

Derbi Senda 125 SM

Senda 125 SM ozbiljan je motocikl male zapremine i velikih ciklističkih mogućnosti namijenjen prvenstveno mladim korisnicima. Zahvaljujući svojoj koncepciji, položaju vozača i maloj težini, motocikl je vrlo agiln, a obuća sportske orijentacije čini ga izuzetno stabilnim. Četverotaktni motor malo troši, no isporučuje dosta skromnu snagu



Španjolska "buba-san"

PIŠE: **BORIS METIKOŠ**

Ako se 125-tice u današnje vrijeme ponovno vraćaju u modu, i ovim segmentom i dalje dominiraju skuteri koji ograničavaju zasluženu ekspanziju ovih motocikala. Ipak, mnogi tinejdžeri, pogotovo oni sportski orijentirani i oni koji se žele izdvojiti iz mase skuterske bezličnosti, više preferiraju upravo ovakve, prave motocikle male zapremine. Isto tako, vozila ove klase i dalje smatramo pravim putem u svijet na dva kotača i neizostavnom karikom u skupljanju iskustava kako bismo se pripravili za jače "strojeve".

Jedan od takvih motocikala koji na određeni način oživljava zaboravljenu klasu, ali

istovremeno i utire put nečem sasvim novom i modernom je i Derbi Senda SM 125. Već iz same oznake je jasno da je testirani Španjolac predstavnik sve popularnije supermoto orijentacije, da je po agregatu mali, dijelom i zbog zakonskih propisa, ali je zato po svim ostalim komponentama veliki motocikl.

Kao što je već dobro poznato, supermoto vozila su ustvari izvedenice enduro motocikala potkovane cestovno sportskom obućom i opremljene snažnijim prednjim kočionim sustavom.

Takvi su motocikli kao stvoreni za vožnju po serpentinama ili makadamskim putovima, a u gradu gotovo da nemaju rivala kada je riječ o okretnosti i agilnosti kretanja. Na-

ravno, tu su i objektivne odlike, poput male težine, jakih kočnica, sportskih guma kao i preglednog položaja vozača, koje svakako idu u prilog ovakvoj vrsti vozila.

Već na prvi pogled Senda SM 125 djeluje znatno veće, zrelije i ozbiljnije nego što to uistinu i jest. Isto tako, linije motocikla i njegove dimenzije nimalo ne zaostaju za puno kapacitetnijim predstavnicima ove urbane klase.

Dizajnom se predstavljani Španjolac u potpunosti oslanja na konvencionalnu siluetu svojstvenu svim cross i enduro motociklima novije generacije. Blatobrani su visoko postavljeni, spremnik goriva kapaciteta 9 l je uzak, a visoko postavljeno i usko sjedalo tapecirano je protukliznim materijalom.

Cijena **31.990 kn**



Položaj vozača je tipičan cross, natjecateljski, što znači da je idealan za napadanje zavoja, ali je zato zamoran prilikom duge vožnje

Ozbiljnom izgledu motocikla pridonose masivni okvir izveden od dvostrukih aluminijskih greda i predimenzionirani prigušivač ispušnog sustava. Pokretanje je povjereno četverotaktnom Hondinom motoru starije generacije, sa zračnim hlađenjem, što znači: pouzdanom i nezahtjevnom, ali i skromnijih performansi





Motocikl se u zavoju ponaša vrlo stabilno, što je prije svega zasluga ciklistike, ali i cestovnog dezena guma i preglednog položaja vozača



Dvostruka svjetla su prevelikih dimenzija i nikako se ne uklapaju u modernu siluetu cijelog motocikla



Instrumenti su klasični, analogni, i sastoje se od krupnog brzinomjera, brojača okretaja i najosnovnijih kontrolnih žaruljica

Prednji disk promjera 300 mm na koji djeluju četveroklipna kočiona klijesta



Upravljač je širok i dobro leži u rukama, a vozaču daje osjećaj potpune kontrole nad motociklom. Iznad visoko podignutog prednjeg blatobrana smještena su dva po našem mišljenju predimenzionirana rasvjetna tijela, koja se nikako ne uklapaju u cjelinu motocikla. Isto tako, zbog ovih masivnih svjetala motocikl sprijeda optički gubi svoju usku siluetu i pomalo nalikuje na "buljooku bubu" iz nekadašnjih animiranih filmova. Istina, rasvjetni snop noću osigurava jako dobru preglednost, ali spomenuta svjetla vizualno više narušavaju ukupan dojam Sende SM, nego što mu pridonose.

Instrumenti su klasični analogni, iako danas i skuteri imaju ponešto digitalnih elemenata, tako da dominiraju krupni brzinomjer i brojač okretaja. Ostali indikatori pokazuju temperaturu rashladne tekućine i stanje u spremniku goriva.

"Racing" nota motocikla dodatno je naglašena masivnim gredama aluminijskog okvira, a tu je i ispuh znatno krupnijeg izgleda nego kod dvotaktaša.

Ovjes je proizvod tvrtke Paioli, a sastoji se od prednje klasične vilice s cijevima promjera 41 mm i s hodom 195 mm, te stražnjeg monoamortizera hoda 200 mm.

Kao što smo i ranije spomenuli, Senda 125 SM 4T je opremljena cestovnom obućom dimenzija 110/80-17 sprijeda i 130/70-17 straga, koja se montira na 17" sportske kotače veličine 2,50 i 3,50.

