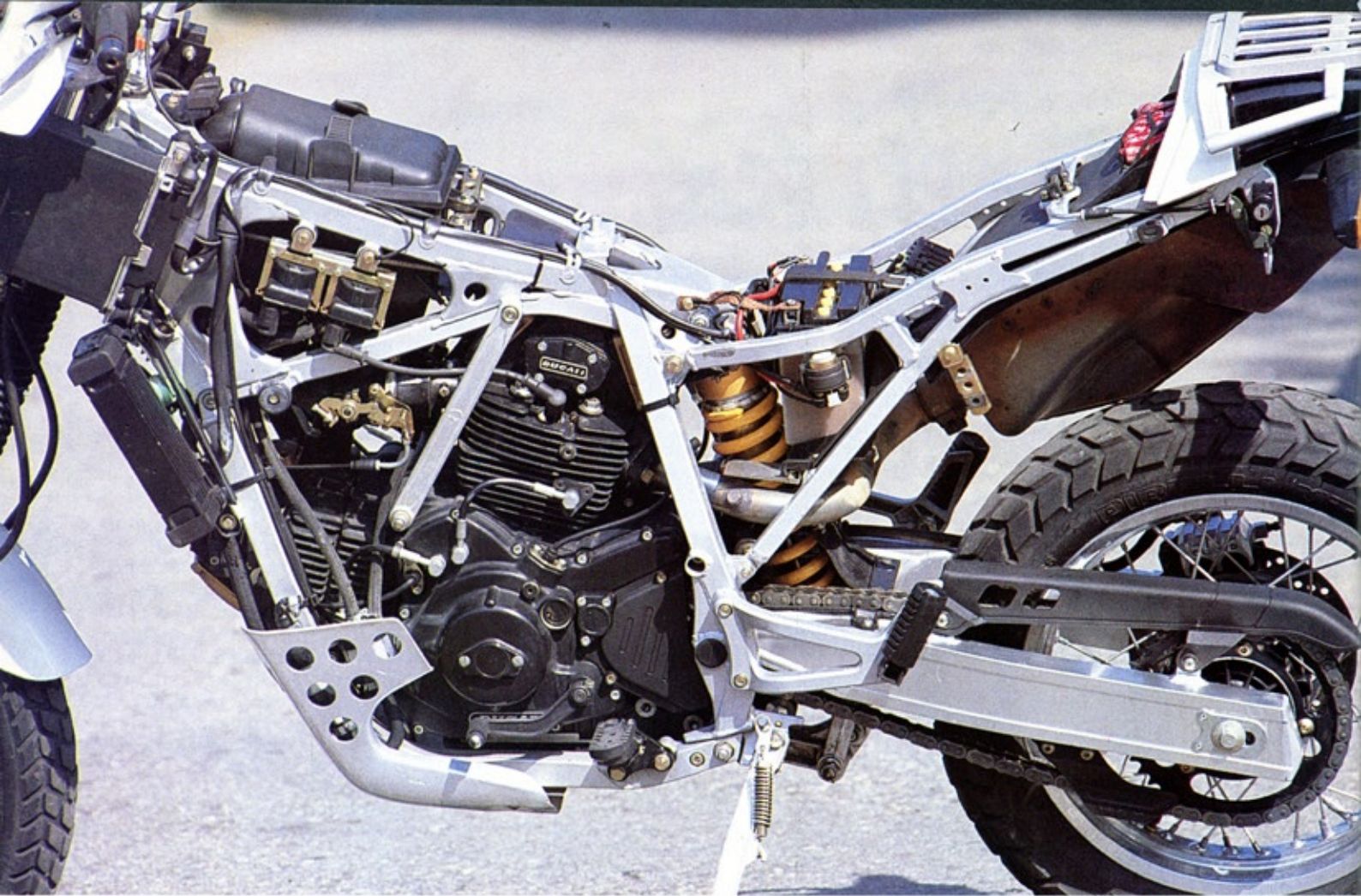
È interessante ricordare che questo sistema di alimentazione a differenza di altri non prevede l'impiego di un dispositivo che misura il volume (o la massa) dell'aria aspirata, che spesso causa una certa resistenza al flusso, ma si basa sulle informazioni che in fabbrica vengono fornite alla centralina; quest'ultima successivamente, in base alle informazioni fornite dai sensori in merito alla velocità di rotazione, al grado di apertura della manopola del gas, alla temperatura etc... è in grado di calcolare quanta aria il motore aspira nelle differenti condizioni di funzionamento e di conseguenza quanta benzina deve essere emessa dagli iniettori.

