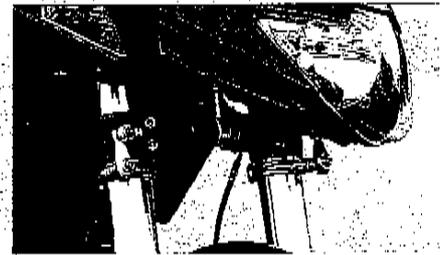


Xtra-Raptor: Karbon, wöhin das Auge schaut. Dazu dieses eigentümliche Geweih. Weiterhin sind da ein feiner Gitterrohrrahmen und der Ausgleichsbehälter des Federbeins, seitlich am Motor. Und ein leider etwas schwergängiger Lenkungsdämpfer unter der Gabelbrücke



Fotos: fact

Test Cagiva Xtra-Raptor 1000

ARTENSCHUTZ

Cagivas Raptoren sind in der freien Wildbahn nur äußerst selten anzutreffen. Das gilt insbesondere für jene Exemplare, die ein V im Namen tragen und an den eigentümlichen Verbindungsstegen zu erkennen sind, die sich über den Lenker vom Tank bis zur Lampenmaske ziehen. Damit diese Spezies nicht ausstirbt, hat Cagiva nachhaltig in den genetischen Code eingegriffen. Das Ergebnis: die schwarze, bitterböse Xtra-Raptor.

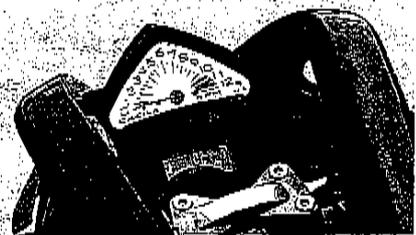
Neben zahlreichen Karbonteilen sind es vor allem tief greifende Fahrwerksmodifikationen, welche die Xtra-Raptor so besonders machen. Der Radstand schrumpfte um acht Millimeter, während das Heck mittels anderer Umlenkung und eines längeren Sachs-Federbeins um 50 Millimeter angehoben wurde. Gleichzeitig wurde die nicht justierbare Upside-down-Gabel

durch ein voll einstellbares Exemplar von Marzocchi ersetzt. Die ziert nun ein quer vor der unteren Gabelbrücke angebrachter Lenkungsdämpfer. Außerdem sollen sich neue Bremsbeläge hartnäckiger in die 298-Millimeter-Scheiben verbeißen.

Beim Antrieb hingegen blieb alles wie gehabt. Noch immer kümmert sich der famose Suzuki-V2 darum, dass die Raptor für den Beutefang bestens gerüstet ist. Spontaner Antritt aus allen Lagen, quicklebendiges Drehvermögen – der Tausender gehört auch im Cagiva-Chassis nach wie vor zu den besten seiner Zunft, muss sich in Sachen Abgasreinigung allerdings mit einem Sekundärluftsystem zufrieden geben.

Dem Fahrspaß tut das keinen Abbruch. Geduckt über den breiten und nochmals flacheren Lenker, reicht man die gemessenen 109 PS gerne und häufig ans Hinter-

