



www.mitoclub.com

Cagiva Mito Club numeri e risultati ottenuti dal 2003:

- ⇒ 7150 utenti iscritti e centinaia di utenti connessi in contemporanea (Marzo 2008).
- ⇒ Contatti e collaborazioni da tutto il mondo: Europa, America, Oceania, Africa e Asia.
- ⇒ Centinaia di raduni organizzati su tutto il territorio nazionale.
- ⇒ Ampio mercatino per soddisfare le esigenze di ogni motociclista.
- ⇒ Numerose convenzioni per agevolare i membri iscritti.
- ⇒ Guide e materiale tecnico per aiutare anche i giovani meno preparati.
- ⇒ Pubblicazioni, servizi fotografici e giornate in pista con importati riviste motociclistiche e non.
- ⇒ Organizzazione di eventi sportivi in pista per insegnare e gareggiare in modo sicuro e accessibile a tutti.
- ⇒ Strumento per l'azienda, di comunicazione con i propri clienti per riscontri, sondaggi e comunicazioni.

Di seguito le pubblicazioni ottenute:

SpecialMag - Agosto 2005



WWW.MITOCUB.COM

È proprio il caso di dire "sei un Mito" ...

Alla sportivissima 125 cc sono dedicate le pagine di questo sito web, creato e gestito da veri e propri cultori della moto di Schiranna.

Navigabilità: ●●●●●

Mitoclub.it e RS125.it

Prova


Forum 125

Quelli che...

Hanno 20 anni, nessun profumo li inebria come l'olio bruciato di un 2T e (spesso) preferiscono restare fedeli alla 125 piuttosto che passare alla 600. Sono i ragazzi dei forum Aprilia e Cagiva che abbiamo conosciuto e ospitato in occasione della prova della Honda CBR125R ... "odiata rivale 4T"

di Andrea Bianchi, foto Simone Romeo

Fino a pochi anni fa, non avremmo mai potuto scattare una foto del genere. Gli "erressisti" e i "mitisti" a braccetto, addirittura sorridenti, uniti per fronteggiare la prossima condanna al 2T inflitta da leggi ambientali e di mercato. Dopo lo Speciale 125 (*Motociclismo giugno 2007*), e approfittando della prova della Honda CBR125R, abbiamo ospitato sul circuito di Chignolo Po (PV) decine di ragazzi del Mito Club (www.mitoclub.it) e della community www.rs125.it. Una "battaglia" annunciata tra Cagiva Mito e Aprilia RS sulla distanza di sei turni, con due sole cadute e senza conseguenze. Poi, in un'atmosfera di *salsiccia&cameratismo*, quattro chiacchiere per conoscersi meglio. Il Mito Club nasce nel giugno 2003, e ad oggi conta più di 5.000 utenti. E' un club semi-ufficiale, ha contatti con l'azienda di Varese e può contare sull'amicizia di Claudio Castiglioni. I suoi membri, presieduti da Andrea di 22 anni, si organizzano per girare in pista o per dei raduni, tra cui quello ufficiale che si è appena concluso a Riccione. Quest'anno per la prima volta è stato organizzato un mini campionato che prevede 4 tappe in alcuni kartodromi del nord-Italia. Molto più giovane è la community Aprilia. La www.rs125.it, è stata fondata a febbraio 2006 da tre ragazzi di 20 anni e conta circa 2.000 iscritti, principalmente della Sardegna. Sul loro forum è un tam tam di consulenze tecniche, di opinioni, di



MOTO

la 125



CICLISMO

consigli e di pezzi usati. E questo tam tam, abbiamo cercato di trasferirlo nel paddock di Chignolo PO, dove abbiamo coinvolto i giovani internauti in un rapido sondaggio per scoprire il loro futuro di motociclisti. Questi i risultati. La moto dei sogni? Un plebiscito, è la Ducati 1098. La prossima moto? È senza dubbio una supersportiva, un segmento ben più interessante delle cattive motard e delle fuoristrada. Il cuore batterà per sempre a 2T? Per ora l'attaccamento al 2T resta inossidabile per la facilità nel mettere mano a una meccanica semplice e per i ridotti costi di gestione, anche in pista. Ma per tutti, quando cresceranno, il passaggio al 4T sarà inevitabile.

