



Prožít pubertu v Itálii je prostě pohoda. Ve školní jídelně do sebe nahrneš kotlet špaget, odvalíš se do šatny, hodíš na sebe kombinézu a s umatlanou pusou vyrazíš na vytočený stopětadváče za místními roštěnkama.

Stroj pro ostrý pub

Ke konci osmdesátých let vyslala Cagiva do světa Freccia C12R, která si ale už v roce 1990 sblila pět švestek a přenechala svoje místo úspěšnějšímu Mito. První vlna modernizace se zvedla dva roky po jeho uvedení na trh a přinesla obrácené vidlice Marzocchi s průměrem kluzáků 40 milimetrů, lepší brzdy

optimalizace výfukového systému a pár dalších změn znamenaly víc „krouťáku“ v nižších otáčkách a o něco větší stádo koní. Jednoznačně nejzábavnější jsou modely EV z období 94/95 až 99 s karburátorem Mikuni 35 mm, výkonem jednadvacet koní na motoru a sedmikvaltem. Do sedmi a půl tisíc se EVěčko chová

tvrdé nastavení vidlice a zadního péra by mu nemuselo dělat dobře. Stopětadváče taky určitě není stroj pro vyhlídkové jízdy městem, ale jak se dostaneš na klikatice s dobrým asfaltem, začíná Cagiva cenit tesáky. Sportovní podvozek dělá v zatáčkách z Mita ukrutně rychlou mašinu a když ho dostaneš do ruky, můžeš na okruhu deptat frajery se staršími šestikilama. I tady jsou nejlepším nástrojem EVoluziony s tlumičem řízení, který se

sice nedá nastavit a ani není nejtuzší, ale když vletíš na hrboly, stroj se ti nerozhází. Když si za sebe posadíš pasažéra, počítej s tím, že centrální nebude jeho přítomnost stíhat na sto procent, ale sedlo pro spolujezdce je naštěstí dost nepříjemný, takže za tebe nikdo zas tak často sedat nebude.

Ještě dřív, než se začala Cagiva jako Ducati tvářit, začala jako Ducati brzdit. Od roku 1992 používá totiž

Když dostaneš Mito do ruky, můžeš na okruhu deptat frajery se staršími šestikilama.

Brembo a karbonovou koncovku. Před devíti lety vyrazilo Mito ve verzi EV a konkurence začala tiše závidět. Taký bylo co. Kapoty od mistra Tamburiniho udělaly ze stopětadváče malou devětsetšestnáctku, na řídítkách se objevil tlumič řízení a svoje si prožil i motor. Před pěti lety přestala být s Mitem trochu sranda, protože od té doby má převodovka jen šest rychlostí, motor krmí karburátor s průměrem 28 milimetrů a ani karbon už výfuk nezdobí.

Malej, ale divokej

Konstrukce motoru Mita vychází ze starší Freccie, ale přepracování válce,

o jako ostatní 125ky, a sportovní převrat nastává o pět set otáček výš, kdy otevřená přívěra zahajuje počátek řádění, které končí v 11 500 otáčkách. Jestli máš Mito dobře seřízené, ukáže se ti na tachu až 180 km/h, což je třeba pro NSR od Hondy oblast prakticky nedosažitelná. Motor Mita je vůbec ostřejší než většina srovnatelných Japonců a ve spojení s bezproblémovou sedmírýchlostní skříní ti určitě poskytne víc sportovních zážitků.

Postrach čtyřtaktů

Kdo je měkká a zhýčkaná povaha, nemá na Mito co dělat, protože





Technická data

**Cagiva Mito
125 EV r.v. 97**

motor	dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec
objem	124,6 cm ³
vrtání x zdvih	56 x 50,6 mm
výkon	23kW(31k)/11000ot./min.
točivýmoment	22Nm/10000ot./min.
kompresní poměr	8,2:1
startér	elektrický
převodovka	sedmistupňová
rozvor	1375 mm
brzdy vpředu	1 kotouč Ø320mm, čtyřpístkový třmen
vzadu	1 kotouč Ø 230 mm
výška sedla	795 mm
pohotovostní hmotnost	143 kg
nádrž	18 l
cena	40 - 110 tisíc (r. 92 - 98)

vertáky

stopětadvacítky oba třmeny a přední kotouč totožné s těmi, které brzdily desmostroje do devadesátého sedmého roku, takže je trochu zbytečné psát, že dokážou mašinu zbrzdit stejnou silou jako rodná zem parašutistu, kterému se neotevřel padák.

Ostře sledovaná přívěra

Když se budeš o Mito starat jak o vlastní dítě, bude se s tebou motor kamarádit přibližně 35 až 40 tisíc kilometrů, po nichž většinou přijde nutnost výměny pístu, repase válce a možná i klikové hřídele. Po ujetí pěti tisíc udělej motorce druhý vánoce, kup jí v obchodě novou svíčku, olej do převodovky, natáhni montérky a zahaj proces dekarbonizace, při kterém bys rozhodně neměl vynechat výfukovou

přívěru. Jestli si půjdeš Mito kupovat, funkčnost přívěry poznáš, když otočíš klíčkem a uslyšíš, jak se přívěra otevře a zavře. V případě, že neuslyšíš nic a ještě k tomu se ti při jízdě bude zdát, že do sedmi tisíc Cagiva vůbec netáhne, máš už dostatek indicií, abys mohl říct: „přívěra je v pr..li“. Při koupi se taky koukni na vidlice, který můžou po čase jezdní na rozbitých silnicích začít týct. Jestliže si Cagivu pořídíš,

kupuj jí jediné plně syntetický olej pro oddělené mazání. Na olej určený pro přímý míchání s benzínem zapomeň, protože je hustší a pumpa s ním má problémy. V případě, že budeš mít v plánu Mito zadřít, určitě tě bude zajímat, že nikasil do válce se dá sehnat za 2 až 3 tisíce, za píst dáš o jeden tisíc víc a za značkovou ojnicí sadu zaplatíš kolem 5000 tisíc korun.



Pověst motocyklu

- nástup na scénu v jednadva-
- desátém
- tvary kapoty modelu EV má na
- starosti designér Tamburini
- v sérii nechybí tlumič řízení
- konstrukce motoru vychází ze
- starší Freccie
- nejzábnější jsou Evolutiony
- z let 94 až 98, které mají jednatči-
- cet koní a sedmikvart
- neškrčené Mito dokáže jet až
- 180 km/h
- pérování je nastavené natvrdo
- spolujezdec si moc neposedí
- od roku 92 stejná brzda jako na
- Ducati
- při nákupu si dej pozor na fukč-
- nost přívěry
- do motoru se dá sehnat např.
- kit Polini, zvyšující objem na 160
- kubiků

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr:	300,-Kč
Svíčky (kus):	580,-Kč
Baterie:	800,-Kč
Brzdové destičky (přední/zadní):	620,-/550,-Kč
Řetězová sada:	3 270,-Kč