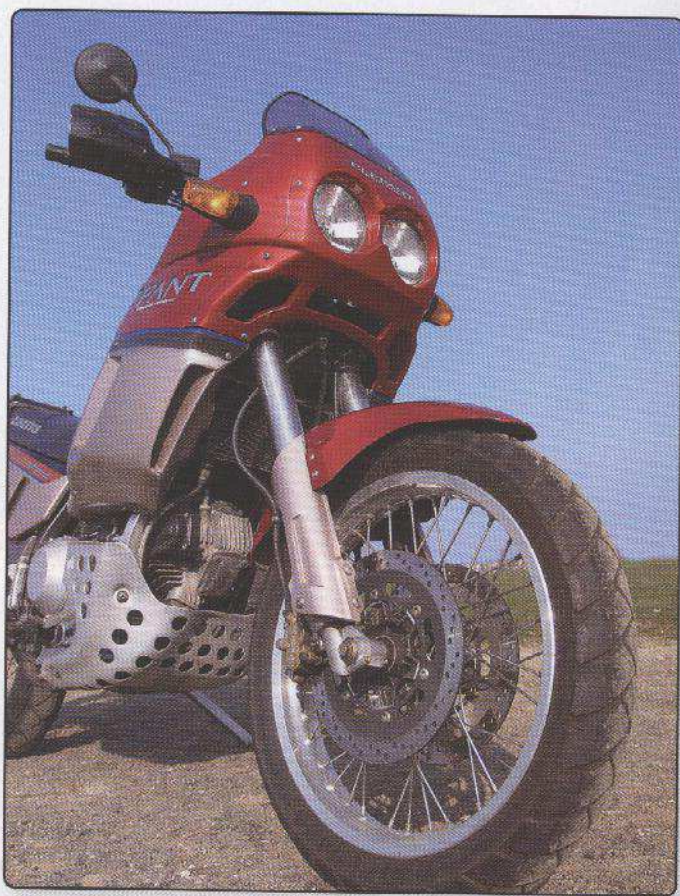




Cagiva Elefant 900

ELEFANTE ELEGANTE

Nicht behäbig wie ein Elefant, sondern schnell und auch noch elegant: Begegnung mit einer der frühen Großenduros.



Desmo – der Name hatte Gewicht, hatte einen Klang. War dieses Kürzel doch das visuelle Merkmal der hoch sportlichen V-Zweizylinder von Ducati, die mit ihrer desmodromischen Ventilsteuerung auch technisch einen Leckerbissen darstellten. Desmodromisch heißt zwangsgesteuert: Nicht oder nicht allein die gewohnte Feder drückt das Ventil in seinen Sitz zurück, sondern

ein über einen eigenen Nocken gesteuerter Schwing- oder Schleppebel. Diesen Motoren war somit das in früheren Jahren als unfreiwillige Drehzahlbegrenzung bekannte „Ventilflattern“ fremd, was ihnen den Ruf besonders hoher Drehzahlfestigkeit bescherte.

900 desmodue

Von diesem Aggregat wurde die Cagiva Elefant 900 desmodue, die italienische Reiseenduro aus dem Anfang der 90er Jahre, angetrieben. Und sie hatte einen unregelmäßigen Kat, wohl besonders für ein italienisches Motorrad in der damaligen Zeit die totale Ausnahme.

Die Hinterradschwinge und der umfassende Motorschutz aus Leichtmetall, die Optik beherrscht vom voluminösen 24-

Liter-Tank „nach einstigem Paris-Dakar-Vorbild“ – wie es damals im Test hieß (ENDURO 10/93) – und vom nicht mehr 21-zölligen wie in den Jahren zuvor auch bei großen Enduros üblich, sondern nur noch 19 Zoll großen Vorderrad mit

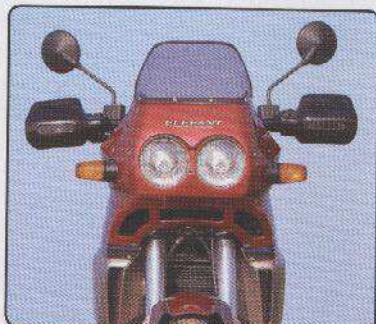
unmittelbar darüber angesetzter Abdeckung. Eine elegante Erscheinung, die gut ins gängige Klischee passt, so ein Design könne seinen Ursprung nur in Italien haben. Mit nur einem kleinen Schönheitsfehler: Die beiden mit großem Abstand von

Cagiva Elefant unter den Reiseenduros mit einem auffallend sportlichen Akzent versehen, bietet vorn wie hinten 210 Millimeter Achshub.

