

# MOTOCIKLIZEM

UREJA MITJA GUSTINČIČ

**Test:**

**»CAGIVA«  
T4 500 E**

**E**nduro – veliko podobnosti z motocikli, za kros, grob videz in, v primeru cagive, nežen značaj. Motocikel za široko rabo: lahko ten na asfaltu, suveren na brezpotju, močno uporaben tudi za potovanja.

Nič nenavadnega torej, če Cagiva že nekaj let zadovoljuje s prodajo potrebe po cestno-terenskih motociklih.

V naše trgovine prihaja prek Tomosa.

Cagiva, italijanska grupacija, ki sta jo sposobna poslovneža brata Castiglioni zgradila na ostankih firme Aermacchi ter jo okrepila s priključitvijo Ducatija, Morinija in Husqvarne, je danes upoštevanja vreden konkurent Japoncem in je vrnila zaupanje v italijanske motocikle.

Cagiva T4 500 E ne sodi med novejšje izdelke Cagive. Je pa tako uspel motocikel, da zbujajo pozornost kupcev, tudi tistih, ki potrebujejo motocikel za službo – vojske. To je namreč cestno-terenski



## ENDURO



motocikel klasične zasnove brez modnega pretiravanja v obliki afro dimenzij – v mislih imamo kopije motociklov recepta Pariz – Dakar, pa je zato motociklistu, ki želi voziti tudi po brezpotjih, ljubši.

Ljubši zato, ker ni pretiranih dimenzij in tehta le 150 kilogramov, kar je teža, ki jo je mogoče precej časa obvladati, tudi v trenutkih, ko gre kaj narobe. Ljub je tudi zato, ker je enovaljni štiritaktni motor kultiviran, zelo prožen, vozniško nezahteven.

Cagiva ima s terenskimi motocikli bogate izkušnje, tudi z dirkalno tehniko, pa tako ne preseneča velika harmoničnost modela T4 500 E. Italijanski tehniki so dobro opravili svoje delo, to jim je treba priznati.

Uporabili so cevni jeklen okvir, ki se je konstrukcijsko uveljavil v krosu – enojna konstrukcija, ki se razdeli pod valjnim motorjem. Prednjemu vzmetenju so namenili močno teleskopsko vilico s kraki  $\varnothing 40$  mm in hodom 240 mm ter naprej izpostavljeno osjo prednjega kolesa. Zadek pa je oprt na aluminijasto nihajno vilico in sistem soft damp mono vzmetenja, ki ga sestavlja progresivno ročičevje, povezano z večstopenjsko nastavljivim blažilnikom. Hod zadnjega kolesa, 240 mm, je usklajen s prednjim vzmetenjem.

V okvir je vpet zanesljiv enovaljni štiritaktni zračno hlajeni motor prostornine 451,08 kubikov. Motor je kompakten izdelek, tesno vsajen v okvir. Odlikuje ga kratek hod (vrtina  $\times$  gib  $94 \times 65$  mm), štirje ventili v glavi, ena odmična gred v glavi, ki jo krmili veriga. Motor diha prek zajetnega upljaljača Bing  $\varnothing 40$  mm ter dveh izpušnih cevi, ki se za motorjem združujeta v učinkoviti glušnik.

Primarni prenos moči je zobniški, sklopka je večlamelna v oljni kopeli, menjalnik pa je petstopenjski.

Vozniškemu udobju je namenjen električni zaganjalnik, ki je vgrajen za valjem motorja z leve strani. Za vsak primer je motor





Krmilo z opremo.



Enovaljni je s spodnje strani varno zaščiten z aluminijastim koritom.



Linije klasičnega enduro motocikla, ki ne skriva tesnega sorodstva z motocikli za kros.

Enduro cagiva T4 500 E je široko uporaben motocikel tako v mestu kot na brezpotjih. Sposoben je potegniti tudi v zasneženo visokogorje.

