

# Cagiva raptor 650 scheda tecnica, pregi e difetti

Import da Raptor Garage

<https://raptorgarage.altervista.org/la-raptor-650-scheda-tecnica-pregi-difetti/>

Immagini incluse: 3

# AGILITY RAPTOR

La versione da 650 cm<sup>3</sup> della naked varesina, grazie alle eccellenti doti di maneggevolezza e agilità, è una delle più godibili e divertenti della sua categoria **di Flavio Frigerio. Foto di Daniele Dossi**

**C**reare un mezzo che si distingua in modo netto, nell'ormai sovraffollato mercato delle naked, è un compito assai difficile.

La Cagiva però ci è riuscita grazie ad un veicolo dall'estetica moderna e aggressiva, una ciclistica in grado di soddisfare la più ampia fascia di clientela ed infine un propulsore facilmente sfruttabile anche dai meno esperti.

Esteticamente la Raptor si distingue in modo netto grazie alle sue forme che, pur mantenendo una impostazione classica, sono impreziosite da particolari stilistici moderni.

D'altro canto Miguel Galluzzi che è stato l'inventore, nonché il promulgatore di questa concezione filosofica di veicolo, ben presto diventata moda, non poteva non centrare l'obiettivo nel disegnare una moto dalle forme così affascinanti.

Ciclisticamente la Raptor 650 mantiene quasi inalterate le caratteristiche della Raptor 1000 ed il propulsore, di produzione Suzuki, è stato come di consueto rivisto dai tecnici Cagiva in alcuni particolari.

Questa nuova naked sa regalare senza dubbio una piacevole sensazione di padronanza e controllo in ogni situazione. Il

merito di ciò è da ricercarsi nella posizione di guida che permette di ottenere fin dai primi istanti un feeling straordinario.

Il busto, non troppo proteso in avanti, assume con le braccia un'angolazione ottimale grazie alla corretta distanza sella-manubrio.

Quest'ultimo è ampio come vuole la tradizione naked ma non eccessivamente "aperto". La sella è comoda ad eccezione della parte riservata al passeggero, per il quale non è stato pensato alcun tipo di appiglio.

Le pedane, leggermente arretrate, sono di buona fattura e

sono posizionate ad un'altezza che non costringe le gambe ad assumere posizioni innaturali.

I comandi al manubrio sono di ottima qualità e disposti in modo ergonomico.

La strumentazione è composta da un contagiri analogico di forma triangolare e da un piccolo pannello digitale con il contachilometri ed il termometro del liquido di raffreddamento.

**Le linee della Raptor sono davvero accattivanti. Il telaio è a traliccio in tubi di acciaio ALS 450 ed il propulsore è quello della Suzuki SV650, rivisitato però dai tecnici Cagiva.** ▼





