

Cagiva
ponuja nov
terenski
motocikel



Cagiva
125 K7

OFF ROAD



Pokazalo se je, da so se ljudje terenskih motociklov, ukrojenih v stilu afriških puščavskih dirkalnikov, naveličali.

To je bilo mogoče pričakovati. Kajti afriške razmere so Evropejcem težko razumljiva skrajnost; čeprav je zajeten motocikel privlačen na pogled, je 200 ali več kilogramov teže po hribovitem brezpotju silno težko kramati, voziti s seboj 30 ali več litrov goriva, čeprav je v večini primerov do prve črpalke sprejemljivo blizu, je pa tudi čista trparija.

Eno z drugim, proizvajalci so opazili, da terenski (bolje rečeno, cestno-terenski) motocikli, kajti večina voznikov vozi pretežno po utečenih poteh) motocikli ne gredo več tako dobro v denar kot v časih afriške euforije (spogledovanje z nedosegljivo avanturo Pariz–Dakar). Kupci so pač spoznali, da izleti s pretežkim in zahtevnim motocikлом v bližnjo naravo niso užitek, ampak muka. Zato ne preseneča, da se proizvajalci vračajo na že uhojene poti in ponujajo manj zahtevne motocikle enduro. Ali pa isčejo tisto težko dosegljivo vmesno pot, kombinacijo cestnih in terenskih zahtev. Za nezahtevno rabo motocikla

v mestu in za ne prenaporno rabo motocikla po brezpotnih. Za tisto voznisko manjšino, ki želi veliko več, pa ostajajo še vedno »čistokrvni« terenski motocikli, z afriškimi dirkalnimi replikami vred.

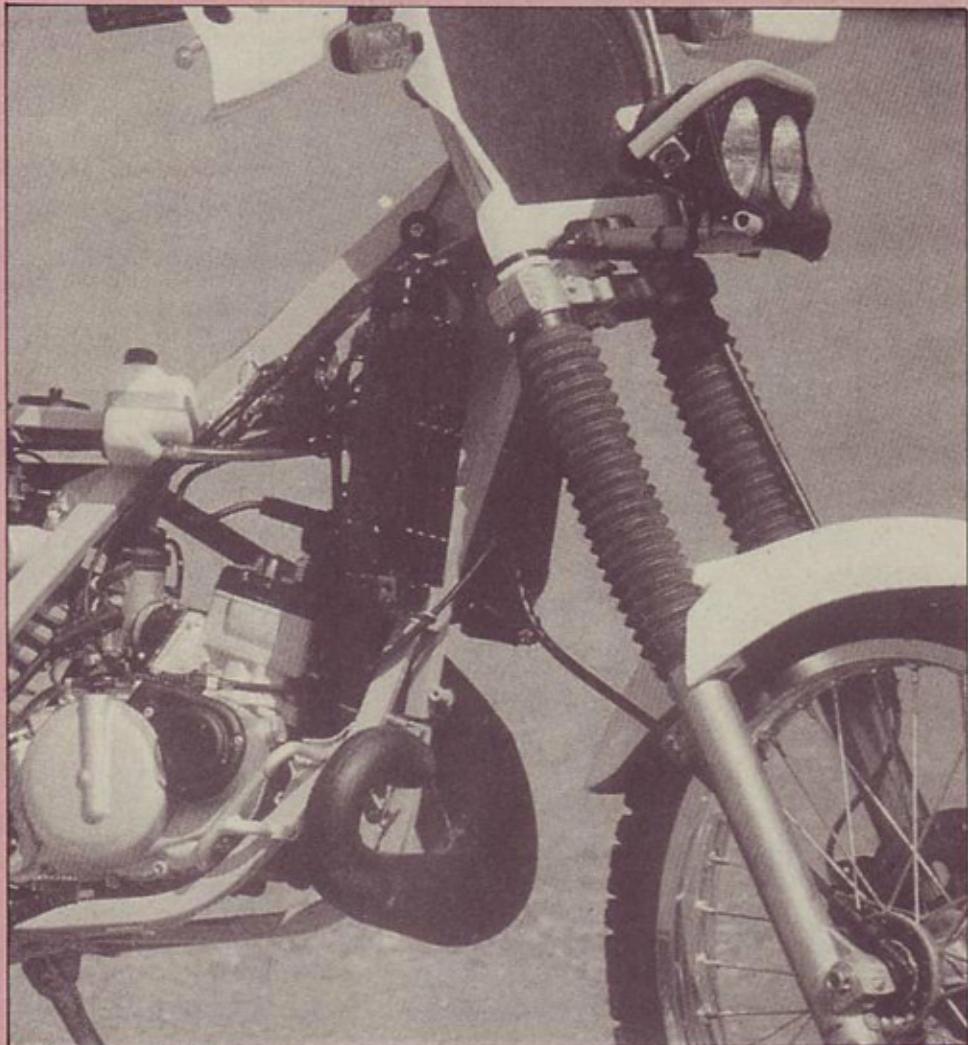
Cagiva ima s terenskim motociklizmom resnično veliko izkušenj, tudi športno uspešnih. Veliko so jih prigrali sami, veliko so jih kupili takrat, ko so pod svoje okrilje pripeljali legendarno uspešno Husqvarno. Cagiva je sedaj prva odprla novo pot v oblikovanju terenskih motociklov. Že njihov prvi predstavljeni izdelek, motocikel cagiva 125 K7, je zbudil pozornost. Oblikovno je svež, zanimiv, sprejemljivo nenevaden. Tehnično pa je tako bogat, da ne moremo govoriti o ekonomičnem projektu, kajti oprema je kvalitetna. Cagiva je vzela nekaj iz krosovskega motocikla, nekaj iz odličnih motociklov enduro (rally) Husqvarna WR, malce so se orzli po uspešnicah pri konkurenčni in ponujeni motocikel lahko uspe.

