

PIŠE: KREŠIMIR

PRAŠNIČKI

FOTO: MARKO GUZINA

Derbi GP1 50 Open

Testirali smo novi Derbijev skuter nastao na bazi iznimno sportski nastrojenog modela GP1 Racing. Nova inačica je posebna po tome što se završni prijenos više ne vrši preko lanca, a za pogonski agregat se u ovom slučaju pobrinuo talijanski Piaggio. Za razliku od Racinga, Derbijev Open se odlikuje i nešto umjerenijom cijenom

Derbijev skuter GP 1 Racing već je odavno predmet želja brojnih tinejdžera koji od svojega prometala traže nešto življe, sportski nastrojene vozne karakteristike. Njegova ciklistika

s pogonskim agregatom smještenim naprijed, slobodnom stražnjom vilicom i završnim prijenosom izvedenim preko lanca posve je uobičajeno rješenje za motocikl, ali za jedan skuter je to prava rijetkost. No, taj se skuter na tržištu pojavio 2005. godine, i iako je i danas još uvijek vrlo atraktivno i poželjno prometalo, Derbi je svojim kupcima ipak odlučio ponuditi alternativu, koja ipak ne odstupa previše od glavnih smjernica koje je postavio GP 1 Racing. Može se reći da je GP 1 Open rješenje i za one s malo

konzervativnijim stajalištima, ako bi se taj izraz mogao upotrijebiti za tinejdžere željne razigrane i sportske vožnje, ciljanu skupinu kupaca kojima je ovaj skuter namijenjen. Glavna razlika između Derbija GP 1 Racing i GP 1 Opena je pogonski agregat. GP 1 Open, naime, pokreće Piaggio agregat, koji je ujedno i sastavni dio stražnjeg ovjesa.

Pogonska klasika

Skuteri kao klasa, kao uostalom i sva ostala prometala na ovom svijetu,

ipak imaju neke uvriježenestandardne izvedbe i moguće je da kupci ne gledaju blagonaklono na odstupanje od njih. Nije isključeno ni da nešto viša cijena GP 1 Racinga nije polučila rezultate prodaje kojima bi Derbi bio zadovoljan. Stoga su se

Španjolci odlučili napraviti ono što već ionako 90 posto europskih proizvođača već dugo radi: uzeti pogonski agregat od Piaggia i tako pojeftiniti proizvodnju, a ujedno i ponuditi tržištu već provjereno rješenje koje se koristi godinama. Pritom se mogao zadržati prepoznatljiv agresivan dizajn i osnovni sportski ustroj koji je krasio model Racing, no određena se odstupanja od tog čistokrvnog sportaša ipak nisu mogla izbjeći. Tu prvenstveno mislimo na agregat, koji je na Racingu bio smješten u okviru

skutera, dok je sada sastavni dio stražnje vilice. Jednocilindrični Piaggio dvotaktni agregat zadovoljava Euro 2 norme, a radna zapremina mu je 49,38 ccm. Provrt i hod iznose 40 x 39,3mm, dok je omjer kompresije 10,5:1. U otvorenoj verziji razvija sedam konjskih snaga pri 7.500 okr/min, što vam možda i neće previše značiti, jer skuter podliježe zakonskim normama koje ograničavaju njegovu brzinu na 50 km/h.

Sportski ovjes vjeran prethodniku

Novi pogonski agregat značio je da se moralo odustati od centralno smještenog stražnjeg amortizera, pa sada taj amortizer, kao što je uobičajeno, ima svoje donje hvatište na agregatu smještenom s lijeve strane skutera. Ovjes je i dalje sportski tvrd, iako se poprilično razlikuje od onoga na Racing modelu. Naime, dok Racing posjeduje prednju upside-down vilicu promjera 40 mm i hoda 120 mm, što su gotovo motociklističke specifikaci-

Derbi GP 1 50 Open je vrlo dobar spoj izrazito španjolskog i talijanskog temperamenta



U sportskom duhu



Radno mjesto vozača možda je malo skućeno, ali to je zato što je sve podređeno sportskoj primjeni



Zašiljeni rep minimalističke izvedbe dodatno naglašava sportski ustroj ovog Derbija

je, Derbi GP 1 Open ipak ima malo konzervativnije rješenje. Njegova je prednja vilica također upside-down tipa, ali sa svojih 35 mm promjera i 80 mm hoda ipak ne djeluje tako ekstremno. No, nemojte se zavaravati: ona je više nego dorađena zadatku. GP 1 Open, iako na prvi pogled djeluje kao prilično oklajštrena verzija modela Racing, ipak će svojim vlasnicima ponuditi izrazito sportski doživljaj u vožnji.

