

**PRUEBA
MOTOCICLISMO
A FONDO**

CAMPEONA DEL MUNDO

DERBI
RABASA

2000



2 La pura sangre



Por fin me tocó probar una dos tiempos española. Desde que compré mi primera moto (una BMW R-27) he tenido 17 máquinas, pero sólo una de ellas era de dos tiempos y aquella era una lenta y rara Harley-Davidson 175 con cambio de tres velocidades y una velocidad punta de 100 km/h, sólo alcanzable en bajadas. Y de las 31 motos que he probado como periodista antes de comenzar el actual ensayo, ninguna había sido, propiamente hablando, una dos tiempos, y la única que no era de cuatro tiempos ofrece para compensar su ruido, su humo, su contaminación y su alto consumo.

Siendo un amante de los cuatro tiempos, lógicamente debería haber encontrado en esta pequeña y ruidosa máquina todas las características que nosotros, los incondicionales de los 4 tiempos, aborrecemos de las motos cuyos cárteres sirven de compresores, y cuyos cilindros tienen agujeros como el queso suizo. Y, como todos los fieles a los motores de cuatro ciclos, todavía tengo, en el fondo, una reacción negativa e involuntaria cada vez que pienso en la paliza que las dos tiempos le dieron a las MV Agusta en los mundiales.

Al final de 1976 estuve presente cuando Phil Read entonó su canto del cisne con la MV Agusta en Cadwell Park, bajo en neblina espesa que no era lo suficientemente espesa como para ocultar a mis ojos el triste resultado de la batalla entre Read (MV) y Ditchburn (Kawasaki 750). Hablando con Ditchburn en el Jarama, la semana pasada volvimos a recordar aquella carrera.

«A mí me tocaba el papel de malo», dijo Barry. «Todos estaban con Read y la MV, incluso los controles y el mismo director de la prueba, animando a Read mientras nos enseñaba la bandera blanca (que indica el comienzo de la última vuelta). Le gané más que nada por la superioridad en aceleración de la Kawasaki en la salida de las curvas lentas. Era, desde luego, la victoria menos aclamada de mi vida, y el dueño del circuito me miraba durante la entrega de premios como si hubiera estropeado la fiesta de cumpleaños de la reina. Pero la MV había llegado al final de su camino y Kawasaki no me pagaba para satisfacer a los sentimentales. Aunque la verdad es que me sabe mal que la MV perdiera su última carrera.»

Si Honda consiguiera hacer competitivo otra vez el motor de cuatro tiempos, las

otras marcas japonesas se verían obligadas a volver también al campo de los cuatro tiempos, porque su producción actual de motos es ya casi totalmente de cuatro tiempos y exclusivamente de cuatro tiempos en las cilindradas grandes. Quizá estemos en vísperas del canto del cisne de las dos tiempos.

Aunque Yamaha ha hecho algunas innovaciones en su RD 400 bicilíndrica (válvulas de láminas en los escapes, mandadas por sensores en los silenciosos que actúan cuando hay vacíos, cerrando las lumbreras de escape y evitando fugas inútiles de combustible), va a ser muy difícil, aun con esta RD-400, cumplir con los reglamentos norteamericanos de 1983 (que probablemente serán adoptados próximamente en los países del mercado común). Y es posible que, dentro de algunos años, una moto como la 2002 no pueda circular ni por las calles de España.

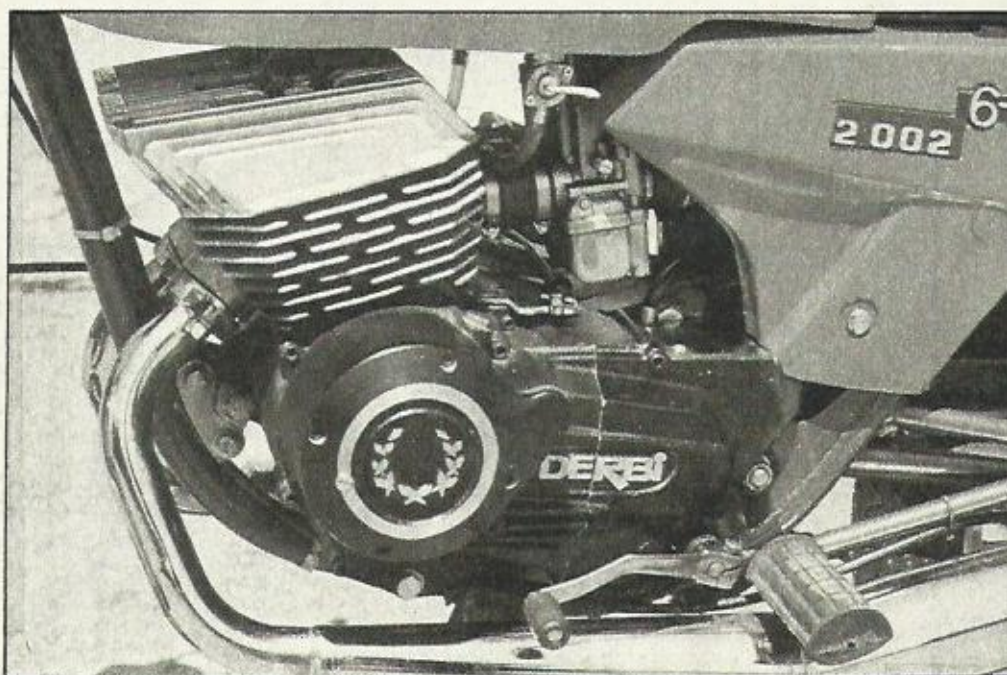
Pero confieso que jamás he disfrutado tanto con ninguna moto en carreteras públicas como con la 2002. Y también confieso que casi no hice otra cosa que subir y bajar el Montseny con ella. Creo que los 811 km. que hice con la 2002, casi todos los cubrí con la aguja del cuentavuelvas entre 7.500 y 8.500 r.p.m., menos en autopista, cuando estaba en plena «zona de sangre», entre 9.000 y 9.200 r.p.m.

Ya sé lo que es llevar una dos tiempos ligera, rápida y de «pura sangre».

Porque la 2002 es realmente una «pura sangre», nacida en carreras como la 125 c.c. «carreras clientes» que Juan Parés llevó en el Campeonato de España de 1975. Originalmente, la idea era comercializar una versión de calle para Francia, aprovechando unas ventajas para las motos de menos de 125 c.c. en este país que desaparecieron antes de que la Derbi 125 c.c. bicilíndrica pudiera llegar a las tiendas francesas. Pero, contando con la enorme robustez de un motor rodado sin problemas que había en los circuitos del «Spanish Circus», Derbi decidió pasarla a casi 200 c.c. a base de un incremento en el diámetro de los cilindros.