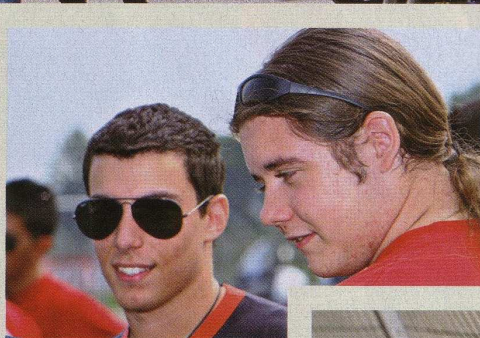


La rabbia... e l'orgoglio
È con disappunto che i "duetempisti" hanno accolto la decisione di Honda di abbandonare il 2T. Intanto, però, sulla pista di Chignolo Po (PV) guidano orgogliosamente i loro gioielli.

Gli internauti tester di Motociclismo

La Honda CBR125R? "Va piano, però..."

Fede incrollabile nel 2T, passione per l'urlo entusiasmante che solo questi motori riescono a generare e amore incondizionato verso la propria moto. Ma che approccio potranno mai avere, gli internauti, con la Honda CBR125R? Per scoprirlo, gliel'abbiamo fatta guidare: "E' un po' troppo quattro tempi per piacermi, il motore spinge piano, non ha molto carattere". Ma l'estetica raccoglie consensi perché: "il cupolino è stato molto migliorato e si è perso quell'aspetto chip della vecchia ciberrina". Freni e telaio, per molti, non sono a livello delle due italiane, "ma l'immediatezza e la facilità di guida è impareggiabile". Insomma, nessuno cambierebbe la propria 125 con l'Hondina, era prevedibile. Però il quadro non è negativo: "Beh, alla fine non è così male, pensavo peggio..." ci dicono, in un sussurro. Che, detto da un "duetempista" in piena tempesta ormonale da cordolo e ginocchiera che fuma, equivale al più grande dei complimenti.



Tutto gratis... ma invenduto
Sotto, decine di Motociclismo di giugno (quelle con lo Speciale 125) offerte in omaggio. Nessuno le ha portate a casa: tutti ne avevano già acquistate almeno un paio a testa...





Sei turni, full gas Mito contro RS, Cagiva contro Aprilia: per questa sfida "epocale" abbiamo concesso due ore di pista ai ragazzi dei forum, incrociando le dita nella speranza che non si trasformasse in una... lotta all'ultimo sangue.



Video della passione
Sotto, telecamere accese per immortalare (e mettere on line) questa giornata in pista coi tester di Motociclismo.



STARDUST | Cagiva Mito story

MITO *Loggia*

Dici "mito" e subito scorri mentalmente il pantheon delle divinità elleniche, immagini le incredibili gesta di eroi chiamati a dare una spiegazione a fenomeni misteriosi o alle stesse origini del mondo. Questo se alla fine degli anni Ottanta non avevi già la malattia della motoretta. In tal caso se dici Mito pensi subito a lei, alla Cagiva, e le gesta leggendarie stavolta sono le tue

di Nicola Andreotto - foto Serra/Click-Art

Non è dato di sapere se si trattò della geniale intuizione dell'ufficio marketing Cagiva o della lucida chiaroveggenza di un oracolo, invitato per l'occasione a prevedere il futuro della piccola supersportiva, ma il nome Mito sin dall'inizio si rivelò profetico. *Nomen omen*, il nome è un presagio, avrebbero detto i latini. E di autentica battaglia epica, a quel tempo, si trattava. Ci si apprestava a vivere gli anni Novanta, l'ultima decade del secolo. Le Case giapponesi, dopo aver dimostrato di saper fare prima i motori e poi i telai, avevano ormai raggiunto una supremazia tecnologica alla quale soltanto pochi marchi italiani opponevano resistenza. La motocicletta sportiva aveva raggiunto la piena maturità, come ci è capitato talvolta di sottolineare in questa rubrica pronunciando sigle leggendarie come RC30, 888 o FZR. Il mercato tuttavia non era dominato dalle maxi e nemmeno dalle medie cilindrato, che pur si vendevano bene. Ora può sembrare strano, ma le aziende realizzavano i numeri con le centoventicinque. Allora le ottavo di litro, specie quelle "da sparo", andavano via come il pane e davano corpo, con prestazio-