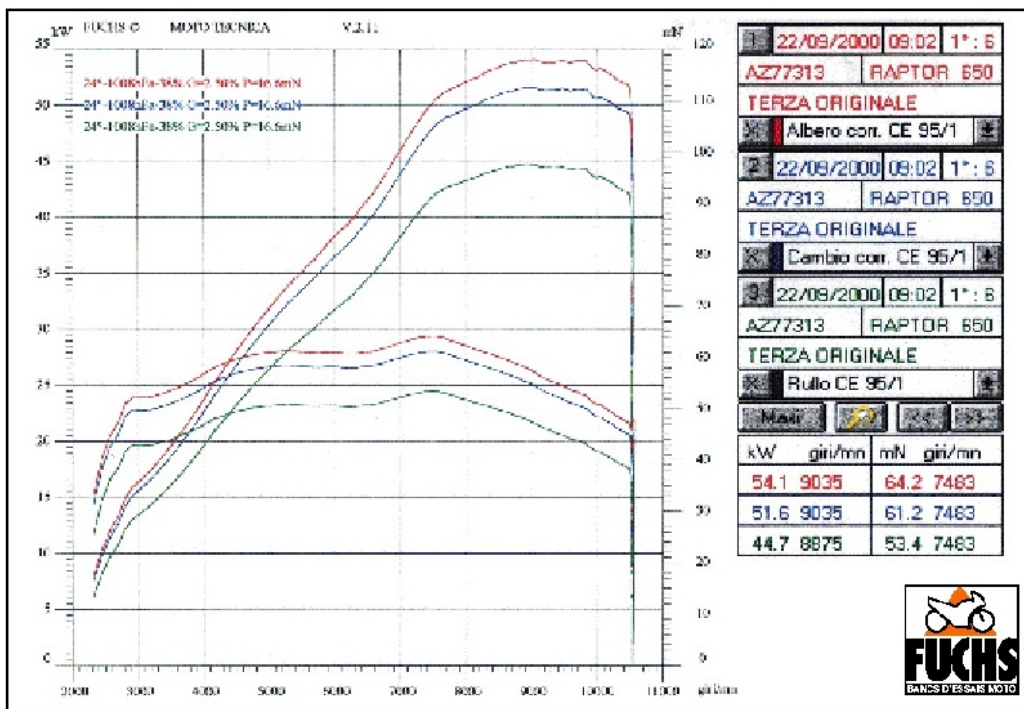
mento. La Raptor si lascia condurre con un filo di gas in virtù delle buone doti di coppia del propulsore che, grazie alle modifiche apportate dai tecnici Cagiva, è dotato di una più favorevole erogazione. La sua risposta è rapida fluida e lineare. Il motore ha, inoltre, una progressione agli alti regimi degna di un plurifrazionato, con una progressione continua fino al raggiungimento della soglia di intervento del limitatore posta a circa 10500 giri/min. Con un propulsore di questo livello la ciclistica non poteva essere da meno: i tecnici hanno puntato soprattutto sull'agilità e sulla precisione di guida. Alla rapidità di inserimento in curva corrisponde un'elevata continuità nel mantenere la traiettoria, questo grazie anche alla sospensione anteriore. Quest'ultima, con una nuova idraulica e molle più dure, si dimostra poco incline all'affondamento, mantenendo allo stesso tempo una risposta efficace e confortevole anche sui tratti di asfalto non perfetti. Di pari livello il monoammortizzatore posteriore, mai troppo secco o brusco nelle risposte. La forcella anteriore, a steli ro-

vesciati di 43 mm di diametro, ha una corsa utile di 120 mm ed adotta nuove molle. Queste ultime hanno una costante elastica pari a 8,4 N/mm, mentre la molla posteriore di 73,6 N/mm. Sulla sospensione anteriore non si può intervenire su alcun parametro. La sospensione posteriore ha subito numerose modifiche ed adotta leveraggi completamente nuovi ed un monoammortizzatore regolabile nel precarico della molla. L'escursione della ruota posteriore è di 130 mm. L'impianto frenante è lo stesso adottato sulla sorella maggiore, la Raptor 1000, ed il suo intervento si rivela sempre pronto e potente in ogni condizione di utilizzo. Esteticamente solo un occhio allenato può distinguere le due versioni della Raptor. Quella da 650 cm<sup>3</sup> differisce infatti solo per alcuni particolari: il serbatoio, riprogettato per dare ospitalità alla nuova scatola filtro, il pneumatico posteriore di dimensioni inferiori e i silenziatori. Il propulsore è il bilindrico a V di 90 gradi, alimentato da due

▲ Lo scarico, a differenza della SV650 che impiega un 2 in 1, è del tipo 2 in 2. La sagomatura del serbatoio ha linee molto aggressive e sfuggenti. La larghezza massima della moto è di 780 mm. Al passeggero è riservata una posizione abbastanza confortevole. L'unico aspetto negativo è la mancanza di appigli.

La strumentazione è composta da un contagiri analogico di forma triangolare e da un piccolo pannello digitale, con il contachilometri ed il termometro del liquido di raffreddamento. ▶