BANCO - Anche al banco dinamometrico il propulsore della Elefant con iniezione elettronica ha messo in mostra qua-

SEGUE A PAG. 99



EVOLUZIONE - IL BICILINDRICO AD «ELLE» CHE EQUIPAGGIA LA ELEFANT 900 VANTA UN SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO MISTO ARIA-OLIO E LA SOFISTICATA INIEZIONE ELETTRONICA WEBER-MARELLI. SOPRA, SI PUÒ NOTARE COME LA PARTE INFERIORE DEL MOTORE SIA PROTETTA DA UNA ROBUSTA PIASTRA, AMPIAMENTE FORATA PER CONSENTIRE UN ADEGUATO SCAMBIO TERMICO



GUANTO DI SFIDA

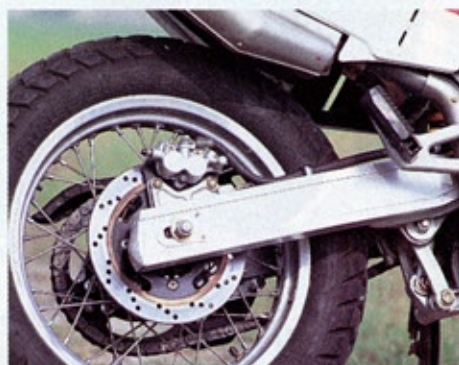
lità davvero rimarchevoli. Benché la potenza specifica (51,3 kW/litro) non sia elevatissima, pur risultando più che buona per un mezzo di questo genere, essa si accoppia a un tiro ai medi regimi e a un campo di utilizzazione davvero eccellenti.

Già a 4000 giri la coppia è vigorosa (e si pensi che i 50 Nm vengono superati a soli 3000 giri/min) ma diventa davvero eccellente a 4500 giri, quando vengono superati i 60 Nm!

Il regime di coppia massima è separato da quello di potenza da un arco di ben 2650 giri, assai ampio specialmente se si considera che il motore raggiunge al massimo velocità di rotazione dell'ordine di 8500 giri/min.

lità elevatissima unitamente a una grande longevità.

CICLISTICA - Il telaio di questa autentica «nave del deserto» è basato su quello che con tanto successo ha preso parte alle più recenti maratone africane. Si tratta di un monoculla, che si sdoppia alla altezza dello scarico anteriore, in tubi a sezione rettangolare e quadrata. La struttura, che racchiude il motore «incastonandolo» (anche con l'aiuto di un paio di «bretelle» di ancoraggio) viene completata posteriormente da una doppia triangolazione di supporto della sella. La sospensione anteriore è a forcella telescopica a perno avanzato con canne da 42 mm di diametro. Il perno di sterzo lavora su due cusci-



ALLUMINIO - IL TELAIO, NELLE DUE FOTO DELLA PAGINA A FIANCO, È IN TUBI A SEZIONE QUADRA DI ACCIAIO MENTRE LA CULLA INFERIORE, SMONTABILE, È IN LEGA LEGGERA. SOPRA, IL POTENTE DISCO ANTERIORE DA 296 MM Ø CON PINZA NISSIN A DOPPIO PISTONCINO, E SOTTO, QUELLO POSTERIORE DA 240 MM Ø, ANCH'ESSO CON PINZA A DOPPIO PISTONCINO. L'IMPIANTO SI È RIVELATO POTENTE OLTRE CHE DISCRETAMENTE MODULABILE NELL'AZIONE

La velocità media del pistone al regime di potenza massima è di 17,90 metri/secondo, valore relativamente «tranquillo» (in particolare se si pensa che i pistoni sono stampati, come quelli delle Ducati da corsa, nelle quali si va ben oltre i 22 ÷ 23 m/s senza alcun problema).

Buone (senza essere però eccezionali) risultano le Pressioni Medie Effettive calcolate al regime di coppia (7,79 bar) e a quello di potenza massima (9,14 bar), ma appare da esse evidente l'intento dei tecnici della Casa italiana di mantenere su valori contenuti le sollecitazioni di natura termica agenti sugli organi del motore, che, non lo si dimentichi, è talvolta chiamato a lavorare in condizioni proibitive e che deve assicurare sempre una affidabi-

lità a rulli conici; l'avancorsa è di 123 mm.