Así, la 2002 entró en el mercado nacional con un motor derivado de la experiencia en carreras. Cuando fue originalmente presentada ya levantó polémicas. A favor de la 2002 estaba su ligereza, sus prestaciones impresionantes, considerando su cilindrada y su estabilidad en curvas enlazadas. En contra, su precio relativamente alto para una moto de 200 c.c. y su pequeñez. Los pilotos de estatura grande, simplemente, no podrían encontrarse a gusto sentado en una pequeña máquina que pesa tan sólo 125 kg. Además, su motor requiere constantes cambios de marchas para no salir de su relativamente estrecha zona de utilización máxima.

Se ha preguntado muchas veces por qué Derbi no ha hecho una 259 c.c. de la 2002. Con 50 c.c. más se encontrarían los CV. que faltan para poner la Derbi a la altura de motos como la Suzuki 250 y la Yamaha RD-250. Y lo increíble es que, tal como es



Este motor viene directamente de la 125 c.c. de velocidad con que Juan Pares hizo el Campeonato de España de 1974 y 1975. En su versión de 199 c.c. rinde 27 CV a 8.600 r.p.m., según fábrica.

la Derbi, sólo está a unos 8 km/h. de la velocidad máxima de la rapidísima Suzuki. Pero la Derbi ofrece al mercado nacional una moto con tacto de 125 c.c. y con prestaciones dignas de una 250 c.c. Derbi tiene en prototipo una versión de 250 c.c. con refrigeración por agua; pero, al aumentar la potencia, tendrían también que reforzar el bastidor de una moto que a 145 km/h. ya empieza a moverse de delante. Si Derbi decide lanzar una 250 bicilíndrica basada en el motor de la 2002, será una moto distinta: más rápida, probablemente más larga entre ejes y más pesada. La 2002, con su alegre motor y su cambio de seis marchas de gran precisión, es una moto insólita y sin rival en su cilindrada. Las japonesas de esta cilindrada están hechas para uso dentro de la ciudad y para ser motos baratas. La Derbi 2002 es una máquina de altísima calidad, de fabricación lenta y cuidadosa, con un nivel de sofisticación inaudito en una máquina pequeña (arranque eléctrico Motoplát colocado debajo de los cárteres para bajar al máximo el centro de gravedad y para no estropear la línea estética de motor) con tres discos Brembo, con un indicador digital de marchas, con claxon fuerte y zumbador para los intermitentes. Pero sus «gadgets» no me impresionaron tanto como su motor, su caja de cambios y sus dos discos delanteros.

Si se hace la evaluación de una moto deportiva a base del placer de llevarla, la Derbi 2002 es la moto de calle más divertida, más satisfactoria que he llevado en carreteras sinuosas, seguida de cerca por la Morini 350 Sport y dejando de lado máquinas únicas y caras como la Desmo SS 900. Si lo que quieres es una moto deportiva (también apta para viajes cortos y uso urbano) no podrías comprar con 200.000 pesetas una moto mejor que la Derbi 2002.



Si no fuera por los manillares altos, su penetración aerodinámica sería muy buena. Es una moto ligera y estrecha para ser una bicilíndrica.

No es utilitaria. No se encuentra a gusto a regímenes bajos. No «suena bien» hasta que está por encima de 6.000 r.p.m.

Pero es una moto para gente joven, ¿no? Para los chavales que tienen medios para reunir 180.000 pesetas.

Sí, pero no exclusivamente.

Con esta moto ha disfrutado como jamás lo he hecho con una pluricilíndrica de 1.000 c.c. Incluso me di cuenta de que, con la moto de 80 CV., ganas la posibilidad de ir a Madrid en siete horas con una parada para comer, pero a costa de perder la sensación de controlar la moto con la cintura en una serie de curvas en ese, de cambiar de línea con movimientos sutiles y con un mínimo de esfuerzo, casi por telepatía. Lógicamente, la 2002 está dirigida a los jóvenes, pero, antes de comenzar este ensayo, me dirijo a los que ya van con motos de gran cilindrada y que todavía tienen recuerdos gratos de los días de las Metralla con Kit America, las Impala y las 24 Horas de la «Edad de Oro» de la moto de calle en España.

La Derbi 2002 es una pura sangre 100 por 100 de la clásica tradición española de motos ligeras y deportivas, con patada y con estabilidad impecable. Debes probar una 2002, no para recordar viejos tiempos, sino para no perder la conducción deportiva. «Sí, hombre», diría el señor de la moto de 1.000 c.c. «Pero yo no puedo ir por la calle con una moto como ésta, con mis años. Los amigos se reírían de mí. Ya no soy un chaval.»

Si te da vergüenza que tus amigos de la moto grande te vean con una moto pequeña, quizá es hora de cambiar de amigos... o de comprarte un casco nuevo, tejanos y salir los fines de semana disfrazado para poder disfrutar en las curvas con una moto que hace cosas que tu Kawasaki, o Laverda 1200, o Suzuki GS-1000, etc., sim-

plemente no te permitirían ni pensar. Y sin hacer torterías tampoco. La conducción deportiva no tiene nada que ver con la conducción peligrosa. La Derbi 2002, simplemente, te permitiría tumbar más y más bruscamente sin problemas ocasionados por el peso de la moto, y acelerar fuerte a media curva sin que resbalase el neumático trasero. Y más que nada, te permitiría dominar totalmente la moto y disfrutar como un enano. Con la Derbi 2002 todos somos chavales. Si no te gusta la Derbi 2002, ya estás para sopitas y buen vino.

Y es difícil tomar muy en serio los argumentos ecológicos contra la 2002, ya que su consumo no está ni al nivel de la de una Ducati Desmo o de una Laverda 500. Su nivel de contaminación es sensiblemente más alto que el de un cuatro tiempos, pero, mientras la industria y las motocicletas urbanas siguen contaminando sin restricciones, sería histórico e injusto meternos con un moto como la 2002. Y la moto que probé yo no era humeante ni en las salidas rápidas de los semáforos. Su ruido sí es molesto y antisocial. Mis vecinos, que en los últimos dos años sólo se han quejado una vez (de la Ducati Desmo), volvieron a quejarse del ruido de la Derbi 2002.

MOTO ASEQUIBLE

Hemos querido cambiar el enfoque de nuestros ensayos a fondo. He recibido varias cartas pidiendo ensayos a fondo de motos más asequibles. Ya sé, cuando hacemos pruebas de motos de medio millón de pesetas, estamos haciendo una especie de pornografía motociclista con fotos exóticas de italianas, japonesas y alemanas, bellísimas pero intocables para la gran mayoría.

Pero algunas veces me da la impresión

de que las fábricas nacionales no están exactamente encantadas con la idea de que hagamos pruebas «a fondo» de sus motos de calle. Ossa no quiso dejarnos una Yankee para la prueba de las ocho quinientos en el Jarama porque iban a sacar un nuevo modelo. Ya veremos si el nuevo modelo es tan distinto del anterior. Y cuando pedimos una Bultaco Metralla 250 nos dijeron que ellos también estaban preparando un modelo nuevo.