Motocikel je ozek, brez štrlečih delov, pripraven za vožnjo na zahtevnih terenih.



opremljen tudi z nožnim zaganjalnikom (na desni strani), ki kljub pollitrski prostornini motorja omogoča lahkotno vžiganje.

Cagivine bogate izkušnje s terenskimi motocikli odsevajo iz številnih detajlov motocikla in pokažejo svojo vrednost pri uporabi. Tako je motor s spodnje strani pred udarci zaščiten z močnim aluminijastim ščitnikom, zavahanim tudi ob strani motorja. Mrežast ščitnik varuje prednji žaromet pred udarci ali kamenjem spredaj vožečega motocikla. Smerniki so vpeti prek gumijastih nosilcev, ki ublažijo tudi hujše udarce. Močne nožne opore so na okvir pričvrščene posredno, tako da ni nevarnosti, da bi grob padec okviru škodoval. Voznikovi stopalki sta opremljeni z gumijastim tamponom, ki pa ga je za vožnjo v mokroti mogoče sneti in takrat najde noga oporo na grobo nazobčani kovini. Pripravni sta tudi prestavna in zavorna ročica, ki imata preklonpa kraka, pa tako ni nevarnosti, da bi se ob padcu ali udarcu v oviro kaj zvrilo ali odlomilo.

Zelo trpežna je tudi plastika, iz katere so vlti rezervoar goriva, prednji visoko nasajeni blatnik, bočni oplati ob sedežu in zadnji blatnik. Motocikel je prevozil 3000 kilometrov, od tega polovico mimo asfalta, vmes doživel dva padca — pa na plastiki ni bilo opaziti škode.

K opremi sodijo še kvalitetne ročice z značilnimi Cagivinimi električnimi stikali, tu sta tudi premalo pregledni vzvratni ogledali (voznik si ogleduje predvsem lastna komolca). Prednji žaromet je vgrajen v plastični oklep, ki zakriva tudi dva oglata, ne najbolj pregledna instrumenta: merilnik hitrosti s števcem prevoženih kilometrov in obratometer; v podnožju

števecv pa so vgrajene nujne signalne lučke. Opremo dopolnjuje kovinski prtlačnik za sedežem in torbica za nujno orodje in drobnarije. Za zdravo življenje motorja pa kaže omeniti kot del opreme oljni hladilnik, ki je varno zakrit v prednji vdolbini.

Dober izbor pomenita tudi kolesi z aluminijastimi obroči, gumi terenskega profila sta Pirelljevi, prednji, zavorni kolut je Brembov (zadaj je boben). Skrb tehnikov za kvalitetno opremo motocikla je opazna tudi iz (pomembne) malenkosti: hidravlični vod prednje zavore je opletan z ječklom in varno zaščiten s plastično prevleko.

Vožnja s cigavo T4 500 E je prijetna in lahkotna. Sami se najraje oziraj za cestno-športnimi motocikli, pa moram kljub temu priznati, da me je terenska cagiva očarala. Kljub precejšnji višini sedeža do tal (910 mm) je voznikov položaj naraven, sedež je prijetno dvignjen na rezervoar, udoben. Razmerje med krmilom, — sedežem in stopalkami je sicer uglašeno za zakonitosti terenske vožnje, vendar pripravno tudi za cestno vožnjo.

Motor umore največje moč 40 konjev pri 7000 vrtljajih v minuti, kar sicer niso vrednosti, ki bi obljublale veliko. Toda z navorom 4 kgm pri 6000 vrtljajih v minuti in odlično stopnjevanim menjalnikom je ta motocikel na brezpotju — traktor. Pa ne v slabem pomenu. Kajti motor je sposoben 150 kilogramov motocikla in voznika potegniti z lahkoto tudi v takšno strmino, kamor je že peš naporno gristi kolena. In pri tem je agregat tih, za okolico nemoteč. Pa se tako ljubitelji miru v naravi ne hudejo, če je le voznik umirjen, neagresiven.

