

PRUEBA



La altura del asiento permite llegar con los pies al suelo, aun a pilotos relativamente bajos.

DERBI 74-CROSS

SIENDO la categoría de 75 c. c. de indudable valor promocional y descubrimiento de nuevos valores, es curioso que las dos marcas que más fuerza tienen las cilindradas grandes carezcan de modelos competitivos en esta categoría, que hasta la actualidad sólo está atendida por Derbi y Puch, marcas que no tienen modelos «grandes» en venta al público.

Desde nuestro punto de vista, la cilindrada de 74 c.c. es ideal para iniciarse en esta especialidad, el cross, que cada vez precisa más de pilotos que sepan conducir y no de pilotos que sean kamikazes, ya que la potencia que proporcionan estos motores y la forma en que la dan, obliga a un tipo de conducción cuidada y atenta. Conduciendo estas motos, el piloto se da cuenta inmediatamente de la importancia que tiene el trazar por un sitio u otro, el tomar puntos de referencia en la frenada, el calcular justo el momento en que el acelerador debe ser accionado de nuevo, etc. Esto mismo tiene gran importancia en una moto de cilindrada superior, pero cuando la potencia y el par son abundantes, un corredor se puede permitir el des-



PRUEBA

cuidarse, ya que siempre habrá caballos para sacarle de la situación. Por el contrario, en motos de 75 c.c. si no prestamos, a todos estos detalles, nos encontraremos fuera de la gama de potencia y teniendo que reducir un par de marchas, con lo que la «pasada» que nos dará el que venga detrás será espectacular.

Esta forma de conducir crea unos hábitos que para el piloto que piense ascender de cilindrada son una base importantísima; es la diferencia que puede haber entre un Juan Cros, que lleva una moto de serie, y cualquier junior rápido con una moto igualmente de serie. J. Cros «sabe» frenar, tumbarse, acelerar. El junior frena, tumba y acelera, pero va mucho más lento.

La Derbi 75 es una moto pensada por y para la competición y, como tal, ha sido totalmente remodelada con respecto a la del año pasado. Las diferencias, como veremos posteriormente, afectan al chasis, carrocería y a todo el grupo motor; es decir, tanto al cilindro como a la caja de cambios.

Para quien no ha llevado nunca una cross de esta cilindrada, el número de prejuicios existentes son numerosos, empezando porque el ruido que producen hace que se las asocie inmediatamente con las motos de velocidad y, por lo tanto, se presupone que habrá que arrancarlas a empujón. Nada más alejado de la realidad. La Derbi sigue el buen esquema de: grifos abiertos, mando del aire, una pizca de gas y patada. La respuesta en frío (y en caliente sin el mando del aire) ha sido siempre instantánea; nunca fue necesaria más de una patada, ni siquiera después del viaje por tren desde la fábrica, con las motos tumbadas. El esfuerzo que requiere la palanca es mínimo. La palanca es uno de los elementos cuyo parecido con el utilizado en el modelo anterior es pura coincidencia, ya que se ha abandonado la de ciclomotor y se ha construido una plegable, cómoda de utilizar y que no molesta al piloto.

Una vez sentados en la moto nos damos cuenta de que la posición está pensada para un piloto de estatura aproximada al 1,70 m., pero sin que la altura del sillín impida que pilotos de menor estatura alcancen el suelo.

Volviendo al piloto que no ha cogido nunca una 75, le asombrará la facilidad con que el motor coge vueltas. Ya desde el primer momento parece natural poner el motor alto de vueltas para arrancar. Esta operación exige un uso sin miedos del embrague y el acelerador, sobre todo si no se ha tenido la elemental precaución de calentar el motor, operación que toma su tiempo, ya que el abundante aleado del cilindro y la culata radial hacen que la temperatura nunca pase de su límite ideal.

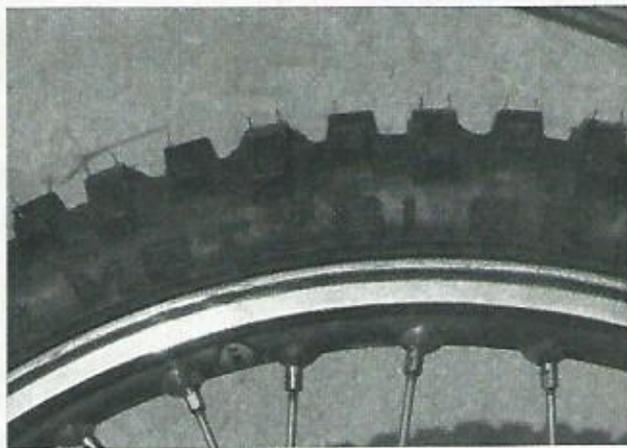
La siguiente sorpresa viene protagonizada por la caja de cambios, que ha sido modificada en sus relaciones para que el salto entre marcha y marcha sea pequeño. El punto a que se ha llegado es



La suspensión trasera es buena de arquitectura, pero con unos amortiguadores que no colaboran.



