



Španjolci su u prošlosti bili veliki istraživači, pa se čini sasvim logičnim da Derbi u svojoj ponudi ima 125-icu koja dizajnom podsjeća na velike enduro motocikle namijenjene interkontinetalnim putovanjima. Malena težina i lakoća upravljanja čine Terra 125 praktičnim i zabavnim prometalom, dok dovoljno živahan agregat, solidna udobnost i dobra zaštita od vjetra omogućuju ugodno istraživanje čari otvorene ceste. Put oko svijeta vam ipak ne bismo preporučili



Tako malen, a već maksi enduro

Svojom fisionomije putnog endura Terra 125 zapravo i nema konkureniju među modelima te zapremine. Barem ne po svojoj cjeni



PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: ŽELJKO PUŠČENIK

Kad su djeca mala, ona često žele biti velika, pa tako i motocikli manje zapremine ponekad žele izgledati kao veliki. Uostalom, teško je pronaći neki valjani razlog zbog kojeg i dvokotačni juniori ne bi nalikovali svojoj snažnijoj braći, čak i u slučajevima kada ne pripadaju istoj skladnoj obitelji. Tako bi vas i model Derbi Terra 125 - barem izdaleka i uz izvjesnu dozu maštovitosti - svojom fizionomijom mogao pomalo podsjetiti na legendarni BMW GS. Da i sami imaju neki sličan model velike zapremine, Španjolci bi vjerojatno kopirali njega, no ovako su su tvorci ovdje testirane Terre 125 svoje uzore bili prisiljeni potražiti negdje drugdje. I nisu pogriješili.

Ako, dakle, budemo toliko slobodni da zaključimo kako Derbi Terra sliči jednom BMW GS-u, onda će i dobro upućenom sljepcu biti sasvim jasno da se ovaj španjolski motocikl bez obzira na svoju skromnu zapremenu želi predstaviti kao maksi enduro. Tome u prilog ide i samo ime Terra, koje na nekim jezicima, uključujući i katalonski, označava planet Zemlju, te uz to sve avanturiste asocira na pojam "Terra incognita", koji na latinskom označava još neistražene prostore našeg planeta.

Možemo zaključiti da etimološki i dizajnom Derbi Terra 125 u potpunosti sljedi smjernice putnog endura, iako ne treba posebno naglašavati da bi s jednom takvom četverotaktnom 125-icom bilo možda malo previše ambiciozno uputiti se u upoznavanje područja na koja još nije stupila ljudska noga. To ipak ne znači da posjedovanjem ovog praktičnog motocikla ne možete

naglasiti svoj avanturistički duh, to više što vam Derbi Terra 125 svojom napola cestovnom, a na pola terenskom koncepcijom omogućava i lakše početničke izlete na neasfaltirane putove.

A da bi taj početak bio dovoljno uzbudljiv, Derbi je kupce ovog motocikla odlučio počasti ugradnjog modernog i tekućinom hlađenog pogonskog agregata nastalog u okrilju njegove proširene Piaggio obitelji. Iako se više ne deklaraju vršne vrijednosti, taj bi agregat prema ranije dostupnim podacima iz svojih 124,2 ccm trebao izvlačiti za motocikle iz A1 kategorije maksimalno dozvoljenih 15 KS pri 9.250 okr/min. U tu su svrhu angažirane čak dvije bregaste osovine i četiri ventila, što je rješenje koje još uvijek spada u sferu pravih tehnoloških poslastica među aggregatima te zapremine, no baš nas zato čudi da je umjesto elektronskom ubrizgavanju goriva, napajanje povjereno rasplinjaču promjera 30 mm.

Ne želimo upirati prstom, no vjerojatno je baš uporaba rasplinjača zasluzna za to što sam agregat radi dosta nemirno u praznom hodu, te se uz to kada je još relativno hladan zna ugasiti prilikom mjenjanja u stupanj niže. Kad smo već započeli s kritikama umjesto pohvalama, spomenimo i to da na gotovo svim režimima vrtnje iz aggregata dolazi pomalo irritantan metalni zvuk, dok se, kao čista suprotnost, kod kočenja motorom čuje samo lagano šaputanje, popraćemo tek povremenim i sasvim diskretnim praskom iz ispušnog lonca.