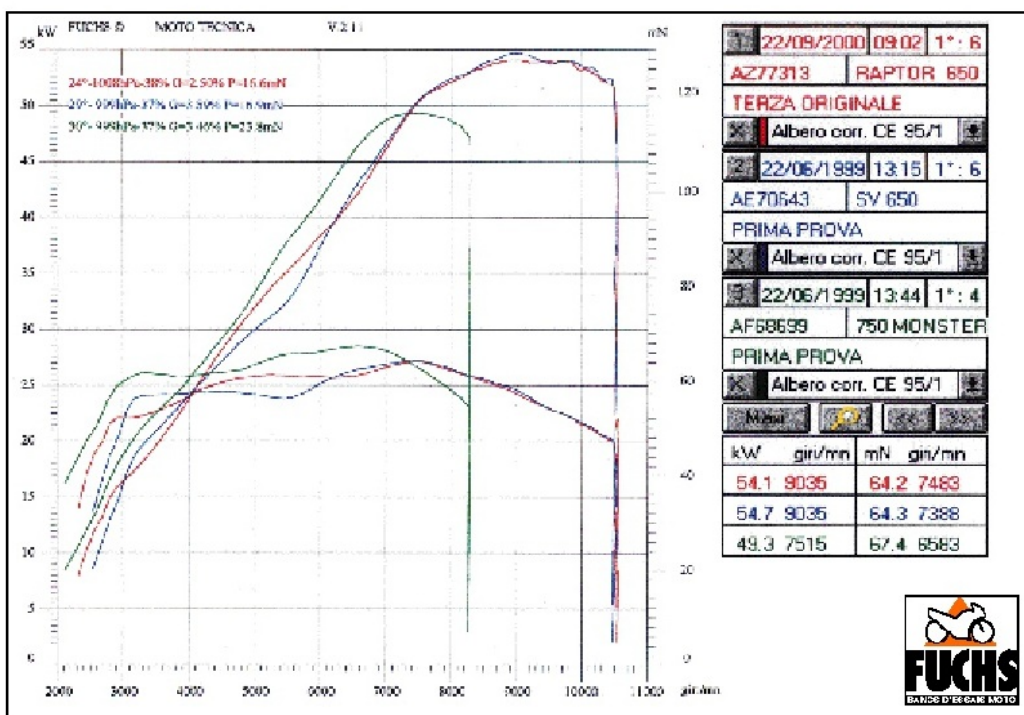




◀ La curva di coppia e di potenza della Raptor 650 testimoniano l'ottima messa a punto del propulsore. La potenza massima, che è di 54 kW, viene raggiunta intorno ai 9000 giri/min. Ottimo l'allungo dopo il raggiungimento di tale valore. Ottima anche la curva di coppia, che presenta un andamento lineare dai 3000 giri/min fino a oltre 8000 giri/min.

Ecco a confronto le curve di coppia e potenza della Raptor 650 con quelle delle due dirette rivali: Ducati Monster 750 e Suzuki SV650.

I tecnici della Cagiva sono intervenuti sul propulsore Suzuki con piccoli miglioramenti ma sostanzialmente i due motori, come testimonia la quasi perfetta corrispondenza delle curve, sono identici. La differenza di potenza della Ducati Monster 750, rispetto alle rivali, è da ritrovarsi nella differente distribuzione: 2 valvole per cilindro per la Ducati contro le 4 valvole del propulsore Suzuki.



cuate e i tubi in corrispondenza del canotto di sterzo hanno un diametro di 25 mm contro i precedenti 20 mm.

L'impianto frenante è composto all'avantreno da una coppia di dischi in acciaio da 298 mm di diametro con pinze Brembo a quattro pistoncini ed al retrotreno da un disco singolo da 220 mm di diametro e pinza Brembo a doppio pistoncino. La Raptor 650 impiega cerchi in lega leggera all'anteriore da 3.50"-17 con pneumatico 120/70-ZR17, mentre al posteriore da 4.50"-17 con pneumatico 160/60-ZR 17. La moto ha un interasse di 1440 mm, un'avancorsa di 92 mm e una lunghezza totale di 2140 mm. ■

carburatori Mikuni BDSR 39. La corsa e l'alesaggio sono rispettivamente di 62,6 mm e 81 mm. Il rapporto di compressione è di 11,5:1. La distribuzione è a doppio albero a camme in testa con 4 valvole per cilindro. La lubrificazione è a carter umido con pompa ad ingranaggi ed il raf-

freddamento è a liquido. I tecnici Cagiva hanno adottato una nuova scatola filtro, una rapportatura finale più corta ed uno scarico 2 in 2 in luogo del 2 in 1 della Suzuki SV (per maggiori chiarimenti sul propulsore si veda la prova della Suzuki SV650 pubblicata su Moto Tecnica N°12 - Novembre 1999).

Il telaio, a traliccio con tubi in acciaio ALS 450, ha caratteristiche strutturali simili a quelle della sorella maggiore: naturalmente cambiano le dimensioni ed altri piccoli particolari che hanno permesso di migliorare un già validissimo prodotto. Le traversine di rinforzo laterali ora sono leggermente più ar-