La suspensión delantera tiene un funcionamiento perfecto, suave en su primer recorrido, pero no llega a tope por la acción del aire.

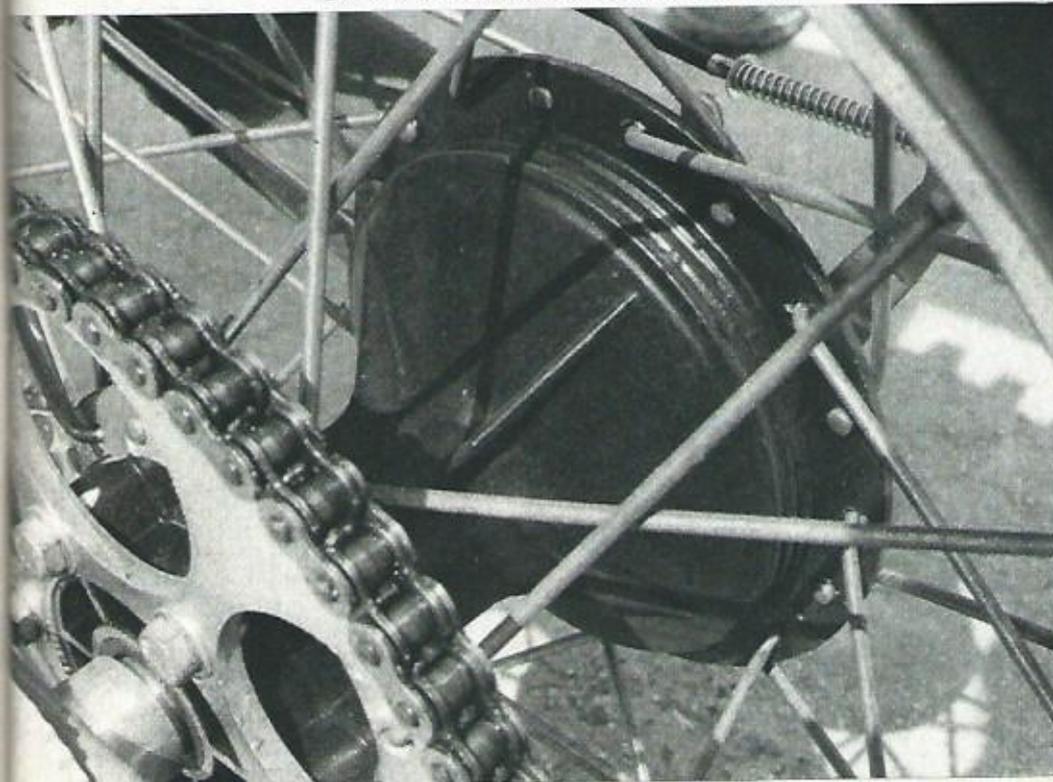


Derbi, la única moto nacional que utiliza Metzeler como equipo de origen.



Las válvulas de llenado de las horquillas tienen un reborde que impide la utilización de algunos tipos de bombas.

El freno trasero es potente y con suficiente tacto.

