

Derbi GP1 je po mnogočemu inovativan sportski skuter koji se smještajem motora i završnim prijenosom približio svojoj motociklističkoj braći. Nažalost cijenom od 21.490 kuna pokazuje da mehanika nije jedina stvar koja je svoj uzor pronašla među motociklima

CIJENA
21.490 kn

Pazi, agresivan

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ

Svako malo u svijet sportskih skutera utrči neki novi model koji svoje neposredne konkurente u trenutku učini manje zanimljivim. Tako je za ovu sezonu Derbi predstavio agresivan GP1 koji već svojim vanjskim oblikom sugerira sportske potencijale i zavidne performanse.

No, ono po čemu je ovaj skuter doista poseban je njegov smještaj pogonskog agregata

i odabir završnog prijenosa. Dvotaktni pogonski agregat je kao kod motocikla smješten naprijed i nije dio stražnjeg ovjesa, kao što je to slučaj kod ostalih skutera. Stoga je aluminijska zadnja vilica ostala potpuno slobodna i svoj dizajnerski uzor je potražila kod pravih motocikala. Osim lijepog izgleda stražnje vilice, takav smještaj motora bitno smanjuje neovještene mase, a to se nužno mora pozitivno odraziti i na kvalitetu vožnje, što je kod sportskih skutera iznimno bitno. Naprijed

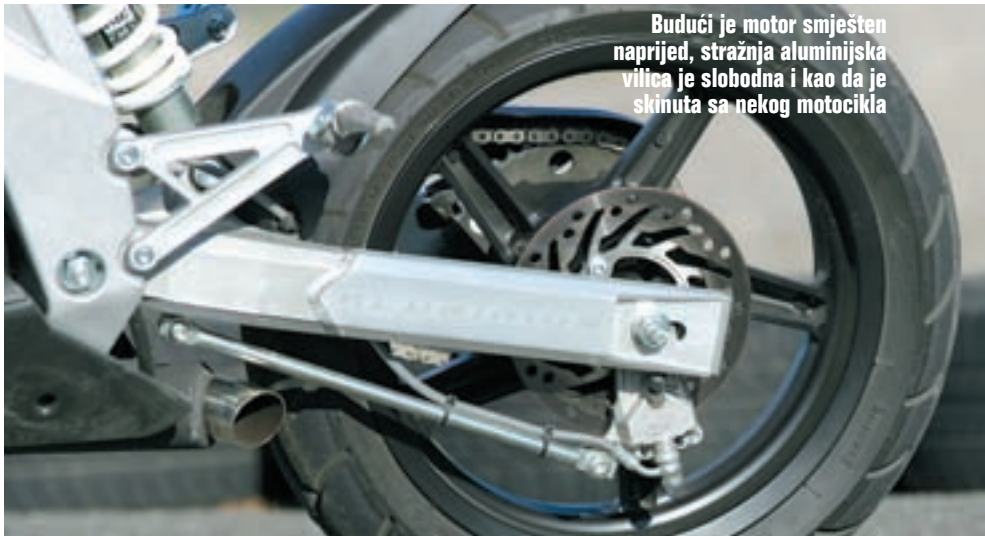
smješten agregat sa sobom povlači i neke nedostatke, kao što je mali prostor za smještaj stopala i grijanje donjih ekstremiteta vozača prilikom spore vožnje vrućim gradskim ulicama, no skuteri poput ovog se i onako ne kupuju radi udobnosti, nego radi dobrih performansi i užitka kojeg pružaju u vožnji.