Posteriormente viene impiegato un forcellone oscillante con unico elemento molleggiante-ammortizzante piazzato centralmente, ad esso collegato da un sistema di leveraggi realizzato secondo il noto schema Soft-Damp ad intervento progressivo.

La frenata è assicurata da un disco anteriore fisso da 296 mm di diametro sul quale agisce una pinza flottante Nissin e da un disco posteriore da 240 mm (anche in questo caso si impiega una pinza flottante). I cerchi sono entrambi in lega leggera; l'anteriore è da 19 pollici con canale da 2,15" e il posteriore da 17, con canale da 3,00". □

SCHEDA TECNICA

Motore	quattro tempi
Cilindri	due a V di 90°
Distribuzione	monoalbero, desmodromica
Numero valvole per cilindro	due
Raffreddamento	misto aria/olio
Alésaggio e corsa (mm)	92 x 68
Cilindrata (cm ³)	904
Rapp. di compressione	9,2:1
Diagramma di distribuzione	ASP apre 31°p PMS, chiude 88°d PMI SC apre 72°p PMI, chiude 46°d PMS
Alimentazione	iniezione elettronica
Lubrificazione (pompa)	carter umido (a ingranaggi)
Capacità coppa olio (litri)	3,2
Accensione	elettronica ad anticipo variabile
Impianto elettrico	a 12 V batteria 16 Ah
Candele	Champion RA 4 HC
Avviamento	elettrico
Trasmissione primaria	ingranaggi
Trasmissione finale	catena
Frizione/tipo (comando)	multidisco a secco (idraulico)
N. marce	5
Rapporto 1.	2,466
Rapporto 2.	1,611
Rapporto 3.	1,238
Rapporto 4.	1,043
Rapporto 5.	0,880
Telaio	monoculla sdoppiata
Sospensione anteriore	forcella telescopica
Escursione (mm)	250
Sospensione posteriore	forcellone con monoammortizzatore
Escursione (mm)	230
Ruote	A raggi con cerchi in alluminio. Pneumatici: ant. 100/90-19" post. 140/80-17"
Freno anteriore (mm)	disco Ø 296
Freno post. (mm)	disco Ø 240
Lunghezza (mm)	1570
Larghezza (mm)	860
Altezza (mm)	970
Interasse (mm)	1570
Altezza sella (mm)	900
Luce a terra (mm)	260
Peso a secco (kg)	188
Capacità serbatoio (litri/riserva)	24



SU STRADA

**CAGIVA ELEFANT 900 I.E. ■ È IMPONENTE
MA SI LASCIA CONDURRE CON FACILITÀ**

POSIZIONE DI GUIDA - Anche i piloti di maggior statura si troveranno un attimo spaesati una volta assestati sulla sella dura ed altissima da terra, la cui sagomatura, peraltro ben raccordata al serbatoio, porta a sedere piuttosto avanzati. In questo modo si gode del vantaggio di sentire bene le svasature sui fianchi del serbatoio e le pedane ben centrate, ma in realtà la posizione di guida ideale risulta un pelo più arretrata, per distanziarsi adeguatamente dal manubrio ampissimo e ben rialzato. La sensazione di inserimento nella macchina è notevole non solo per l'aggancio garantito dal prominente serbatoio, ma anche per la confortante presenza della voluminosa ed avanzata carenatura. Il passeggero viene ospitato più in alto del pilota su di una porzione di sella un po' meno rigida ma non particolarmente sviluppata posteriormente (oltretutto termina con un contundente portapacchi...); in compenso gode di pedane alla giusta altezza e di due solide maniglie a cui aggrapparsi.

COMFORT - La sella un po' dura limita il comfort sulle lunghe distanze e porta a presumere sospensioni ancor più rigide di quello che sono. A dispetto delle notevoli dimensioni e dell'interasse record di 1575 mm — da vera nave del deserto — la Elephant, in virtù di un grande equilibrio statico, si lascia manovrare con disinvoltura da fermo, ed altrettanta facilità in movimento a bassa come ad alta velocità. L'impegno nel condurla è sempre più psicologico che fisico, come dimostrano anche i tempi (a livello di una enduro monocilindrica!) ottenuti nelle nostre prove di slalom.

