

Derbi nad Derbijima

Ako ste se ikada zapitali kako bi mogao izgledati idealan motocikl za hrvatske ceste, možda Vam naš test pruži odgovor to pitanje.

Agilan za gradsku vožnju, dovoljno udoban za duža putovanja, čvrst i robustan za vožnju po zemljanim putovima, moderan i romantičan dizajn uz najnoviju tehnologiju, sve zajedno govori u prilog tvrdnji da se radi o mješancu kakvog do sada nismo imali priliku upoznati.

PIŠE: DOMAGOJ KREŠO LOVRIĆ

FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Stariji poznavatelji moto kulture znati će da najnoviji Derbi nije sasvim običan motocikl i kao takav ima svoju priču. Da bismo shvatili kakav je to motocikl pred nama, moramo se vratiti čak četrdeset godina unatrag, sve do daleke Amerike i samih početaka motociklističke povijesti. Tih davnih godina 20. stoljeća simbol mladih moto pustolova vezao se uz ime "Scrambler", a označavao je mali, dopadljiv, lagan i jeftin motocikl vrlo široke namjene. Korištenje tih istih motocikala u utrkama na zemljanim terenima, tada vrlo popularnim u Američkim državama, još više je pridonijelo dobroj prodaji i još većoj popularnosti tog modela. Čak i filmovi iz tih starih vremena prepuni su prizora jurnjave baš na malim simpatičnim Scramblerima.

Sada Derbi ponovo okreće kotač povijesti i reinkarnira jedan Scrambler pod imenom Mulhacén. Ime Mulhacén nipošto nije slučajno, ono označava najviši vrh na španjolskoj planini Iberian Peninsula, čija visina seže čak do 3.482 m i koji je gotovo uvek uronjen u oblake, a to bi slikovito trebalo sugerirati želje Derbijevaca za dosegom ovog modela na tržištu u bliskoj budućnosti.

Malo je motocikala koji izazivaju toliko reakcija kao što je sama pojava Mulhacéna. Iako nam se na prvi pogled silueta učinila poznatom, svi ostali detalji samo su dolijevali ulje na vatru našem ushićenju. Iskreno, nakon njegovog predstavlja-

C I J E N A
59.950 kn





U zavoju je stabilan, a rebraste gume drže iznenadjuće dobro. Spremnik za gorivo ima velike izbočine koje služe kao oslonci za noge vozaču



nja u Milatu prošle godine jedva smo dočekali trenutak sjedanja na sjedalo i test vožnju. No, taj susret nije bio kao iz bajke. Naime, prvi kilometri našeg testa nisu štedjeli niti Derbija, a niti nas. Kako je novi uvoznik Derbija na otoku Krku, a naša redakcija u Zagrebu, vremenske prilike duž puta nisu nam bile naklonjene, a mi nismo nikako željeli čekati lijepo vrijeme. Osim kiše koja je cijelo vrijeme obilno padala, jak vjetar još je više ohladio naše prvo druženje.

Nesvakidašnji dizajn

No, ne žalimo, jer samo jedan pogled na Mulhacénu raspiruje nam maštu do usijanja. Da vam pokazujemo dijelove ovog neobičnog motocikla svaki zasebno, sigurni smo da ne biste ni pomisili da je riječ o dijelovima s istog vozila. Lijepo oblikovano prednje svjetlo s malim štitnikom instrument ploče, skladno, moderno i sportski odlikovan spremnik goriva zapremine 13 litara, čija linija prelazi na sjedala presvučena crvenim materijalom, već dovoljno govore o zanimljivoj silueti. Sjedalo suvozača koje je pričvršćeno za ruko-

hvat skladno završava stražnjim dijelom kakav priželjkuju mnogi današnji sportski motocikli. Izrazito zašiljen, s bočno postavljenim kružnim svjetlima izvedenima upotrebom LED tehnologije oduševljavaju svojim originalnim i dopadljivim oblikom na Mulhacénu. Nosač registarske pločice oblikovan je tako da bez srama može poslužiti jednom R motociklu. Baš kao i stražnja vilica. Mat aluminijска и још појачана с горње стране, заobljена и педантно направљена, nestvarna на овом motociklu.