ni e look da race replica, ai sogni reconditi di ogni adolescente. L'evoluzione di questo settore durante gli anni Ottanta era stata notevole, tanto che alla soglia del nuovo decennio le 125 erano diventate delle autentiche moto da pista omologate secondo Codice. Dalle prime sportivette esili e compatte, caratterizzate da telai tubolari a doppia culla e motori raffreddati ad aria che tentavano di rispondere con un carattere un po' utilitario ed economico alla crescente richiesta di prestazioni, si era arrivati a proposte allineate con le maggiori cilindrato, con telai a doppia trave di alluminio, forcelloni pressofusi, sospensioni sofisticate e componentistica di alto livello. Il tutto esaltato da un'estetica che maliziosamente rielaborava forme e grafiche delle più blasonate ipersportive del momento. Fu proprio grazie a questo mercato che alcune Case italiane riuscirono a tener testa ai colossi nipponici, dimostrandosi più abili nel tradurre le aspirazioni dei clienti più giovani in prestazioni e immagine. Tra queste sicuramente primeggiarono Cagiva e Aprilia, le uniche che ancora oggi tengono alto il vessillo di un segmento praticamente scomparso.





Vent'anni fa l'interesse per questo mercato era totalmente diverso, tanto che all'interno della stessa gamma coesistevano più modelli. Basti pensare alla Gilera, altra casa profondamente impegnata nelle centoventicinque, o alla stessa Cagiva. Il ricambio generazionale, poi, era incessante, e ogni anno venivano presentate novità: dal prodotto rinnovato nell'estetica al particolare allestimento. Non mancava poi la versione SP, ovvero Sport Production, pensata per offrire ai giovani talenti mezzi competitivi per partecipare all'omonimo trofeo. In molti lo fecero, e alcuni di loro divennero poi dei veri assi - ancora si narra di un tale di Tavullia... - conferendo alla categoria maggiore popolarità.

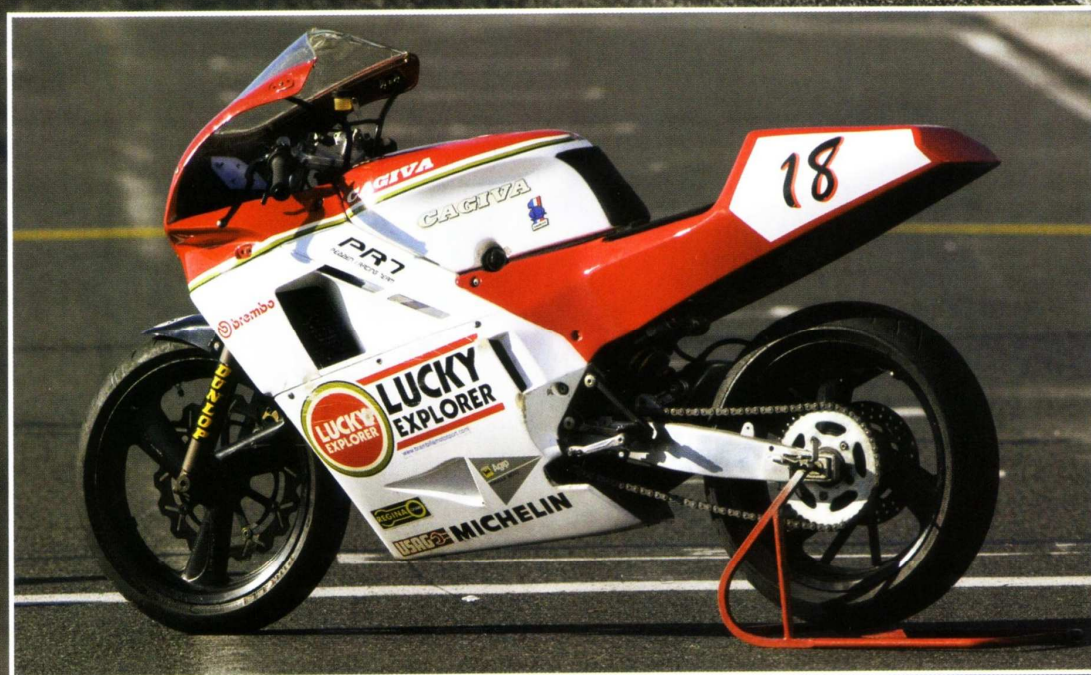
Oggi potremmo dire che sono cambiati i gusti e le priorità, in pratica sono cambiati gli adolescenti e il contesto in cui vivono. Merito (o colpa) di altri... miti e di diversi stili di vita, senz'altro, ma buona parte della responsabilità va attribuita alla legge che dal 1996, per rispondere ai preoccupanti dati sulla sicurezza stradale, impose la limitazione di potenza a 11 kW per i minorenni. Fu il colpo di grazia per un segmento che, con buona probabilità, si sarebbe comunque ridotto in maniera considerevole da solo nel lustro successivo per i fenomeni di costume. Ma questo non lo sapremo mai. Sappiamo soltanto che oggi l'acquisto di una centoventicinque sportiva è considerato troppo oneroso se paragonato al servizio che questa offre (in effetti 5.000 euro sono una cifra importante, specie se paragonati ai 5.000.000 di lire richiesti per una 125 vent'anni fa). Tuttavia traspare per l'immediato futuro un crescente interesse per la categoria: probabilmente ci si è accorti che la popolazione motociclistica necessiterà prima o poi di un ricambio generazionale. Lo stesso che le centoventicinque garantivano.