La taratura delle sospensioni è controllata ma non rigidissima, mentre la protezione offerta dal cupolino risulta, nel campo delle grosse enduro, la migliore in assoluto, tanto da permettere di viaggiare a busto pressoché eretto alla velocità massima, mentre si avvertono fastidiosi vortici quando ci si abbassa. Una citazione positiva la meritano anche le vibrazioni, davvero contenute (soprattutto quelle di transito) a tutti i regimi, con valori sempre al di sotto della media. Qualche fastidio deriva invece, nella marcia a bassa velocità durante la stagione estiva, dall'avvertibile calore che viene trasmesso alle gambe.

MOTORE - È portentoso! Pieno, pronto ed esuberante a qualsiasi regime, sfo-

dera una progressione così vivace da far sembrare le marce tutte troppo corte, tanto che davvero molto frequentemente ci si trova a cercare col «piedino» la sesta e talvolta anche la settima... Certo un bel cambio a sei velocità sarebbe l'optimum per una meccanica così generosa e permetterebbe di sfruttare meglio le sue notevoli doti di allungo in alto. Il bicilindrico a «elle» della nuova 900 I.E. è solido, costante nel rendimento e flessibile, si avvia con sicurezza (anche se l'azione è talvolta un po' «laboriosa») ma non manca qualche fastidio dovuto alla elevata temperatura del lubrificante sia fuoristrada a bassa andatura, sia nella marcia ad alta velocità: dopo un paio di chilometri a manetta abbiamo spesso visto il termometro dell'olio salire ad oltre 150°C!, ma reputiamo si tratti di una indicazione errata visualizzata dallo strumento di bordo evidentemente in tilt. Decisamente rumorosa sia di scarico che — soprattutto — di meccanica, la grossa Elephant è anche disturbata da scoppi da smagrimento in rilascio.

EROGAZIONE - Anche se frulla disinvoltato fino a 8400 giri indicati (corrispondenti a circa 8750 giri effettivi del motore...), il bicilindrico della nuova maxi enduro Cagiva fornisce il meglio da 3500 a 7000 giri, per cui quando si snocciolano via le marce senza spremerle al limite diventa molto più redditizio e porta brillantemente a raggiungere velocità elevate in spazi più brevi e con minor stress. È dunque più conveniente sfruttare le sue straordinarie caratteristiche di coppia, piuttosto che tirargli inutilmente il collo: riprende bene fin da 1500 giri e comincia a sviluppare la sua incontentabile progressione fra 3000 e 3500 giri e successivamente, con progressione qualitativamente costante, oltrepassa i 7000 giri indicati, denunciando contemporaneamente un certo calo di impeto. In basso la risposta all'acceleratore è sempre prontissima, prorompente, mentre procedendo ad andatura costante col motore in coppia (diciamo sui 5-6000 giri) e spalancando di colpo, si verifica un lieve ritardo di erogazione che comunque non pregiudica la progressione.

Sul banco è venuta fuori una curva regolarissima, ed un notevole valore di potenza massima — 63,08 CV a 7900 giri, superiore dunque ai 54,5 CV della Honda Africa Twin 750 — che, pur risultando lievemente inferiore ai 65,8 CV della Ya-

maha Superténéré, può tuttavia godere di un tangibile vantaggio di coppia: 6,71 kgm a soli 5250 giri, contro i 6,38 kgm a 6500 giri della Yamaha ed i modesti 6,04 kgm a 5750 giri della Honda. Sul banco abbiamo potuto effettuare letture a partire da 2400 giri (ove ci sono quasi 16 CV alla ruota), ed il vantaggio sulla rivale Yamaha risulta di circa 4-5 CV sull'arco di erogazione che va da 4000 a 6500 giri.

VELOCITÀ - Se non fosse stato per l'apparentemente precoce intervento del limitatore, la elefantona avrebbe largamente superato i 190 km/h promessi (con l'ausilio di una sesta marcia sarebbe stato perfetto...), mentre così a 8400 giri indicati entra inesorabilmente il limitatore sull'iniezione che blocca la distensione in allungo. Tuttavia non c'è proprio di che lamentarsi, visto che la mastodontica Elephant, coi suoi 190,2 km/h effettivi ha praticamente eguagliato la prestazione velocistica della Yamaha Superténéré, ma col vantaggio di raggiungerla in spazi più brevi, praticamente poco dopo l'uscita della base del chilometro da fermo, e senza neppure rannicchiarsi in contratte posizioni: una prestazione che abbiamo addirittura sfiorato anche col passeggero a bordo (!)