Lo que me gusta hacer siempre que puedo es saltarme las formalidades y llegar directamente al taller del importador o al jefe del departamento de ensamblaje de la fábrica. En este caso pude esquivar los señores de relaciones públicas para hablar con Francisco Amaya, jefe de taller de la división de motocicletas en la sección donde fabrican las 74 de Cross y las 2002, en la nueva fábrica de Martorellas, a medio kilómetro de la fábrica grande. Allí escogí al azar una de las 2002 que habían hecho la Vuelta de España acompañando a las bicicletas, una moto con 4.000 kilómetros en sus entrañas. Una moto totalmente de serie y «de segunda mano».

DOS INNOVACIONES QUE PASARAN A LA SERIE

La moto de esta prueba lleva dos innovaciones que pasarán directamente a la serie, dos innovaciones que eliminan dos de los principales defectos de la 2002. Para eliminar «rarezas» en la horquilla durante las aceleraciones fuertes en salida de virajes, han montado barras más largas en la horquilla delantera. Para hacer más fácil encontrar el punto muerto y para evitar el patinaje del embrague en repetidas aceleraciones han empleado una nueva y más grande campana de embrague que permite transferir los 27 CV de este motor bicilíndrico a base de discos de mayor diámetro que los anteriores.

Javier Mira me enseñó la diferencia entre las piezas e hizo el trabajo delante de mí.

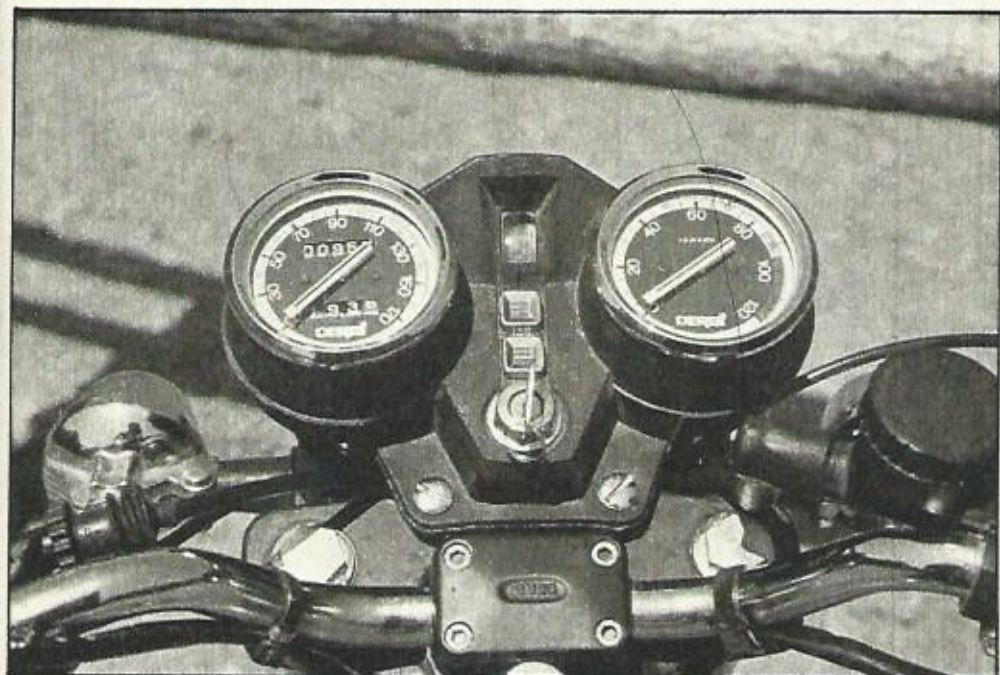
«Reconocemos que es difícil meter el punto muerto con la 2002 en ciudad, y creemos que el nuevo embrague eliminará totalmente este problema», me dijo Amaya.

Y para dar una idea de lo poco que sabía yo de las prestaciones de la moto que estaba a punto de probar, pregunté a Mira y Miranda si me sería posible mantener una velocidad de 100 a 110 km/h. sin forzar demasiado al motor.

Con sonrisas que me parecían algo irónicas, me dijeron que sí, que la Derbi 2002 aguantaría 110 km/h...

LA PRUEBA DE FUEGO

... Y después de salir de la fábrica, rumbo al norte con la 2002, ya sabía el porqué de estas sonrisas, pues la Derbi me parecía capaz de aguantar la velocidad máxima casi como velocidad de crucero. Hay algo en el tacto de algunos motores que te avi-



Un tablero con «tele» para que el piloto pueda saber en que marcha anda. El velocímetro tiene un error enorme a alta velocidad, pero el cuentavuelvas es de confianza.

san en seguida cuando estás abusando. La Ducati Strada no quiere saber nada de velocidades de 110 km/h. durante más de un par de minutos. La Sanglas S-2 empiezan a comunicar una especie de malestar y ansiedad por su vida mecánica a 120 km/h. reales después de unos diez minutos, y la Triumph Bonneville te dice «estoy dispuesta a mantener los 160 km/h., pero soy inglesa y, si me obligas a este ritmo, me matas.»

Pero la Derbi 2002 no se queja de nada. Estando a poca distancia de la fábrica, decidí hacer pasar a la Derbi por la prueba de fuego. Un cuarto de hora con el punto abierto del todo en sexta marcha. Si la hubiera roto, la culpa hubiese sido mía, porque una cosa así no la haría nunca con mi moto. Estoy hablando de quince minutos de reloj, en sexta marcha, bajo un sol español de primavera, en autopista... y con dos dedos de la mano izquierda en la maneta del embrague, por si acaso. Con un viento favorable empujándome hacia Gerona y los pies en las estriberas del pasajero, me acoplé del todo y aguanté el rugir y el silvido ensordecedor de las aletas y del motor girando a más de 9.000 r.p.m. Sólo corté cuando el tráfico me obligó, y, empleando el mismo reloj japonés de cuarzo atado al manillar con cinta, cronometré una velocidad de 144,5 en autopista llana.

Habiendo leído tantas cosas sobre gripajes de dos tiempos, me encontraba nervioso al principio, pero el motor no me comunicaba nada raro. Sólo unas vibraciones que correspondían a los 9.000 impulsos por minutos de su cigüeñal calado a 180 grados. Paré en la salida para el Montseny para ver las bujías (corté el encendido a velocidad máxima en la bajada antes de la salida de la autopista, embragando al mismo tiempo para no falsear la «lectura» de las bujías). La mezcla parecía un poquitín fina (teniendo en cuenta que ésta es una moto de calle con filtro de aire y todo), pero el color era más de café cortado que de leche.

Con su carrera de tan sólo 45 mm., la velocidad lineal del pistón de la Derbi 2002, a 9.000 r.p.m., es de tan sólo 13,5 metros por segundo (promedio), equivalente a una Ducati Vento (otra moto que tenemos que probar) a 5.400 r.p.m. o una Sanglas S-2 a 5.125 r.p.m.