Zbog specifičnog smještaja pogonskog agregata završni prijenos je riješen pomoću lanca i nemamo ozbiljnijih primjedbi na ovu novotariju u svijetu skutera. Istina, u

Oštar pogled savršeno pristaje agresivnoj naravi ovog skutera



Budući je motor smješten naprijed, stražnja aluminijska vilica je slobodna i kao da je skinuta sa nekog motocikla



Pogonski agregat je dovoljno snažan za paljenje guma



Specifičnost sportskog Derbija je završni prijenos riješen pomoću pogonskog lanca



Križanac!

nekim trenucima se osjete neka zastajkivanja i čudni zvukovi, pa i nisko frekventne vibracije, no, jedina prava mana ovog koncepta je u tome što traži i malo dodatnog održavanja u vidu redovitog podmazivanja. Bez obzira na upotrebu lanca za završni prijenos snage u GP1 se, kao i u svaki drugi moderan skuter, ugrađuje CVT mjenjač s kontinuiranom promjenom prijenosnih odnosa tako da se po tom pitanju vozi kao i svaki drugi skuter.

No, sve te tehničke novotarije će biti u drugom planu prosječnom adolescentu kojem je ovaj skuter namijenjen. Ono zbog čega će se on zaljubiti u GP1 je njegov atraktivan dizajn. Agresivna prednja maska sa zakošenim svjetlima i velikim usisnicima za zrak, sportske bočne oplate i donji spojler su dovoljan razlog da svakom srednjoškolu počnu "curiti sline". Dodamo li tome još i oku ugodan aluminijski okvir motociklističkog tipa, već spomenutu aluminijsku stražnju vilicu, dvostupanjsko sportsko sjedalo i atraktivan stražnji kraj dostojan svake jurilice u klasi supersport, za ovaj će se skuter mnogi školarci odreći i svojih roditelja.

Vizualnoj čistoći stražnjeg kraja doprinosi i kratak ispušni sustav koji završava ispod skutera, slično kao kod motocikala koje proizvodi američki Buell. Sportskom ugođaju svoj obol daje i ploča sa instrumentima koja se sastoji od velikog brzinomjera i digitalnog displeja koji također prikazuje trenutnu brzinu. Na prvi pogled ovo gotovo da i nema smisla, no Derbi je jedno od rijetkih prometala kod kojeg je krajna brzina veća od one koja se može prikazati na analognom brzinomjeru. S obzirom da je skuter graviran samo do 80

km/h, a otvoreni GP1 bez puno muke prelazi tu vrijednost, nakon toga ćete svoju trenutnu brzinu moći očitavati isključivo s digitalnog displeja. Osim trenutne brzine, na tom istom displeju možete očitati razinu goriva u spremniku, a pomoću posebne tipke možete birati između prikaza ukupne kilometraže, parcijalne kilometraže ili sata. Kako bi se osigurala sve potrebne informacije tu su i brojne kontrolne žaruljice smještene na obodu instrumenata. Sveukupno, dizajneri zaslužuju sve pohvale, a jedini detalj koji odstupa od inače vrlo skladne cjeline je prostor u koji se može spremiti integralna kaciga. Naime, iako mu se ne može osporiti praktičnost, on vizualno strši ispod oštrih linija stražnjeg kraja tako da postoji opasnost da neki frustrirani vozač automobila zlobno prokomentira da sjedite na noćnoj posudi. Do tog prostora zavidne veličine dolazite odgovarajućim okretanjem kontaktnog ključa u bravi i podizanjem cijelog sjedala. Za razliku od jednostavnog otvaranja, prilikom zatvaranja ćete morati upotrijebiti i malo sile kako bi "uvjerili" sjedalo da ostane u zatvorenom položaju.

Samo sjedalo je prostrano, barem što se tiče vozača, no istovremeno je dosta zakošeno

Na prednji disk od 245 mm su montirana radijalna kočiona klijesta. To je rijetkost i kod velikih motocikala