Ogibljenje je izvedeno upotrebom monoamortizera koji je ovješen sa bočne strane, za razliku od nekadašnjih Scramblera. Jarko crvena spiralna opruga i zlatno eloksirani spremnik plina amortizera plijene svojim izgledom. Njemački Sachs i poznati ZF stavili su svoj potpis na amortizer koji ima hod od 120 mm. Zategnutost njegove opruge moguće je podešavati navoјnim prstenima, isto kao i kompresiju amortizera. Kako motocikl obiluje vrhunskim komponentama, tako je i prednja vilica sa cijevima debljine 43 mm okrenute (USD) izvedbe. Izrada prednje vi-

lice povjerena je poznatoj talijanskoj tvrtki Marzocchi, a istu takvu nose neki modeli Ducatija i Cagive. Vijke i oznake za podešavanje tvrdoće nismo pronašli, dok hod zlatno eloksiranih štapa iznosi 120 mm.

Da ne zaboravimo i dio motocikla koji sve spomenuto drži na okupu. Uz sve nabrojane hi-tech komponente okvir napravljen varenjem čeličnih cijevi djeluje pomalo zastarjelo. U središnjem dijelu okvira, koji je ujedno i najdeblji nosivi dio, nalazi se spremnik ulja agregata. Čvrst i robustan, mat crno plastificiran, niti jednog trenutka naše test vožnje nije pokazao nedostatak. Pogledom na spojeve i varove cijevi od kojih je napravljen vidi-mo preciznost i kvalitetu izrade.

Podesivi masivni upravljač od ergala u boji zlata savršeno se uklapa među ostale komponente i predstavlja još jedan u nizu zapaženih elemenata. Retrovizori ovaj put nisu dizajnerski preoblikovani, već su prije svega u funkciji dobre preglednosti. Isto je i s prekidačima za paljenje i gašenje agregata koji se nalaze u tradicionalnom poretku na desnoj konzoli, dok na lijevoj osim prekidača žmigavaca nalazimo i birač za multifunkcionalni zaslon instrument ploče.

Potpuno digitalni instrumenti

Blago zaobljenog, polouvalnog oblika, ploča s najvažnijim informacijama o trenutnom stanju motocikla također plijeni pažnju ponajprije svojom retro svjetlo bijelom podlogom, na kojoj se nalaze male svijetleće ikone za duga svjetla, pokazivače smjera, neutralni položaj mjenjača, temperaturu agregata i obavjest o rezervi goriva u spremniku. Jedan detalj manje važan za performanse, no koristan prilikom vožnje, je mogućnost podešavanja kontrasta osvjetljenja zaslona,



1 Stražnji retro žičani naplatak u kombinaciji s najmodernejšom aluminijskom vilicom pomiruje tradicionalne vrijednosti s tehnologijom 21. stoljeća

2 Agregat Minarelli identičan je onima koji se ugrađuju na Yamahe XT R i X, MT-03 te Aprilije Pegaso Strada i Trail

3 Njemački Sachs i ZF stavili su svoj potpis na stražnji amortizer pozicioniran s desne strane motocikla. Jarko crvena spiralna opruga, na kojoj se preopterećenje može podešavati navojnim prstenima i zlatno eloksirani spremnik plina amortizera plijene svojim izgledom



Dizajn je Mulhacenov najjači
adut: nema onoga tko se
neće okrenuti za njim



Za Mulhacen malo koja prepreka može biti nesavladiva. Prednja kočnica je prejaka za teren i pocetnike



Neobično rješen prekidač (on/off) s tipkom za paljenje.



Na lijevoj strani upravljača iznad prekidača smjera i zvučnog signala nalazi se tipka za odabir funkcija na multifunkcionalnom displeju



što se pokazalo vrlo dobrom opcijom prilikom vožnje po jakom suncu, kada instrumenti s LCD tehnologijom postaju nečitljivi.