Ne glede na vozišče, asfalt ali razrit teren, vzmetenje tega motocikla je brezhibno. Odlično blaži grobosti, prednji in zadnji del sta dobro usklajena. Povsem na nivoju sta tudi zavori, ki sta dober kompromis zmogljivi

## Tehnični podatki

**Motor:** enovaljni štrinkotni — zračno hlajen — oljni hladilnik — ena odmična gred v glavi — štiri ventili — pogon odmične gredi z verigo — vrtna x gib 94 x 65 mm — prostornina 451,08 kubika — kompresija 9:1 — največja moč 29,4 kW (40 KM) pri 7000/min — navor 4 kgm pri 6000/min — električni vžig — električni in nožni zaganjač — upljinjač Bing Ø 40 mm — generator 12V — 150 W.

**Prenos moči** — primarni prenos zobniški — večlamelna sklopka v oljni kopeli — petstopenjski menjalnik — veriga.

**Okvir:** enojeni cevni — zaprta konstrukcija — spredaj teleskopska vilica Ø 40 mm s hodom 240 mm — zadaj soft damp z nastavljivim blažilnikom s hodom kolesa 240 mm — kolo spredaj 1,6 x 21 z gumo 3,00 x 21 — kolo zadaj 2,5 x 17 z gumo 5,10 x 17 — zavora spredaj kolutna Ø 240 mm — zavora zadaj bobnasta Ø 130 mm.

**Dimenzije:** dolžina 2185 mm — širina 820 mm — medosna razdalja 1140 mm — višina sedeža od tal 910 mm — najnižja točka od tal 280 mm — teža (suha) 149,5 kg — rezervoar 24 litrov — največja hitrost 155 km na uro.

vošni tako za varno ustavljanje na asfaltu kot na varljivih tleh brezpotij. Na asfaltu moti le, pri grobih zaviranjih, odklanjanje prednje vilice in v nočni vožnji močno posejanje, ko svetlobni snop žaromet ne seže več dovolj daleč. Pa tudi malce več zavorne moči ne bi bilo odveč — na asfaltu namreč.

Ceprav je motor zračno hlajen, ga tudi dolgotrajna počasna vožnja po slabem brezpotju ne utruje. Tega pa ni mogoče reči za sklopko, ki sicer ne omaga, je pa čutili njeno nabrekavanje, ki opozarja.

Ko voznik zaide v gosto zaraščeno zemljišče, začuti potrebo po plastičnih ščitnikih na krmilu, kajti siceranje z vejevanjem je boleče. Preseneča, da tako dobro opremljeni motocikel nima tega cenega dodatka. Cenen dodatek bi bilo tudi električno stikalo na bočni parkirni opori — za nekaj več varnosti na cesti. In zazelena bi bila tudi ključavnica na pokrovčku rezervoarja goriva.

Cagiva T4 500 E je klasično oblikovan enduro motocikel. Linije zadovoljujejo oko, pa tudi, pri uporabi motocikla kažejo, da je bilo oblikovalcem jasno, kaj počnejo. Tu in tam je bilo slišati pripombo, da je rezervoar goriva nemogoč. Toda malce v stran in proti prednji vilici potegnjena prekata dovoljujeta, da na oko nezajetni rezervoar pogoltno 24 litrov goriva, hkrati pa delujeta kot vetrni ščitnik voznikovih kolen.

Zadovoljstvo nad motociklom prične bledeti — ob ceni. Motocikel stane 4.160.000 lir in več kot židovsko oderuških 96,5% takšnih in drugačnih dajatev, pa tako postane zelo drag. V tolažbo povejmo, da tovarniška cena ni pretirana, da imajo v svetu Cagivini izdelki ceno — in da je motocikel tega denarja vreden. Upoštevanja vredno je tudi dejstvo, da je (v primerjavi s cestnim) široko uporaben — tudi dalj časa v letu.

Foto: Srđan Živalović  
Samo Gustinčič