



CAGIVA SUPERCITY 125 '91



Presentata al Motorshow di Bologna del '90 e commercializzata dall' Aprile '91, la Supercity 125 è la risposta di Cagiva nel settore delle funbikes, inaugurato nel lontano 1987 dalla Gilera con la antesignana Fastbike.

La Supercity rappresenta l'anello di congiunzione tra la sportivissima Mito e la enduro K7. Con una linea moderna caratterizzata da un aggressivo cupolino e da particolari racing come il doppio finale di scarico, la Supercity adotta lo stesso telaio della K7 dotato di sospensioni, freni e ruote pensati per l'uso stradale ed il medesimo sportivo motore a sette marce della Mito dotato anche di carburatore da 34mm.



La Supercity affascina per l'impostazione di guida e per la linea accattivante e laddove si guarda alla componentistica condivisa con la K7 e la Mito si nota una buona qualità. Discorso diverso sui componenti specificatamente studiati ed utilizzati solo su questo modello, come il brutto forcellone e le pedane in acciaio, dove al contrario si nota una certa grossolanità probabilmente dovuta alla necessità di mantenere bassi i costi.

Prezzo nel '90: Lire 5.660.000
Colori: nero/verde o rosso/grigio.

La strumentazione è la stessa della Mito, sebbene i comandi elettrici siano i vecchi CEV ancora utilizzati dalla casa varesina per le sue enduro.

La ciclistica mantiene il telaio a tubi quadri e rettangolari della K7, ma viene rivista l'avancorsa. Le sospensioni adottano una forcella a steli rovesciati da 41mm ottimizzata per l'uso stradale e la conosciuta sospensione posteriore Soft Damp anch'essa rivista nella taratura ed abbinata ad un inedito forcellone in acciaio con finta capriata inferiore di rinforzo. L'impianto frenante adotta all'anteriore il disco flottante da 320mm della Mito servito da pinza a doppio pistoncino e pompa con serbatoio separato. Al posteriore c'è un disco fisso da 230mm con pinza a doppio pistoncino. I cerchi sono entrambi da 17" in lega leggera a razze e adottano pneumatici radiali nelle misure 110/70 ZR17 all'anteriore e 150/60 ZR17 al posteriore.

Il propulsore deriva dall'unità montata sulla Mito con valvola allo scarico a controllo elettronico CTS e cambio a 7 marce. Viene adottato un nuovo carburatore VHSB 34 ed un impianto di scarico rivisto. I test rilevano una potenza massima alla ruota di 30,04cv a 10750 giri ed una velocità massima è di 141 km/h.