Con la Elefant 650, Cagiva entra de lleno en el mercado de las grandes Trail con estilo japonés, pero en este caso con auténtico sabor de bicilíndrico italiano.

Cagiva Elefant 650 c.c.

Toma de contacto

Forza Italia

Cagiva ha logrado, tras hacerse cargo de Ducati, una moto francamente sorprendente. Fiable, ligera (teniendo en cuenta su cilindrada), muy rápida y estable y con unos acabados que incluso superan a las Trail japonesas que invaden Europa y asoman por primera vez en nuestro país.
Realmente los hermanos Castiglioni están demostrando llevar una política muy acertada aprovechando las mecánicas de las Pantah.

DOS son los modelos que han salido de la factoría de Varese. Uno la esperada Ala Azzurra y el otro la Elefant. Dos motos que han logrado un alto grado de aceptación a pesar de que para ello se tenga que pagar un precio algo elevado.

El proyecto de fabricar una moto de Trail con el propulsor de la Pantah surgió a raíz del París Dakar, prueba que ha sido la verdadera artífice de las motos de Trail.

La idea de Ligier-Cagiva se mostró como uno de los proyectos más serios para intentar acabar con la supremacía de B.M.W. Para ello se contó con los servicios de Hubert Auriol. Este, algo cansado de correr en el mismo equipo que Gaston Rahier y también «por un puñado de dólares», vio con buenos ojos la idea de salir con una moto absolutamente nueva. Lo cierto es que las cosas rodaron muy bien por ser el primer año en que un equipo nuevo y hasta pocos km. del final estuvo incordiando a Rahier, que al fin y al cabo eran sus pretensiones y, cómo no, las de Cagiva.

Sobre esta moto Carlos Mas me comentó... *«Suena redonda, pero se muestra algo pesada...»* Naturalmente, Carlos se refería a la moto oficial pilotada por Auriol y que se ha tomado como base para fabricar en serie, dando como resultado la versión definitiva y denominada Elefant.

www.motosclassicas80.com
motos clasicas
info@motosclassicas80.com

Mucha prisa se han dado en Varese al sacar este primer modelo serio de Trail y es que tal y como está el mercado actual no se puede perder el tiempo.

Monsieur Baldet

No creo que a nadie le suene este nombre. Ni es un famoso piloto de motos, ni un importador, ni siquiera un patrocinador... ¿A qué viene entonces el nombre de Baldet en esta historia? Pues muy sencillo: él fue el primero en ver las posibilidades de un motor Pantah en una moto diseñada exclusivamente para el París Dakar.

Monsieur Xavier Baldet es el gerente de un conocidísimo restaurante de París. En 1981, época en que esta prueba empezaba a tomar auge pero sin llegar a los límites de profesionalidad de hoy día, Baldet se apuntó a la carrera más dura del mundo y en vez de hacerlo con una moto convencional decidió liarse la manta a la cabeza y salir con algo especial. Y escogió el motor de las entonces Ducati Pantah de 500 c.c.

La moto ofrecía un aspecto imponente, pero también muy artesanal.

Un enorme depósito de 46 litros de capacidad, un chasis construido especialmente para la ocasión (multitubular), frenos de tambor, Marzocchi delante y un monoamortiguador trasero.

El motor en cuestión era prácticamente de serie. Tan sólo un «dos-en-uno», unos filtros de aire especiales y un desarrollo más corto.

Sin saberlo Monsieur Baldet, en el año 81, se acercó mucho a lo que cuatro años después ha resultado ser la Cagiva Elefant...

En lo más alto

Si tuviéramos que situar a esta Elefant en un lugar dentro de las motos de Trail de hoy en día, sin ninguna duda la dejaríamos en lo más alto.

No sólo sus prestaciones, sino también en acabados, la calidad de todos sus componentes y su equipamiento. Parece ser que Cagiva sigue dispuesta a dar réplica a los japoneses y a decir verdad con esta Elefant lo han conseguido. Comencemos por el motor.

Se trata del archiconocido motor Pantah elevado a 650 c.c. En él se ha variado la distribución y el desarrollo para adecuarlo a una moto que debe de llevarnos tanto por carretera como por senderos varios.

No se han escatimado medios para la creación de esta bella italiana. Los mandos están a la altura de las mejores motos de su clase y el motor heredado y derivado de las Pantah es un ejemplo de suavidad y potencia.

La variación más importante de este motor con respecto al de la Pantah viene dado por el cilindro posterior. Dicho cilindro ha sido «girado» por completo. De esta forma se hace más fácil el acoplamiento del espectacular escape. Un «dos-en-uno» que finaliza con un impresionante silencioso de aluminio. Asimismo esta nueva colocación del cilindro trasero de este motor en V (90 grados), facilita la ubicación del monoamortiguador trasero y la caja del filtro de aire, que es la misma para los dos carburadores.

La caja de cambios es de cinco velocidades y ha sido amoldada al uso de esta Elefant.