RIPRESA - È da sempre il fiore all'occhiello dei bicilindrici Ducati, e risulta decisamente esaltata in questo frangente, ove ha stabilito di gran lunga il record della categoria, scendendo per la prima volta per una enduro sotto al muro dei 13" sulla base dei 400 metri da 50 km/h in quinta, e producendo dunque coi 12"94 (contro i meno brillanti 14" della Yamaha Superténéré) una prestazione addirittura vicinissima a quella ottenuta nell'accelerazione da fermo!

ACCELERAZIONE - La grinta del propulsore viene fuori nelle partenze allo sprint ove la Elephant non sembra quasi sentire l'handicap del peso. Le impennate non si contano e se, come abbiamo già suggerito, non si spremono le marce al limite, i tempi più brillanti vengono fuori con maggior facilità: appena 12"88 sui 400 metri da fermo con velocità di uscita di 160,9 km/h rappresentano una prestazione notevole anche se un pelo inferiore a quella spuntata dalla Yamaha Superténéré, ma l'ammiraglia Cagiva si rifà molto presto, uscendo dalla base del chilometro (coperto in 24"8) ad una velocità decisamente superiore.

CONSUMO - Con l'adozione dell'alimentazione ad iniezione, la Cagiva non ha solo ottenuto prestazioni velocistiche superiori, ma ha cancellato un difetto storico delle Elephant enduro: i consumi, che in precedenza, per la versione da 750 cm³ assieme a quelli della BMW R 100

I RILEVAMENTI

**CAGIVA ELEFANT 900 I.E. ■ GRAN RIPRESA
E CONSUMI RIDOTTI CON L'INIEZIONE**

PRESTAZIONI

VELOCITÀ MASSIMA

Effettiva **190,180 km/h**. Dichiarata > 190 km/h

ACCELERAZIONE DA FERMO

Distanza (m)	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5"08	106,541 km/h
0-200	8"06	132,441 km/h
0-300	10"58	148,391 km/h
0-400	12"88	160,947 km/h
0-1000	24"79	189,415 km/h
0-50 km/h	2"08	
0-100 km/h	4"75	
0-150 km/h	10"62	
0-200 km/h	—	

RIPRESA DA 50 KM/H

Distanza (m)	Tempo in sec.	Velocità d'uscita
0-100	5"04	104,069 km/h
0-200	8"02	129,841 km/h
0-300	10"60	145,201 km/h
0-400	12"94	157,915 km/h
0-1000	25"10	185,224 km/h
50-100 km/h	4"58	
50-150 km/h	11"11	
50-200 km/h	—	

Misurata nel rapporto più lungo

MANEGGEVOLEZZA

Sulla base di metri con birilli distanziati di metri
6"51 media 33,180 km/h

Sulla base di metri con birilli distanziati di metri
6"87 media 62,882 km/h

SCARTI STRUMENTI

TACHIMETRO

Velocità indicata	Velocità effettiva
40 km/h	35,346 km/h
60 km/h	53,721 km/h
80 km/h	72,090 km/h
100 km/h	91,099 km/h
120 km/h	109,435 km/h
140 km/h	127,873 km/h
160 km/h	147,300 km/h
180 km/h	167,002 km/h
200 km/h	187,130 km/h

CONTAGIRI

Regime indicato	Regime effettivo
2000 giri/'	2100 giri/'
3000 giri/'	3129 giri/'
4000 giri/'	4210 giri/'
5000 giri/'	5191 giri/'
6000 giri/'	6269 giri/'
7000 giri/'	7252 giri/'
8000 giri/'	8292 giri/'
9000 giri/'	—
10000 giri/'	—

CONSUMI

CARBURANTE

Al limite	9,814 km/litro
In montagna	13,851 km/litro
In città	16,003 km/litro
In autostrada	16,902 km/litro
Extraurbano	18,913 km/litro
Economy Run	28,814 km/litro
90 km/h costanti	23,871 km/litro
120 km/h costanti	18,606 km/litro

LUBRIFICANTE

280 cm³ ogni 1000 km

PNEUMATICI

mm 0,7	centrale sull'anteriore
mm 2,0	centrale sul posteriore
mm —	laterale anteriore
mm —	laterale posteriore

Ogni 1000 km

FRENATA

SPAZI D'ARRESTO

40 km/h effettivi	7,10 metri
60 km/h effettivi	14,06 metri
80 km/h effettivi	26,65 metri
100 km/h effettivi	40,68 metri
120 km/h effettivi	61,55 metri
140 km/h effettivi	82,80 metri
160 km/h effettivi	—

DECELERAZIONE

da 140 a 40 km/h **3"36**

Il tempo dai 140 ai 40 km/h esprime le capacità di decelerazione «intermedie» del veicolo, quelle non visualizzabili con le sole misure degli spazi di arresto.