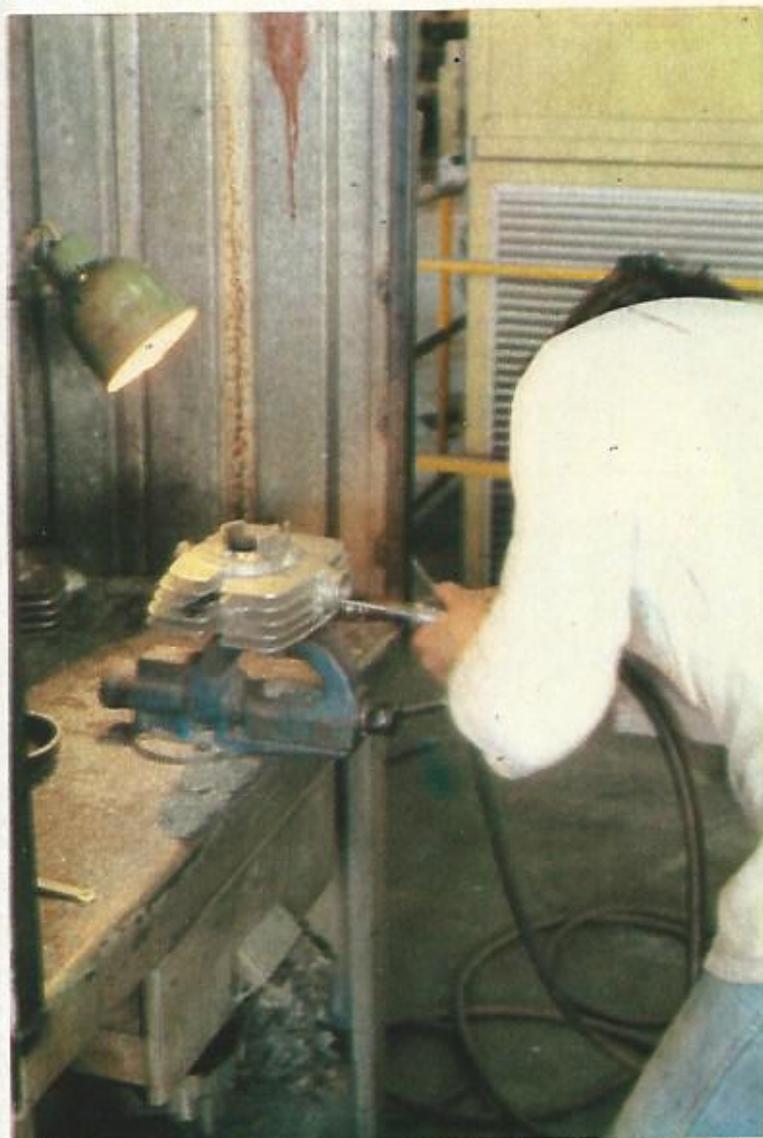


realmente el justo, sobre todo si el motor que llevamos es el potenciado. Al principio, parece que las primeras marchas están demasiado cerradas. Esta impresión desaparece en el momento en que empezamos a rodar en un circuito. Al llegar a las curvas lentas, las relaciones de la caja de cambios nos permiten elegir la marcha exacta con la que conviene abordar la curva para no tener que pasar el motor de vueltas ni salir sin potencia. En las marchas largas, el motor, al pasar de cuarta a quinta y de ésta a sexta, empuja con autoridad, lo cual nos indica que el escalonamiento entre marchas es perfecto y que admite, aun en subida, el paso de marchas sin que por ello el motor se salga de la gama de buena potencia.

Hablando de la gama de potencia y de la potencia en sí, existen dos versiones. La fábrica ha partido de una base que parece razonable: el usuario de esta moto suele ser un piloto sin demasiada experiencia y, por lo tanto, un motor demasiado puntero podría darle problemas, ya que sólo se puede conducir en alta; por lo tanto, la moto, tal y como sale, lleva un escape que proporciona una potencia de 14 CV, con una gama de potencia buena de 3.000 r.p.m. Esto quiere decir que permite errores sin ahogarse. Pero la misma fábrica comercializa un kit cuyo principal componente es un escape diferente, cuya sola utilización aumenta en dos caballos la potencia de la moto (naturalmente, a costa de perder bajos). En el kit se incluye un pistón nuevo, un juego nuevo de discos y una corona de dos dientes más.

¿Qué críticas podemos hacer a este motor? Posiblemente sólo una: el escape necesitaría una pequeña petaca de silencioso. El sonido es tan agudo y tan alto que llega a molestar y cansar al propio piloto y, aunque parezca una tontería, es un hecho que influye en el rendimiento en carrera.

Si hemos considerado que el motor es un elemento que sólo merece alabanzas, del chasis no podemos decir menos. Aunque aparentemente es idéntico al del año pasado las modificaciones realizadas, si bien son detalles, son muy importantes. La más destacable es la aproximación del eje de basculante al eje de salida del cambio. Se ha adelantado 15 mm., lo cual reduce considerablemente el trabajo del tensor de cadena y las posibilidades de que la cadena se salga si se descuida al tensado. Aun suponiendo que el descuido sea excesivo y, por lo tanto, la cadena se pueda salir, se ha previsto un protector en los cárteres para que la salida de la cadena no quede más que en esto y no ocasione una rotura de los mismos. La transmisión secundaria incorpora otro elemento que es una verdadera novedad en el mercado nacional. Normalmente, para que el roce de la cadena sobre el eje de basculante ocasione los mínimos daños sobre éste, se incorpora una pieza de goma que indefectiblemente se termina gastando con mucha más rapidez de lo deseado. La solución



Los cilindros son terminados a mano para que no queden saltos entre la camisa y el cilindro.