Dalla Freccia alla "Fari tondi"

Parlare della Mito senza fare alcun accenno alla Freccia, il modello che l'ha preceduta, è quanto meno da ingrati. La parentela tra le due moto è tanto stretta da portarci ad affermare che la Mito abbia rappresentato l'evoluzione, o se preferiamo la piena maturazione, dei concetti espressi dalla Freccia. Nata nel 1987 con la sigla C9, la piccola emula della Ducati Paso, oltre a rappresentare nel migliore dei modi il sodalizio tra la Casa varesina e quella bolognese unite nella gestione Castiglioni, segnò una netta svolta nella produzione di Schiranna. Il salto generazionale rispetto alla Aletta d'Oro era evidente e veniva enfatizzato dalla carenatura integrale e ultra moderna, con il parafango anteriore che copriva per il 50% la ruota. Il consenso del mercato fu buono, ma crebbe notevolmente con le successive versioni C10R (1988) e soprattutto C12R (1989). Quest'ultima in particolare vantava, oltre all'estetica ancor più simile alla Paso, l'esclusività del nuovo cambio a sette marce, lasciato poi in eredità alla Mito assieme al motore, a quel tempo il più potente della categoria. Mentre la C12 veniva affiancata dalla versione SP, pensata per le competizioni, sbucò nel 1990 una centoventicinque con ciclistica ed estetica inedite e soprattutto nuda. Si trattava della prima Mito. Il bellissimo telaio in alluminio era lasciato in bella vista, così come la coppia di fari tondi, ma dopo pochi mesi fu reso disponibile il kit carena che la trasformava in una vera sportiva. Già dal 1991 tuttavia la Mito nuda sparì dai listini lasciando il campo a quella che divenne la centoventicinque più ambita del periodo. A incrementare la sua fama ci pensarono le versioni specia-

Mi sono perduto innamorado di una EV: non è una moto, è un'entità, un pezzo di storia

Andrea - Mito EV



MITOMANI

Desideriamo ringraziare i nostri amici-lettori-mitomani Davide, Fabio, Giorgio, Maicol e Daniele per aver partecipato alla realizzazione del servizio. Un ringraziamento particolare si rende doveroso per Andrea Lusetti e Michele Prontelli che ci hanno aiutato a ricostruire la storia della Mito.

