

Vozili smo

CAGIVA ELEFANT 900

Elefant: ime pričara pred oči vroči šarm Afrike. Tam se je cagiva elefant več let kalila. Tam si je Orioli privozil tudi zadnjo zmago: Pariz-Daka - Pariz.



ITALIJANSKI SLON

Minuli Pariz-Dakar-Pariz si je letos reševal ugled z novo, amaterjem naklonjeno formulo. Dirka je že nekaj let brodila skozi težave, ker se je s profesionalizacijo izrodila v drago preigravanje tovarniških ekip, pa tudi organizacijsko je bila hudo šepava. No seveda, na deset in več tisoč kilometrov dolgi dirki kakšna stvar rada uide iz rok.

Cagivi letos že v drugo ni prav nič ušlo iz rok. Brez človeka ni uspeha. Orioli je briljantno in preračunljivo opravil s pastimi.

Aplavz!

Toda tudi Cagiva je vsaj enako solidno opravila svoj del naloge. Claudio Castiglioni, predsednik Cagive, si je letos mel roke od

zadovoljstva, ko je poudarjal, da je Orioli dirkal s serijskim motocikлом. S takšnim, ki je naprodaj za osemnajst milijonov lir!? Dobra poteza za pospeševanje prodaje.

Dovolim si podvomiti o tem, da je Orioli ginal iz Evrope čez pol Afrike in nazaj povsem serijsko tehniko. Pa ta dvorni motociklu elefant 900, ki je osnova za afriški dirkalnik, sploh ne zbjiga vrednosti. Nasprotno. Srodnost je namreč več kot očitna in to motociklistu, ki se ozira za krepkim cestnoterenskim motocikлом, lahko le godi. Dirke so pač ekstrem, in če dirkalnik temelji na serijskem izdelku, je to več kot odlična referenca. Elefant 900 je seveda spodoben in spošto-

vanja vreden primerek evropske kreativnosti, začnjene z nekaj malega japonske brezhibnosti. Jasno, zapiranje v ograjo lastnega vrtička se v teh časih ne obnese več. Cena in kakovost, pa seveda preživetje, že presegajo lokalni patriotizem, in tako je tudi največja evropska proizvajalka motociklov segla po solidnih (in cenejših) japonskih komponentah: vžigalna elektronika, uplinjač, prednje in zadnje vzmetenje in še nekaj malega drobiža se najde.

Morda bo koga, ki še ni dojel, da Japonci znajo precej dobro delati, zbolelo srce zaradi njihovega rinjenja skozi stranska vrata. Toda še bolj neprijazen je udarec po bančnem računu, če je motocikel nerazumno





Pod sedežem: precej urejeno. Na levem boku je v plastiku vtisnjena predal.

drag. Veselite se, veselite.

Cagiva elefant 900 sploh ni drag motocikel. Zornikovi z Bleda, ki zastopajo Cagivo, so že morali tistim iz komercialnega oddelka Cagive v Bologni hudo zvijati roke, da je cena italijanskega "slona" v Sloveniji ugodnejša kot za mejo in nižja, kot stane za razred šibkejši japonec. Lepo. Končno me preveva občutek, da v Sloveniji

že po malem kapljata med in mleko.

Seveda je treba pri tehtanju tega motocikla uporabiti primerno merilo. Po tehnični plati se odlikuje serijsko privijačen neuravnavan kataliziran izpuh, kar je ekološki zavesti vsekakor pogodu in v motociklizmu redkost. Desmodromično krmljenje po dveh ventilov v vsaki glavi je tudi posebnost, ki je

doma pri Ducatiju. Ducati je namreč za elefant prispeval svoj legendarni dvovaljnik z valji na "L", ki diha prek uplinjača, ima šeststopenjski menjalnik in suho večploščno sklopko s hidravličnim krmiljenjem. Prostornina 904 kubike ga uvršča med zelo krepke primerke. Čutnih 68 KM iztisne na motorni gredi. Nič stratosferičnega sicer, toda krivulja moči je zelo ugodna, motor pa elastičen. Poraba goriva: zmerna, okoli pet litrov na sto prevoženih kilometrov.

Zračno hlajeni motor, zgoraj ovit v plastiko posode za gorivo, spodaj pa z aluminijastim koritom zaščiten pred grobostjo, ima tudi velik oljni hladilnik, da mu v glavah ne postane prevročče. Na levi strani je pritaknjeni še plastičen rilec, ki svež zrak vodi do izpušnega kanala zadnjega valja. Da pa se voznik le ne bi počutil kot v finski savni, se posoda za gorivo spaja z oklepom v zaprto celoto, vroč zrak od motorja pa odvajajo kanali in reže v oklepu. Ali zadeva deluje? V Afriki - ne vem. Tam je tako ali tako z vseh strani vroče, kot bi na človeka žarelko iz plavža. Pri nas je pa oni dan, ko smo pridušeno brenčali po Gorenjski, zeblo. Tudi v roke. Pa se mi je zato ročica sklopke zdela težka.