Derbi se u zavojim ponaša odlično i bez problema se može voziti na koljenu



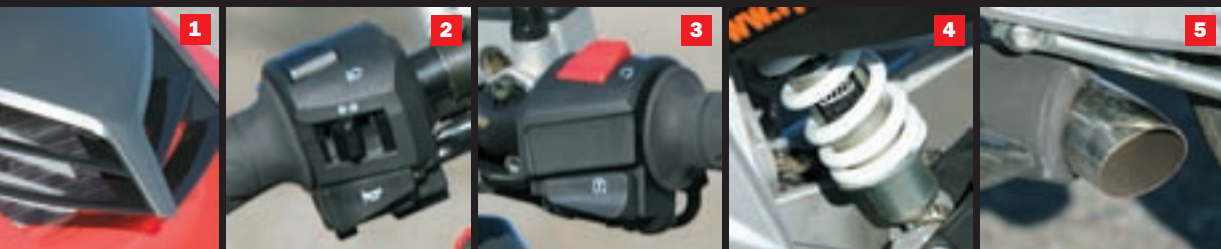
Za kvalitetno pokretanje ovog 107 kilograma teškog skutera zadužen je dvotaktni vodom hlađen agregat koji je u svakom trenutku spreman za akciju. Prema službenim podacima otvorena verzija, koju smo imali na testu, razvija impresivnih 7,5 KS pri 7.250 okr/min, a to je i više nego dovoljno za agilno probijanje kroz gradsku gužvu. Općenito gledajući, po pitanju performansi i ciklistike, Derbi GP1 je prava mala zmija ljutica i definitivno spada u vrh ponude sportskih skutera od 50 ccm. Spremno kreće s mjesta i veselo ubrzava sve do maksimalne brzine od gotovo 90 km/h koliko prikazuje brzinomjer. Takve brzine traže i adekvatno kočenje, a Derbi i tu ima što za ponuditi. Naprijed se nalazi disk od 245 milimetara na kojem su montirana, ni manje ni više, nego radijalna kočiona klijesta, a to u kombinaciji sa stražnjim diskom promjera 180 milimetara osigurava sigurno zaustavljanje u svakom trenutku. Ipak treba biti oprezan kod doziranja jake stražnje kočnice jer je ona sklona blokiranju zbog, za skuter netipičnog, rasporeda težine.

Kada se dohvatite zavoja počinje prava uživancija jer GP1 je vrlo agilna i stabilna tako da će spretnom vozaču pružiti brojna zadovoljstva prilikom brze vožnje. A kako i ne bi kada je naprijed montirana "upside-down" vilica promjera 35 mm dok se zadnja vilica "njiše" u ritmu centralno smještenog amortizera. Uz kvalitetnu ciklistiku za dobro hvatanje podloge su zaslužni i kotači promjera 14" obučeni u široke gume u dimenzijama 120/70 naprijed i 140/60 straga. Bila bi prava šteta da takvu ciklistiku koristite samo za brze prolaske gradskim križanjima jer GP1 je skuter kojeg barem jednom u životu morate pošteno provoziti karting stazom.

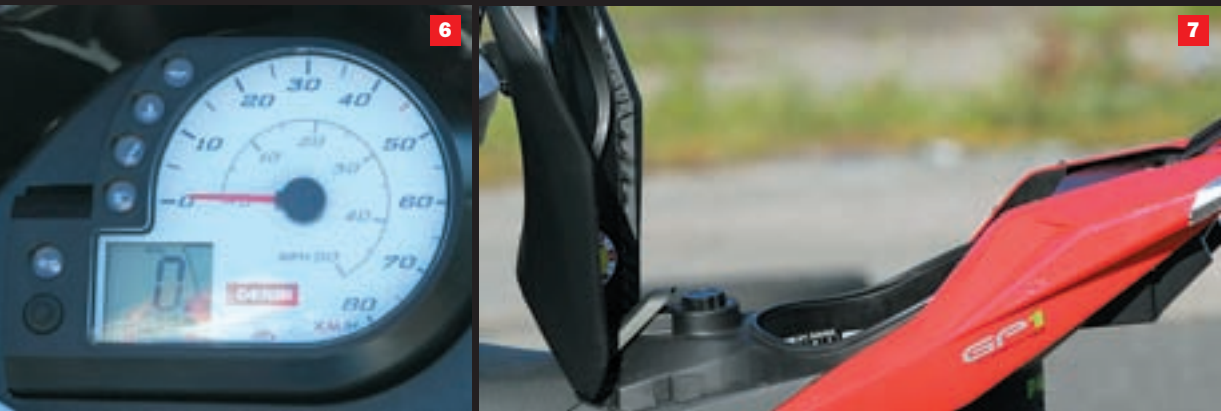
Sve u svemu Španjolci su odlično odradili svoj posao i stvorili skuter koji svojim izgledom i pruženim performansama spada među najbolja ostvarenja u svojoj klasi. Isto