To je jasno već pri prvom pogledu na ovaj skuter, koji je izgle-

dom manje-više ostao potpuno isti kao i njegova 'nabrijanija' inačica. Zašiljena aerodinamička prednja maska sa zakošenim i široko razmaknutim svjetlima i velikim usisnicama za zrak izmamit će uzdahe mnogim tinejdžerima. Sportsku crtu dodatno naglašava i aluminijski okvir kojega se ne bi posramili ni pravi motocikli, čak ni oni nešto veće zapremine.

No, taj okvir predstavlja i svojevrstan kompromis nauštrb udobnosti, jer na GP 1 Open morate 'zajašiti' kao na pravi motocikl, dok vam se

među nogama ne nalazi praznina na kakvu smo navikli kod skutera. Ispod upravljača nalazi se mali pretinac u koji se mogu smjestiti uobičajene sitnice, dok je glavni prtljažni prostor smješten ispod sjedišta i pruža sasvim dovoljno mjesta za svakodnevne potrebe. Doduše, možda bi bilo previše optimistično reći da u njega stane jedna integralna kaciga, ali otvorenu kacigu ćete unutra smjestiti bez ikakvih problema.

Samo sjedalo doživjelo je određene promjene u odnosu na model Racing,

Jedno od neuobičajenih rješenja za skutere je i aluminijski okvir kakvoga se ne bi postidjeli ni neki jači motocikli





(1) Ploča s vozačkim instrumentima sadrži sve potrebne informacije, uključujući i pokazivač preostale količine goriva. Jedino malo smeta što se brzina može očitati i na digitalnom displeju i na analognom brzinomjeru. Obrtomjer bi bio primjereniji **(2)** Disk promjera 190 mm posjeduje sasvim zadovoljavajuću zaustavnu snagu **(3)** Odabir pogonskog agregata Piaggio pokazao se kao sigurno i pouzdano rješenje

pa je na Openu manje zakošeno, a i postavljeno je nešto niže, pa je samim time i udobnije. No, to se ne može reći za sjedalo suvozača, koje je sada smješteno znatno više od vozačkog, a i osjetno je uže, dok su oslonci za noge suvozača pomaknuti malo više prema naprijed. Sve u svemu, suvozač je u ovoj priči izvukao deblji kraj.

No, ni vozač neće moći očekivati pretjeranu udobnost, ponajviše zbog sportskog ustroja ovog skutera. Kao što smo već rekli, zbog okvira je prostor za noge skučen, a i podnice sa strane su prilično uske. Možete noge gurnuti malo naprijed, no onda ste zbog uskog i blizu postavljenog upravljača u pomalo neprirodnom položaju. Najbolje se smjestiti s

nogama pomaknutima prema natrag i zauzeti pravi borbeni, sportski položaj sjedenja.

Neuobičajena okretnost

Već nakon prvih nekoliko metara vožnje postaje vam jasno da ovo nije još jedan u nizu klasičnih skutera male radne zapremine. Već spomenuti sportski ovjes omogućava vozaču prilično veliku okretnost u vožnji, a kotači nešto većih dimenzija (naprijed 14", a straga 13"), pružaju zavidnu stabilnost. Potrebno je doista 'muški' udariti u neravninu na cesti da bi se GP 1 Open izbacio iz ravnoteže, a i nakon takvog pothvata ciklistika se vrlo brzo umiri i vi možete mirno nastaviti dalje kao da se ništa

nije dogodilo. Zanimljivo je da Derbi u vožnji nije neudoban. Istina, ovjes je tvrd, ali zato veliki kotači u kombinaciji s mekanim sjedalom omogućavaju prilično veliku razinu udobnosti, što bi značilo da su Derbijevi tehničari vozačima ovog skutera omogućili da dobiju i ovce i novce.