Toda, bodimo realni, le malo kdjo bo nabiral kilometre po



Zadek: dunlop trailmax je univerzalna obutev; izpušni lonec ima dve zaščiti proti opeklinam; centralni blažilnik je precej daleč od rok.



Zavore so Brembove, vilice upside-down s kraki premera 45 mm izdeluje Showa.

Afriki. Zato so elefant obliskovalci iz leta v leto bolj tesali in gladili in iz afriškega terenskega motocikla grobega videza je nastal ličen cestno-terenski motocikel, namenjen lagodnemu užitkarjenju v urbanem svetu. Je pa še vedno ohranil nekaj prvin terenskega motocikla (tu imam v mislih spodobno vzmetenje, ugodno težišče in sproščen položaj voznika v sedežu), da je vožnja po našem prav nemarno zmanjšan in še bolj nemarno pokrpanem asfaltu (le zakaj nihče ne nažene tistih nesposobnih operativcev in neodgovornih investitorjev, ki zapravljajo denar davkokapljevalcev?) dovolj udobna in tudi na solidnem makadamu lahkonata in varna. Motocikel takšne zasnove je najbolj pravi za udobno in hitro križarjenje v dvoje. Zrak zmora rezati s 190 km na uro.

Da je napihnjen in velik kot slon? Ja, nekaj je res na tem. Vitek kot motocikel za enduro ni. To tudi noče biti. Toda tehničica pokaže manj, kot bi si kdo mislil: slabih 190 kg suhe teže in nekaj čez 200 kg pripravljen za vožnjo. Ugodno presečeni? Jaz sem bil.

Lepo lakirana plastika in veliko aluminija so vzrok ugodno nizki teži. Iz kombinacije jekla in aluminija je dvojni zaprti okvir. Aluminijasti so kolesni obroči, pa krmilo s počez privijačeno prečko, pa masiven prtljažnik za sedežem in še

VTISI Z VOŽNJE

Tisti dan se je že zjutraj začel dobro, saj so odpadla vsa predavanja in sem tako ravno še ujel ekipo, ki se je odpravljala na Bled. Če imaš zmenek z dekletom, lahko malo zamudiš, se boš že nekako izylekel. So pa zmenki, ki jih v življenju ne gre zamujati in zmenek z motociklom kot je elefant 900, je že eden takih. Ko sedež na tega "slona", je občutek en sam: to je motocikel za dolga uživanja. Pravilno trd sedež in izredno neutrujajoča lega nog in rok govorita o izkušnjah njegovih snovalcev. Agregat izjemno lepo vžge in zvok je popoln, pričakujem več vibracij, pa me preseneča z mirnostjo. Po ravinem in prazenem delu ceste poženem in priganjam v vsaki prestavi do konca, pa se ne izide: do konca zadnje prestave je še daleč, cesta pa bo vsak hip močno zavila. Prisiljen sem zavirati bolj agresivno - sprednjo zavoro je treba kar močno pritisniti, da pokaže, kaj zmore. Razumljivo, saj je motor namenjen tudi močnemu zaviranju na makadamu. Nekaj ovinkov si sledi, kot bi bili ustvarjeni za testno vožnjo, zato jih odpeljem kar nekajkrat zapovrstijo ter motocikel vedno bolj nagibam in vedno bolj dodajam plin že med nagibanjem. Poslušnost je odlična in rad bi še več. Toda časa ni dovolj in obrniti moram. Zapeljemi na travnik, zemlja je zmrznjena in motor nekoliko poplesuje, kar mi ne vlija velikega zaupanja, pa tudi pretežak se mi zdi za take avanture po šele petih prevoženih kilometrih, zato se vrnem na cesto. Pomišlim na Pariz-Dakar, mimo katerega pri elefantru pač ne moreš in to je tudi draž, ki je ne gre zanemarjati. Dvignem se in stojem priganjam motocikel, nato pa se v hipu odločim zapeljati s ceste na travnik in pri tem malo skočiti. Razmere niso kot v Sahari, a se kljub temu obnese in motocikel uboga do konca.

