

Test

CAGIVA W 16 - 600



Pozno popoldne, sredi Ljubljane, tam, kjer se spogledujejo pošta, Beneton in Dairy Queen. Tam je vedno pisana množica hitečih, pa tudi postavajočih ljudi.

Prvičram iz trgovine in si spotoma flocim čelado na glavo. Patisnem ključ v kontaktno ključavnico, vključim motor, privjem plin, že se s telesom nagibam v desno, da bi usmeril motocikel proti domu.

On gre v levo, še bolj v levo, jaz vlečem desno.

Odetem s sedeža. Ne razumem ničesar, še vedno se držim za ročico plina in kot telček, na teh, ne vem ... kaj se je sploh zgodilo ... prekleti ... in to meni ... sredi mesta.

Glašen smeh in žvižgi za hrbotom.

ZDRAVA KLASIKA

Pobiram cagivo, bentim prav sočno, nekakšna vročina mi žari okoli ušes, ko poslušam glasove za hrbotom ... Skrbi me za škodo na motociklu, presenečen še vedno ne razumem prav ničesar ... ko mi le kapne!?

Aahhhh, enduro!
Nisem odklenil krmila!!!
Neopravičljivo.

Cagiva (pri večini motociklov za enduro je tako) ima dve ločeni ključavnici: eno kontaktno in še tisto (bolj preprosto, v glavi okvirja) za zaklepanje krmila. Zadeva je sicer še vedno običajna v tem segmentu, čeprav ima danes večina cestnih motociklov in mopedov zgolj eno ključavnico, za vse. To je udobnejše, brez dvoma.

Slišal pa sem, da

ključavnica v skrajnejših primerih ni zelo praktična zadeva, upoštevaje enduro z novo motocikla. Poznavalci menijo, da zna blato v zapleteni ključavnici povzročiti niz težav v najmanj primernih trenutkih. Tekmovalni KTM sploh nima ključavnice, zgolj luknjo zanjeno najdemo. No ja, vdam se argumentom.

Cagiva W 16 - 600 je cestno-terenski motocikel, ki pade v isti koš kot, recimo, yamaha XT 600: torej, zdrava klasika. Na pogled in po zasnovi sta si motocikla zelo blizu. O yamahi si ne bi upal trditi, toda o cagivi W 16 vem, da jo uporablja tudi vojska, Nato: obarvajo jo v zeleno ali peščeno, pač potrebam primerno. Pa me vojaška raba niti ne zanima, je zgolj potrditev, da je

izdelek uporaben in zanesljiv. To pa nekaj šteje, mar ne?

Ponudba motociklov je na tem svetu seveda bogata. Raznovrstna. Toda, kakor čutim in tudi slišim, je precej težko najti motocikel, ki bi v sebi združeval čim širše možnosti uporabe. Še najlažje je odbrati motocikel brez veliko razmišljanja, zgolj sledeč srcu. Prima: veš, kaj si kupil in kaj si vzel v zakup. Ko pa začneš ob vsem skupaj razmišljati in pomisliti, so zapleti tu. Ni idealno univerzalnega motocikla, ki bi bil udobno uporaben, v dvoje, za vsak dan in za vsako cesto. Da bi ga pa samo gledal, tudi takšni se najdejo, seveda nisem najbolj navdušen. Imeti tri različne motocikle? Draga, a najboljša rešitev. Kompro-



mis? Z nekaj treznega računa je cestno-terenski motocikel odlična odločitev. Razmeroma dobra naložba. Slabih 160 kg »žive teže« je blizu idealne teže, prostora za dva je dovolj, položaj za krmilom je sproščen, zmogljivosti so sprejemljive. In tu je še trpežnost.

Cestni enduro: tu je pač treba razumeti, da je takšen motocikel enako uporabno soliden na asfaltu kot na ne prezahtevnem brezpotju. Za drgnjenje kolena ob asfalt ali preskakovanje globeli so pač na voljo bolj »namenski« motocikli. Cestni enduro je pač zgodba o sitem volku in celi kozi, pa še tu srečamo za cel niz odtenkov.

