

LE PROVE ANTEPRIMA

ON-OFF

L'ammiraglia lascia l'iniezione per i carburatori e riceve un gruppo sospensione-freno anteriore più efficace, la 350 si inserisce a completare il vuoto di gamma tra le medie cilindrata.

Con queste due ottime motociclette la Casa varesina rafforza la propria posizione nel segmento delle on-off.



CAGIVA ELEFANT & W 12

Elefant e T4 sono i nomi di due Cagiva ben note a tutti gli appassionati, divenute famose la bicilindrica, quale protagonista di svariate Dakar e di molti altri rally africani, la 350 invece si affermò ampiamente nell'ambito dei motorally prima di essere immeritabilmente accantonata. Di fatto queste due moto (in realtà tre in quanto della T4 vennero proposte una versione agonistica ed una sportiva contemporaneamente) sono state e sono le uniche del gruppo varesino per il fuoristrada non

strettamente agonistico e, per rimanere ancora un attimo su quanto avvenne qualche anno addietro, fummo francamente dispiaciuti quando venne deciso il pensionamento della monocilindrica 4T col marchio dell'elefantino. Oggi Cagiva torna ad affiancare alla più recente edizione della Elefant una quattro tempi di media cilindrata, la W 12, che raccoglie l'eredità tecnica della T4 e si rivolge a quella fascia di neopatentati cui il nuovo Codice della Strada impone un lungo periodo (3 anni) di ap-

prendistato al più con le 350 cc. prima di poter salire in sella a motociclette di maggior cilindrata.

Per quanto sembra, il particolare momento congiunturale è più favorevole alla Elefant 900. Defiscalizzata dal 38 al 19% come aliquota Iva, pur soggetta alla sovrimposta di immatricolazione per la cifra di un milione di lire, la bicilindrica si propone a 10.650.000 lire franco fabbrica Iva compresa contro i 14.150.000 lire della precedente GT ie, e que-



*Estetica personale
quella della Elefant,
ammmodernata nella
grafica con verniciatura
bicolore a taglio
orizzontale con
intermezzo di una
sottile fascia grigio
antracite; grigio, rosso
e nero i colori della W
12 che usa il serbatoio
della T4 mentre è
completamente
ridisegnata a livello di
fianchetti, portafaro e
parafango posteriore.*

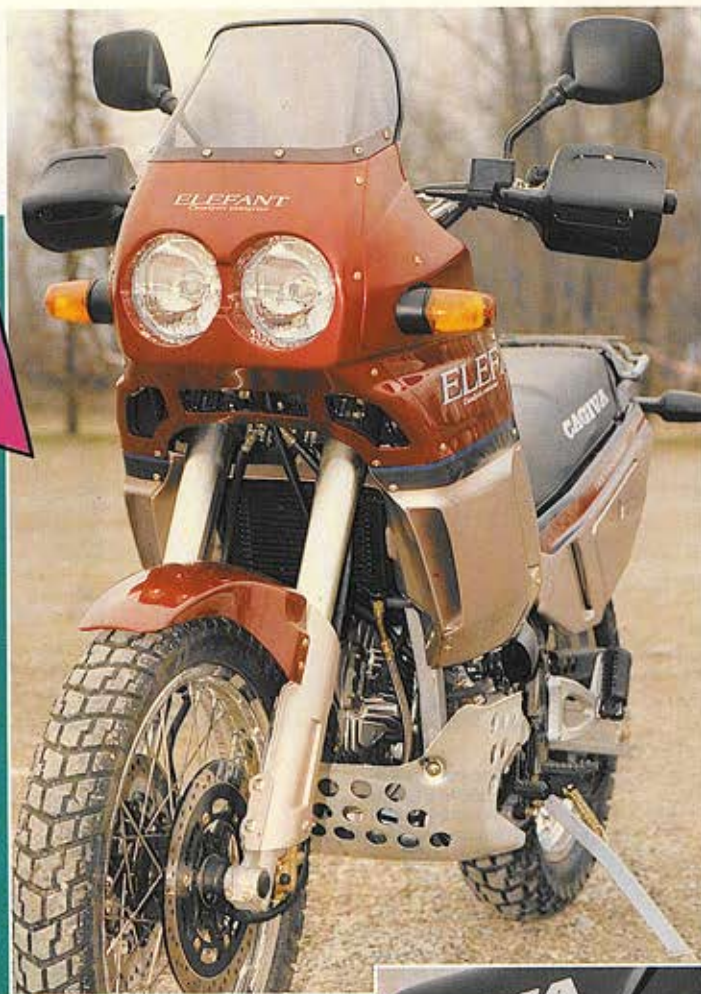
Di G. GOBBI ed E. PACINI
Collaborazione MASSIMILIANO MONES