ANDREJ BRGLEZ



Iz plastike štrelč priročno krmilo, armaturna plošča in par preglednih ogledal.

kopica drobnih nosilcev in detajlov. Tudi lično oblikovane plastične je v izobilju: posoda za gorivo, do motorja potegnjen oklep s parom žarometov v nosu, pa notranja obloga oklepa okoli armaturne plošče, pa zanjeti bočni oplatki (v levi je vtisnjeno zaklenjen predal), pa blatnika, tudi osnova sedeža. Vsi plastični deli so v celoto vijačeni z nevsiljivimi vijaki, stiki elementov pa so solidni. Kaže, da so se Italijani otreli površnost.

Oprema motocikla je bogata. V notranjost oklepa sta v peno vtisnjena dva pregledna merilnika (levi za hitrost in prevožene kilometre, desni za motorne vrtljaje), šest kontrolnih lučk in škatlica z električnimi varovalkami. Ključavnica pod števcji krmilični vzg in zaklepa krmilo. Na njem najdemo klasična stikala, klasične ročice in dve dovolj pregledni vzvratni ogledali. Pokrov posode za gorivo je varno ugreznen. Pod udobnim sedežem: komplet orodja in malce prostora za prav tanek dežni kombinezon. Garderobi je namenjen prtljažnik za sedežem. Še boljša varianta pa je bančna kartica v žepu.

V nabor opreme spadajo tudi zavore, dva koluta spredaj in en kolut zadaj. Prvi hip je ročica prednje zavore premehka. To gre pripisati plavajočim zavornim čeljustim in seveda varnostnim nagibom, saj v

brezpotju dirkaško trda zavora na ročica vodi k napakam in padcem zaradi blokiranega kolesa. Obdržati čez dva stota po pesku opletajoče teže v rokah ni mačji kašelj.

Elefant 900: imponantan motocikel, zmerne teže in v tem razredu visokih zmogljivosti. Prijazen za vožnjo. Uporaben. Pa še evropski. Hočem reči, da bo zato tudi jutri še v modi.

N 37 DIAMOND



Tekst: MITJA GUSTINČIČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: dvovaljni z valji na L - štitaktini - zračno hlajeni - oljno hlajeni glavi - po ena odprtina gred v glavi, gnana z zobačnim jermenom in zobniki - po dva ventila na valji, krmiljenja desmodromično - vrtina in gib 92 x 68 mm - prostornina 904 kubike - kompresija 9,2:1 - največja moč 50 kW (68 KM) pri 6500/min - največji navor 78 Nm pri 5500/min - uplinjajoč mikuni BDST 38 mm - elektronski vzgig - neosvinčeni bencin - neuravnavani katalizator

Prenos moči: zobiški primarni prenos - večploščna suha sklopka, krmiljenja hidravlično - šeststopenjski menjalnik - veriga na zadnje kolo.

Okvir: dvojni cevni, zaprt, iz jeklenih profilov štirikotnega preseka v kombinaciji z elementi iz lahke litine

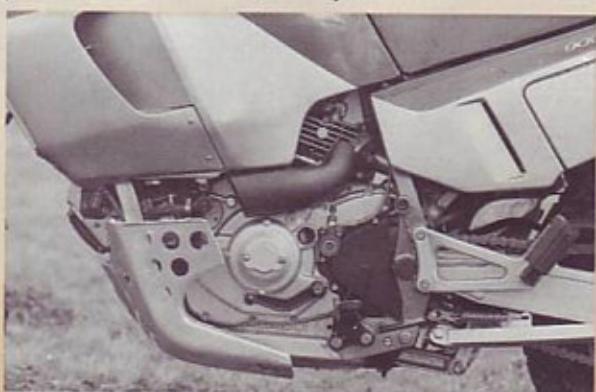
Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice upside-down s kraki premera 45 mm, znamka Showa, hод 210 mm - zadaj nitajne vilice s centralnim blažilnikom znamke Showa, v vpelju soft damp, nastavljiva prednapetost vzmeti in razleg, hод kolesa 190 mm

Kolesa in gume: kolo spredaj 2,15x19 z gumo 100/90-19 - kolo zadaj 3,00x17 z gumo 140/80-17

Zavore: spredaj dvokrat kolut premera 282 mm s plavajočo čeljustjo - zadaj kolut premera 240 mm s plavajočo čeljustjo

Mere in teža: dolžina 2200 mm - medosna razdalja 1555 mm - širina 915 mm - višina 1360 mm - višina sedeža od tal 835 mm - najmanjša razdalja od tal 210 mm - teža (suha) 185 kg - posoda za gorivo, 24 litrov.

Cena: LIT 13.567.000 *
(M.S. ZORNIK d.o.o., Bled)



Ducatijev dvovaljnik, uporabna legenda.

MOTO
COMPACO
EKSKLUZIVNI ZASTOPNIK
Jeričova 44, 63320 Velenje, Tel.: fax: (063) 855-612