

Enduro motocikli vztrajno izgubljajo svoj cestno-terenski izgled. Enduro tekmovanja so postala tako zahtevna, da odločitveno na dobrni uvrstitev padajo na specialnih preizkušnjah – kros terenih. Zato so današnji enduro motocikli na las podobni kros specialem z malenkostjo svetlobne opreme.

Italijanska tovarna motociklov Cagiva je v tem poslu mlado ime, ki pa stoji na starih temeljih. Za nepoznavalce – za Cigavo se skriva obubožani AMP – Harley Davidson, ki je z nekaj napacnimi poslovнимi potezami in nezanimivimi motocikli izgubil tla pod nogami.

Novi lastniki so postavili stvari na glavo in zagrabilni za delo. Vedeni so, da so najboljši reklamni prijemi skriti v športnih uspehih in podatki o prodaji sedaj kažejo, da so ubrali pravo pot.

Iz solidnega 125-kubičnega kros dirkalnika so pri Cagivi razvili enduro motocikel, imenovan RX rally. Tako so v tej tovarni med zadnjimi vstopili na vse popularnejše polje cestno terenskih motociklov.

Da je nova Cagiva razvita iz kros dirkalnika, je jasno videti že na prvi pogled, saj ima motocikel tako opremo kot okvir podedovan. Na ta način so v tovarni ubili dve muhi na enem mahu. Ohranili so dobre lastnosti kros modela in zmanjšali stroške z razvojem novega okvira in stilskih dodatkov.

Od kros motorja je ostala le osnova. Karter je deljen vertikalno, valj motorja je aluminijast s



Robusten okvir iz krommolibdenovih cevi je podedovan od tekmovanega modela

Najmočnejša osminka

Cagiva RX Rally je kros motocikel, obdelan v enduro tonu – Dvotaktni motor diha prek paketa lamer



Cagiva RX Rally 125: le svetlobna oprema in torbica na rezervoarju dajo slutiti, da to ni tekmovanji kros motocikel

kromano steno in omogoča še nadaljnje povečevanje moči.

V zajetnem sesalnem kanalu krnil sesanje paket lamer, kanal sam pa je direktno povezan s parom pretočnih kanalov. Tako se eksplozivna mešanica, prihajajoča iz karterja motorne gredi, bogati še z mešanicu, ki prihaja naravnost iz sesalnega kanala. Konstruktorji so dosegli, da je motor v spodnjem in srednjem območju



nji. Na isti ravni sta tudi zadnja 410 mm Corte&Cosso blažilnika, ki sta oprta na nihajko iz krommolibdenovih cevi ovalnega preseka. Boljša pa bi lahko bila prednja vilica, ki je sicer podpisana Cagiva, je pa v resnici običajna Marzocchi z načrtom izpostavljenim osoju kolesa in kraki Ø 35 mm ter hodom 280 mm.

Vilica prestabljeno duši udarce in tako nekoliko kvatri sicer odlično ocene voznih lastnosti.

Motocikel tehta okroglo 100 kilogramov in je tako za nekaj kilogramov nad konkurenco. Toda ker ni namenjen izključno tekmovanju, mu tega ne gre štetiti v zlo.

Cena je za nekaj tisočakov manjša kot pri ostalih enduro motociklih tega razreda in tako Cagiva z dodatnim motorjem ter prijetnim izgledom motocikla žanje uspeh.

Tovarna za RX rally ne daje podatkov o zmogljivosti motorja. Merilive pa so pokazale, da se ni česa sramovati. Motor zmore na gredi 23,3 kW (31,7 KM) pri 10.200 min⁻¹ na kolesu pa zmore 20,8 kW (28,34 KM) pri 10.200 min⁻¹. Čeprav je motocikel namenjen tekmovanju vožnjem, pa je zanimiv podatek o najvišji hitrosti. Namesto to je 126,76 km na uro!

vrtljajev zelo elastičen z malenkostno luknjo v moči pri 6.500–7.000 vrtljajih, nato pa ga vse do 10.200 vrtljajev razganja od moči.

Motor je vpet v okvir, ki ima z seboj nekaj zelo uspešnih tekmovanjnih izkušenj. Že na okrobu, se kot tak izkaže tudi v vož-