'87-'07



**L'ho venduta
quando ho avuto
l'età per una
600. Poi però
l'ho ricomprata e
ora mi diverto in
pista**

Danielle - Honda CBR600

li dello stesso anno: accanto alla colorazione verde acqua apparvero infatti la Mito Racing, con la colorazione Lucky Explorer che ricordava la Suzuki di Schwantz, e le edizioni limitate Denim e Lawson, quest'ultima ancora oggi una delle più ricercate dai collezionisti. Nel 1993 l'interesse per la piccola Cagiva era ancora elevatissimo: venne apportato il primo aggiornamento con l'introduzione della forcella upside-down, di nuove colorazioni e di alcuni dettagli come i fori sul cupolino. La Mito II fu commercializzata anche nella bellissima versione Lawson Seven e, nel 1994, in quella denominata Evolution of a Mith, l'ultima delle "fari tondi".

STARDUST Cagiva Mito story

Mito story

1987	Freccia C9
1988	
1989	Freccia C12R
1990	Mito
1991	
1992	
1993	Mito II
1994	
1995	Mito Evoluzione
1996	
1997	
1998	
1999	Mito sei marce
2000	
2001	
2002	
2003	
2004	
2005	Mito SP525
2006	
2007	Mito SP525 stradale

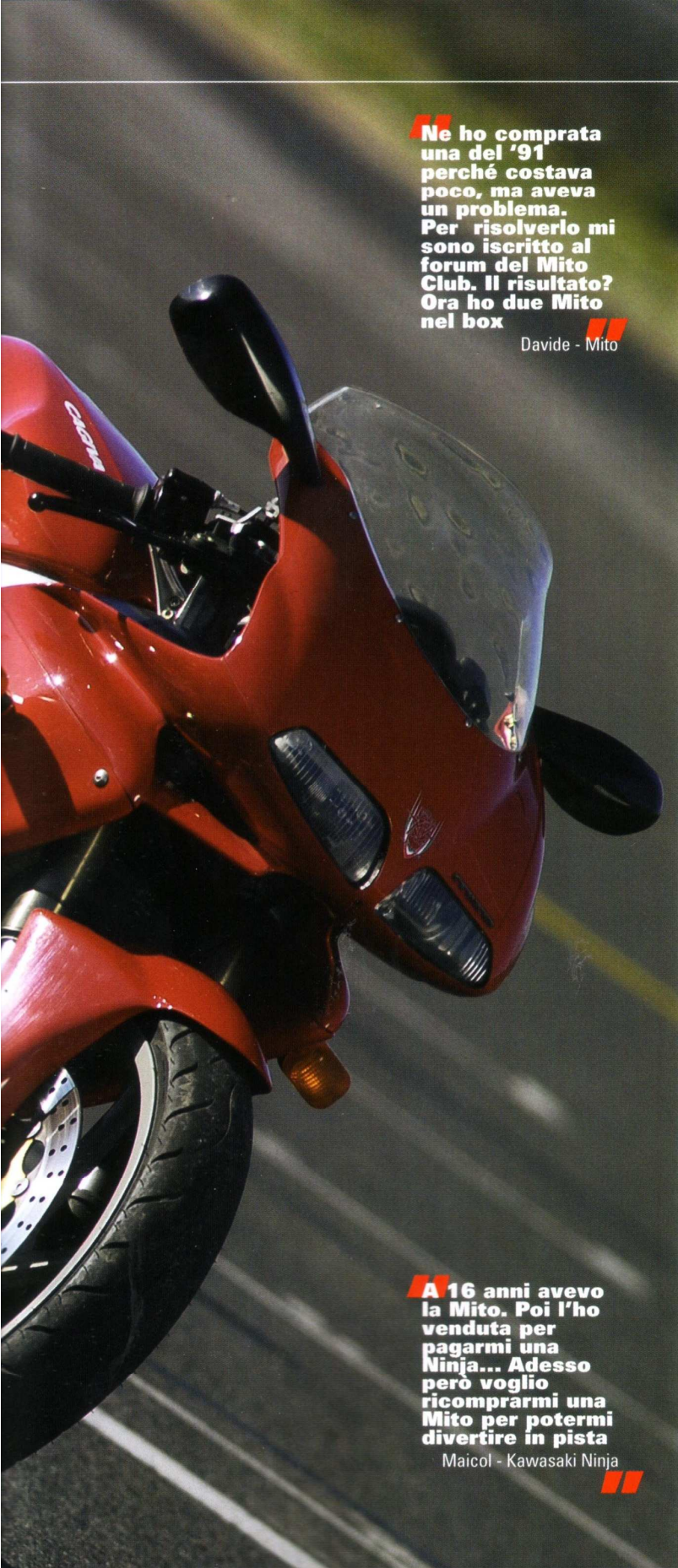
Da piccolo sognavo la Mito perché mi sembrava una moto impossibile