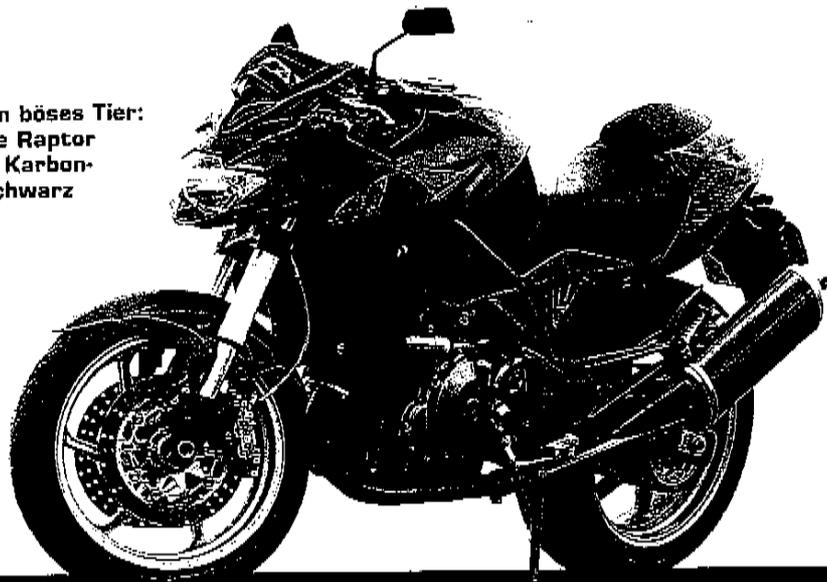
rad weiter und erntet dafür neben dem steigenden Vorderrad im Idealfall Beschleunigungswerte, die sich sehen lassen können (siehe Messwerte). Ebenso wie die Spitzengeschwindigkeit, die bei theoretischen 241 km/h (Werksangabe) liegt.



Very special: die Form des Drehzahlmessers, limitierte Auflage

Theoretisch deshalb, weil sich diese Tortur freiwillig niemand antun wird. Vor allem, weil der Fahrtwind und die daraus resultierenden unfreiwillig eingeleiteten Kräfte an den Lenkerenden den ohnehin nicht vorbildlichen Geradeauslauf nochmals negativ beeinflussen. So gesehen ist die kurvenreiche Landstraße eher Raptor-Terrain. Wunderbar handlich und agil räubert sie durch Radien jeder Art, profitiert dabei von der straffer abgestimmten Gabel und der bissigeren Bremsanlage, die weiterhin eine hohe Handkraft benötigt. Und der Xtra-Interessent eine gut gefüllte Portokasse. 12.200 Euro verlangt Cagiva für die auf 999 Stück limitierte Xtra-Raptor. Artenschutz hat eben seinen Preis. sk

Ein böses Tier: die Raptor in Karbon- Schwarz



CAGIVA XTRA-RAPTOR 1000

DATEN

■ **Motor:** wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, je zwei oben liegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Einspritzung, Sekundärluftsystem, Sechsganggetriebe, Kette.

Borung x Hub 98,0 x 66,0 mm
Hubraum 996 cm³

Nennleistung

83 kW (113 PS) bei 8500/min

Max. Drehmoment 105 Nm bei 7000/min

■ **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 43 mm, Zentralfl-

derbein mit Hebelsystem, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 298 mm, Vierkolben-Festsättel, Schölenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolben-Festsattel.
Reifen 120/70 ZR 17; 180/55 ZR 17

■ **Maße und Gewichte:** Radstand 1432 mm, Sitzhöhe* 780 mm, Gewicht vollgetankt* 219 kg, Zuladung* 171 kg. Tankinhalt 15,2 Liter.

Farbe

Schwarz

Garantie

zwei Jahre

Preis inkl. Nebenkosten

12.200 Euro

MOTORRAD-MESSUNGEN

■ **Höchstgeschwindigkeit** 241 km/h

■ **Beschleunigung**

0-100 km/h 3,4 sek

0-140 km/h 5,8 sek

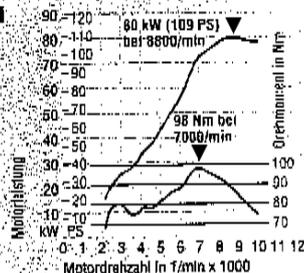
■ **Durchzug**

60-100 km/h 3,9 sek

100-140 km/h 4,7 sek

■ **Verbrauch im Test**

Landstraße 5,9 l/100 km



*MOTORRAD-Messungen; *Herstellerangabe; Leistungsdiagramm: Messung an der Kupplung auf Dynoja-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung = 5%