

Test

**CAGIVA
MITO 125 EV**

Pred dnevi.
Stal je na obrežju
Ljubljane.
In si zamišljeno podpi-
ral glavo.
Sestnajstletnik.
»O teje cagivi lahko
le sanjam,« je izdaval.



LEPOTICA IN ZVER





Pred letom dni na Salzburgringu, med dirko motociklistov za svetovno prvenstvo. Novinarski kolega Miran Ališič me je vlekel za rokav med šotori ekip: »Da vidiš tamle eno cagivo! To je nekaj super. Vsaj 600 kubikov mora

imeti!«

Ob dolgem rdečem šotoru, delavnici moštva Cagiva Corse, je bil parkiran najnovejši mito 125, tisti hip motociklistična premiera, na kateri so se ustavljali tudi pogledi vsega dobrega vajene

dirkaške in konstruktorske elite. Ališič, specialist formule ena, na svojem prvem obisku motociklistov seveda ni veliko zgrešil: o najnovejši cagivi s Ferrarijevim motorjem se govori in ugiba že dalj kot leto dni (danes vemo več:

videti bo kot pravkar upokojeni polilitrski dirkalnik za GP); mito je na pogled lep kot pregrešni ducati 916; da je v motorju le 125 kubikov, pa razbereš šele v drugem poskusu, ko opaziš le en dušilec izpušne cevi.

Sanje?

Strinjam se. Zgolj po eni plati, seveda.

Pred leti v še tako bujnih fantazijah ne bi nasanjaj tako lepega in tehnično popolnega motocikla tega razreda, kot je to cagiva mito. Konkurenca na trgu je seveda tisti izziv, ki je današnje cestno-športne 125-kubične motocikle tako izpopolnila, da so vredni vsega občudovanja. In spoštovanja. Je pa napihnila tudi cene. Toda precej realno: muzika je bogata in ubrana. Italijani igrajo tu prvo violino: Aprilia in Cagiva.

Po drugi plati pa se - ne strinjam.

Cagiva mito 125 evoluzione je povsem serijski motocikel, ki ga sestavljajo na istem traku, kjer nastajajo tudi ducati 916, v mestecu Varese nad Milanom. Torej: naprodaj je, in to za dokaj razumen denar.

Ni pa poceni, da se razumemo. In zato je šestnajstletniku, ki izgoreva v velikih željah, dokaj nedosegljiva. To je na slovenskem motociklističnem trgu še nerešena težava, saj zelo ugodno financiranje nakupa motocikla ostaja bolj želja kot pa realnost. No, morda bo že jutri lepši dan.

Je pa tudi jasno, da je preprosto merjenje kubikov v motorju z denarjem (in težo plače) nevhvaležno in zelo spolzko opravilo.

Vendar stanje spet ni tako globoko črno. Od slovenskega zastopnika Cagive, jeseniškega podjetja Moto ZIP trgovina, smo prejeli tudi cenik našega klasičnega izbora nadomestnih delov, ki so potrebni za nujno vzdrževanje in popravilo ob »desnem« padcu. Cenik je nadvse razveseljiv, saj je ni cene, ki bi šokirala. Primerjanje cen nadomestnih delov med različnimi znamkami motociklov je hudo pretresljivo in tudi poučno početje. Včasih se tu



skrivajo veliki glavoboli!

Razmišljanje o motociklu s 125 kubiki je polnoletnim Slovencem še neznano. Seveda, najstnika omejuje od tega razreda zakonodaja, ki omogoča vožnjo s šestnajstimi leti. Toda 125-kubični mito za odšteti denar ponuja izjemno veliko, v številni šarm in zmogljivosti. Zagotovo daje odraslemu motociklistu celo več zadovoljstva kot neizkušnemu najstniku: zmogljivosti so na meji dirkaško športnega motocikla GP, tehnika je dirkaško kakovostna. Naj bo na enaki ravni tudi vozniško znanje! In mito je primeren tudi za rabo na dirkališču. To pa je tako edini prostor, kjer se je mogoče varno naučiti dobre vožnje.