Fabio - Mito EV



Gareggio con la Mito perché è stata la mia prima moto. Ne ho trovata una già preparata da competizione e ora ci corro il campionato europeo

Giorgio - Mito EV



Ne ho comprata una del '91 perché costava poco, ma aveva un problema. Per risolverlo mi sono iscritto al forum del Mito Club. Il risultato? Ora ho due Mito nel box

Daide - Mito

A 16 anni avevo la Mito. Poi l'ho venduta per pagarmi una Ninja... Adesso però voglio ricomprarmi una Mito per potermi divertire in pista

Maicol - Kawasaki Ninja

'87-'07

Un club mitico



Se anche voi vi sentite dei "mitomani" memorizzate questo indirizzo web: www.mitoclub.com. Qui potrete trovare un'infinità di consigli utili ma soprattutto un affiatato gruppo di amici uniti dalla passione per la Mito. Nato nel 2003 con l'intenzione di fornire un punto di riferimento a tutti gli appassionati, il forum conta oggi settemila iscritti provenienti da tutta Italia che si riuniscono, oltre che tutti i giorni sul web, almeno una volta all'anno per il raduno nazionale. In pratica ogni settimana dalle pagine del sito vengono proposti incontri, gite o giornate in pista. Una delle intenzioni del MitoClub è proprio quella far scoprire la pista ai ragazzi e per questo si sta pensando anche a un Trofeo riservato ai soci.

Evoluzione

Per quanto ancora affascinanti, le linee disegnate da Tamburini per la Mito cominciavano a sentire il peso degli anni. Così si attinse, ancora una volta, all'opera dello stesso maestro: nel 1994 la Ducati aveva sfornato quel capolavoro che era la 916 e in Cagiva si pensò di replicarne le forme per dare vita alla Mito Evoluzione. Non si trattava ovviamente di sole modifiche estetiche, ma di un miglioramento complessivo del "pacchetto". La commercializzazione iniziò nel 1995 e riscosse subito un buon consenso, ma l'introduzione della legge sulla limitazione della potenza nel 1996 le tarpò le ali. Per distinguere le due versioni, quella a potenza piena e quella depotenziata, si cominciò allora ad adottare la dicitura Evo per la full power ed EV per quella limitata. Tuttavia l'interesse per questo segmento cominciò a ridursi progressivamente e la stessa Cagiva smise in pratica di aggiornare il suo cavallo di battaglia, limitandosi solamente a proporre nuove colorazioni. Nel frattempo cominciò a proporre una centoventicinque nuda - prima chiamata Planet e poi Raptor 125 - che sfruttava la stessa meccanica della Mito. Nel 2000 un ulteriore aggiornamento comportò l'abbandono della settima marcia e l'adozione di un cilindro meno performante. Si arrivò così senza cambiamenti di rilievo al 2005, anno in cui debuttò la SP525 destinata solamente alla pista ed equipaggiata in pratica con lo stesso kit di potenziamento che aveva portato lo stesso Valentino Rossi alla sua prima affermazione nel 1994. Due anni più tardi la SP525 fu proposta nella versione stradale che oggi conosciamo.



+
 È ottima per gli spostamenti in città, ma sarebbe meglio evitare i viaggi fuori porta.

insieme
 La
 moto:
 co
 o
 na



L'ESPERTO
 ANDREA
 LUSETTI

Ulteriore motivo di orgoglio

È lodevole l'impegno di Cagiva nel voler mantenere un propulsore 2 tempi nonostante tutte le difficoltà burocratiche di oggi. Il vero cambiamento deriva dall'utilizzo del sistema Dell'Orto Ecs con controlli di carburazione elettronici e due catalizzatori nello scarico per limitare fumosità ed inquinamento.