Najbitnije od svega je da je agregat doista živahan i pruža za tu klasu vrlo dobre performanse. Doduše, ispod 4.000 okr/min nije samo primjetno lijen, već i podosta trese, no iznad

lako u skladu sa svojim enduro dizajnom živi na visokoj nozi, Terra 125 posjeduje ovjes relativno skromnog hoda koji u kombinaciju s ne pretjerano grubim gumama sugerira da ovaj motocikl prije svega preferira cestovnu vožnju

Mala težina vozila, pitom agregat i lakoća upravljanja omogućuju čak i potpunim početnicima laki prelazak sa asfalta na makadam



Za posjedovanje ovog motocikla potrebno je izbrojiti 29.995 kuna, s time da si za 1.500 kuna više možete priuštiti verziju Adventure koja je spremnija za terensku vožnju



U onim oštrijim zavojima može se osjetiti određena tromost prednjeg kraja, no ukupna okretnost je na visokoj razini, a određena leujanja ovjesa mogu se primjetiti tek pri žešćoj vožnji



toga lijepo radi, a lagane vibracije koje pritom oslobođa ne smetaju u vožnji. Kod četverotaktnih motocikala te zapremine ne treba očekivati nagle provale snage, no svejedno je lako primjetiti da tek iznad 7.000 okr/min agregat počinje disati punim plućima i tada će Terra 125 dobiti svojih konkurenata ostaviti u retrovizoru. Pritom ima smisla kazaljku obrtomjera razvlatiće sve do crvenog područja, ne zbog toga jer bi agregat na tim okretajima punudio bitno više temperamenta, već zato da prilikom mjenjanja u stupanj više brojevi okretaja ne padnu daleko ispod vrijednosti na kojima se oslobođa maksimalna snaga.

Goli u sedlu

Kao i svaka 125-ica, Derbi Terra traži dosta igranja s polugom kratko proračunatog mjenjača, kojem možemo zamjeriti samo to što kod ubacivanja u stupanj niže [a posebno kod biranja prve brzine] djeluje pomalo grubo. Istovremeno se stavljanje u stupanj više može opisati kao mekano, te tako i sam mjenjač pridonosi ukupnoj ugodi nima-



Prednji i stražnji disk dobro obavljaju svoj posao, posebno ako se uzme u obzir da se ovdje načelno radi o enduro motociklu



▲ Sam oblik svjetla nije posebno maštovit, no čini skladnu cjelinu s visoko podignutim prednjim blatočonom i malenim vjetrobranom



Poluga nožne kočnice doista je neobične izvedbe

Maleni vjetrobran i plastične oplate s donje strane spremnika goriva pružaju dobru zaštitu od vjetra

lo eksplozivnih, ali za početnike i tu klasu motocikala ipak vrlo konkretnih ubrzanja. Usporedimo li pritom performanse Derbijeve pogonske grupe s onima što ih pruža jednako moderan agregat ugrađen u Yamahu WR 125 R koju smo nedavno imali na testu, možemo zaključiti da Terra ne može parirati WR-u po pitanju elastičnosti i ubrzanja, ali zato ima određenu prednost na području maksimalne brzine.

To znači da ovaj Derbi uz malo nagovaranja, ali bez puno muke može prebaciti preko 100 km/h, s time da nam je na nizbrdici brzinomjer ispisivao i vrijednosti veće od 120 km/h. S druge strane, dovoljan je malo jači vjetar u prsa ili sasvim blaga nizbrdica, pa da motocikl u šestom stupnju prijenosa počne gubiti umjesto dobivati na brzini. No, takvo se ponašanje može pripisati svakoj četverotaktnoj 125-ici.

Netko će možda primijetiti kako na motociklima takvih performansi kvalitetna zaštita od vjetra i nije od presudnog značenja, no ona vam isto tako zasigurno neće naškoditi, posebno u hladnjim danima. Ugrađeni vjetrobran je možda mali, ali

je tehničar, te kao takav uspijeva u svom naumu prebacivanja zračne struje preko kacige vozača, dok istovremeno profilirani spremnik goriva i plastične oplate smještene s njegove donje prednje strane čak i koljenima pružaju određenu dozu zaštite i luksusa. Izravnim udarima vjetra ostaju tako izložene samo potkoljenice, no taj detalj ni izdaleka ne može pokvariti ukupni dojam da se ovdje radi o ergonomski dobro pogodenom i udobnom motociklu.

