

Feldjäger



Befriedigend: Licht

Neben der Aspes Navaho 80 Special (siehe MOTORRAD 11/1981) ist die Cimatti die zweite Achtziger mit Minarelli-Motor.

Am ehesten läßt die Cimatti Kaiman Super 80 auf leeren Straßen frühmorgens um drei Uhr aufhören: Dann entwickeln der luftgekühlte Minarelli P 6/80-Zweitakter und der Lafranconi-Auspufftopf, von Fremdgeräuschen ungestört, den typischen Sound hochgezüchteter Cross-Maschinen.

Aber auch sonst zeugen einige Attribute dieser italienischen Enduro-Achtziger vom Charakter eines kompromißlosen Gelände-Zweirads. So fallen besonders die grobstolligen Pirelli-Geländereifen ins Auge, vorn Typ MT 23 Moto Cross in den Dimensionen 2.50-21 und hinten MT 19 in den Ausmaßen 3.50-18.

Was jedoch über Stock und Stein für ausgezeichnete Haftung sorgt, birgt auf ebenen Straßen und Kopfsteinpflaster gelegentlich die Überraschung des Eiertanzes in sich: Dort lenken die Stollen das Hinterrad hin und wieder in andere Bahnen als vom Fahrer gewünscht.

Dieses Eigenlenkverhalten des Kaiman-Schwanzes vermittelt dem Fahrer auch bei abruptem Abkippen in die Schräglage häufig den Eindruck, als breche das Hinterrad frühzeitig aus. Nach einigen Dutzend Kilometern gewöhnt sich der Lenker allerdings an diese Eigenart der Cimatti. Des weiteren fällt die schmale, kantige Sitzbank auf, die aber längst ▶



Fotos: Holzapfel

Feldjäger: Im Gelände fühlt sich die Cimatti Kaiman Super 80 überall wohl

TECHNIK UND TEST

Test Cimatti Kaiman Super 80

nicht so hart ist, wie es aussieht. Sie fängt im Gegenteil zahlreiche Stöße im Gelände mit ab und fördert so die Bereitschaft des Fahrers, sich auch stundenlang abseits befestigter Wege auszutoben.

Dazu verleitet natürlich ebenso die sehr gute Federung, die mit überdurchschnittlich langen Wegen arbeitet (vorn 220 mm, hinten nahezu 200 mm) und an der Schwinge von hydraulischen Gasstoßdämpfern unterstützt wird, während das Vorderrad, aufgehängt in einer hydraulischen Teleskopgabel, mit Aluminiumbeinen und Vorschubzapfen das Gelände abtastet.

Weniger durch Tasten als vielmehr nur durch entschlossenes Ziehen und Treten läßt sich der Fußschalthebel dazu bewegen, im Sechsganggetriebe für Gangwechsel zu sorgen. Und selbst dann sollte der Enduro-Pilot mindestens die Festigkeit von Motorradstiefeln nutzen, denn der Kraftaufwand ist erheblich.

Somit wird auch leider der Vorteil der erfreulich kurzen Schaltwege weitgehend neutralisiert, da die Schwergängigkeit bei der Fahrstufenwahl wieder die Zeit verbraucht, die kurze Wege einsparen. Auch gestaltet sich die Suche nach dem Leerlauf zu einer zeitintensiven Fahndung, da außerdem eine entsprechende Kontrollleuchte fehlt.

Überhaupt erschöpft sich das spartanische Instrumentarium in einem gut ablesbaren, wenn auch nicht blendfreien Geschwindigkeitsanzeiger der italienischen Marke Veglia Borletti. Einen Drehzahlmesser vermißt der Fahrer ebenso wie

Kontrolllampen für Abblend- und Fernlicht.

Dafür sind die Armaturen griffgünstig platziert. Sämtliche Schalter für Licht, Blinker, Hupe und Stromkreisunterbrechung sind an der linken Hälfte des Lenkers in Daumenreichweite ange-

bracht und mit eindeutigen Symbolen versehen.