Las motos son probadas una a una en un circuito existente alrededor de la fábrica.

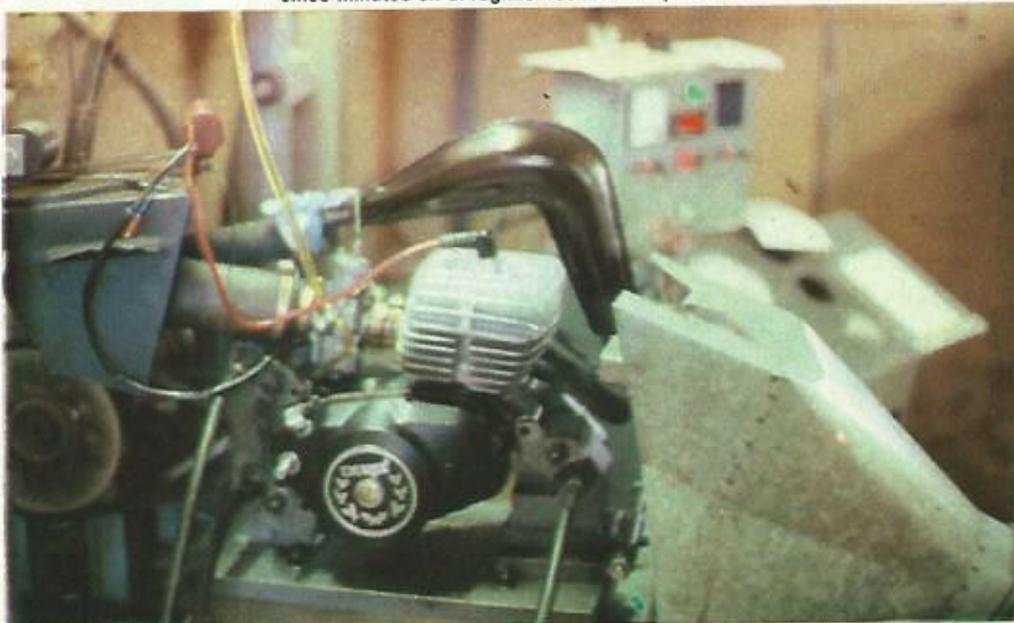
Derbi ha sido colocar un rodillo independiente del basculante sobre el que se apoya la cadena. Esto tiene dos ventajas: por un lado, se desgasta mucho menos y, por otro, su sustitución no supone sacar el basculante.

Es asimismo muy destacable que la cadena utilizada sea la excelente Iwris, una cadena alemana utilizada por la gran mayoría de pilotos del mundial.

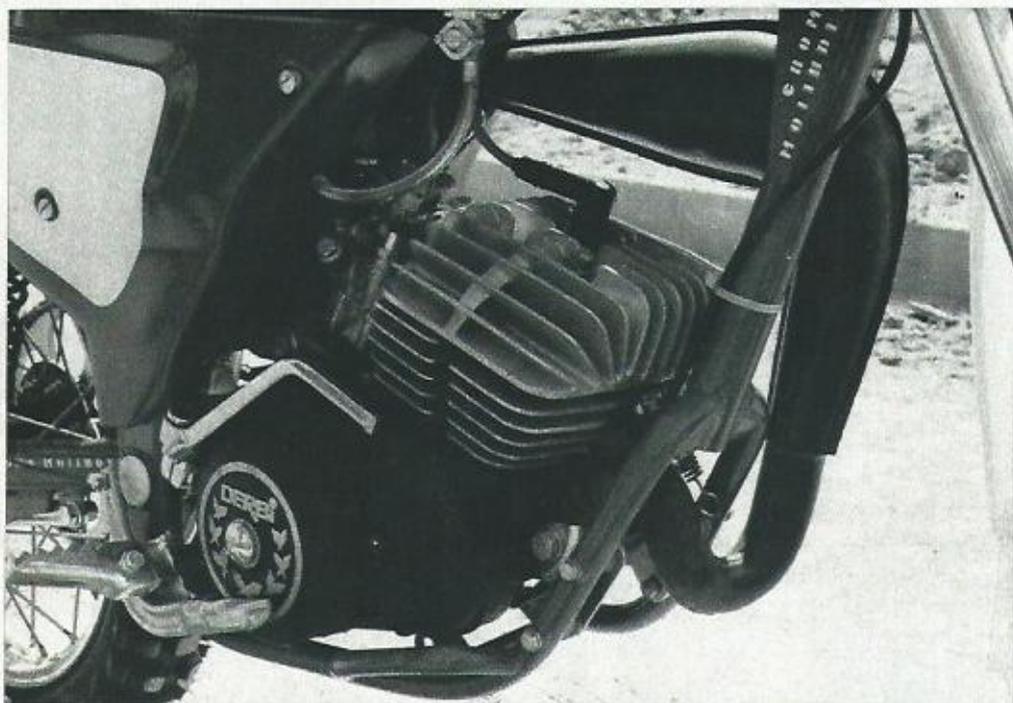
El chasis empleado en la cross es exactamente el mismo que el de todo-terreno, es decir, construido en tubo F. 222 (cromo-molibdeno) y con los anclajes para el silencioso, el caballete y las asas de protección. Con esto, Derbi pretende ofrecer una moto con dos opciones. Si, por alguna razón, un piloto decide que le gusta más el t.t. que el cross, la misma moto con el cambio de algunos elementos se convierte en una todo-terreno puntera.