Broj okretaja agregata možemo grafički iščitati na gornjem dijelu LCD pokazivača, dok je središnje mjesto zauzeo je digitalni brzinomjer koji je uspio pokazati zavidnu brojku od 173 km/h na testu maksimalne brzine. Začudo, broj okretaja možemo čitati u dva oblika jedan kraj drugog: već spomenuti preko skale i zaseban brojčani pokazivač u lijevom dijelu digitalnog multifunkcionalnog ekrana. Tu možemo očitati I još nekoliko korisnih informacija pomicanjem posebnog prekidača na upravljaču tik iznad prekidača za pokazivače smjera: sat, dnevna i cijelokupna kilometraža.

Je li to netko spomenuo Brembo? Da, elementi kočione grupe ove renomirane tvornice caruju Mulhacénom. I to ne samo vizualno, što ovog prašnjavca svakako podiže u razred odlikaša, već i pri prvom laganom pritisku na ručicu radijalne kočione pumpe. I kočiona klješta sa 4 klipića ta-

kođer dolaze iz iste tvornice i radijalno su pričvršćena na prekrasan 320 mm kočioni poluplivajući disk nazubljenog profila tvrtke Breaking. Cjelinu koju čine okrenuta vilica, radijalna kočiona klješta i ogroman nazubljeni disk zaslužuje mjesto na zidu galerije moderne umjetnosti. Da ne zaboravimo, i zadnji disk je nazubljenog oblika promjera 245 mm, u koji grizu 2 zlatna Brembo klipiće, a ulje prema kočionim klještima putuje čelikom opteletnim crijevima.

Mulhacén je u stvari kratak motocikl sa međuosovinskim razmakom od svega 1.386 mm, mjera za težinu pokazuje 165 kg, a visina vozačkog sjedala od tla iznosi 810 mm.

Aggregat iz Yamahe XT

Dok nam oko nervozno luta po posebnim detaljima kojih Mulhacén ima u izobilju, njegov najveći prepoznatljivi detalj je ispušni sustav. Dvije ispušne cijevi koje izlaze iz aggregata stapanju se u jednu veliku sjajnu i masivnu cjelinu, čineći ono po čemu se prepoznaju "Scrambleri".

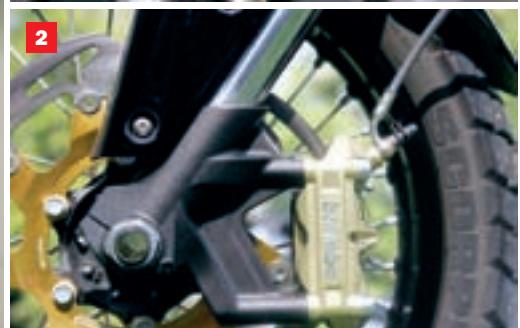
Ispušni sustav od sjajnog inoxa po svojim dimenzijama prije odgovara nekom trosovincu, no nakon prvog dojma polako zamišljamo oblik i zvuk istog napravljen kod nekog poznatog proizvođača ispušnih lonaca. Da bismo već u startu razbili neizvjesnost o zvuku koji se može naslutiti pogledom na monstruozni ispušni sustav, okrećemo ključ i palimo agregat. No, ništa od iznenadenja. Gotovo isti zvuk nalazimo i u Yamahinom modelu XT 660. Naime, isti se aggregat već ugnijezdio kod mnogih modela poput već spomenute Yamahe XT 660 i MT 03 i Aprilijine Strade, a sada napokon kuca i u Derbiju. Lagan i snažan jednocijindrični motor zapremine 659,7 ccm istiskuje 48,6 konjske snage pri 6.250 okretaju, što je dovoljno za brzinu preko 170 km na sat. Okretni moment iznosi 55 Nm pri 5500 okretaju u min.

Napajanje gorivom povjerenje je japanskoj elektronici Nippondenso i elektronskom ubrizgavanju, a otvor kroz koji zapaljiva smjesa klizi u cilindar ima promjer 44 mm. Od zanimljivosti vezanih uz aggregat izdvajamo njegovu malu potrošnju, koja u kombiniranoj vožnji grad/otvorena cesta nije prelazi 5 litara, dok na testu mak-

1. Potpuno digitalni instrumenti sadrže mnoštvo informacija. Čak dvije mogućnosti pokazivanja broja okretaja motora. Cijeli displej ima mogućnost regulacije kontrasta, odnosno jačine svjetla.