Ono što donekle ipak može pokvariti takav zaključak, barem kod onih viših vozača, je izvedba sjedala. Naime, osim što bi moglo biti i nešto mehaničke, ono je i izražene dvostupanske izved-

be, pri čemu je područje namijenjeno odmaranju stražnjice vozača neobično udubljeno, vjerojatno zato da bi i vozači nešto nižeg rasta nogama mogli lakše dohvati podlogu prilikom manevriranja na mjestu. I dok će oni zasigurno znati cijeniti činjenicu da je zbog takvog specifičnog sedlastog oblika samo sjedalo postavljeno na za jedan enduro motocikl niskih 815 mm, višim će vozačima smetati što ono takvim svojim oblikom onemogućuje pomicanje središnjeg dijela tijela unaprijed ili unazad.

Zbog toga je nešto teže zaleći za spremnika goriva, što, pomislit će neki, zbog već pohvaljene zaštite od vjetra i nije prijeko potrebno, no takav



Ploča s instrumentima sadrži sve informacije potrebne mlađom avanturistu. Možda tek da posjeduje i pokazivač razine goriva



**Derbi Terra 125 se lako bacă
u nagib, pa stoga može
biti izuzetno zabavan na
zavojitim cesticama**

nužno uspravan položaj vozača kod vožnje brzinama bliskim onoj maksimalnoj zasigurno doprinosi povremeno i težak osjetnom leljanju motocikla. U normalnim metereološkim uvjetima ta pojave uopće nije izražena, no nađete li se na udaru vjetra ili imate tu sreću da se vozite u turbulenciji koju iza sebe ostavlja kombi ili terenski automobil, računajte s time da će se pri 100 km/h tresti kao šiba na vodi.

Takvom leljanju, ali isto tako i ukupnoj udobnosti vožnje, zasigurno pridonosi i ovjes koji je mekano podešen, baš kao i kod maksi enduro motocikala desetak puta veće zapremine. Zapravo stražnji je amortizer u svojoj mekoći otišao i malo predaleko, pa se tako ponekad muči s potpunim upijanjem onih nešto većih neravnina, čemu svakako pridonosi i za jedan enduro motocikl relativno skroman hod stražnjeg kotača od 150 mm. U milimetar istu vrijednost hoda ima i prednji kotač, što u kombinaciji s gumama dimenzija 100/90-18 sprijeđa i 130/80-17 otkriva da je Terra 125 bez obzira na svoju terensku fizionomiju prije svega praktični cestovni motocikl.

Takov gotovo strogo cestovni odabir pneumatika u kombinaciji s iznimnom lakoćom upravljanja, malom težinom, uspravnim položajem vozača i blagonaklonim pogonskim agregatom čine ovaj Derbi pravim zvirkom u gradskoj vožnji, no daleko od toga da je svakodnevna praktičnost njegova jedina vrlina. Naime, kako smo se to već navikli kod dobro izvedenih soft-enduro motocikala te zapremine, Terra u vožnji puno više nalikuje nekom manje agresivnom i uglađenijem supermoto modelu, nego tromom maksi enduru za kojeg se predstavlja. Drugim riječima: iako se povremeno osjeti sasvim blaga suzdržanost prednjeg kraja, ovaj motocikl može biti iznenadjujuće zabavan pri prolascima kroz zavoje, a posebno kroz one oštrene u kojima do izražaja dolazi ukupna okretnost.

Avantura počinje

Pritom ne samo da se Terra iznimno lagano bacă u nagib, već u njemu ostaje neočekivano mirna čak i kod malo oštrene vožnje. Ako je asfalt dovoljno grub, zavoj dovoljno oštar, a vozač dovoljno hrabar, onda se Derbi može nagnuti doista duboko i to

Stražnji kraj motocikla određuju visoko postavljeni ispušni sustav i stražnji nosač prtljage koji je ujedno i oslonac za ruke suvozača

u tolikoj mjeri da nije sramota izbaciti nogu naprijed u supermoto stilu. Isto tako, pretpostavimo li da neka izabrana otvorena dionica i nije baš toliko otvorena da bi ozbiljnije premašivala ukupne brzinske potencijale ovog motocikla, onda nam Derbi Terra može pružiti i određene užitke u sportskoj vožnji.

Pritom je relativno lako primjetiti kada ste se brzinom prolaska kroz zavoje počeli primicati krajnjim mogućnostima ovog motocikla, jer tada dolazi do laganog leljanja, što je jasan znak da dalje ne treba pretjerivati budući nakon tih početnih simptoma može doći i do širenja putanje. S obzirom na to da se ovdje ipak radi o jednom enduro motociklu, ne treba pretjerivati ni zbog ugrađenih kočnica koje možda jesu solidne, ali ipak nisu namijenjene agresivnoj vožnji.