350

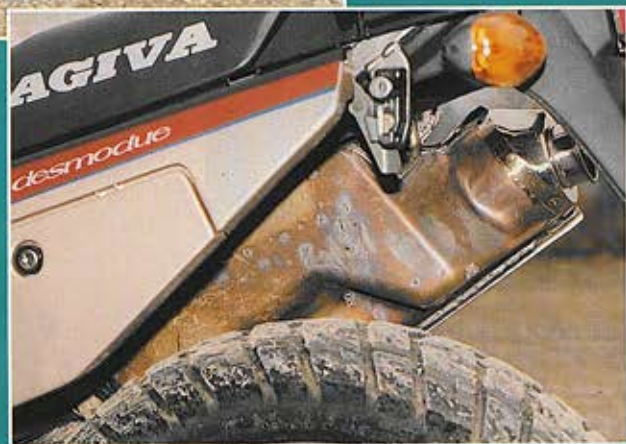
sto dopo che nel 1992 il mercato ha fatto registrare una discreta crescita nel segmento delle maxi. Il momento è meno favorevole alla 350 il cui costo, lira più lira meno, sempre per via dell'aggiustamento Iva è venuto ad essere pari a quello di alcune 600. La molla che spinge l'utente all'acquisto in que-



LE PROVE ANTEPRIMA ON-OFF



Aggressivo il frontale a doppio faro con prese d'aria nella carenatura a lato del radiatore olio che occupa tutta la parte centrale sopra il cilindro, nuova la forcella Showa che assieme al doppio disco ha risolto i piccoli problemi dell'avantreno perfezionandone le qualità. Efficace l'estetica della zona posteriore occupata sulla destra dal silenziatore di scarico molto voluminoso sia per una buona efficacia che per la presenza all'interno del catalizzatore, razionale la disposizione della strumentazione nei supporti in spugna antivibrazione. Da notare la serie di spie accanto al vano portafusibili, il tappo serbatoio di stile aeronautico ed il piccolo vano portaggetti sottochiave ricavato nel fianchetto sinistro.



sto caso è l'impossibilità di condurre moto di maggior cilindrata così, costretto giocoforza a tale categoria, oggi come oggi deve ringraziare Cagiva per aver proposto quella che è una delle rarissime on-off del settore. Da apprezzare quindi il rientro della Casa di Varese in questo segmento anche perchè da una tre e mezzo come la W 12 si possono avere notevoli soddisfazioni.

AMMIRAGLIA PIU' ABBORDABILE ◆ I due milioni e mezzo circa di minor costo della Elephant '93 rispetto alla progenitrice GT 900le non sono tutti da attribuire all'uropeizzazione dell'Iva. Dopo un'attenta analisi del settore e vagliate le richieste degli utenti, i responsabili della Casa hanno deciso per l'abbandono

dell'iniezione elettronica a vantaggio dei classici carburatori e della riduzione dei costi. Non si tratta di un passo indietro. All'alimentazione provvedono due Mikuni e non i vecchi Bing, il silenziatore di scarico inoltre ospita un catalizzatore a due vie (l'equivalente del retrofit automobilistico) che dovrebbe equiparare dal punto di vista legislativo questa moto alle auto a scarico modificato fuori fabbrica abilitate a circolare anche in periodo di divieto per i veicoli a scarico convenzionale.

L'iniezione, spiegano ancora in Cagiva, su una on-off non è considerato un "plus" come invece avviene per le stradali, ed in effetti condividiamo la preoccupazione per il k.o. da rottura di iniettore o dell'elettronica troppo

s sofisticata di quanti si apprestano al classico viaggio in Africa. Non di meno all'iniezione va riconosciuta l'ideale fluidità di funzionamento a bassi e medi regimi mentre per potenza massima le prestazioni della catalizzata a carburatori sono le stesse.

L'elenco degli aggiornamenti è esteso alla forcella dove ora è presente una bella rovesciata Showa con steli da 45 mm di diametro, freno anteriore finalmente a doppio disco da 282 mm, sospensione posteriore aggiornata nel leveraggio e monoammortizzatore Boge in sostituzione del precedente Ohlins. Rinnovati i comandi al manubrio, riveduta la veste estetica, nuovi i convogliatori e nuovo l'assetto infine magari meno fuoristradistico ma di maggior comfort.



Caratteristica del motore Ducati che equipaggia la **Elefant** è la distribuzione monoalbero in testa con cinghia dentata e comando desmodromico delle valvole.