2. Radijalna klješta od sada su dostupna i kod ove klase vozila. Prekrasna Brembo kočiona klješta i disk s nazubljenim rubom djeluju vrlo dojmljivo. Osim toga dobro i koče, čak prejako za teren.

3. Stražnje svjetlo od led dioda pozicioniranih u dva kruga kako bi imitirali dva klasična. Od led dioda su i pokazivači smjera s bijelom prozirnom plastikom.



simalne brzine pri 170 km/h prelazi 7 litara na 100 km. Za dobro hlađenje ovog odličnog aggregata brine se sustav s rashladnom tekućinom kao i dopadljivi usmjerivači zraka, koji ujedno čine i dio bočnih plastičnih oplata. One odlično štite koljena i noge vozača, iako se ponekad možete ubesti u njihov oštar završetak.

U vožnji lagan i predvidiv

Mjenjačka kutija broji 5 brzina s višeslojnim lamama koje se kupaju u ulju. Prve 3 brzine izravno su kratke, dok zadnje dvije uz pomoć elastičnog agregata dozvoljavaju pravo uživanje u vožnji. Naprosto zadivljuje kako Derbi u najvišem stupnju prijenosa pri brzini od 130 km/h na odlučan okret ručice gasa spremno ubrzava i daje do znanja da je crveno područje od 7.300 okretaja još dosta daleko. Vibracije se javljaju samo prilikom vožnje u pogrešnom stupnju prijenosa, što je redovit slučaj kod svih jednocilindraša ove zapremi-

ne. Dakle, nikako ne treba inzistirati s okretajima ispod 3.000 okr/min. Laganim dodirom noge na polugu mjenjača dolazimo do birane brzine, precizno i tiho. Ručica spojke nalazi se na idealnom mjestu za prste vozača, pritisak ne umara ruku, a može se i podešavati. Prijenos snage aggregata na stražnji kotač zadaća je lanca.

U praksi kočnice dobivaju hvalospjev kao i njihov izgled. Doziranje prednje kočnice možete slobodno povjeriti samo jednom prstu i kod jakog kočenja ne dolazi do zamora pumpe niti čudnih povratnih reakcija diska i kliješta. Nasuprot njemu, poluga zadnje kočnice zahtijeva nešto jaču nožnu reakciju, no kočenje uz kontrolirano proklizavanje stražnje gume čini vožnju zabavnom. Naravno da je i čvrsta prednja vilica velika pomoć u kočenju (gotovo da i ne treba sustav podešavanja), no i prednja široka guma dimenzija 110/80 sa radnim dubokim profilom odlično prihvata podlogu, što smo isproba-

Manje neravnine prelazi kao da ih nema, dok na onim većima zna nervoznije poskočiti radi kraćeg hoda amortizera



Prednje svjetlo ovalnog oblika u svojoj unutrašnjosti sadrži malo pozicionirano svjetlo



Spreman agregat i lagana konstrukcija dopuštaju vozaču gotovo sve. Jedina zamjera vozaču može biti toplina koju razvija ispušna cijev prema lijevoj potkoljenici

li na mokrim cestama punima šljunka.

Montirane Pirelli Scorpion gume izvrsne su za off-road izlete, no niti vožnja gradom ili asfaltnim putovima neće predstavljati nikakav problem. Prednji i stražnji kotač veličine 18 palčeva nastavljaju koncepcionalni niz Scrambler izgleda, a napravljeni su kombinacijom laganih aluminijskih obruča tvrte Morad koje učvršćuju debele sjajne čelične žbice za centar kotača. Stražnja guma dimenzije 150/70 impozantnog izgleda točno prati zamišljenu putanju i prilikom brzih i većih nagiba u zavojima.

Ovdje moramo spomenuti da je ogibljenje za bržu cestovnu vožnju premekano, no zato pokazuju svoju pravu kvalitetu na putovima gdje caruju izboćine i rupe.