Za neku relativno normalnu vožnju kočnice su dovoljno snažne, ali istovremeno nisu pretjerano agresivne u iskazivanju snage, što znači da svojim ugrizom neće preplašiti početnike. Iako traži malo jači stisak da bi pokazao što može, prednji disk promjera 280 mm dobro obavlja svoj posao, a od konkretnog mu je pomoći i nešto manji stražnji disk, kod kojeg je relativno lako osjetiti trenutak u kojem će početi blokirati.

Kočnicama ne možemo puno toga zamjeriti, međutim to se ne bi moglo reći i za kvalitetu završne obrade. Iako je specijaliziran samo za motocikle manje zapremine, španjolski Derbi ne spada u red drugorazrednih nego ozbiljnijih proizvođača, što potvrđuje i cijenom svojih proizvoda koja u ovom konkretnom slučaju iznosi 29.995 kuna. Sve nam to daje za pravo da uz privlačan dizajn i dobre vozne osobine očekujemo i nešto više po pitanju završne obrade.

Nema tu prostora nekom pretjeranom dramatiziranju ili traženju dlake u jajetu, no u odnosu na europsku konkurenčiju motocikl u nekim svojim elementima ostavlja dojam kao da je napravljen s prevelikom tolerancijom, te bi se moglo zaključiti da bi neadekvatna uporaba ili ekstremnija terenska vožnja iako mogle naškoditi zdravlju ovog motocika. Mi smo ga isprobali u malo laganijoj off-road vožnji, u kojoj kod Terre ponovo dolazi do izražaja mala težina od samo 117 kilograma i ukupna upravitljivost, ali isto tako odmah postaje jasno da se montirane gume mogu nositi samo sa zahtjevima makadamom i lakšeg terena.

Ako želite nešto malo više od toga, Derbi u svojoj ponudi ima i ekstremniju varijantu ovog modela bolje prilagođenu terenskoj vožnji i istraživanju neutabanih staza, a koja se jednako kao i kod BMW-a (baš čudno) naziva Adventure. Za dodatnih 1.500 kuna Terra Adventure nudi prednji kotač promjera 21 colu, ovjes dužeg hoda, snažniju prednju kočnicu, veći vjetrobran, štitnik za ruke, cjevastu zaštitu prednje maske, aluminijski štitnik agregata, pa čak i aluminijske putne koferne kao dio dodatne opreme.

Možda sve to još uvjek nije dovoljno da se sa jednim motocikлом od 15 KS uputite na put oko svijeta (iako ima i takvih primjera), no bez obzira na to da li ćete kao avanturist-početnik izabrati običnu Terru ili verziju Adventure, možete računati s time da će vam dobra zaštita od vjetra, solidna udobnost, te za tu zapreminu vrlo dobre performanse pružiti mogućnost lagodnog savladavanja i nešto većeg broja kilometara. Uostalom, kaže se da svako - pa i ono najdulje - putovanje započne prvim korakom, pa tako i karijera nekog budućeg svjetskog putnika na dva kotača slobodno može započeti baš ovakvim motociklom. ■



Sjedalo je izvedeno u obliku sedla, što znači da vozač sjedi duboko u motociklu i nema mogućnost uzdužnog pomicanja tijela



Derbi Terra svojim dizajnom ne skriva da su mu uzor bili maxi enduro motocikli, a iz daljine nekako najviše nalikuje na BMW modele



TEHNIČKI PODACI

Motor: jedan cilindar, četverotaktni
Promjer x hod: 58 x 47 mm
Obujam: 124,2 ccm
Odnos kompresije: 12:1
Razvod: dvije bregaste osovine i 4 ventila po cilindru
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač promjera 30 mm
Spojka: s višestrukim diskovima u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 brzina
Okvir: čelični
Ovjes: naprijed klasična vilica promjera 37 mm, hod 150 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom, hod 150 mm
Gume: prednja 100/90-18, stražnja 130/80-17
Kočnice: naprijed disk promjera 280 mm i kočiona kliješta s 2 klipića, straga disk promjera 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.144, širina 793, osovinski razmak 1.439, visina sjedala 815, težina 117 kg
Deklarirano: snaga - 15 KS (11 kW) pri 9.250 okr/min
Spremnik goriva: 11 l
+ živahan pogonski agregat, lakoća upravljanja, dizajn, zaštita od vjetra, stražnja kočnica
- zvuk, oblik sjedala, završna obrada