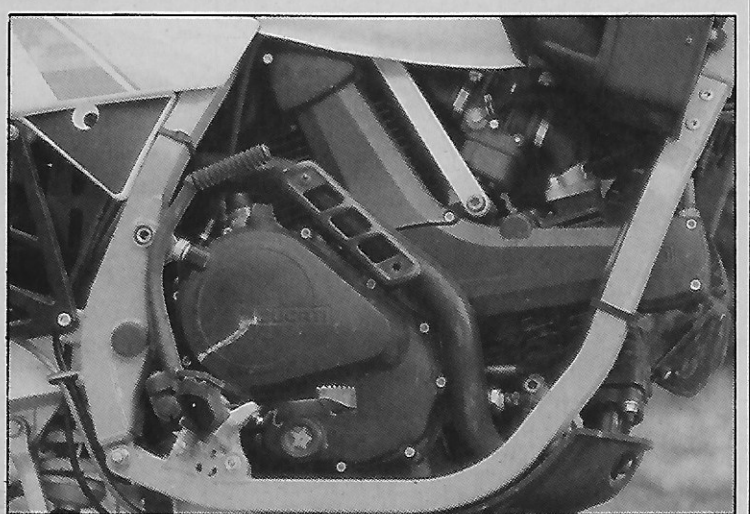
El radiador de aceite está situado en el lado derecho. Dos tomas de aire ubicadas bajo el depósito y que no molestan en conducción normal y tampoco sobre tierra. En una de estas tomas se encuentra el pequeño radiador, mientras que la del lado izquierdo se encuentra vacía.

El chasis supone otro importante acierto. Se trata de un cuadro en tubos de sección rectangular de cromomolibdeno. El aspecto de robustez se ve acompañado por una buena manejabilidad. Como en las carreras del desierto, en Cagiva han querido ofrecer en la serie un chasis muy similar al utilizado por Auriol y ello conlleva la facilidad para extraer el motor. Esta operación será sumamente sencilla y tan sólo habrá que quitar ocho tornillos tipo allen situados bajo la pipa y en los laterales del chasis.

Una moto de estas características se debe de ver acompañada de acorde con esos 175 kg. y también con las pretensiones que de ella se esperan. Unas suspensiones con el difícil compromiso de funcionar correctamente por carretera y por caminos, es decir, algo blandas pero también con cierta dureza al final de su recorrido y de esta forma poder abordar sin problemas las muchas sorpresas que nos depara el circular por caminos abiertos.

Delante nos encontramos con una Marzzocchi cuyas botellas se prolongan más allá del eje. Marzzocchi ha realizado esta horquilla bajo las exigencias de Cagiva con unas barras de 42 mm. Unos fuelles de goma las protegen del polvo y demás suciedades, mientras que para sujetarlas se han escogido unas vulgares abrazaderas de ferretería (!).

Protector de faro y placa portanúmeros de una sola pieza, con intermitentes montados elásticamente.



El motor Pantah pintado en negro. Se ha mantenido el kick starter. El chasis es de sección rentangular y es desmontable por este lado.

La suspensión trasera sigue siendo la típica *Soft Damp* de Cagiva, que en realidad viene a ser el típico monoamortiguador con bieletas. Se trata de un Ölhins regulable en dureza del muelle y también en hidráulico. Dicho amortiguador se encuentra alojado en un impresionante basculante fabricado en aluminio y de sección rectangular.

Los frenos son nada más y nada menos que unos Brembo flotantes. El delantero es de doble pistón y 260 mm., mientras que el trasero es de 240 mm.

Donde realmente se ha esmerado la gente de Cagiva es en el equipamiento de la moto, así como en los detalles simples, pero que se agradecen, como pueden ser las estriberas replegables y anclados a través de unas pletinas de aluminio. También me llamó la atención el sistema de los intermitentes, los cuales para desconectarlos (una vez puestos en funcionamiento) bastará ejercer presión en un botón situado debajo de la palanquita que hemos accionado anteriormente, es decir que no hace falta retornar el interruptor a su posición inicial. Dispone de un pequeño portapaquetes y también de una completísima bolsa de herramientas, muy cómoda pero demasiado a la vista.

El tablier es todo un ejemplo, supera a todas las motos japonesas de trail y también a muchas de carretera. Cuenta, además del clásico velocímetro y cuentavueltas (de un bonito diseño), de indicador de punto muerto, aceite, luces largas y cortas, intermitentes, batería y caballete lateral desplegado.

Una auténtica polivalente

La busca de una auténtica polivalencia es, en este tipo de motos, la verdadera razón de ser. Y no es fácil. Tanto los japoneses como los alemanes (a través de BMW) tratan de conseguir motos que nos lleven por carretera con todas las garantías y que podamos disfrutar de una auténtica moto de montaña y de esta forma olvidar el asfalto y adentrarnos en campos desconocidos. Esa es la auténtica filosofía del Trail.

La Elefant se acerca bastante a ese teórico compromiso ideal.

