

Derbi GPR 125 Racing

Ako su se donedavno mnogi bili spremni okladiti da sudbina malih dvotaktnih replika ne sluti na dobro, iznenada je došlo do male renesanse tih dvotočkaša koji su oduvijek bili san svakog pubertetlije zaraženog oktanskim virusom. Da li se stvarno radi o novom valu ili tek o labuđem pjevu, pokazat će vrijeme, no nakon što smo se družili s najnovijim pripadnikom te vrste držimo palčeve da se ta nekoć popularna klasa motocikala vrati na stare staze slave, jer bez obzira na to što mislili o današnjim Play Station klincima, oni svejedno zaslužuju da svoja prva motociklistička i ina druga slatka životna iskustva stječu s upravo ovakvim šminkerskim 125-icama sa sportskim srcem.

Sada su već daleko iza nas zlatne devedesete godine kada je svaki klinac koji je imalo držao do svog renomea maštao o posjedovanju nekog motocikla od 125 ccm na kojem se nalazila lako uočljiva naljepnica AF-1, RS, Mito, NSR, TZR ili RG. Mali dvotaktni agregati čija je snaga nerijetko prelazila 30 KS, mala težina, sportska ciklistika, umjerna cijena te atraktivan izgled koji je bio pljunuta kopija "velikih motocikala" bili su dobitna kombinacija za sve one koji su u svijet motocikala željeli ući brzo i sa stilom. Bila su to vremena kada su se tek počele uvoditi stroge ekološke norme koje su s vremenom ozbiljno ugrozile opstanak "nabrijanih" i "prljavih" dvotaktnih pogonskih agregata, da bi iste gotovo u potpunosti istrijebilo uvođenje ograničenja maksimalne snage za novopečene vozače, koji su bili glavni konzumenti ovakvih vozila. Zbog svega navedenog mlada populacija se odjednom počela okretati nejakim i stoga manje zanimljivim, ali definitivno čišćim i ekonomičnijim četverotaktnim agregatima, koji zbog spomenutih ograničenja više nisu bili u velikom zaostatku po maksimalnoj snazi. Donedavno su Aprilia RS 125 i Cagiva Mito 125 bili posljednji preživjeli primjerci te nekad zdrave populacije i postojala je realna opas-

nost da će i oni polako iščeznuti s lica našeg planeta. No, ove su godine zapuhali povoljni vjetrovi i vide se prve naznake blagog poboljšanja demografskih trendova kod ove ugrožene vrste motocikala.

Kada je Derbi predstavio ovdje opisani GPR 125, brojni "nevjerni Tome" su tvrdili da jedna lasta ne čini proljeće, no sve glasnjija šuškanju o tome da Aprilia i Cagiva za sljedeću sezonu obnavljaju svoje modele RS, odnosno Mito ukazuju na to da možda nisu bili u pravu. Osim što ta "tri mušketira" pripadaju istoj kategoriji, zajedničko im je i to da se uz zatvorenu verziju koja razvija zakonski dozvoljenih 15 KS mogu nabaviti i puno

zabavnije otvorene verzije koje razvijaju i dvostruko više konjskih snaga.

Na testu smo imali upravo takvu otvorenu verziju trenutno najjačeg Derbijevog motocikla. Bez obzira na to što ta klasa motocikala zbog gore spomenutih razloga više nije popularna kao nekad, Derbijev nas ulazak u tu za njega

PIŠE:
**TOMISLAV
BEŠENIĆ**
FOTO:
**ŽELJKO
PUŠČENIK**



Moja

novu tržišnu nišu ipak ne treba previše čuditi jer taj proizvođač u suradnji sa sestrinskom Gilerom već duži niz godina sa zadovoljavajućim uspjehom sudjeluje u Svjetskom prvenstvu u klasi 125. S obzirom na njihovo natjecateljsko iskustvo malo nas je razočarala činjenica da u civilnoj verziji nisu izvukli više od deklarirane 22 KS, što je bitno manje od Aprilije i Cagive, koje se vrte oko brojke od 30 KS. Iako se na samom agregatu nalazi nevjesto pripasana oznaka Derbi, ustvari su radi o poznatom Yamahinom motoru koji se tre-



Španjolski Derbi je predstavio dvotaktnog jurišnika s namjerom da pripremi malobrojnoj talijanskoj konkurenciji, koja jedina još uvijek proizvodi male sportske motocikle s borbenim srcem. U pogledu maksimalne snage Derbi malo zaostaje, no zato Talijane tuče njihovim najjačim oružjem - atraktivnim dizajnom koji naprečac osvaja poglede adolescenata