Cuando salí con la 2002 no sabía la carrera de cigüeñal del motor, pero estaba seguro de que no la estaba haciendo ningún daño a 9.000 r.p.m., a pesar de la línea roja. El dueño de la 2002 no tiene que temer por las consecuencias del régimen alto, ya que las r.p.m. son una característica totalmente sin significado si no la relacionamos con la carrera del motor. La Derbi, a potencia máxima, va menos apretada que otras motos más tranquilas como la Strada y la 400 F, por ejemplo, que alcanzan su potencia máxima a velocidades lineales de pistón considerablemente más altas que la de la Derbi 2002.

Originalmente, pensaba hacer lo de siempre... subir una vez y volver a la auto-



pista para probar consumo y aceleración. Pero hice dos, tres, cuatro subidas (y bajadas). Lo importante en el Montseny es reservar tus momentos de euforia para las curvas con buena visibilidad, y no permitirte nunca el lujo de escoger una trayectoria que pueda llevarte a salir abierto en una curva ciega. Lo importante de la conducción deportiva es disfrutar, no matarse. Pero, respetando los límites racionales de una carretera pública con circulación de autobuses, tractores, bicicletas e incluso excursionistas de a pie, hay suficientes oportunidades para trazar al máximo en curvas con buena visibilidad.

La prueba de la Derbi se realizó en tan sólo cinco días, debido a las prisas por ir a Madrid para el G. P. de España. Como la Derbi sólo tenía matrícula utilizable solamente en Barcelona, Gerona, Taragona y Lérida, tuve que dejarla para ir al Jarama con una japonesa de 80 CV. Y después de ver estas carreras sensacionales y hacer un rápido viaje de ida y vuelta bajo un sol espléndido con una moto capaz de mantener velocidades de crucero tan exageradamente ilegales que es mejor no mencionarlas, volví a la fábrica de Martorellas pensando que quizá la 2002 que me parecía tan alegre hace tres días ya me parecería lenta y pequeña. Fui a la fábrica directamente al llegar de Madrid, dejando la japonesa entre un grupo de Derbi 74, y salí con la 2002 otra vez. Y no me parecía lenta ni pequeña, sino deportiva y vivaz. Y al día siguiente volví al Montseny para probar...

¿para probar qué?... bueno, para disfrutar. Y volví a disfrutar.

A velocidades altas en carretera hay un «shimmy» delante de vez en cuando que indica que, con unos CV más, la Derbi 2002 llegaría a ser inestable a velocidad máxima. Pero en curvas no hace nada, sino lo que el piloto quiere. Los discos delanteros son fuertes y siempre hay una marcha para cada situación. Descubrí también que la moto sale mejor de las curvas en las marchas largas desde 7.000 r.p.m.

¿MOTO DE TURISMO?

La Derbi no quiere ir lenta. A 6.000 r.p.m. está baja de régimen, y en caso de una subida ligera a este régimen, hay que bajar a quinta marcha para mantener la velocidad de 100 km/h. reales. A menos de 6.000 existe la posibilidad de engrasar una bujía. La velocidad de crucero mínima que la moto parece aceptar es un buen 105 (unos 120 de velocímetro) con un consumo que, en nuestra prueba con y contra viento de 50 km en cada sentido, era de 4,9 litros por 100. Considerando el precio de la mezcla, la Derbi 2002 es más cara de llevar en un viaje largo que una Ducati Strada o una Sanglas 400 F. La Ducati de nuestra prueba demostró un consumo de 3,5 por 100 a 100 km/h reales, con gasolina de 96, mientras la Sanglas 400 F, con gasolina más barata, consumía 4 litros por 100 a la misma velocidad de crucero.



OK

124h

Y EL MAS PERFECTO
LABORATORIO
DE ENSAYOS HAN
DADO ORIGEN AL



El casco con la técnica,
seguridad
y precisión... Suiza



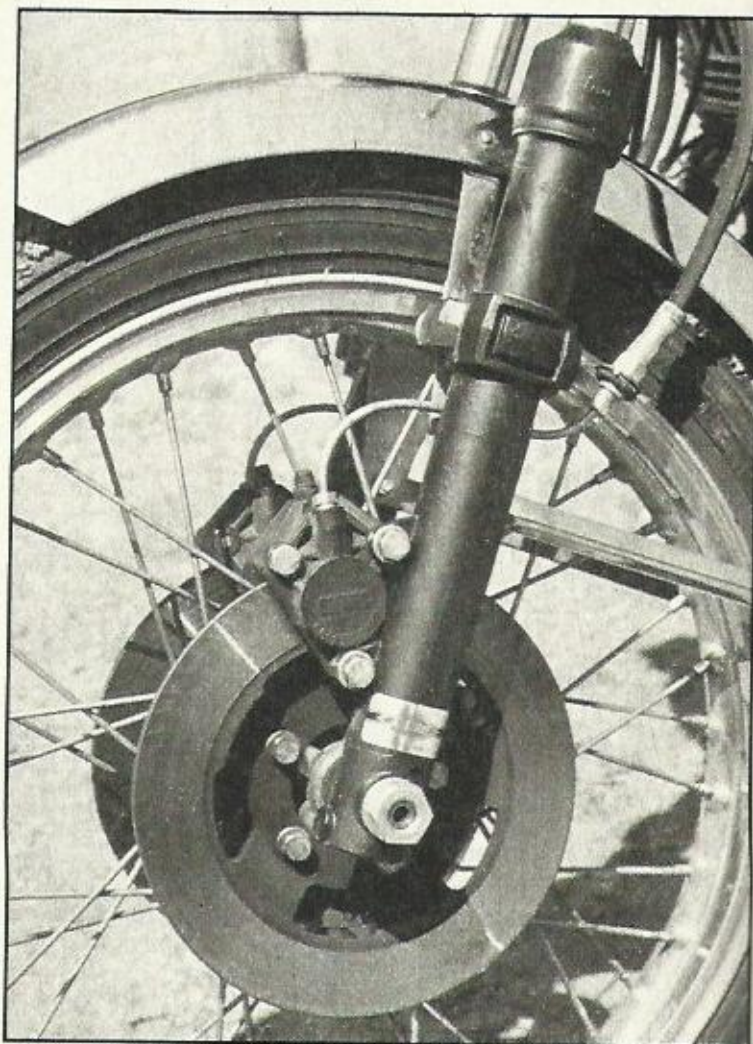
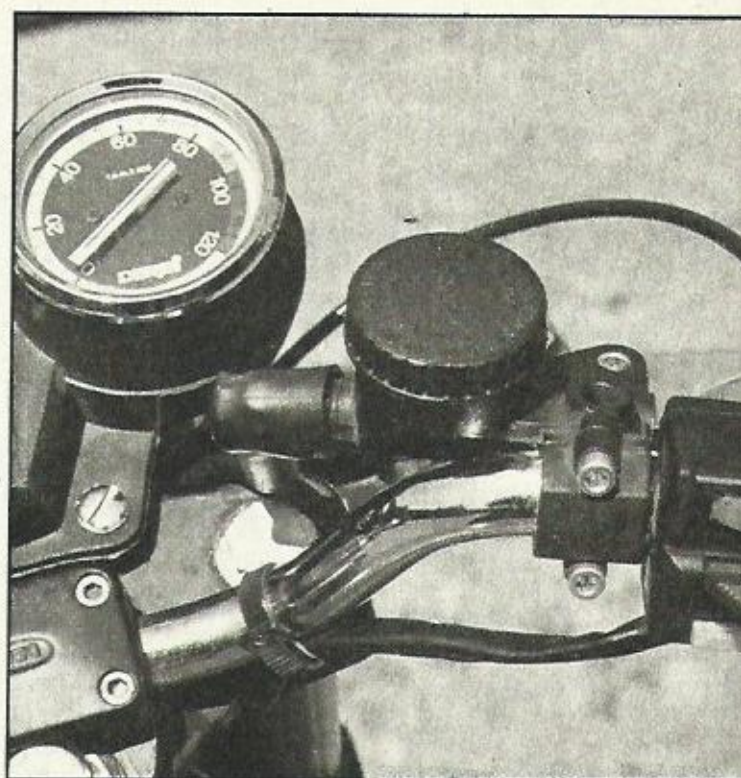
BENJAMIN GRAU, GIANFRANCO BO-
NERA, PATRICK FERNANDEZ, MICK
GRANT, BILAND, CAMPEON DEL
MUNDO 1978. ETC.