prema naprijed, tako da vozač cijelo vrijeme polako klizi k upravljaču. Zbog toga ćete većinu vremena sjediti na samom početku sjedala, dakle baš na mjestu gdje je ono malo preusko. Prostor za noge je zbog naprijed smještenog pogonskog agregata dosta skučen, a velike bočne oplata dodatno smanjuju slobodu za nožni rad tako da će oni viši

morati dosta savinuti potkoljenice. No, udobnost i puno prostora za noge ne spadaju u osnovne stvari koje se očekuju od takvog skutera. Sportski upravljač je postavljen relativno visoko, no, svejedno će u krajnje lijevom i krajnje desnom položaju malo zapinjati za noge vozača koji su viši od 180 centimetara.



(1) Ispod prednjih usisnika za zrak se skriva hladnjak rashladne tekućine (2) Na tipke na upravljaču nemamo nikakvih primjedbi (3) S desne strane upravljača se nalazi samo glavna sklopka i tipka za pokretanje elektropokretača (4) Aluminijska stražnja vilica se "njiše" u ritmu centralno smještenog amortizera (5) Ispušni sustav je skriven ispod skutera (6) Ploča s instrumentima posjeduje čak dva brzinomjera (7) Ispod sjedala se nalazi velik prostor u kojeg stane integralna kaciga





tako, GP1 je po mnogim elementima već dobroano zakoračio izvan okvira svoje klase te svojim tehničkim rješenjima i osjećajem koji pruža u vožnji ozbiljno koketira s pravim motociklima.

Ukupnu odličnu ocjenu umanjuje tek poneki nedorečeni detalj kao što je dosadna rezonancija, koja se javlja negdje oko upravljača

ili nepraktičan bočni oslonac opremljen oprugom, koji se teško nalazi tako da je za sigurno oslanjanje najbolje da prvo sedite sa skutera. No, sve su to minorni nedostaci u odnosu na najveću manu ovog bolida, a to je njegova cijena od 21.490 kuna. Sigurno je da će trebati biti jako dobri kako bi nagovorili roditelje da vam priušte ove skupu jurilicu, no, vjerujte

nam da po tom pitanju Derbi GP1 vrijedi svakog ulaženog napora. Zato trk po usisavač, pospremite sobu i počnite čitati lektiru za iduću školsku godinu. Ako ih to ne omekša, obećajte da ćete ošišati kosu, promijeniti svoje loše društvo i da se više nećete oblačiti kao "kreten". Za vrijedne stvari se ionako u životu treba uvijek dodatno potruditi. ■



TEHNIČKI PODACI

| |
|--|
| Motor: jednocilindrični, dvotaktni |
| Promjer x hod: 40 x 39,3 mm |
| Obujam: 49 ccm |
| Odnos kompresije: 10,5:1 |
| Hlađenje: tekućinom |
| Paljenje: elektronsko |
| Napajanje: Rasplinjač Del'Orto 17,5 mm |
| Mjenjač: CVT |
| Okvir: aluminijski |
| Ovjes: Upside-down vilica s cijevima promjera 35 mm, hoda 90 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom |
| Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/60-14 |
| Kočnice: naprijed disk promjera 245 mm i radijalna čeljust, straga disk od 180 mm |
| Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.874 mm, širina 706, osovinski razmak 1.138, težina 107 kg |
| Deklarirano: snaga - 7,5 ks - 7.250 okr/min, max. okr. moment - 0,5 kgm pri 7.000 okr/min |
| Spremnik goriva: 8 l |

+ dizajn, performanse, kočnice, ovjes, inovativnost koncepcije

- cijena, udobnost, nepraktičan bočni oslonac