CIJENA
35.890 kn

prva ljubav



nutno ugrađuje u enduro i supermoto modele DT 125. Yamaha deklarira da njezin agregat u zatvorenoj verziji razvija zakonski ograničenih 15 KS pri 8.000 okr/min, no Derbi je škrt na tehničkim podacima za otvorenu verziju, tako da ne postoje službeni podaci o tome pri kojem broju okretaja se oslobađa to ne pretjerano impresivno krdo od 22 konja. Po "sluhu" bismo rekli da agregat daje najbolje od sebe kada ga držite blizu oznake od 10.000 okr/min, a zabava prestaje kada obrtomjer dotakne crveno polje, koje počinje na 11.000 okretaja. Važno je naglasiti da je bez obzira na korištenje dvotaktnog agregata, Derbi GPR 125 ekološki osviješteni motocikl koji zadovoljava "Euro2"

norme, na što su u Derbiju jako ponosni, a o tome najbolje svjedoči prigodna i lako uočljiva naljepnica koja se kočeperi na plastičnom spremniku goriva.

Prije negoli se pozabavimo dinamičkim opisom GPR-a, red je da kažemo riječ, dvije o njegovom najjačem adutu, a to je odlično pogodan izgled. Pogledamo li bilo koji od modela koje je taj proizvođač predstavio u posljednje vrijeme, neupitno je da su u Derbiju u potpunosti svjesni činjenice da španjolske skutere i motocikle dosad nije pratio neki hvale vrijedan imidž i da im je za ozbiljniji proboj na europsko tržište potreban atraktivan i originalan dizajn koji će u njihovim salonima privući i one kupce koji su ih dosad

zaobilazili u velikom luku. Uostalom, potencijalni kupci ovih motocikala se ionako najviše "pale" na dizajn, a "dosadna" tehnika im je u drugom planu. Sve dok se na tržištu ne pojavi najavljeni Mulhacen 659, kojeg također pokreće Yamahin agregat iz serije XT, GPR 125 Racing je top model ovog proizvođača i kao takav jednostavno mora biti najljepši i najatraktivniji. Po tom pitanju se Španjolcima stvarno nema što zamjeriti, jer kreirali su oku iznimno ugodnu vanjštinu koja se odlikuje modernim i ostrim linijama vanjskih oplata, u dlaku identičnim onima na modelu GPR 50 Racing kojeg smo testirali u 50. broju Moto Pulsa. Zašiljeni prednji kraj započinje velikim dvostrukim svjetlima ispod kojih se nalaze pozamašni usisnici za zrak, a iznad svjetala iz siluete motocikla strše atraktivni, ali ne i pretjerano funkcionalni retrovizori u koje su trendovski ukomponirani pokazivači smjera. Bočne oplata su riješene tipično za ovu klasu motocikala i ne nude ništa posebno novo, no zato je tu "oštar" spremnik goriva i isto takav zadnji kraj s dvostupanjskim sjedalom, ispod kojeg je, opet u skladu sa suvremenim trendovima, smješten omaleni lonac ispušnog sustava i dopadljivo stražnje svjetlo izvedeno u obliku trokuta. Sportskom ugodaju pridonose i tehnički detalji poput velikog prednjeg diska, upside-down vilice sa štapovima promjera 40 mm i atraktivni prednji i zadnji naplatak obavijeni "racing" blatobranima obojanim u crnu boju. Sve u svemu, onaj tko kaže da mu se ne sviđa ovaj motocikl, ili je slijep kraj zdravih očiju ili svjedoči lažno.

Konstruktivski gledano, GPR 125 je gotovo jednak ranije predstavljenom modelu GPR 50 i prava razlika se očituje tek u ugradnji snažnijeg agregata, nešto povećanoj težini i za jedan broj široj stražnjoj gumi. Važno je naglasiti da je predimenzionirani GPR 50 nastao izravno na temeljima natjecateljskog modela GPR 80 CUP, koji razvija 23 KS, tako da je bez obzira na svoju veliku sličnost s malom "pedeseticom" GPR



● Ova mala jurilica ne spada u red izuzetno pristupačnih vozila, no zato je doista bogat ugrađenom opremom. Naprijed se nalazi upside-down vilica, radijalna kliješta pritišću disk velikog promjera, sportska instrumentna ploča sadrži sve potrebne informacije, a stražnja vilica je dodatno ojačana s gornje strane. Imajući sve to u vidu, doista nam nije jasno zašto je trebalo štedjeti na bočnoj stajnoj nožici koja nije opremljena sigurnosnim prekidačem, već se automatski povlači putem snažne opruge. Osim što nam takva bočna nožica nije ulijevala sigurnost, izuzetno je nepraktična i u svom uvučenom položaju je smještena vrlo blizu pogonskog lanca, tako da ćete prije ili kasnije uprljati obuću.