HOMOLOGADOS EMPA - GINEBRA

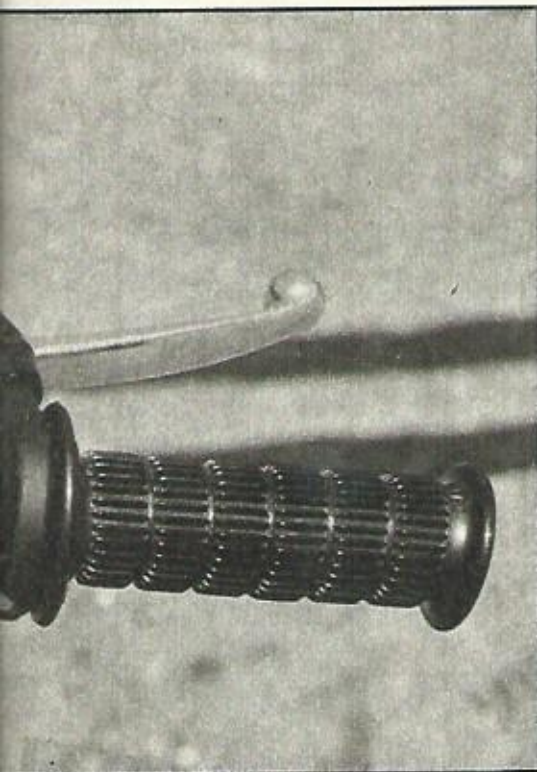
GARIBALDI

EQUIPMENTS

SICILIA. 174 - 176. TEL. 2456305 BARCELONA



Esta moto lleva nuevas y más largas botellas de horquilla para evitar flexiones durante las aceleraciones cuando la parte delantera lleva poco peso. Los discos Brembo de 220 mm son potentes y con un tacto excelente. Las llantas son Akront de aluminio.



Las empuñaduras son raras e incómodas. Es difícil encontrar el «punto muerto» de los intermitentes.

O para ponerlo en cifras claras: un viaje de ida y vuelta a Madrid a 100 km/h con una Ducati Strada, costaría 1.700 pesetas en gasolina, mientras el mismo viaje con la Derbi, a un crucero semejante, costaría unas 2.950 pesetas. Pero, después del cambio de aceite necesario con la cuatro tiempos tras un viaje de 1.300 km., la ventaja de la Ducati quedaría anulada.

Sin embargo, la Derbi es pequeña para viajes largos si quieres hacerlos con pasajero y equipaje. Si quieres llevar otra persona y una tienda de dormir, herramientas, sacos y ropa, la moto más económica de las que se pueden considerar aptas para el trabajo sería, probablemente, la Sanglas 400 F o la Forza 350.

La Derbi no sería una máquina de turismo satisfactoria, pero, si lo que interesa es una máquina divertida, deportiva, apta para la ciudad, con la que también piensas hacer de vez en cuando un viaje largo (sin pasajero y con poco equipaje) la Derbi no te irá mal.

Su haz de luz es bueno y, con la larga, se ve bien de noche; la suspensión es adecuada para turismo aun sobre carreteras bacheadas, pero, con equipaje o con pasajero, los amortiguadores traseros llegan a tope. Su desventaja principal como moto de turismo no es su pequeñez, sino su ruido. Para mí, por lo menos, un cuatro tiempos discreto es más apto para mantener unos buenos 100 km/h durante una jornada entera.

EL MOTOR

Admisión clásica, bicilíndrica, con cilindros separados (y culatas también) que

respira por medio de dos Dell'Orto de 22 mm. Culatas con aletas estilo «ram air system» de las Suzuki tricilíndricas de 550 c.c. de hace algunos años.

El cigüeñal está calado a 180 grados y las vibraciones que llegan al asiento, estriberras y manillares son suficientes para ocasionar una sensación de hormigueo después de una hora en carretera.

Como el motor de dos tiempos cuenta con los vacíos en los silenciosos para aumentar la velocidad de la entrada de gases por los transfers, Derbi ha hecho escapes y silenciosos de una sola pieza, evitando la posibilidad de fugas en la unión entre escape y silencioso. Los escapes están bien cromados y el montaje se hace por medio de un collarín en el cilindro, con un silent block al final... donde está apretado por el tornillo de la estribera del pasajero. Suponemos que el pasajero recibe una buena cantidad de vibraciones por eso.

Aunque le costó a Yamaha algunos años decidir el uso de cilindros separados, la Derbi y la Yamaha tienen en común algo importante. Mientras la RD-250 y RD-400 se basan en los originales motores Yamaha de la serie TD de Gran Premio, la Derbi también tiene un motor diseñado originalmente para aguantar regímenes mucho más altos. Para convertir una 2002 en un verdadero tiro sólo hace falta entregarle los cilindros al señor Tombas y colocar los tubos que la fábrica ya tiene perfeccionados. Sabiendo que un motor de estos, preparado para velocidad, gira a 12.000 r.p.m. sin problemas, demuestra que llevándola habitualmente a su potencia máxima de 8.600 r.p.m., no se le hace ningún daño.

El encendido es por magneto alternador y volante electrónico, y la fábrica ha hecho larguísima pruebas de hasta 50.000 km., incluyendo viajes de ida y vuelta a Madrid sin más paradas que las necesarias para poner combustible y tensar la cadena.