Cagiva z modelom W 16 igra na klasiko. V Vareseju so našli zanimiv kompromis med oblikovno agresivnostjo, vrednostjo detajlov in ekonomičnostjo. Motocikel ni drag, ni zahteven. In je simpatičnega, zelo aktualnega videza. Rumeno-moder

dobesedno pada v oči. Sploh ni videti, da je osnova tega projekta stara (cagiva T4500 E, test Am 12, letnik 1990) in izpopolnjevana že celo vrsto let. Nič slabega ni v tem, če upoštevamo, da razvoj odpravlja šibke točke.

Motocikel na testu šibkih točk ni pokazal. Zračno hlajeni enovalnik ima štiri ventile v glavi, eno odmično gred, gnano z verigo, stene valja so obdelane po sistemu nicasil, je eden redkih motorjev z izrazito superkvadratnim razmerjem med vrtino in gibom. Zmore tam okoli





CAGIVA W 16 - 600



Tehnični podatki:

35 KM, pa še kataliziran izpuh ima (na izrazito željo), kar naj bi bilo žolčno zeleni partiji pogodu. Toda več kot sama številka o največji moči velja izredna prožnost enovaljnika, ki je zato do uporabnika priazen in vozniško nezahteven. Mislim, da je lahko takle motocikel povsem pravi tudi za tiste voznike, ki se z motociklizmom šele dobro srečujejo. Tu tiči čar enovaljnikov, pa še vikitost, priročnost in nekaj pozitivnih vibracij lahko štejem zraven.

Motor je kultiviran: ni glasen, ni žejen, ni grob, ima električni zaganjalnik in precej dobro usklajen in mehko tekoč petstopenjski menjalnik, podprt s trpežno sklopko. Do tu vse v redu. Tehnikom pa krepko zamerim inovacijo okoli ročice čoka, ki je nenavadno potisnjena v levi sklop električnih stikal in zahteva gozdarsko močno roko. Motocikel kot celota

Motor: enovaljni - široktaktni - zračno hlajen - oljni hladilnik - ena odmična gred v glavi, gnana z verigo - širje ventilii v glavi - vrtilni in gib: 102 x 73,6 mm - prostornina: 601,4 Kubika - kompresija: 7,8:1 - načrtača moč: 25 kW (34 KM) pri 5.000/min - navor: 49,5 Nm pri 4.250/min - uplinjač mikuni SE BST 40 (je 38,5 mm) - neosvodeneni bencin - mazanje motorja z oljno črpalko, količina olja: 2,2 litra - elektronski vžig - svečka champion C6YCC - akumulator: 12V-14Ah - dinamo: 150W.

Prenos moči: večplaščna sklopka [7+6 lamel] v oljni kopeli - zobniški primarni prenos, razmerje 2,370 - petstopenjski menjalnik, prestavna razmerja: I. 2,666; II. 1,666; III. 1,200; IV. 0,913; V. 0,760; - veriga na zadnje kolo, razmerje 2,750 - venga regira ali takasaga 5/8" x 1/4".

Okvir: enojni jeklen iz cevi okroglega in kvadratnega preseka, zaprta konstrukcija, razdeljen v višini valja motorja

- kot glave okvirja 2. stopnji - predlek: 125 mm - medosna razdalja: 1450 mm.

Vzmetenje: spredaj teleskopske vilice znamke Marzocchi z napred izpostavljenjem vpetjem osi kolesa, kraki s 40 mm, gib: 200 mm - zadaj nitajne vilice, centralni blažilnik znamke Boge progresivnega delovanja v sistemu Soft Damp, nastavljiva prednapetost vzmetni, gib kolesa: 240 mm.

Kolesa in gume: predna v obroči iz latke litine, spredaj kolo: 1,85x21 z gumo 90/90-21 - zadaj kolo: 2,50x17 z gumo 130/80-17 - gume dunlop trailmax.

Zavore: spredaj fiksni kolut s 260 mm s plavajočo dvobratno celjustjo - zadaj fiksni kolut s 220 mm s plavajočo celjustjo.

Mere in teža: dolžina: 2160 mm - širina: 860 mm - višina: 1235 mm - višina sedeža od tal: 875 mm - najmanjša razdalja od tal: 260 mm - teža (suha): 155 kg - posoda za gorivo: 14 litrov (od tega 3,4 litra rezerva).