Što se tiče pogonske grupe, "malog" Španjolca pokreće četverotaktni jednocilindrični zrakom hlađeni Hondin motor zapremine 124 cm³ i ukupne snage 12 KS koja se oslobađa pri 8500 okr/min. Napajanje je pre-



ko rasplinjača promjera 28 mm, a paljenje je pomoću elektro startera.

Na kraju moramo spomenuti i koćioni sustav koji se sastoji od dva diska: onog prednjeg promjera 300 mm, na koji djeluju dvoklipna klijesta, te stražnjeg promjera 200 mm, na koji djeluju jednoklipna klijesta.

Nakon detaljnog vanjskog pregleda odlučili smo provjeriti da li vanjski sjaj Derbi-jevog četverotaktnog Supermota drži korak s njegovim voznim osobinama. Za testni poligon smo izabrali svakodnevne prometnice, pune neravnina, koje obiluju ostrim i slabijim zavojima, ali i pravu natjecateljsku stazu, kako bismo provjerili maksimalne mogućnosti ovog motocikla.

Kao što smo već rekli, dimenzije motocikla i nisu tako male kao što bi se to po zapremini dalo zaključiti.

Položaj vozača je tipičan cross, natjecateljski, što znači da je idealan za napadanje zavoja, ali je zato zamoran prilikom duge vožnje. To se prvenstveno odnosi na tvrdo i dugačko sjedalo, uske bokove i oslonce za noge, koji su pomaknuti dosta prema natrag. Sve to tjera vozača da sjedi dosta blizu upravljača, odnosno, izrazito na prednjem dijelu motocikla. Tu je i dosta tvrdo podešen ovjes koji je zaslužan za izvrsne vozne osobine, no, udobnost je u svakom slučaju skromna, kako za vozača, tako i za suvozača.

Za pokretanje motocikla ponekad treba imati malo više strpljenja, jer da bi motor upalio gotovo uvijek je potrebno nekoliko uzastopnih pokušaja. Pogotovo ako se radi o prvom paljenju i ako je temperatura niža.

Nakon otežanog kretanja radi neprecizne spojke, a dijelom i zbog male snage na nis-

kom i srednjem broju okretaja, jednocilindrični motor ipak "živne" u gornjem režimu rada. Ovo znači da Senda SM 125 morate voziti odlučno i čvrsto, sa stalnim radom na 5 brzinskoj mjenjačkoj kutiji. Jedino ovom tehnikom izvući ćete maksimum iz ovog motocikla i osjećat ćete se zaista kao na pravom, "velikom" motociklu. Naime, španjolski 4T supermoto snagu razvija samo na uskom području visokih okretaja, slično dvotaktnim motorima, i ukoliko ga znate iskoristiti u tom rasponu, on zaista oduševljava. Isto tako, želite li duže vrijeme držati visoki tempo vožnje, zbog navedenih razloga nikada ne smijete zatvarati ručicu gasa do kraja.

S druge strane, nešto manju snagu jednocilindrični motor kompenzira malom potrošnjom i zavidnom razinom voznih svojstava. Naime, motocikl se u zavoju ponaša vrlo stabilno, doslovno upija sve neravnine podloge, što je prije svega zasluga ciklistike, ali i cestovnog dezena guma i preglednog položaja vozača. Promjene pravca su tako brze da ne zahtijevaju gotovo nikakav napor, a jedino će malo teži vozači morati pripaziti da svojom težinom ne poremete ustroj motocikla. Vrlo lako i uz minimalan napor ćete izvoditi vratolomije poput podizanja na prednji kotač ili zanošenja stražnjeg kraja, što ovom mini supermotu daje posebnu draž. Sve u svemu, Derbi Senda 125 4T u Supermoto izvedbi predstavlja iznimno zabavnu igračku za starije, a ozbiljan motocikl za najmlađe, kojima će bez problema pomoći da savladaju sve tajne i zahtjevu tehniku supermoto discipline.

Možemo zaključiti kako Senda SM 125 4T svojim performansama ne nudi neke

ekstremne dosege, no ima neke sasvim druge atribute kao što su cijena od 31.990 kn, ekonomičnost, atraktivan izgled i vozne osobine. Isto tako, ovaj motocikl predstavlja prvu stepenicu za ulazak u svijet motociklizma i odlična je predigra za ozbiljniju "karijeru". ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 56,5 x 49,5 mm
Obujam: 124 ccm
Odnos kompresije: 11 :1
Razvod: jedna bregasta osovina u glavi i 2 ventila
Hlađenje: zračno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 22 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupki
Mjenjač: 5 brzina
Okvir: dvostruke aluminijske grede
Ovjes: sprijeda klasična vilica s cijevima od 41 mm, hod 195 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 170 mm
Gume: prednja 110/80-17, stražnja 130/70-17
Kočnice: naprijed jednostruki disk promjera 300 mm sa 2 klipčića, straga disk od 220 mm i 1 klipčić
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.130, širina 805, osovinski razmak 1.425, Deklarirano: snaga - 12 ks (8,82 kW) pri 8.500 okr./min.
Spremnik goriva: 9 l

+ atraktivan dizajn, kočnice, agilnost, pouzdan i jednostavan agregat

- mala snaga, vibracije, oslonci za noge vozača, dizajn prednjih svjetala