Se ve que es un motor diseñado y hecho por gente que piensa primero en la perfección y después en los costes, ya que hay en el motor gran cantidad de tornillos con cabeza allen y en el resto del motor tuercas autoblocantes. Para algunos, quizá el uso de llantas Akront de radios le da un aire antiguo a la moto, pero me gusta mil veces más ver que se gastan el dinero en buena tornillería que en llantas de aleación ligera que, difícilmente, van a pesar menos que las excelentes Akront de aluminio. Además, como muchos están descubriendo muy a su pesar, no se puede reparar una llanta de aleación, mientras una de radios, en la mayoría de los casos, puede ser corregida en caso de accidente.

Para aprovechar la caballería de este motor hay un cambio correctamente escalonado que permite buena aceleración y sin vacíos entre 0 y 140 km/h. Como veréis cuando lleguemos a hablar de prestaciones cronometradas, la pequeña Derbi 2002 hace los 1.000 metros en un tiempo casi idéntico a la BMW R 45 con sus 473 c.c.

Las velocidades teóricas en las marchas, a 8.600 r.p.m., son:

1.ª 39 km/h; 2.ª, 62,5; 3.ª, 84; 4.ª, 104; 5.ª, 124 y 6.ª, 140 km/h. Encontré que la moto giraba hasta 9.200 según el cuentavuelvas, que equivaldría más o menos a 150 km/h (exactamente 149,77 km/h), pero sólo pude mantener las 9.200 r.p.m. en bajada.

El escalonamiento tiene los siguientes aumentos de desarrollo:

1.ª a 2.ª: 62 por 100; 2.ª a 3.ª: 37 por 100; 3.ª a 4.ª: 23 por 100; 4.ª a 5.ª: 18 por 100 y 5.ª a 6.ª: 12 por 100.

Con el embrague sobredimensionado no tuve problemas de patinaje ni al encontrar punto muerto, aunque tengo entendido que, en el modelo anterior, la localización del punto muerto con la moto parada resulta difícil.

PRESTACIONES

Si en algunos casos hemos llegado a sacar de algunas motos más velocidad de la que la fábrica promete (como en el caso de la Triumph Bonneville, la Ducati Strada y ahora la Derbi 2002) es porque sabemos la importancia de llevar un mono de cuero y de acoplarnos del todo, pero del todo. Como he contado en otras ocasiones, estaba en Zandvort, Holanda, cuando Jan De Vries intentaba batir el récord de 50 c.c. en una sesión particular. Vuelta tras vuelta, rodaba el entonces campeón del Mundo de 50 c.c. en un tiempo entre dos y tres décimas del récord. Finalmente, el manager del equipo, Van Veen se fue al borde de la pista con una pizarra y enseñó a De Vries las palabras (en holandés) «Pie adentro». Es que de Vries iba rodando con la punta del pie sobresaliendo del carenado. Al colocar el pie dentro del carenado integral, sus tiempos bajaron entre 4 y 5 décimas y todos se fueron a casa contentos.

La diferencia entre una prueba de velocidad máxima o una prueba de aceleración, cuando el piloto va vestido con ropa normal y cuando lleva mono de cuero de una sola pieza, puede ser importante, especialmente con motos que carecen de carenado.

En una ligera bajada, saqué de la Derbi una velocidad cronometrada de 148 km/h. Pero en la prueba de velocidad máxima, sobre autopista plana y en dos pasadas con y contra viento, salimos con una velocidad máxima de 145 km/h con viento favorable y 139 con viento en contra. Nada mal, y no muy lejos de las velocidades máximas de máquinas de medio litro como la Sanglas S-2 y la BMW R-45, y rotundamente superiores a los cronos de la Ducati Strada de 250 c.c. y la Sanglas 400 F de 423 c.c.

La Derbi, desde luego, es una moto deportiva, mientras las motos mencionadas arriba son 100 por 100 de turismo y no pretenden tener prestaciones brillantes.

Pero la cifra que me ha impresionado más de la Derbi ha sido su crono en el kilómetro desde salida parada: 32,1 como promedio de dos pasadas. Un promedio realmente interesante y casi idéntico a los de la Morini 350, MV 350 Sport, BMW R 45

y Sanglas S-2, cuyos promedios están a dos o tres décimas del de la Derbi. No sería imposible hacer cronos ligeramente mejores con salidas más feroces, pero, como no me gusta quedarme tirado a 15 km. de la cena y el hogar, siempre hago una salida «deportiva» pero civilizada. Así los cronos en sí son algo conservadores (no mucho), pero muy orientativos.

La Benelli 250 de cuatro cilindros, que no ha sido bien aceptada por los motociclistas mundiales, pretende ser la 250 más rápida de la actualidad. La «Quattro» que probé logró una velocidad punta de 145 km/h de promedio de dos pasadas, pero su aceleración no era nada comparable con la Derbi, quedando muy descolgada en el kilómetro desde salida parada, con un promedio de 33,4 segundos.

Es decir, la Derbi no solamente suena rápida y se siente rápida: es rápida. Y siendo tan rápida y divertida, me extraña que no hayan hecho una pequeña serie de 2002 tipo super sport con carenado, sillín mono-plaza y semi-manillares. Sería de minorías, pero, al mismo tiempo, sería una clásica desde el instante de su comercialización.

ESTABILIDAD Y FRENADO

El shimmy ligero que noté a 140 km/h en autopista no molestaba mucho, pero, en curvas rápidas (de 140 km/h en autopista), la cosa se puso preocupante un par de veces, y aunque no tuve que cortar, la idea de cortar me sedujo varias veces.

En el criterio Solo-Moto-AGV, en Calafat, descubrieron que con motores preparados había problemas de estabilidad en las curvas medio-rápidas. El catálogo de Derbi dice que el bastidor es de doble cuna, pero una descripción más exacta sería la de simple cuna desdoblado en su parte inferior. Las modificaciones en la horquilla y el embrague son en parte resultado de sus experiencias en Calafat, y en parte de los comentarios que han llegado de los actuales dueños de estas motos. Con la potencia obtenible con el motor de serie no hay defectos de estabilidad en conducción deportiva en el tipo de curvas enlazadas y de 50 km/h hasta 110 km/h que se encuentran en carreteras montañosas.

No sé qué tenía el freno trasero de la moto que probé, pero no frenaba casi nada. Me aseguran que esto no es normal. La causa más probable puede haber sido la consecuencia de una fuga de aceite ocasionada por la pérdida de un tornillo de la tapa izquierda de los cárteres. Una vez mojadas con el aceite, las pastillas no frenaban. Con un freno trasero en condiciones, el frenado de esta moto sería perfecto. Los dos discos delanteros tienen una fuerza extraordinaria. Bloquear la rueda delantera no es un peligro, porque el tacto es excelente y te permite llegar casi, casi a bloquear la rueda, haciendo chillar el neumático.

La idea de montar dos discos de 220 mm. en la rueda delantera de una moto de 125 kg. puede parecer una pasada, ya que Norton incluso hacía carreras de velocidad

hace pocos años con un solo disco Lockheed delante y Yamaha monta un solo disco en la rueda delantera de las 250 y 350 carreras clientes.