Mit 68 PS bei 6500/min war die italienische 900er zu ihrer Zeit schon recht kräftig motori-



Geländelenker mit Querstrebe, großes Cockpit mit weit auseinander liegenden Rundinstrumenten



Harmonische Frontansicht, wirk-same Verkleidung mit gutem Wind-schutz und nur wenig Turbulenz



Umfassender Leichtmetall-Schutz für den V-Zweizylinder, die Rahmen-Unterzüge sind abnehmbar

Kurzdaten	Cagiva Elefant 900 desmodue
Motor	
Bauart	Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, je eine oben liegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Elektrostarter
Bohrung/Hub	92mm/68mm
Hubraum	904cm ³
Maximale Leistung	50kW (68PS) bei 6500/min
Maximales Drehmoment	72Nm bei 5700/min
Kraftstoffversorgung	2 Mikuni Gleichdruck-Vergaser, Ø38mm
Getriebe	Sechsgang
Fahrwerk	
Federweg vorn/hinten	210mm/190mm
Reifen vorn/hinten	100/90-19 / 140/80-17
Tankinhalt	24l, davon 6l Reserve
Gewicht	223kg*
Preis	16.150 Mark**

*gewogen, **Stand August 1993

einander im Cockpit platzierten Rundinstrumente muten an wie die zu weit auseinander liegenden Augen einer sonst gut aussehenden Frau.

Der unter Tank und Verkleidung versteckte Motor ist luftgekühlt, bei einem Zweizylinder dieses Hubraums für ein Motorrad dieser Art dachte man damals noch nicht an Wasserkühlung. Dagegen wäre die Upside-down-Gabel von Showa zumindest in der Bauart auch heute zeitgemäß, ebenso die von Cagiva als Soft Damp System bezeichnete Hinterradfederung mit progressiv wirkender Hebel-Umlenkung. Vorn 210 und hinten 190 Millimeter Federweg – das unterscheidet sich kaum von aktuellen Werten an einem vergleichbaren Motorrad. Zum Beispiel die KTM 990 Adventure, heute wie in jener Zeit die

siert, begnügte sich doch beispielsweise eine BMW R 100 GS mit 60 PS. Dazu sechs Gänge – damals noch weitgehend ungewöhnlich in dieser Klasse – und als weitere konstruktive Eigenart neben der erwähnten Ventilsteuerung eine Mehrscheiben-Trockenkupplung.

Die einmal eingeschlagene Kurvenbahn wird fast stur gehalten



Solide Hinterradschwinge mit groß dimensionierten Holmen aus Leichtmetall-Rechteckrohr



Für eine heutige Reiseenduro schmale Sitzbank, Gepäckträger aus Leichtmetall-Guss, hier mit einem aufgeschraubten Topcase-Unterteil





Elegante Linien trotz des großen 24-Liter-Tanks

Rund 86 Zentimeter Sitzhöhe, leicht nach vorn gebeugter Oberkörper, die Beine nicht zu stark abgewinkelt – gängige Werte auch bei heutigen Reiseenduros. Nur die schmale Bank ist keine Einladung für die lange Tour.

Auf Knopfdruck meldet sich der vergaserge-speiste Zweizylinder mit typischen V-Sound zu Wort. Unter 3000/min gibt sich der Motor rup-pig und unkultiviert, müde wirkt

er, sobald der Zeiger des Dreh-zahlmessers die 7000er-Marke überstreicht. Dazwischen aber begeistert sein kraftvoller An-tritt auch heute noch und die sprichwörtliche Laufruhe reicht bis zur Höchstgeschwindig-keit, die bei über 170 Stunden-kilometer liegt. Natürlich profi-tiert das Motorrad bei dieser Agilität auch vom günstigen Startgewicht: 223 Kilogramm mit vollem Tank – da kann kei-ne heutige Reiseenduro dieser Klasse mithalten!