Derbi GPR 125 je lijep motocikl koji kao da je dizajniran po uzoru na neku modernu "džepnu Veneru". Krasi ga lijep agresivan "look", trendovski ukrasi i vitka linija, a oštar pogled odmah sugerira da s njim nema "zafrkancije"



125 dovoljno konkretan motocikl da podnese stres snažnijeg agregata.

Po ugrađenim komponentama maleni "Derbi" nedvojbeno podsjeća na svoju veliku četverotaktnu braću. Već smo spomenuli prednju upside-down vilicu i veliki prednji disk promjera 300 mm na kojeg djeluju radikalna kliješta, a tu su još i dvogredni aluminijski okvir i vitka stražnja vilica ojačana s gornje strane. Racing dojam pojačava i lijepa ploča s instrumentima, koja je pretrpjela minimalne izmjene u odnosu na manje kapacitetni model, a sadrži veliki obrtomjer i mali ekran od tekućih kristala na kojem uz trenutnu brzinu možete očitati i druge standardne informacije, uključujući i uvijek korisnu informaciju o tome da uskoro trebate posjetiti benzinsku crpku. Kada smo već kod "tekućih pitanja", spomenimo da spremnik goriva od 13 litara omogućuje solidan radijus kretanja za motocikl koji na otvorenoj cesti prosječno troši umjerenih 5 litara sve skupljeg goriva. Gore započeti opis ugrađenih komponentni završit ćemo informacijom o tome da je na prednji naplatak montirana guma dimenzija 110/80-17, dok je stražnja guma dimenzija 140/70-17 i taman je dovoljno široka da potvrdi opaki karakter ove 125-ice koja definitivno nije šminker bez pokrića.

Derbi svojim malim dimenzija i sportskim izgledom ne ostavlja dojam da mu je stalo do vaše udobnosti i zato smo bili ugodno iznenađeni kada smo sjeli na njegovo, istina malo pretvrdo, ali ipak gotovo udobno sjedalo. Sportski upravljač je postavljen dovoljno visoko, a oslonci za noge se nalaze taman tamo gdje ih očekujete. Sveukupno gledajući, motocikl je iznenađujuće udoban za tu vrstu motocikla, a mjesta ima sasvim dovoljno i za one koje priroda obdarila nešto dužim ekstremitetima.

Sam ugođaj za upravljačem je tipično sportski i gotovo je dostojan velikih jurilica.

Tek će izrazito uska konstrukcija pobuditi skepsu da se ipak ne nalazite na nekoj 600-tici, a vaše će se sumnje u potpunosti potvrditi pritiskom na tipku elektropokretača nakon kojeg će se oglasiti specifični zvuk dvotaktnog agregata. Ako je motor hladan, onda ćete morati upotrijebiti kod motocikala već gotovo zaboravljenu polugu čoka, a maleni ispušni lonac će sljedećih nekoliko minuta izbacivati oblak dima dostojan rashodovanog TAM-ića. Prilikom kretanja s mjesta ovaj motocikl traži dosta gasa, no to je tipično za sve 125-ice. Bez obzira na ekstremno kratku prvu brzinu, ako pri stajanju na semaforu želite utjerati strah u kosti nekom "nabrijanom" skuteruša, kazaljku obrtomjera trebate natjerati do oznake 8.000 okreta-

ja i tek onda otpustiti polugu kvačila. Kod nekog snažnijeg motocikla to bi značilo propinjanje na stražnji kotač, ako ne i izvođenje koluta unatrag, no to kod ove male jurilice zbog nevelike snage srećom nije slučaj. Kako bi performanse bile dostojne jedne sportske 125-ice, režim rada se ne smije spuštati ispod spomenutih 8.000 okr/min, a za izvlačenje maksimuma prijenosne odnose treba mijenjati netom prije negoli kazaljka obrtomjera dohvati oznaku od 11.000 okr/min. Za takvo odugovlačenje s promjenom brzina bit ćete nagrađeni reskim sportskim zvukom i solidnim ubrzanjima sve dok digitalni brzinomjer ne počne pokazivati troznamenaste brojke. Jednom kada premašite brzinu od 100 km/h, morat ćete odabrati