Questa configurazione, ricordiamo, non prevede molle per la chiusura delle valvole ma bilancieri rovesci a gioco nullo così che risultano impossibili ritardi in chiusura e pericolosi sfarfallamenti. Da notare la presa d'aria per il raffreddamento del cilindro posteriore e, seminascosto, il comando idraulico della frizione azionato dalla pompa al manubrio di cui nell'altra immagine è chiaramente visibile il piccolo serbatoio olio. Buona l'ergonomia dei comandi elettrici e notevole l'efficacia aerodinamica dei paramani.



W12 PER I GIOVANI ♦ Una delle qualità della W12 riteniamo sia quella di non far rimpiangere eccessivamente le più allettanti 600.

Questa monocilindrica Cagiva è dimensionata all'incirca come una 600 della concorrenza, interasse di 1430 mm, altezza sella 890 mm e peso a secco di 152 chili; allineato alle moto della maggior categoria anche l'equipaggiamento vale a dire che c'è quanto serve però senza concessioni alle raffinatezze (ad esempio i cerchi in lega) per tenere i costi sempre sotto controllo.

L'estetica risente dell'analogia del serbatoio con quello della progenitrice T4 e il risultato cromatico dell'abbinamento grigio-rosso-nero non è infelice ma potrebbe essere un pochino meno serio; della moto le parti più riuscite ci

sembrano quella posteriore e la zona del portafaro dove gli stilisti varesini si sono espressi con una certa personalità.

Inedito il traliccio monotrave sdoppiato con motore discretamente in basso a vantaggio della maneggevolezza, in acciaio il forcellone sempre per una buona "avvicinabilità" dal punto di vista economico; il mono Boge su leva-raggio progressivo Soft Damp assicura un'escursione ruota di 240 mm, la Marzocchi anteriore da 40 mm di diametro ha una corsa di 200 mm. A disco entrambi i freni ed esattamente da 220 mm il posteriore e da 260 l'anteriore; solo tassellati i pneumatici, Pirelli MT 60 oppure in alternativa, secondo disponibilità, Dunlop Trailmax con posteriore da 17".

Il motore è un quattro tempi quattro valvole mo-



Doppio disco Brembo alla ruota anteriore con pinze flottanti a pistoni affiancati; alla ruota posteriore la frenata è assicurata da un disco unico sempre di costruzione Brembo ma da 240 mm di diametro anziché 282 sempre abbinato a una pinza ad ancoraggio flottante.

CAGIVA ELEFANT 900

Motore Ducati bicilindrico quattro tempi con raffreddamento misto aria-olio **alesaggio e corsa** 92 x 68 mm **cilindrata** 904 cc. **rapporto di compressione** 9,2:1 **potenza massima alla ruota** 45 Kw (61,2 ps) a 6.500 g/m **coppia massima alla ruota** 70,4 Nm a 5.500 g/m **distribuzione** monoalbero in testa con comando valvole desmodromico **alimentazione** due carburatori Mikuni BDST 38 **lubrificazione** forzata con pompa a ingranaggi e olio nel basamento **accensione** elettronica a scarica induttiva e anticipo variabile **trasmissione primaria** ingranaggi a denti elicoidali **frizione** multidisco a secco con comando idraulico **cambio** a 6 rapporti.

Telaio monotrave in tubi a sezione rettangolare e quadrata, culla scomponibile **sospensioni** ant. forcella Showa Ø 45 mm esc. 210 mm, post. articolazione progressiva Soft Damp con monoammortizzatore Boge, esc. perno ruota 190 mm **mozzi** in lega leggera ant. con doppio disco Ø 282 mm, post. con disco Ø 240 mm **cerchi** in lega leggera **pneumatici** ant. 100/90-19, post. 140/80-17 **serbatoio carburante** in lamiera capacità litri 24 **peso dichiarato** Kg 185 a secco. **Cavalli fiscali** 12 **trasporto passeggero** sì.

Prezzo lire 10.650.000 f.f. Iva compresa. **Costruttore** Cagiva Motor Italia S.p.a., Via Macchi, 144 - 21100 Varese, tel. 0332/311.240.

noalbero in testa con comando a catena, cilindro in lega leggera trattato al nichelio e silicio da 82 mm di diametro, rapporto di compressione 9,5:1, raffreddamento ad aria, lubrificazione forzata con pompa a lobi e radiatore per il raffreddamento dell'olio, frizione immersa nel lubrificante, trasmissione primaria ad ingranaggi e cambio a cinque rapporti. L'accensione è elettronica a scarica capacitiva, l'alimentazione è affidata ad un carburatore Mikuni BST 34 a depressione con venturi del diametro di 32 mm. Apprezzabile l'albero di manovella monolitico su cuscinetti a sfere come fu per la T4, modificati rispetto al progenitore i carter centrali ed il gruppo termico per incrementare la distanza tra i prigionieri di fissaggio del cilindro: chissà mai che prima o