Dovolj je prepričljiv, da zadovolji zahtevnega – izkušenega voznika, hkrati pa je primeren tudi za neizkušenega. Sprejemljiva pa je tudi cena, saj stane z italijanskim davkom vred 5.081.000 lir.

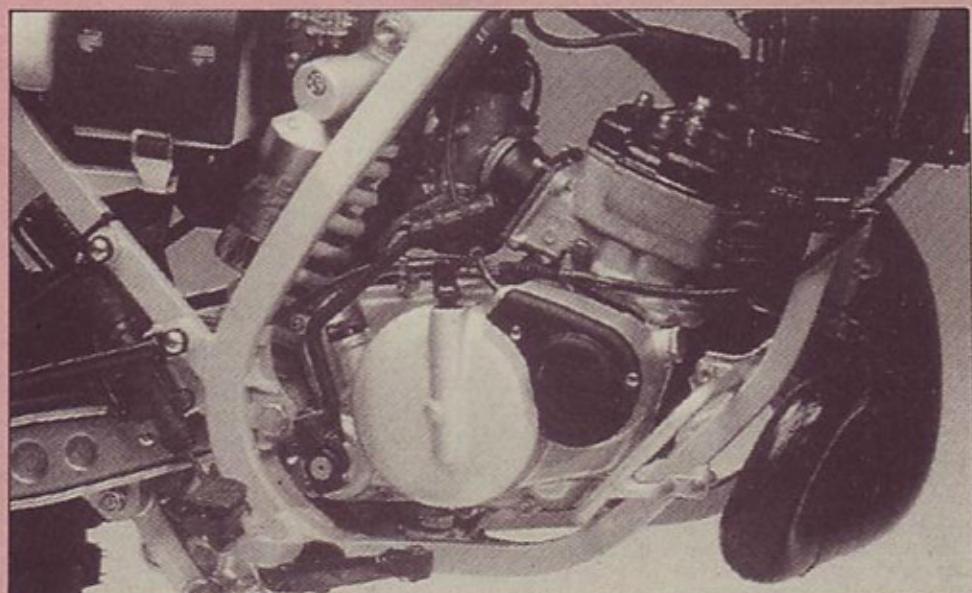
Cagiva K7 vzbuja pozornost z videzom. Motocikel je nenevaden, unikaten, nekako neuravnotežen, videti je agresiven, toda všečen. Tu je Cagiva zopet prva, saj je ta hip najbolj originalna na področju endura. Oblikovalci so dosegli nenevaden učinek z obdelavo prednjega dela motocikla. Dvojen žaromet so pričvrstili na nosilec, podaljšan iz glave okvira. Žarometa sta precej nizko nasajena, ovita s plastično oplato, ki se vleče do rezervoarja goriva. Za žarometoma pa je klasična tablica za številke. Drugi elementi motocikla pa so oblikovno že znani.