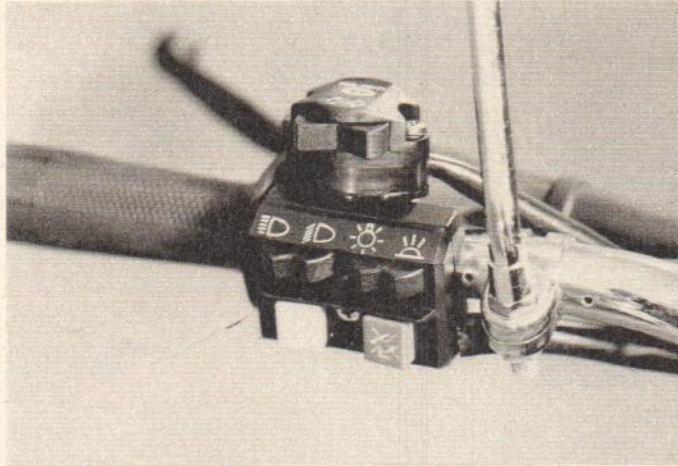
Die Bedienkräfte für Kupplung und Bremse sind gering. Allerdings verlangt die vordere der beiden Trommelbremsen den beherzten Zugriff des Fahrers am rechten Hebel, soll brauchbare

Verzögerung gewährleistet sein.

Eine gute Beschleunigung entwickelt die Cimatti nur, wenn zeitig geschaltet wird. Zwar ist der im Doppelrohrrahmen aufgehängte, 7,5 PS starke Einzylinder italienisch drehfreudig, im oberen Drehzahlbereich aber nicht mehr leistungswillig. Die Höchstgeschwindigkeit von 81,8 km/h ist trotzdem ein konkurrenzfähiger Wert.

Leistungsstark ist die Beleuchtung der Italienerin. Das Licht, das die 25/25 W-Birne verbreitet, läßt auch den ängstlichen Zweiradfahrer in Dämmerung und Dunkelheit nicht angst und bange werden.

Allerdings ist die Cimatti Kaiman Super 80 auch viel weniger ein Leichtkraftrad



Griffgünstig auf einer Seite: Licht- und Blinkerschalter

Fotos: Holzäpfel

Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb	0—40 km/h 5,0 s
Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, Bohrung x Hub: 48 mm x 44 mm, Hubraum 79,5 cm ³ , Verdichtung 11, Nennleistung 5,5 kW (7,5 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 6,8 Nm bei 5250/min. Ein PHBG 19-AS-Vergaser, Ø 19 mm. Elektronische Magnet-Schwungrad-Zündung, Batterie 6 V 1 Ah. Ölbadkupplung. Sechsganggetriebe mit Kickstarter, Gangstufen: 3,30/2,23/1,62/1,26/1,04/0,91. Primär-/Sekundärübersetzung 4,62/3,14.	0—50 km/h 7,2 s
Fahrwerk	0—60 km/h 9,9 s
Stahl-Doppelrohrrahmen. Federweg vorn/hinten 240/300 mm, Lenkkopfwinkel 61 Grad, Bereifung vorn 2.50—21. hinten 3.50—18, Trommelbremse vorn und hinten, Radstand 1360 mm.	0—70 km/h 14,1 s
Abmessungen/Gewichte	0—80 km/h 24,5 s
Länge 2070 mm, Breite 915 mm, Sitzhöhe 94 mm, Leergewicht vollgetankt 250 kg, Tankinhalt 6,5 Liter.	0—400 m 24,2 s
Beschleunigung	
0—30 km/h 3,1 s	
	Durchzugsvermögen
	im 3./4./5./6. Gang
	30—40 km/h 1,6/1,8/3,5/ — s
	40—50 km/h 1,8/2,1/2,6/3,3 s
	50—60 km/h 2,5/3,0/3,3/3,5 s
	60—70 km/h — / — /4,4/3,9 s
	Höchstgeschwindigkeit
	solo sitzend 81,8 km/h
	solo liegend 86,3 km/h
	(Temperatur 25 Grad)
	Tachometerabweichung
	Anzeige/effektiv
	30/50/80
	30/48,5/76,4 km/h
	Verbrauch
	Testverbrauch 4 Liter/100 km
	Preis: 3745 Mark
	Importeur: Cimatti Fahrzeug-Vertriebs GmbH, St.-Christophorus-Straße 4—6, 6742 Herxheim.



Für zwei Personen zu kurz: Cimatti-Sitzbank

für Überlandfahrten zu später Stunde als eher ein Geländesport-Zweirad für Einsteiger. In Staub, Schlamm und Spurrillen fühlt sie sich wohl und ist auch vom Anfänger dort leicht zu beherrschen.

Als kompromißlose Gelände-Achtziger ist die Cimatti eine Bereicherung für den Leichtkraftrad-Markt.

Und dort läßt sie nochmals aufhorchen: Sie ist leistungstärker als die meisten japanischen Enduros und vom Anschaffungspreis her billiger als alle europäischen Achtziger. *Erich Kahnt*