RUMOROSITÀ

Scarico a 3 metri con motore a 2/3 del regime massimo	91,5 db(A)
Meccanica a 50 cm dal motore a 2/3 del regime massimo	82,5 db(A)
A 7 metri con motore in piena accelerazione da 3/4 del regime massimo	94 db(A)

CLACSON

A 3 metri	104,5 db(A)
A 20 metri	86 db(A)

DIAMETRO STERZATA

A destra	5,38 metri
A sinistra	5,54 metri

TEMPERATURE

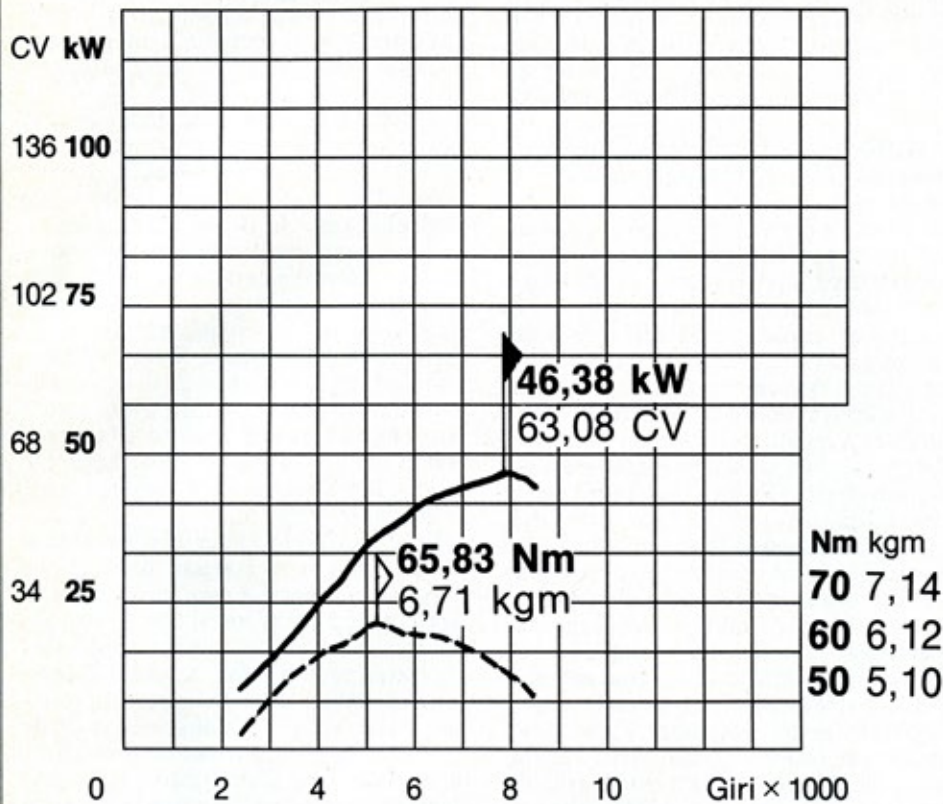
Zona misurazione	Temperatura in gradi °C
Sottocandela	198
Corpo iniettori	43
Acqua	—
Olio	130
Disco anteriore	117
Pneumatico anteriore	65
Pneumatico posteriore	73

Temperature rilevate dopo 6 giri di pista «tirati» al massimo

VIBRAZIONI

	a 100 km/h
Pedane	24 m/s ²
Manubrio	28 m/s ²
Serbatoio	22,5 m/s ²
	LEQ/picco massimo
Pedane	19/67,5 m/s ²
Manubrio	13/70 m/s ²
Serbatoio	10/45 m/s ²

Soglia fastidiosità: 40 m/s²



POTENZA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

46,38 kW (63,08 CV) a 7900 giri/'
dichiarata 68 CV a 8000 giri/' all'albero

COPPIA MASSIMA EFFETTIVA ALLA RUOTA

65,83 Nm (6,71 kgm) a 5250 giri/'
Dichiarata — kgm a — giri/' all'albero

NOTA: Rapporto motore/banco: 3,5. Braccio: 716 mm - Temperatura: 27°C - Pressione: 102,2 kPa - Umidità relativa: 41%. Fattore di correzione: 1,015.