La posición es correcta, todo cae bien sobre las manos y su asiento está bien estudiado. Se prolonga por encima del depósito y resulta francamente cómodo. En parado la moto parece excesivamente pesada y de hecho sus casi 180 Kg. no la sitúan en una pluma, pero en mar-

cha la cosa cambia y resulta una moto muy ligera.

Tras apretar el botón «mágico», el ronroneo resulta familiar, no en vano llevamos bajo las piernas a un auténtico Pantah de Ducati, perdón, Cagiva... Embrague sumamente suave y primera hacia abajo...

Por carreteras reviradas disfrutaremos de lo lindo y los Pirelli Trail (90/90 × 21 delante y 5,10/90 × 17 detrás) se muestran muy estables sobre todo tipo de asfalto. La moto resulta muy manejable y únicamente se requiere un poco de tiempo para rodar con soltura. Ello es debido a la posición de conducción un tanto montañera. Ma viene a la cabeza lo deprisa que se rueda en nuestros Rallyes sobre las BMW GS 80 y me imagino lo deprisa que se debe poder rodar a lomos de la Elefant, que sin duda tiene a su favor una mayor estrechez y manejabilidad.

Marchando tranquilamente entre 2.000 y 4.500 vueltas este motor se sigue mostrando muy progresivo. Todo un acierto de la casa de Bologna que aún tiene mucho que jugar con sus bicilíndricas en «L».

A partir de 6.500 vueltas nos encontramos con un motor mucho más agresivo y su «patada» es importante. El disco flotante de doble pistón firmado por Brembo es toda una garantía y por carretera asfaltada será suficiente, pero ¿suficiente también para parar una moto de 180 Kg. en terrenos de montaña?

Creo que en este aspecto nadie más apropiado que Juan Bultó para comentarnos el funcionamiento de la Elefant sobre tierra. Juan corrió con ella en la Baja y se pegó un buen tute sobre las tierras de los Monegros...

«Nosotros salimos con una moto de serie, a la que sólo le cambiamos los neumáticos y eliminamos intermitentes y demás accesorios inútiles en carrera. Sobre el funcionamiento de la Elefant en esta carrera pienso que se mostró como una moto muy válida. De hecho Auriol ya lo insinuó en el París Dakar con el primer prototipo. Es una moto estable y también manejable. Rodando tan deprisa como se rueda en esta carrera (180 con un desarrollo más largo...), el problema que yo encontré es pararla. No es que no frene, pero sí requiere un período de adaptación, al igual que todas las motos de Trail de esta cilindrada. Son muchos Kg. y también mucha moto para parar en terrenos arenosos. Con la entrada más bien avanzada logré controlarla bastante bien, apoyándome en la retención de este cuatro tiempos y acostumbrándome a dosificar la frenada del Brembo sobre tierra. Te repito que requiere un poco de adaptación, período que los pilotos habituales en estas carreras tienen ya muy superado, aunque al final te aseguro que me permitía el lujo de apurar frenadas como si estuvieses rodando sobre asfalto.»

Hay que añadir que después de quitar peso es recomendable adaptar las suspensiones al gusto personal de cada uno, suspensiones que en principio parecen un poco blandas y en el caso de la Baja se endurecieron un poco.

«Respecto al motor te diré que no es necesario subirlo hasta esas 10.000 r.p.m. que tiene de techo teórico. Tan sólo llegamos a ese régimen tras unas larguísimas rectas en las que alcanzábamos casi los 190 Km/hora...

»En conducción normal, sobre las 6.000 ó 6.500 nos encontramos con la salsa de un motor muy progresivo...»

Rodando por ciudad entre las 2.000 y las 4.000 será suficiente.

Una moto muy cercana a la auténtica polivalencia.

Su precio se situará sobre las 900.000 ptas. y estará disponible en España a mediados de septiembre.

Texto y fotos:
Alex MEDINA

Ficha técnica

Motor: Desmodrónico, cuatro tiempos. 2 cilindros situados a 90°.
Diámetro por carrera: 83 × 61,5 mm.
Cilindrada: 650 c.c.
Relación de compresión: 10 a 1.
Carburadores: Dell'Orto PHF 36.
Arranque: Eléctrico y con pedal.
Transmisión primaria: Por engranajes con dientes helicoidales.
Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.
Chasis: Sección rectangular. Doble cuna en cromomolibdeno.
Suspensión delantera: Marzocchi telescópica hidráulica. 42 mm. (barras) y 225 mm. de recorrido.
Trasera: Sistema Soft Camp. Amortiguador Öhlins. 230 mm. de recorrido (a rueda).
Freno delantero: Disco Brembo. Pinza de doble pistón. 260 mm.
Freno trasero: Brembo 240 mm.
Neumáticos: Pirelli Trail.
Delantero: 3,00 × 21".
Trasero: 5,10 × 17".
Distancia máx: 2.250 mm.
Altura máx: 1.270 mm.
Distancia al suelo: 250 mm.
Capacidad del depósito: 18 litros.
Reserva: 3,5 litros.
Peso en seco: 175 Kg.