Pero Derbi ha aprendido en los mundiales que, para evitar torsiones en una moto con horquilla pequeña, es mejor montar dos discos. O eso, o han pensado que sería un argumento comercial. Quizá un poco de las dos cosas. Pero no se puede pedir unos frenos más progresivos sensibles y potentes. Punto final.

DETALLES

Aquí, en forma telegráfica, una serie de detalles interesantes:

El depósito de chapa estampada, con sus alegres franjas, tiene una calidad de pintura excelente, pero en la moto de este ensayo el tapón de gasolina dejaba derramar la mezcla en frenadas y aceleraciones con el depósito semi-lleño.

Las tomas de admisión de ambos cilindros tienen orificios previstos para poder realizar la puesta a punto con vacuómetro.

Para evitar roturas debidas a las vibraciones de este motor bicilíndrico con cigüeñal calado en 180 grados, el claxon, la luz de posición, la caja de intermitencia, los carburadores y los escapes están montados elásticamente con silent-blocks de goma.

El basculante sigue en forma de tubo hasta el final, como el de la Ducati 900 SS, y ofrece una rigidez excelente. Además, el eje de la rueda trasera no está colocado en



DERBI 2002

el basculante, sino por medio de unas patillas que pasa por debajo de éste.

Para quitar el sillín hay una tuerca de 12 mm. debajo de los guardabarros. Un sillín abatible sería una mejora interesante. Y sería más seguro tener un compartimiento bajo el sillín para el juego de herramientas, con el fin de eliminar la posibilidad de perderlas en caso de que el tornillo de la placa lateral se afloje.

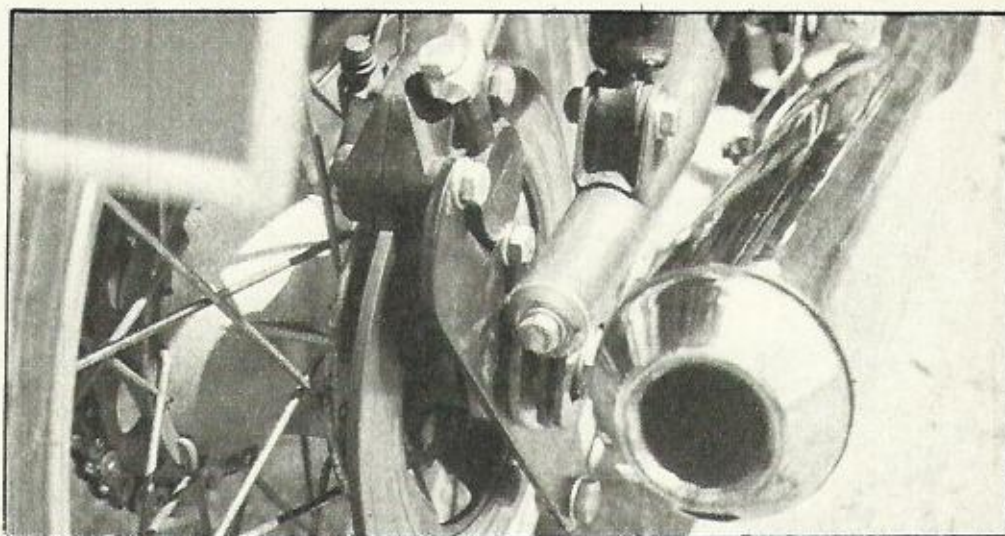
Me han dicho que se puede rozar en el suelo con el pedal del freno y saliente del caballete. Oí tocar algo en el lado derecho, pero un piloto que se cuelgue de la moto no encontrará problemas y menos sobre baches en curvas rápidas.

El caballete es complicado de utilizar, ya que es difícil hacer palanca con el pie sobre cualquiera de las dos agarraderas que están situadas a cada lado de la moto.

En la moto de esta prueba Derbi había montado un nuevo cable de velocímetro que iba al eje trasero, en vez del delantero. Debido al ángulo que el cable tiene que salvar con el sistema antiguo (debido al disco delantero) los dueños de las Derbi 2002 han tenido muchas roturas de cables de velocímetro.

El mando del cuenta-kilómetros parcial está colocado al lado del intermitente derecho, para evitar que los niños nos cambien los kilómetros marcados cuando la moto está en la acera.

Los mandos siguen siendo los mismos de antes... Motoplát y basados en los Amal



El basculante es robusto y semejante en diseño al de la Ducati 900 SS, pero con el eje de la rueda trasera fijado a unas patillas que pasan por debajo del basculante. El freno trasero es de 220 mm, pero en la moto de nuestro ensayo no tenía mucha fuerza. Como se puede ver en la foto, el nivel de cromado de los silenciosos es bueno.

RESULTADOS PRUEBA DERBI 2002

Velocidad leída	Error de velocímetro		
	Velocidad real	Error	% de error de cifra leída
170	141	29	17
160	133	27	16,9
140	117	24	17,1
120	106	14	11,7
100	87	13	13
80	66	12	15

NUEVO

CASCO INTEGRAL

MENOS PRECIO CON MAS SEGURIDAD

ESTILO, CALIDAD... Y COLOR



UN ARCO IRIS DE COLOR FIRMADO

DISTRIBUIDO POR

Mototécnica

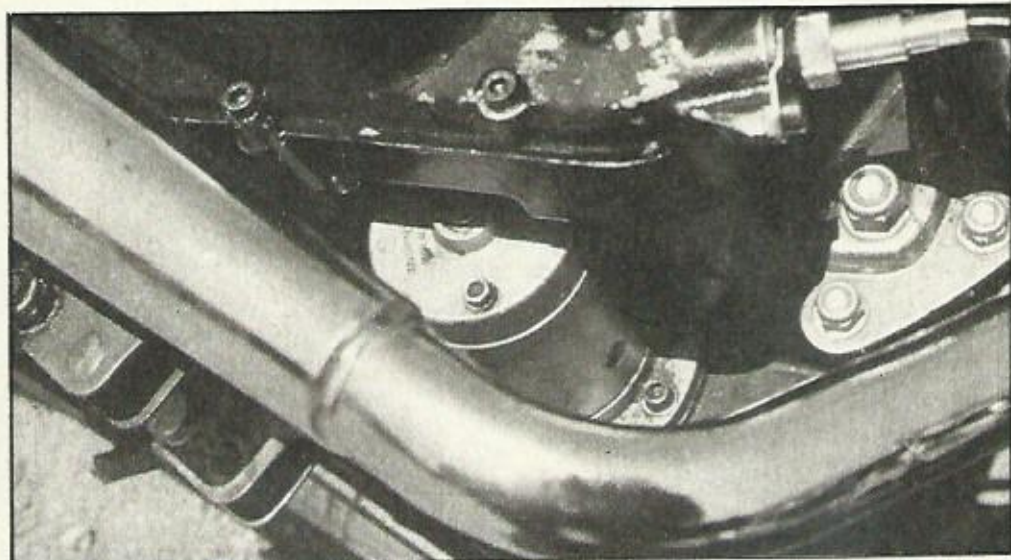
C/ Juan Güell, 228-232. Tels. 250 45 76 y 259 04 64. BARCELONA-28

OTRA OPORTUNIDAD PARA PARTICIPAR EN EL SUPERCONCURSO

Mototécnica

EN JUEGO 300 FABULOSOS REGALOS





El arranque eléctrico, de fabricación Motoplát, está colocado bajo el motor. Funciona muy bien, tanto en caliente como en frío.

que todavía se montan en las Triumph. No son nada del otro mundo, y lo molesto del conjunto es que resulta difícil encontrar «punto muerto», con los intermitentes.