PESO

EFFETTIVO

211,800 kg

Con tutti i liquidi più 5 kg di carburante

DICHIARATO

190 kg

a secco

VELOCITA' MASSIMA NELLE VARIE MARCE

Rapporto inserito	Velocità al tachimetro	* Velocità effettiva	Regime del motore dopo il cambio marcia
Prima	74 km/h	66,116 km/h	6100 giri/'
Seconda	111 km/h	102,106 km/h	6600 giri/'
Terza	145 km/h	136,641 km/h	7000 giri/'
Quarta	171 km/h	157,209 km/h	7200 giri/'
Quinta	~203 km/h	190,180 km/h	(a 8350 giri/')
A 1000 giri/' in V		21,986 km/h	
Minima in V		30,066 km/h	

* tirando al regime di 8250 giri

■ Linea.....	23
■ Finiture.....	25
Illuminazione notturna.....	25
Comandi.....	27
Strumentazione.....	27
■ Comfort di marcia.....	26
Rumorosità.....	26
Vibrazioni.....	30
Posizione di guida.....	26
■ Motore.....	LODE
Avviamento.....	26
Erogazione.....	30
Potenza.....	30
Coppia.....	LODE
Accessibilità meccanica.....	24
■ Prestazioni globali.....	LODE
Velocità.....	30
Ripresa.....	LODE
Accelerazione.....	LODE
Consumi.....	28
Autonomia.....	30
■ Modulabilità frizione.....	27
Resistenza frizione.....	28
Precisione cambio.....	LODE
Scelta dei rapporti.....	28
■ Guida e maneggevolezza.....	LODE
Variazione di traiettoria.....	30
Curve strette.....	30
Curve a medio raggio.....	30
Curve a largo raggio.....	30
■ Stabilità e tenuta di strada.....	30
Tenuta sul bagnato.....	27
Tenuta sullo sconnesso.....	30
Sospensione anteriore.....	26
Ammortizzatori.....	27
Pneumatici.....	28
Precisione in rettilineo.....	30
Sensibilità al vento laterale.....	25
■ Modulabilità freni.....	30
Potenza freni.....	30
Resistenza freni.....	30
■ Costo dei ricambi.....	24
Prezzo d'acquisto.....	22
■ Affidabilità.....	30
■ PUNTEGGIO TOTALE	1270

n.b. la lode vale 35 punti

QUANTO DI SFIDA

GS, erano i peggiori della categoria. Ora la situazione si è addirittura capovolta e la Elephant ritorna le percorrenze chilometriche più sostanziose fra le grosse enduro: in media copre 19-20 km/litro ma può fare anche meglio lasciando trottare il motore in souplesse, come ha dimostrato la prova ER con la prestazione notevolissima di 28,8 km/litro. Anche spremendo al limite la meccanica difficilmente si scende sotto al muro dei 10 km/litro, mentre sono risultate brillantissime le prove a velocità costante, con quasi 24 km/litro a 90 km/h!

Su livelli medio alti si colloca il consumo di lubrificante, mentre per quanto riguarda l'usura delle coperture, con quella anteriore (spessore da nuova 5 mm) si dovrebbero fare almeno 5500 km, e con quella posteriore (spessore 9 mm), non si dovrebbe andare più in là dei 4000 km.

FRIZIONE - Quando la si impiega sportivamente, la frizione si dimostra in grado di tenere a bada la cavalleria e la coppia prodotta dal motore, con buona progressività e modulabilità oltre ad uno sforzo per il disinnesto enormemente più contenuto di quello che tradizionalmente richiedevano i bicilindrici Ducati. Stranamente proprio quando la si utilizza in maniera tranquilla, accusa qualche fastidioso strappo al momento dello stacco da fermo.

CAMBIO E TRASMISSIONE - La funzionalità del cambio è lodevole e l'organo si fa apprezzare per dolcezza, fluidità e precisione. Manovrabilissimo anche nella pratica sportiva, risulta anche ben spaziato ed affiancato da una trasmissione da riferimento per dolcezza e solidità.