Rau, aber herzlich: Die De-vised gilt nicht nur für die mit hoher Handkraft hydraulisch zu betätigende Kupplung und die har-te Schaltung, sondern auch fürs Fahrwerk mit ei-nerseits bockiger Gabel, andererseits ganz an-genehm gefederter Hinterhand und ausgezeich-nerter Fahrstabilität bei Höchsttempo wie auch in langgezogenen Biegungen. Denn fast schon stur rennt die Cagiva dahin, wofür der Vergleich „wie auf Schienen“ mehr als gerechtfertigt sei – um den zeitgenössischen Test abermals zu zitieren.



Bockige Showa-Upsidedown-Gabel, tadellose Doppelscheibenbremse

CAGIVA ELEFANT: DIE STORY

Eines der ersten gemeinsamen Projekte von Cagiva und dem Motoren-Lieferanten Ducati war 1984 die Elephant 650, die später weiterentwickelt und schließlich mit 750 Kubikzentimetern und bis zum Produktionsende 1995 auch mit dem 900er Motor angeboten wurde. Gleich mehrfach war Cagiva mit der Elephant 900 im Sport erfolgreich: Anfang der 90er Jahre gewann damit Ciro de Petri einmal die Rallye-Paris-Dakar, Edy Orioli sogar zweimal. Dreimal fuhr der Sieger der Pharaonen-Rallye eine Cagiva Elephant, zweimal der Erste der Tunesien-Rallye.

1985 war Cagiva mit der Elephant 650 nach BMW und Honda der dritte Hersteller mit einer Zweizylinder-Enduro im Programm – noch vor Guzzi mit der V 65 TT, Honda mit der Africa Twin 650 und Yamaha mit der Super Ténéré 750. Als Highlight der Baureihe wird heute die Elephant 900 i.e. Lucky Explorer gesehen, die im Lucky-Strike-Design optisch den Rallye-Werksma-schinen nachempfunden war und mit elektronischer Einspritzung, Marzocchi-Gabel und Öhlins-Federbein für damals 18.500 Mark angeboten wurde. Wie viele Exemplare der Elephant 900 desmodue produziert wurden, ist leider nicht bekannt.



Dank Rallye-Herkunft ausgezeichnete Fahrstabilität auch auf losem Untergrund



In Optik und Gesamterscheinung noch lange kein Oldtimer

Diese auffallende Konzentration auf die Qualität des Geradeauslaufs dokumentiert einerseits die Sportherkunft aus dem Rallye-Geschehen, zumal auch die Schottereigenschaften von Tempo und tadellosem Driftverhalten gekennzeichnet sind. Andererseits ist das der Grund für das fast störrische Kurvengebaren: Der einmal eingeschlagene Kreisbogen wird konsequent gehalten, Korrekturen in der Kurve sind nur

sonst bliebe dann der Fortschritt. Kompliment indessen den Brembo-Bremsen der Italienerin mit der doppelten Scheibe vorn und der einfachen hinten, die mit schöner Dosierbarkeit und überzeugender Wirkung gefallen. Damals wie heute bedarf es daran keiner Kritik.

Zu recht ist Cagiva-Fahrer Klaus ein wenig stolz auf seine große Enduro vom Baujahr 1994, denn schon heute stellt die Elefant 900



Fotos: Bauer

Hydraulische Betätigung (Pfeil) für die Mehrschelben-Trockenkupplung

schwer möglich. Das erfordert einen konzentrierten, disziplinierten Fahrstil.

Als ich Klaus Weller, dem Cagiva-Elefant-Besitzer, unsere Dauertest-KTM 990 Adventure zum Vergleich für eine kurze Probefahrt überlasse, meint er anschließend: „... da geht alles leichter.“ In der Tat – wo

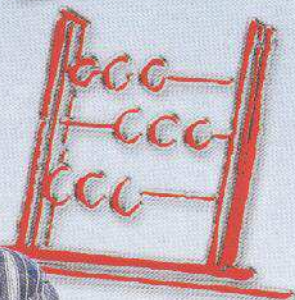


Nur der vordere Zylinder liegt ganz im Fahrtwind, der hintere ist unterm Tank versteckt

desmodue eine Rarität dar. Vorzugsweise ist er damit auf den weniger befahrenen Straßen des Schwäbischen Walds unterwegs, und er liebt seine Signora – das verzeiht ihre Schwächen, ihre Stärken kennt und schätzt er ohnehin.

Norbert Bauer

**Für alle,
die bis 4 zählen
können**



**JETZT
AM
KIOSK**

**ATV & QUAD
MAGAZIN**

www.ATV-Magazin.com