Las empuñaduras son raras e incómodas, pero, como la Derbi vibra bastante, hay que aislar al piloto de las vibraciones. La alternativa sería un manillar flotante como en las Triumph y en la Sanglas 400 Y, pero en una moto deportiva como la 2002, esto estropearía el tacto de la moto durante conducción deportiva.

FICHA TECNICA

Motor: bicilíndrico transversal, dos tiempos, de admisión clásica. Cásteres divididos verticalmente. Cilindros y culatas separados.

Cilindrada: 199 c.c.

Diámetro x carrera: 53,1 x 45.

Relación de compresión: 10,5:1.

Potencia máxima: 27 CV x 8.600 r.p.m.

Carburadores: Dos Dell'Orto con difusor de 22 mm.

Transmisión: Primaria por engranajes y secundaria por cadena.

Caja de cambios: seis relaciones.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Encendido: electrónico.

Suspensiones: delante, horquilla Betor; detrás, amortiguadores regulables.

Frenos: delante, dos Brembo de 220 mm, y detrás, un disco Brembo de 220 mm.

Chasis: simple cuna desdoblado bajo en motor.

Neumáticos: delante, M-38 Michelin 2,75 x 18, y detrás, M-38 3,00 x 18 (en la moto del ensayo montaban delante un PZ-2).

Peso en seco: 125 kilos (según fábrica).

Distancia entre ejes: 1.290 mm.

Longitud total: 2.050 mm.

Capacidad del depósito: 15 litros.

Fabricante: Derbi Motors, S. A., Martorellas.

Indudablemente, la rival directa de la Derbi en España es la Benelli 250 2C, una moto muy popular y bien considerada en España. Según catálogo, la Benelli es más potente, pero a la vez más pesada (138 kg. en comparación con los 125 de la Derbi) y con una velocidad máxima de catálogo de 140 km/h, idéntica a la cifra anunciada por Derbi.

No tengo experiencia suficiente con la Benelli para poder opinar. Difícilmente puede ser una moto más divertida de llevar que la Derbi, pero es de un tamaño más adecuado para turismo y para llevar pasajeros. Lo que se ve en la Benelli es una moto normal y corriente fabricada para un público general, mientras que la Derbi es una versión callejera de una carrera clientes de velocidad. Es una diferencia que se aprecia en las siluetas de las dos motos a primera vista, pero hasta que haya probado la Benelli no podré compararlas. La Derbi, con sus

CONSUMO

Itinerario fijo (Barcelona, Sant Cugat, autopista hasta Sant Celoni, subida a Montseny y vuelta por autopista hasta La Floresta, conducción «deportiva» y cruce en autopista de 135/140 km/h reales), 148 km con 9,8 litros y promedio de 6,6 litros/100 km.

A 100 km/h (reales): 4,9 litros/100.

A 120 km/h (reales): 5,9 litros/100.

A 140 km/h (reales): 7,0 litros/100.

Consumo total del ensayo: 811 kilómetros con 54 litros. Promedio 6,66 por 100.

PRESTACIONES

Velocidad máxima como promedio con y contra viento: 142 km/h (1).

1.000 metros desde salida parada: 32,1 (32,6 contra viento y 31,6 con viento favorable) (2).

(1) Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base. Piloto llevando mono de cuero y agachado del todo.

(2) La arrancada en las pruebas de aceleración se ha realizado sin someter el embrague a esfuerzos anormales. Promedio de dos pasadas sobre un mismo recorrido base.

tres discos, arranque eléctrico y batería de 12 voltios, se vende por unas 20.000 pesetas menos, mientras la Benelli, con arranque a patada, un solo disco delante y sistema eléctrico de 6 voltios, parece tener, al menos sobre el papel, su ventaja en potencia.

Pero también hay otras motos de precio y prestaciones semejantes. La Morini 259 es, lógicamente, más lenta, siendo, como la Ducati, una cuatro-tiempos monocilíndrica. La Ducati Strada, por su parte, tiene problemas de distribución de pesos y de posición, pero sirve como ruter. La Bultaco Metralla 250 anuncia una velocidad punta de 150 km/h y un peso de 121 kg., cifras interesantes. Bultaco está a punto de lanzar una nueva versión de la Metralla y tenemos muchas ganas de probarla.

También está la nueva versión de la Ossa Copa presentada en el Salón de Barcelona, una moto prometedora.

Lo único que puedo decir, por el momento y en conclusión, es que nunca he intentado ocultar opiniones personales, aunque siempre las he identificado como tal, porque probar una moto es una experiencia sumamente personal. He probado motos este año que simplemente no me han gustado, y creo que ha quedado bien claro cuáles han sido, pero el hecho de que a un probador le guste o no una moto te dice a veces más del probador que de la moto. La Derbi tiene sus defectos. En primer lugar es una dos-tiempos y, por lo tanto, tiene un futuro dudoso. Es ruidosa, excesivamente ruidosa, y con un ruido desagradable para los que no comparten nuestra afición. Su cilindrada es rara y esto se nos presenta como un dilema cuando llega el momento de evaluarla. Decir que es una moto rápida para ser de 200 c.c. no tiene mucha importancia cuando hay motos de 250 c.c. a precios semejantes. Tiene además un error de velocímetro disparatado, y las vibraciones, a ciertos regímenes, son fuertes... suficientes para romper el cristal del reloj que llevaba fijado con cinta al manillar, reloj que había sobrevivido a 12 «pruebas a fondo», pero que no pudo con la Derbi a 9.000 r.p.m.

No sé qué planes tiene Derbi para la 2002, si van a hacer al final una versión deportiva de ella o si van a intentar comercializar una 250 con refrigeración por agua y con un bastidor de doble cuna; pero lo que puedo dar por cierto después de probar la Derbi 2002, es que la fábrica que hizo las motos que llevaron a Angel Nieto a cinco campeonatos mundiales es totalmente incapaz de hacer una versión comercial y corriente de su bicilíndrica. Han intentado hacerlo con la 2002 y ¡mira lo que han hecho!: una pura sangre que suena a G.P., y tiene tacto de una carreras-cliente. La Derbi 2002 es una moto única y sorprendente... y lo que me ha sorprendido más de esta moto es lo mucho que he disfrutado con ella y lo mucho que me ha gustado.

Dennis Noyes

Fotos: José Vila Latorre