Voznost Derbija je odlična, za što veliku zaslugu imaju dobro postavljen široki upravljač i odličan položaj vozača. Upravljač se može podešavati po visini, pa svatko može naći idealan stisak. Položaj tijela ne umara vozača, dok će oni dužih nogu poželjeti više sjedalo ili mogućnost podešavanja lijepih oslonaca za noge. No, svi vozači, od nižih do onih srednje tjelesne grade imate će potpunu kontrolu nad motociklom. Zasluga je to izuzetno uskog spremnika goriva koji s gornje strane ima izvrsne oslonce i - dakako - niskog sjedala, pa će i oni najniži stasom čvrsto stajati s obe noge na zemlji.

Za razliku od vozačevog, suvozačevo sjedalo je vrlo malo i nije namijenjeno za duža putovanja ili izlete po 'rupovitom' terenu.

Poseban od glave do pete

Ispod suvozačkog sjedala nema prostora za kostrne sitnice, dok ono vozačko skriva malu torbicu s najosnovnijim alatom. Iako smatramo da bi centralni oslonac dobro došao ovom tipu motocikla, u ponudi je samo onaj bočni. Trenutno Mulhacén iz Derbijeve tvornice u Španjolskoj izlazi samo u bijelo sivoj kombinaciji s crvenim sjedalom, što predstavlja izgled koji je privlačan i nežnjem spolu.

Iz popisa serijske opreme izdvajamo poklopac stražnjeg sjedala, koji izgled Mulhacéna u tom detalju pretvara u sportaša kakvog još nismo imali priliku vidjeti.

Gledajući maloprodajnu cijenu Mulhacéna od 59.950 bilo bi potpuno nepravedno svrstati ga s namjenski sličnim enduro modelima, iako imaju identični Minarelli agregat kao i Aprilija Pegaso Trail 650 (49.700 kn) i Yamaha XT 660 R (47.985 kn), jer njegov dizajn i komponente zaslužuju više. Mi bismo ga radije usporedili s MT-03 (59.995 kn), koji poput novog Derbija daje poseban stil njegovom vlasniku i zrači osobnošću.

Tvornica iz Španjolske najavila je dolazak na svijet i manje braće od 125 i 250 ccm, što će svačak upotpuniti tržišne prohtjeve za ovakvom vrstom motocikla.

I na kraju, bravo za Derbi i Mulhacén. Svojom su pojavom oživjeli zaboravljeni romantični duh dobrih starih vremena, kada su Scrambler motocikli predstavljali način života mladih uz uživanje u vožnji i lutanje prirodnim bespućima. ■

TEHNIČKI PODACI

Motor: četverotaktni, jednocilindričan, SOHC, četiri ventila po cilindru, hlađen vodom
Obujam: 659,7 ccm
Snaga: 48,6 KS pri 6250 o/min
Okretni moment: 55 Nm pri 5500 o/min
Napajanje: elektronsko, Nippondenso raspršivač goriva promjera 44 mm
Ispuh: 2 u 1, od inoxa s ugrađenim katalizatorom
Prijenos: 5 brzinski mjenjač sa lamelama u ulju, lanac
Okvir: rešetkasta konstrukcija od varenih čeličnih cijevi, aluminijumska stražnja vilica
Prednji ovjes: Marzocchi okrenuta vilica promjera 43 mm, bez mogućnosti podešavanja, hod 120 mm
Stražnji ovjes: Sachs i ZF, monoamortizer s mogućnosti podešavanja, hod 120 mm
Kotači: Morad prednji i stražnji aluminijski obruči, 18", žbicama pričvršćeni
Kočnice: sprjeda Brembo radikalne kočnice sa 4 klipića i jednim poluplutajućim Breaking nazubljenim diskom promjera 320 mm, straga Brembo kočiona kliješta s 2 klipića i diskom promjera 245 mm
Gume: prednje 110/80x18, stražnje 150/70x18, Pirelli Scorpion
Spremnik goriva: 13 l, rezerva 2,5 l
Težina: 165 kg
Udaljenost sjedala od tla: 810 mm
Raspoložive boje: bijelo-siva

+ atraktivan dizajn, pouzdan agregat, mala potrošnja, odlične kočnice, agilnost u vožnji gradom ili zemljanim putovima, ugradene komponente, završna obrada

- nemogućnost podešavanja prednjeg ovjesa, nedostatak korisnog mjesto ispod sjedala ispušna grana grije nogu, prednja kočnica je prejaka za teren