Toda efekt je dosežen. Dopoljuje ga zanimiva barvna kombinacija, od roza do modre, vseh barv na motociklu je 6!

Cagiva K7 je po zasnovi bolj profesionalni motocikel enduro kot turistično vozilo. To pomeni, da je tudi skromneje opremljen. Tako so barve obstojne, toda ne sijoče. Tudi detajli niso razkošni, prej uporabno preprosti. Poudariti pa je treba, da so komponente kakovostno izbrane. Kolesni obraci so znamke Akront, gume so Pirelliye MT 17/71, vzmetanje Marzocchi, krmilo kot pri Husqvarni... Precej majhna je »armaturna plošča«. Tu je le skromen merilnik hitrosti in seri-



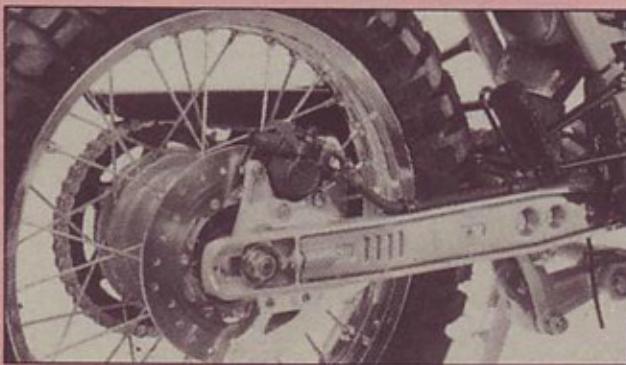
Poseben učinek – dvojni žaromet, obešen na konzolo, podaljšano iz okvira. Detajli kažejo na krosovsko zasnovo motocikla.



Enovaljni motor: zmogljiv, sedem prestav v menjalniku



Nenavadno: nizek dvojni žaromet objemata oplati, ki zakriva vodni hladilnik in sta spojeni z rezervoarjem.



Zadek – aluminijasta nihajka, zaščiten kolut

ja luč za žaromet, smernike, nivo olja za mazanje motorja in previsoko temperaturo motorja. Vsekakor bi bil potreben merilec vrtljajev motorja.

Srce motocikla K7 je Cagivin enovaljni dvotaktni vodno hlajeni motor, ki je za novo uporabo malce osvežen. Kajti motor je primerek visoko zmogljivega

dvtaktnega agregata, ki se je odlično izkazal na cestnih športnih modelih Cagivine ponudbe. Za terensko rabo so ga malce prilagodili za širši razpon uporabnih vrtljajev. Osnovne značilnosti motorja pa so sesanje prek lameljnega ventila z lamelami iz karbonskih vlaken naravnost v karter, izpušni kanal nadzira

ventil, ki ga krmili servomotor prek elektronike. Posebnost tega motorja pa je seveda 7-stopenjski menjalnik.

Motor je vpet v robusten okvir, izdelan iz jeklenih kvadratnih profilov. Konstrukcija je enojna, razcep se v višini valja motorja, motor tesno objema. Zadnji del okvira, ki podpira sedež, je na osnovno varjen. Okvir učinkuje solidno, motilo le nekoliko pregrabi zvari.

Prednjemu vzmetenju streže teleskopska vilica s kraki Ø 40 mm in z naprej izpostavljenim osjo kolesa. Zadek pa je opt na aluminijsko nihajino vilico prek sistema, »soft-damp«, povezano z mono blažilnikom.

Zelo kakovosten je zavorni sistem, spredaj kolut Ø 260 mm, zadaj kolut Ø 220 mm. Meritev so pokazale, da je cagiva K7, »obuta« v profesionalne terenske gume, zelo učinkovita pri zaviranju.