Kao što smo već rekli, volan je uzak i postavljen blizu vozaču, a uz to je i blago zakošen prema unutra, te kao takav pruža izvrsne povratne informacije s ceste, što znači da vozač u svakom trenutku zna što mu radi prednji kotač. To ulijeva dodatnu razinu sigurnosti i omogućava još življu i bezbrižniju vožnju.

Pritom se vozač može zabavljati gledajući instrument ploču, koja, iako

je zanimljive izvedbe, sadrži određene nelogičnosti. Naime, njome dominira veliki analogni brzinomjer na kojemu se brzina može iščitati i u kilometrima i u miljama, a uz njega je manji ekran od tekućih kristala na kojemu također možete iščitati trenutačnu brzinu, ali ovaj put samo u kilometrima na sat. Naravno da takvo rješenje nije jedinstveno, no ipak smo dojma da bi, obzirom na izraženi sportski ustroj, bilo ljepše vidjeti analogni mjerac broja okretaja umjesto brzinomjera. Na digitalnom displeju će vozač uz svoju trenutačnu brzinu moći pročitati i broj ukupno prijeđenih kilometara, a uz to je u desnom kutu displeja i mjerac količine goriva, što je za svaku pohvalu.

Napišimo još nekoliko riječi i o kočnicama. Naprijed se nalazi jedan disk promjera 190 mm, dok je straga bubanj promjera 175 mm. Obzirom da je GP 1 Racing opremljen diskom promjera čak 300 mm i radijalnim kočionim klijestima sprijeda, te diskom promjera 180 mm straga, mogli biste pomisliti da GP 1 Open u odnosu na svog 'trkačkog' brata ima nedovoljnu zaustavnu snagu, no prevarili biste se. Kočnice na Openu posve dobro 'grizu' i sjajno budi rečeno, a jedini nedostatak mogao bi se uputiti sili kojom je potrebno pritisnuti polugu kočnice.

Vrlo konkurentna cijena

Slobodno možemo zaključiti da nas je GP 1 Open ugodno iznenadio i pružio nam i više nego što smo očekivali od njega. Istina, sam pogonski agregat nije ništa ekstremno i ni po čemu ne odstupa od standarda klase, no to je samo zato što je sve ostalo na ovom skuteru iznad tih istih standarda. Bilo da ga vozite po prigradskim prometnicama ili ga koristite za probijanje kroz nesnosne gradske gužve - za što je, usput budi rečeno, kao stvoren - GP 1 50 Open je skuter koji vas neće razočarati. S cijenom nešto višom od 18 tisuća kuna također je konkurentan, pa ne vidimo razloga zašto se ne bi dobro prodavao.

Zapravo bi mu najveći konkurent mogao biti GP 1 Racing, koji je trenutačno možete dobiti za 20.498 kuna. ■



Za razliku od modela GP 1 Racing, koji stražnji amortizer ima smješten u sredini, izbor pogonskog agregata na modelu Open uvjetovao je da on bude postavljen sa strane

Zaštita od vjetra ovom skuteru nije jača strana, a zbog nešto slabijeg pogonskog agregata i natjecateljske naravi, često ćete pokušavati 'iscijediti' još pokoji kilometar brzine skrivajući se ispod oplata

Derbi GP 150 Open posjeduje i uobičajeni pretinac za sitnice ispod upravljača

Obzirom na male dimenzije skutera, mjesta ispod sjedala vozača ima i više nego dovoljno

Nožni oslonci za suvozača pričvršćeni su za okvir skutera, što u kombinaciji s visokim i uskim sjedalom nije baš najbolje rješenje



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Promjer x hod: 40 x 39,3 mm
Obujam: 49,38 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: aluminijske grede
Ovjes: sprijeda upside-down vilica promjera 35 mm, hoda 80 mm, straga monoamortizer hoda 70 mm
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 130/60-13
Kočnice: naprijed disk promjera 190 mm, straga bubanj promjera 175 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.850 mm, širina 650 mm, osovinski razmak 1.330 mm, visina sjedala 785 mm, težina 94 kg
Deklarirano: snaga - 7 KS (5,1kW) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 11 l

+ ciklistika, ovjes, kočnice

- sjedalo suvozača, skućeni smještaj