V četrtem letu (tržno in športno precej uspešnega) življenja modela mito je Cagiva zelo drzno izbrala v lastni hiši vse, kar ima najboljšega. Jasno, da so najdlje časa nabirali pri Ducatiju. Tako so izjemno uspešni oblikovalci iz C.R.C. (Centro Ricerche Cagiva), kjer je nastal tudi Ducatijev 916, zelo originalno prenesli detajle na



model mito. Zgornji, kljunasto zašiljeni del oklepa, s parom mežikajočih žarome-

tov vred, je enak. Enako je urezana tudi posoda za gorivo. Tudi sedež. Tudi prednji

blatnik. Tudi par ogledal. Na istem mestu kot pri ducatiju, med glavo okvirja in posodo za gorivo, je hidravlični blažilnik nihajev krmila. Enaka je videti tudi armaturna plošča: ločeno vpet merilnik hitrosti, eden pod drugim v peno vtisnjena merilnik vrtljajev in merilnik temperature motorja. Lično.

Ličen je tudi aluminijast gumb pipice goriva, ki je pogreznjen v levi bok posode za gorivo. Ja, tudi dirkaški pokrov posode za gorivo je vreden občudovanja. Pravzaprav, vsi detajli in komponente so na ravni precej dražjega motocikla. Pogled se ustavi, recimo, na dušilcu trebušaste izpušne cevi: oblikovan je iz kevlarja in ogljikovih vlaken. Ali na zavorah: na prednjem kolesu se šopiri Brembov plavajoči kolot premera celih 320 mm, v katerega grize štiribatna čeljust!

Potlej opaziš na sedežnem panelu napis »seven speed«! Sedem prestav je v menjalniku. Z dirkaško točnostjo »tečejo«. So potrebne? To je malce stvar tehničnega prestiža, toda iz tako zmogljivega 125-kubičnega motorja je malone nemogoče iztisniti ugoden navor in moč. Moč preseže 30 KM na kolesu, sedem prestav skrbi, da je igla v merilniku vrtljajev vse skozi v območju uporabne moči.

Podatku o največji moči kaže verjeti, čeprav motocikla nismo zapeljali na meritve k Akrapoviču: bil je tovarniško nov, utekanje je še vedno dobrodejna terapija in tako motorja nismo želeli utrujati. Toda brez polnega plina ni testa. Kratkotrajno, na cesti, je mala cagiva pela s polnimi pljuči: na vstopu diha prek uplinjača premera 35 mm in lamelnega ventila, na izstopu je izpušni ventil, ki ga krmili elektronika.

Čudovito potegne: tehniki so predelali kanale v valju in obliko glave, na novo so uravnotežili motorno gred in uplinjaču namenili popolnejšo nastavitvev. Motor se obotavlja le do 3000 vrtljajev v minuti, opazno okrepi vlek pri 7000 vrtljajih v minuti, dirkaško žvižga pri desetih tisočakah in igla se vzne čez



11.500 vrtljajev v minuti. Motor zgolj minimalno vibrira zaradi grede za dušenje vibracij. S sklopko si med vožnjo ni treba pomagati. Toda pri ostrih štartih si je treba pomagati z zadržanim drsenjem, ki pa je ne utruja.

Motor je obešen v zelo spodoben okvir iz aluminija, zasnove box. Okvir se je dokazal tudi v dirkah velikih enovalnikov, saj so nekateri konstruktorji nanj obešali brutalnejše motorje. Okvir se spredaj opira na teleskopske vilice upside-down s kraki premera 40 mm, znamke Marzocchi. Zadek podpirajo (na desni) kot banana ukrivljene aluminijaste vilice z nastavljivim centralnim blažilnikom. Vzmetenje deluje solidno, v prvem delu giba mehko, za tem trše. Na novo je nastavljena hidravlika, ki je pogodu športnim željam.

Cagiva mito je živahen motocikel. Zmore biti uglajeno miren in dirkaško oster. Sportno navdihljen motociklist se bo seveda raznežil v kakšnem dolgem, izzivalnem zaporedju ovinkov, saj motocikel dobesedno sledi pogledu, lepo drži smer, se pusti potopiti v ovinek (na kolesih so Michelinove radialke) dokler koleno ne zagradi v asfalt. Na zaviranje sredi ovinka se ne odzove s širjenjem krivulje. Ob ostrem zaviranju pa zahteva močan stisk zavorne ročice. Odziv prednjega koluta je takojšen, ne pretirano oster, občutek v roki zanesljiv. Motocikel ni naporen in ni pretirano zahteven.