Un progetto ambizioso
 Trova in questo nuovo modello ulteriore motivo di orgoglio, nonostante la concorrenza sempre più agguerrita di un settore motociclistico in fermento.

Cilindrata 125

> Le principali a

Il mercato offre anche diverse Honda, Derby e Aprilia le più



Derby Gpr Racing

-Peso	102 kg
-Lunghezza	196 cm
-Serbatoio	14 litri
-Euro	2
-Prezzo	4.850 euro



La Honda Cbr ha ottima maneggevolezza, agevolata dal peso contenuto rispetto alle antagoniste e dal manubrio rialzato, che permette

Gpr Raci una cura dei dettavi la massima espressività lenziatori sella e ne

Trofeo MitoClub 2008 su www.euromoto.eu

[Home](#) » [News](#) » [Eventi](#)

Trofeo Mito Club

"Stanno per chiudersi le iscrizioni al Trofeo Mito Club, iniziativa che desidera portare i ragazzi a scoprire la pista"



*"Portare i ragazzi a scoprire la guida in pista per toglierli dai pericoli della strada", questo è uno degli obiettivi del **Cagiva Mito Club**, comunità nata sulle pagine internet per iniziativa degli stessi ragazzi che ogni giorno vi si incontrano per scambiare pareri, idee o anche soltanto per chiacchierare.*

Per quest'anno il Mito Club ha pensato di replicare l'esperimento dello scorso anno e offrire a tutti i giovani (ma anche meno giovani) la possibilità di divertirsi in pista con un "trofeo" a loro dedicato. In realtà l'iniziativa nasce più con l'obiettivo di aggregare e di divertirsi che con quello di

competere, e durante gli appuntamenti sarà possibile seguire anche un corso di guida.

L'iscrizione è aperta a tutti i motociclisti e a tutte le moto, senza limiti né di età, né di cilindrata né di esperienza. Anzi, particolare attenzione verrà riservata a coloro che si troveranno alla prima esperienza. Per avere spiegazioni dettagliate in merito all'iniziativa è sufficiente leggere il **volantino**.

I costi di iscrizione sono bassissimi: ai 12 euro di tesseramento annuo vanno aggiunti 10 euro per ogni corsa alla quale si desidera partecipare, mentre i costi dei turni in pista sono a parte e si aggirano attorno ai 30, 40 euro a seconda dell'autodromo.

Per qualsiasi domanda rivolgetevi al sito www.mitoclub.com.

Publicata il 19/03/2008

Trofeo MitoClub 2008 su www.cagiva.it



Continuate pure a pensare che è simile alle altre

Extra



[VAI >](#)

Raptor



[VAI >](#)

Mito



[VAI >](#)

NEWS

[< torna all'elenco](#)

Trofeo Mito Club 2008

28-03-2008

Il Mito Club Cagiva organizza anche per il 2008 il Trofeo dedicato alla 125 più venduta in Italia.



L'obbiettivo del Mito Club è quello di portare i ragazzi in pista e insegnare l'uso della moto là dove possono divertirsi in modo sicuro e controllato. Lo sforzo del club è orientato ad abbattere i costi dell'utilizzo della moto in pista, che purtroppo impediscono soprattutto ai ragazzi più giovani di accedervi.

Il Mito Club ha come primo obiettivo di creare un gruppo di amici che desiderano divertirsi e mettersi alla prova, poi viene la competizione vera e propria.

Chiunque volesse partecipare al Trofeo Mito Club 2008 può visitare il sito www.mitoclub.com per tutte le informazioni su iscrizione e date del Trofeo.

[< torna all'elenco](#)

COMPANY

[CONCESSIONARI](#)

[PRESS AREA](#)

[News](#)

[Newsletter](#)

[Photo Gallery](#)

[EXTRA](#)

MOTORCYCLE

[MITO](#)

[RAPTOR](#)