Naše meritve:

Moč motorja, izmerjena na kolesu: 23,9 kW (32,6 KM) pri 5400 vrtljajih/min

Teža za vožnjo pripravljenega motocikla: 159 kg

Poraba goriva:

testno povprečje
5,1 l/100 km

Največja hitrost:

151 km/h

Pospešek:

100 m z mesta: 5,3 sek
400 m z mesta: 15,2 sek
0-100 km/h: 5,9 sek

Cene nadomestnih delov

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	245,87
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	89,27
3. Desna stopala	27,25
4. Ročica plina, komplet	46,98
5. Utripačka, sprednja	30,54
6. Utripačka, zadnja	28,19
7. Posoda za gorivo	798,95
8. Prednji blatičnik	139,20
9. Sedež	208,91
10. Desno ogledalo	48,55
11. Prednje kolo: - kolesni obrat	280,14
12. Desni panel ob posodi za gorivo	149,00
13. Desni panel ob sedežu	243,60
14. Lomec izpušne cevi	532,44
15. Pogonska veriga	177,00
16. Obra verižnica [Sp + Zad]: 51,37 + 137,81	177,00
Zavorne obloge za en kolo, spredaj	49,00
Zavorne obloge, zada	49,00
19. Bat, komplet	563,00
20. Testilo glave motorja	7,21
21. Veriga odmične gredi z zobniki	366,45

je preskušena klasika, saj je motor vpet v enojni jekleni cevni okvir in spodobno (spet klasično) vzmeten.

Motor se oglaša s karakterističnim zvokom enovaljnika, ki ni moteč. Prvi metri vožnje pustijo občutek razmeroma trdega, smerno zelo stabilnega motocikla. Sedi se pokončno, z razprtimi rokami na širokem krmilu, s koleni ob posodi za gorivo. Ta položaj, skupen cestnim terencem, daje občutek popolnega obvladovanja položaju. Tudi iz tega izhaja, da je motocikel primeren za nabiranje motociklističnih izkušenj. Udobje je seveda nekje na meji: motocikel je vitek, z ravno še sprejemljivo širino in trdoto sedeža, pač v skladu z željo, da teža ostane na razumni ravni. Motocikli, ki so se porodili iz afriško dirkaških projektov, so zagotovo udobnejši, toda tudi izrazito težji in zato manj praktični. Ahh, kompromisi, saj pravim.

Kakšnih izrazitih stiskaških potez motocikel ne oznanja: lično je plastično oblačilo; aluminijasti kolesi nosita oznako Akront; ima solidne ročice (in priletna stikala), protivibracijske uteži na krmilu, ščitnike rok in par (premajnih) vzvratnih ogledal; ima plastično pokrovko na prednjem kolodu; kraka prednjih teleskopskih vilic varujeta gumijasta mehova; trebuh motorja varuje aluminijasto korito. Zakaj pokrov posode za gorivo nima ključavnice, pa ne vem. Da ni spet vmes teza o blatu?

Tisti padec sredi mesta na motociklu ni pustil sledi. To cenim, kajti razbitine so ponavadi predrage. Pogrešam manjši prtljažnik za sedežem, čeprav praksa

kaže, da je primernejši nahrbtniček. In z zadnjo zavoro, ki hitro blokira, se nisva povsem spoprijateljila. Zna pa to biti tudi prednost, če se odločiš v brezpotju zelo ostro jemati ovinke. Dokler zahteve in teren niso pretežavni, se pusti cagiva peljati z lakkoto. Tudi na asfaltu, kjer ji najbolj ustreza mestna gneča, zavita hribovska cesta in stara, razdrapana cesta proti morju. Avtomobilisti naj se kar sončijo v razbeljeni pločevini.

Končna hitrost je spodobna, le malce povito se je treba držati za krmilom, kajti zaščite je premalo, da bi voznik dolgo lahko kljuboval vetrui.

Cagiva W 16 - 600: dovolj lahek, nezahteven, zanimiv, zelo primeren motocikel za tiste, ki imajo v žepu sveže dišeče v ozniško dovoljenje. In seveda za vse, štejem tudi damski svet, ki kupijo motocikel zato, da ga pogosto uporabljajo.



MITJA GUSTINČIČ
Foto:
MATEJ DRUŽNIK