GUIDA - È davvero sorprendente quanto la Elephant 900 risulti maneggevole! Basta muoversi a velocità superiori ai 30-40 km/h per sentire le sue monumentali forme perdere concretezza, diventare quasi eteree: una «piuma» da 210 kg e 1575 mm di interasse che quasi non si fa sentire sui percorsi asfaltati, ove si destreggia con efficacia, sfoderando inserimenti in curva sempre pronti e progressivi. Recepisce inoltre ogni correzione con disinvoltata rapidità, ed offre un avantreno sempre equilibrato anche sui percorsi più angusti che, per logica, dovrebbero essere i più critici per una macchina di tal fatta.

Anche spingendo forte la guida non si fa mai impegnativa come si sarebbe portati a presumere di fronte ad una moto così grossa, e la tendenza ad allargare di avantreno al limite, può sempre venire convenientemente compensata col progressivo sovrasterzo indotto dalla straordinaria forza del propulsore. Fuoristrada ama evidentemente i grandi spazi, mentre su quelli angusti, anche a causa delle dimensioni e del peso che si fanno sentire,

la «gestione» della macchina diventa precaria per chiunque soprattutto per la difficoltà di appoggiare i piedi a terra nei momenti critici: specialmente su sabbia l'avantreno si fa pesante e mostra una marcata tendenza a «prendere sotto».

STABILITÀ - Estremamente precisa alla massima velocità come sui curvoni veloci (anche se un po' sensibile al vento laterale), la Elephant ha un assetto ben controllato che la rende adatta anche a qualche puntata su pista come sulle strade di montagna, sicuri di fare una bella figura. Il controllo esercitato dalle sospensioni è sempre coerente e non induce oscillazioni nelle chicane veloci o su fondi ondulati, mentre accusa qualche problema sulle curve con perturbazioni secche affrontate a forte velocità, dove la forcella non è in grado di assorbire e frenare lo shock impulsivo, col risultato che la ruota anteriore scarta di lato.

Fuoristrada la solidità delle sospensioni è in grado di tollerare anche l'impiego duro su fondo molto sconnesso, controllando bene i fondocorsa, ma mostrando nel contempo un retrotreno tendente a «sparare» su dopo aver superato le asperità più pronunciate. Le coperture tuttora Pirelli MT 60 si dimostrano in grado di controllare bene massa e prestazioni della elefantona, garantendo elevato grip su asfalto, dove, per l'uso sportivo, sarebbe però auspicabile un profilo della copertura anteriore meno aperto ad «ombrello». Sullo sterrato compatto la moderata tassellatura a freccia è in grado di garantire un buon drenaggio delle polveri, ma risulta tuttavia decisamente scivolosa (è un po' il destino di tutte le coperture da entrofioristrada) su erba o fondo pesante.

FRENI - Il surdimensionato impianto frenante della Elephant 900 è adeguato a controllare tanta massa, ed in grado di fornire decelerazioni ottime quanto sicure. A bassa velocità l'intervento del disco anteriore non è mai particolarmente pronto per non mettere in crisi il poderoso veicolo fuoristrada su fondo brutto, mentre alle velocità medie ed alte l'azione del discone anteriore si stempera in una decelerazione molto progressiva e costante che garantisce spazi di arresto al vertice della categoria delle bicilindriche. L'assetto nelle decelerazioni non è però mai particolarmente pulito a causa dello svergolamento destrorso dell'avantreno e della accentuata tendenza al bloccaggio del disco posteriore, che induce anche fastidiosissimi saltellamenti della ruota.

NOIE ED INCONVENIENTI - Nei 3500 km della nostra prova, la nuova Elephant se l'è cavata egregiamente mostrando che tutti i piccoli difetti alla componentistica (soprattutto quella elettrica) che affliggevano la precedente produzione sono stati superati. □



NAVE - PER GALLEGGIARE SULLA SABBIA FINE CI VUOLE UNA CERTA PERIZIA, SIA PERCHÉ LA RUOTA ANTERIORE DA 19 POLLICI IN LUOGO DI QUELLA TRADIZIONALE DA 21" LIMITA UN PO' LE POSSIBILITÀ DELLA MOTO, SIA PERCHÉ CI VORREBBERO PNEUMATICI SPECIFICI