Proizvajalci v zadnjem času v določenih razredih, med katere sodijo tudi zmogljivi 125-kubični motocikli, ne navajajo podatkov o zmogljivosti. So pa znani rezultati meritev za cagivo K7. Tako se je pokazalo, da zmore motor na kolesu moč 20,74 kW ali dobrih 28,2 konja pri 9800 vrtljajih v minutni. Pri le 400 vrtljajih manj pa doseže največji navor 20,53 Nm. To pomeni, da lahko motocikel, težak 134 kg (z vsemi tekočinami in s 5 litri goriva), doseže hitrost 131 km na uro, kar je za to kategorijo precej.

Visoko zmogljiv motor seveda ponuja specifične lastnosti: zelo je živahen, pod pogojem, da voznik neutrudno uporablja precej kratko stopnjevani sedemstopenjski menjalnik. Le v tem primeru je odziv na ročico plina tekoč in isker. Čeprav je krivulja moči linearna, pa je mogoče konje občutiti šele nad 7000 vrtljajih. Pod tem nivojem je motor len, a se vrta zadovoljivo lahko.

Hitro se vrteči motor in kratko stopnjevani menjalnik malce neugodno vplivata na porabo goriva. Tako je mogoče z litrom goriva prevoziti povprečno 15 kilometrov. Če pa je voznik oster z ročico plina, doseže poraba okroglih 10 litrov na 100 kilometrov!

Voznikovo počutje: občutek je enak kot na pravem motociklu za kros, tik ob rezervoarju, z visokim in primerno razprtim krimilom. Vzmetenje je športno trdo, pa je tako udobje – v turističnem smislu – minimalno.

Tehnični podatki:

Motor: enovaljni – dvotaktni – vodno hlajen – sesanje prek lameljnega ventila – izpušni ventil – vrtina · gib 56 × 50,6 mm – prostornina 124,63 kubika – kompresijsko razmerje 1:5,9 – uplinjač Dell'Orto fi 34 mm – mazanje z oljno črpalko – elektrinski vžig – električna instalacija 12V – baterija 12V 4 A – večpoščna sklopka v oljni kopeli – sedemstopenjski menjalnik – veriga na zadnje kolo

Okvir: enojna zapira konstrukcija, ki se razcep v višini vratja motorja – jekleni profili pravokotnega in kvadratnega prereza – spredaj teleskopska vilica s kraki Ø 40 mm in hodom 260 mm – zadaj manj vzmetenje Soft Damp s hodom 270 mm – kolo spredaj 1,85"×21" z gumo 90/90×21 – kolo zadaj 2,5"×18" z gumo 120/80 · 18 – zavora spredaj kolutna fi 260 mm – zavora zadaj kolutna fi 220 mm

Dimenzijs: dolžina 2100 mm – medosna razdalja 1390 mm – širina 870 mm – višina 1340 mm – višina sedeža 940 mm – najmanjša višina od tal 360 mm – rezervoar 14 l – suha teža motocikla 120 kg

Tudi vibracije je precej, predvsem na stopalkah in krmilu.

Je pa motocikel s svojimi 134 kilogrami in geometrijskim okvirom lahket v rokah. Tudi pri ostri vožnji ne postane zahteven in je zato primeren tudi za neizkušenega voznika. Zelo trpežna je tudi sklopka, s katero si je mogoče pomagati (brez škode) v višje vrtljaje tudi ob previsoki prestavi v menjalniku. Menjalnik sam je natančen, mehko tekoč, toda s sedmimi prestavami ne najbolj primeren za terensko vožnjo – od voznika zahteva veliko dela.

Na asfaltu se motocikel kljub grobo narezanim gumam obnaša zelo dobro, dovoljuje ostre nagibe in popravljanja smeri. Pri hitrosti 100 km na uro so občutna nihanja, ki so posledica grobih gum, toda to ne moti pretirano. Na brezpotju pokaže motocikel več, kot pričakujemo, saj ugodni tudi ostri vožnji in zahtevnemu terenu, kar je zasluga dobrega okvira in dobrega vzmetenja, ki ga dopolnjujejo dobre zavore. Te ponujajo veliko občutka pri zaviranju, tudi pri terenski vožnji.