Čeprav je zgolj 125-ku-bičen, se ni mogoče pritoževati. Tudi visokorasel voznik bo našel dovolj prostora, stopalke so visoko od tal, teža telesa visi na rokah, toda motocikel ne utruja. Prostora za sopotnika(-co) je malo, saj je mito športnik. Ta del sedeža je zgolj pručka in pokrov (zaklenjene) votline za orodje. Toda vedno poudarjam: če sopotnik ni nič dal za nakup motocikla, naj potрпи.

MITJA GUSTINČIČ
 Foto: MATEJ DRUŽNIK

CAGIVA MITO 125 EV



Tehnični podatki

Motor: enovaljni - dvotaktni - tekočinsko hlajeni - sesanje prek lamelnega ventila v ohišje ročične grede - gred za dušenje vibracij - elektronsko vodeni izpušni ventil - vrtna in gib 56,0 x 50,6 mm - prostornina 124,63 kubika - kompresija 8,2:1 - največja moč in navor (tovarna ne navoja podatka) - uplinjač mikuni ø35 mm - neosvinčen bencin - avtomatska črpalka za mazalno olje - magnetni vžig CDI z variabilno točko predvžiga - svečka NGK B95

Prenos moči: zobniški primarni prenos, razmerje: 3,272 - večploščna (7+6) sklopka v oljni kopeli - sedemstopenjski menjalnik - prestavna razmerja: I. 2,727, II. 1,812, III. 1,352, IV. 1,105, V. 0,956, VI. 0,863, VII. 0,818 - veriga na zadnje kolo, razmerje 2,928 - z verižniki 14/41

Okvir: aluminijasta konstrukcija box iz ekstrudiranih profilov in odlikov, zvarjenih v celoto - predtek 98 mm - medosna razdalja 1375 mm

Vzmetenje: spredaj oljno vzmetne Marzocchijsve teleskopske vilice upside-down s kraki ø 40 mm in hodom 120 mm - zadaj aluminijaste nihajne vilice z Bogejevimi centralnim blažilnikom v vpetju soft damp, hod kolesa 133,5 mm, nastavljiva prednapetost vzmeti - hidravlični blažilnik krmila

Kolesa in gume: aluminijasta kolesa, spredaj 2,75x17 z gumo 110/70ZR-17 - zadaj 4,00x17 z gumo 150/60-17, gume michelin hi-sport

Zavore: znamke Brembo, spredaj 1x plavajoči kolut ø 320 mm s štirinbatno čeljustjo, nastavljiva zavorna ročica - zadaj kolut ø 230 mm z enobatno čeljustjo

Mere in teža: dolžina 1980 mm - širina 760 mm - višina 1100 mm - višina sedeža od tal 760 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - posoda za gorivo 14 litrov - posoda za dvotaktno mazalno olje - suha teža 125 kg.

Cena: DEM 9.350 *

Zastopnik: Moto ZIP trgovina, 64270 Jesenice, Spodnji plavž 6b

Naše meritev

Teža za vožnjo	141 kg
pripravljenega motocikla:	
Poraba goriva:	
testno povprečje	4,5 l/100 km
Največja hitrost:	163 km/h
Pospeški:	
100 m z mesta:	5,9 s
400 m z mesta:	14,5 s
0 - 100 km/h:	6,0 s

CENE NADOMESTNIH DELOV

(drobnoprodajne cene v SIT):

1. Zavorna ročica, prednja, komplet	8.200,00
2. Zavorna ročica, zadnja, komplet	3.856,00
3. Desna stopalka	1.678,00
4. Ročica plina, komplet	5.080,00
5. Utripalka, prednja	1.910,00
6. Utripalka, zadnja	1.910,00
7. Posoda za gorivo	70.100,00
8. Prednji blatnik	9.700,00
9. Sedež	9.830,00
10. Desna ogledalo	6.810,00
11. Prednje kolo	34.700,00
12. Desna polovica oklepa	15.930,00
13. Desni panel ob sedežu	13.800,00
14. Lonec izpušne cevi	25.490,00
15. Pogonska veriga	7.440,00
16. Oba verižnika (p + zad)	2.330,00
17. Zavorne obloge za en kolut, spredaj	6.370,00
18. Zavorne obloge, zadaj	3.720,00
19. Bat, komplet	22.840,00