U zavojima se GPR odlikuje stabilnošću i nevjerojatnom lakoćom prebacivanja. Odličnu zabavu će vam povremeno pokvariti tek nejak agregat, kojem ponekad nedostaje snažan potisak pri izlasku iz zavoja



Uz testirani model GPR 125 Racing, u ponudi je i tisuću kuna jeftinija naked verzija zгодno nazvana Nude, koju krase ravni upravljač i dvostruka prednja svjetla izrađena po uzoru na Triumph Speed Triple



peti stupanj prijenosa u kojem su performanse već prilično prigušene, tako da se nakon toga po pitanju ubrzanja treba držati one narodne "strpljen, spašen". Ako putem poluge inače vrlo dobrog mjenjača odaberete predugi šesti stupanj prijenosa prije nego li ste petu brzinu razvukli do kraja, lako bi vam se moglo dogoditi da motocikl prestane ubrzavati i počne usporavati. No, ako imate dovoljno strpljenja i mijenjate brzine po gore navedenim uputama, onda će vam nakon poduzetog čekanja "slatkorječivi" brzinomjer u 6. stupnju pokazati vrijednosti od preko 150 km/h. Iako te brojke neće nikoga preplašiti, smatramo da je to i više nego dovoljno za golobradog početnika koji tek treba steći svoja prva iskustva u sportskoj vožnji.

Možda smo ostali hladni po pitanju snage, ali nas je zato oduševila mala težina koja u kombinaciji s umjerenom širinom čini ovo vozilo pogodnim za probijanje kroz gradske gužve. Posebno nas se dojmio prilikom tzv. slalom vožnje, u kojoj je Derbi GPR u samom svjetskom vrhu, a konkurirao bi i za titulu svjetskog prvaka da ima preglednije retrovizore kod kojih je izgled očito ispred funkcije. Jednako nas je oduševio i kada smo ga izveli iz grada i "propuhali" zavojitim cesticama, na kojima se pokazao izuzetno stabilnim za tu klasu motocikala. Moramo priznati da smo prvih nekoliko zavoja svladavali s određenom rezervom, jer kombinacija male težine i sportskog ovjesa često znači neugodno poskakivanje po grbavim

hrvatskim cestama. No, ovog su se puta naše predrasude pokazale pomalo ishitrenima, jer je ovjes taman dovoljno mekan da upije većinu neravnina, pa se ukupno gledajući Derbi u tim situacijama učinio stabilnijim i od nekih puno konkretnijih motocikala. Kombinacija male težine i relativno udobnog položaja znači da vas neće umoriti dugotrajno "bacanje" po zavojima, jedino bi vam moglo utrnuti lijevo stopalo koje se često mora družiti s preciznom polugom mjenjača kako bi se osiguralo da motocikl ima dovoljno potiska pri izlasku iz zavoja.

Nismo mogli odoljeti da ovu malu repliku ne potjeramo i karting stazom. Izbor je pao na stazu u Novom Marofu, na kojoj mogu uživati i vozači motocikala jer ima za karting stazu brzi vanjski dio, koji je kombinacija kratkih ravnica i umjerenom brzih zavoja, te zavojiti unutarnji dio sasvim tipičan za takvu vrstu sportskih borilišta. Derbijeva ciklistika je odlično odgovorila na izazove koje je pred njega postavila natjecateljska staza i bilo je pravo zadovoljstvo bacati ga iz jednog nagiba u drugi. Ukupno odlična ocjena izmakla mu je tek zbog pogonskog agregata koji je, tipično za tu klasu, nedovoljno snažan i kronično neelastičan. Ipak, jedine prave probleme smo imali u vrlo sporom lakat zavoju, koji nikako nije odgovarao Derbijevim prijenosnim odnosima. Ako smo odabrali izrazito kratak prvi stupanj prijenosa, onda je na izlasku iz zavoja volio prokliziti zadnji kotač, a ako smo iz tog zavoja izašli u drugom stupnju prijenosa, onda je trebalo čekati cijelu vječnost da pogonski agregat dohvati kritični broj okretaja na kojima počinje konkretnije ubrzavati.

S obzirom na ukupne performanse ovog motocikla koje nisu nimalo bezazlene, proizvođač je dužnu pažnju morao posvetiti i kočnicama. Već prvi pogled na golemi prednji disk promjera 300 mm kojeg pritišću radijalna kočiona klijesta daje naslutiti da se u tom pogledu nije nimalo štedjelo. Nakon odrađenog testa moramo reći da su kočnice dobre, ali ipak ne zaslužuju da im dodijelimo epitet odlične. Najviše nas je razočarala



Agregatu definitivno ne bi škodila koja konjska snaga više, no i ovako će početnicima osigurati sasvim zadovoljavajuće performanse

Derbi se već duži niz godina relativno uspješno natječe u Svjetskom prvenstvu u motociklizmu, no GPR 125 svoje korijene ne vuče izravno iz tih motocikala, već iz trkaćeg modela GPR 80 Cup, koji je izrađen po uzoru na trkače 125-ice



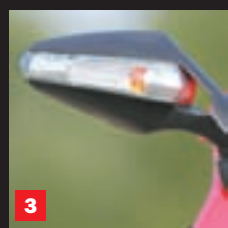
činjenica da prilikom slabijih kočenja prednji disk radi na valove, kao pokvareni ABS, tako da se motocikl i vozač lagano njišu kao na brodu. Srećom, kada se ručica kočnice stisne muški to "talasanje" netragom nestaje. Sama ručica je dosta tvrda i kroz cijeli svoj hod traži čvrsti stisak ruke, što se neće svidjeti onima naviklima na modulabilnije kočnice, no to je kao stvoreno za neiskusne vozače, koji će tako izbjeći opasno blokiranje prednjeg kotača kod paničnog kočenja.

Derbi GPR 125 je ukupno gledajući lijeпо umotan maleni paketić zabave. Iskusni motociklisti mu nikad neće moći oprostiti nedostatak snage i manjkavu završnu obradu, no ovaj nestaško njima nije ni namijenjen. Njegova ciljana publika su životom

zbunjeni teenageri još nenavikli na brutalne performanse današnjih supersportskih motocikala i njima će ovaj španjolski vragolan juriti poput rakete. Iako je Derbi sasvim praktično vozilo za svakodnevno probijanje gustim gradskim prometom, bila bi prava šteta da svoj život provede zarobljen između sivih fasada i kričavih neonskih reklama, pa njegovim budućim vlasnicima preporučamo da mu povremeno protegnu noge zavojitim seoskim cesticama okruženim zelenim proplancima na kojima lijeno pasu kravice i besciljno trče divlji zečevi. Ako u njima tinja sportsko srce, onda će im Derbi u toj idiličnoj scenografiji pružiti neke za tu klasu motocikala specifične užitke, zbog kojih je svaki "starac" koji je sjeo na

njega sa sjetom izjavio "E, da je meni bio ovakav motor kad mi je bilo 16". Jedini zid koji mora preskočiti svaki 16-godišnjak prilikom nabavke ovog motocikla je nabavna cijena od 35.890 kuna, koja roditeljima sigurno neće obasjati obraze srećom. Tu je i problem s nedavno uvedenom A1 kategorijom koja osobama mlađim od 18 godina zabranjuje upravljanje motociklom snažnijim od 15 KS, pa maloljetnicima ne preostaje ništa drugo nego nabaviti manje zabavnu zatvorenu verziju ovog malog motocikla s velikim ambicijama. ■

- (1) Iako se na pogonskom agregatu nalazi oznaka Derbi, mali natpis **MADE IN JAPAN** nam govori da se ovdje ustvari radi o "kosookom" agregatu koji se ugrađuje u Yamahine enduro/supermoto modele DT 125
- (2) Ispušni lonac je malih dimenzija i smješten je ispod sjedala. Pri visokim okretajima se javlja prepoznatljivim dvotaktnim zvukom koji podsjeća na onaj koji se prolama iza pravih natjecateljskih 125-ica dok se natječu u Svjetskom prvenstvu
- (3) Prednji pokazivači pravca su ukomponirani u retrovizore koji su nesumnjivo atraktivni, ali nisu pretjerano funkcionalni



3



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 56 x 50,68 mm
Obujam: 124,76 ccm
Odnos kompresije: 12,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjačem Mikuni 28
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: Dvostruke aluminijske grede
Ovjes: naprijed upside-down vilica s cijevima promjera 40 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 110 mm
Gume: prednja 110/80-17, stražnja 140/70-17
Kočnice: naprijed disk promjera 300 mm i radialne kočione čeljusti sa 2 klipcića, straga disk od 180 mm s 2 klipcića
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.024, širina 760, osovinski razmak 1.355 mm, suha težina nije deklarirana (neslužbeno 126 kg)
Deklarirano: snaga - 22 KS pri nepoznatom broju okretaja,
Spremnik goriva: 13 l

+ atraktivan izgled, ciklistika, mjenjač, stabilnost za tu klasu vozila

- bočna stalna nožica, elastičnost i maksimalna snaga, nepregledni retrovizori, završna obrada