Las suspensiones, el talón de Aquiles de las motos de cross, son buenas y ma-

Todos los motores son mantenidos en banco durante veinte minutos, quince minutos a medio régimen y cinco minutos en el régimen de máxima potencia.

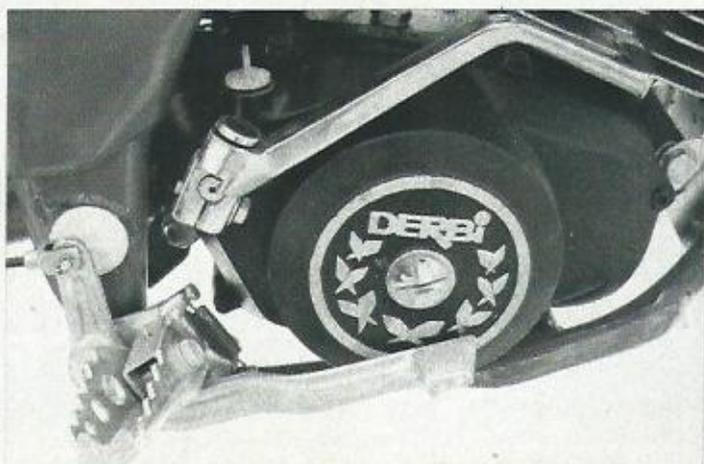


PRUEBA



El motor de cuatro transfers está alimentado por un carburador Bing de 32 mm.

El pedal de arranque, el pedal del freno y la sujeción de los reposapiés son elementos nuevos.



En el silencioso podemos elegir dos modelos. En la foto, que proporciona 14 CV.



las, a partes iguales. La parte buena son las suspensiones delanteras, de doscientos milímetros de recorrido, más que suficientes para una moto de su peso; está confiada a una horquilla Betor de eje avanzado y 31,5 mm. de barra. También Betor son los amortiguadores traseros y, en este caso, no han acertado, ya que son demasiado duros para ir despacio, y cuando se va deprisa van bien, pero durante poco tiempo, pues la amortiguación no es lo suficientemente enérgica ni duradera como sería necesario, y cuando llega este momento la moto colea de una forma ostensible.

Cuando llega el momento de que los frenos entren en funcionamiento, éstos se muestran eficaces, sobre todo si se les hace un rodaje previo y se les da tiempo para asentarse. El tipo de ferodo utilizado, de color verde, es excelente tanto en seco como mojado. Hablando de los frenos, existen modificaciones destacables como la adopción de una nueva palanca, que sitúa el punto de tiro del cable a la altura del eje del basculante, con lo que la tensión del freno no se ve influida por el movimiento de la suspensión.

Los detalles de terminación de la moto son numerosos: por ejemplo, el depósito es de plástico, pero tratado con cinco capas de pintura para obtener una terminación tan perfecta como la de un depósito de fibra; los reposapiés son, por supuesto, plegables y con un agarre de primera línea, pero además sus soportes no están soldados al chasis, sino atornillados, con lo que la sustitución en el caso de una caída no supone andar soldando; la caja del filtro de aire es perfectamente estanca, y está dotada de un sistema de laberinto para la entrada de aire.

LA FRABRICACION

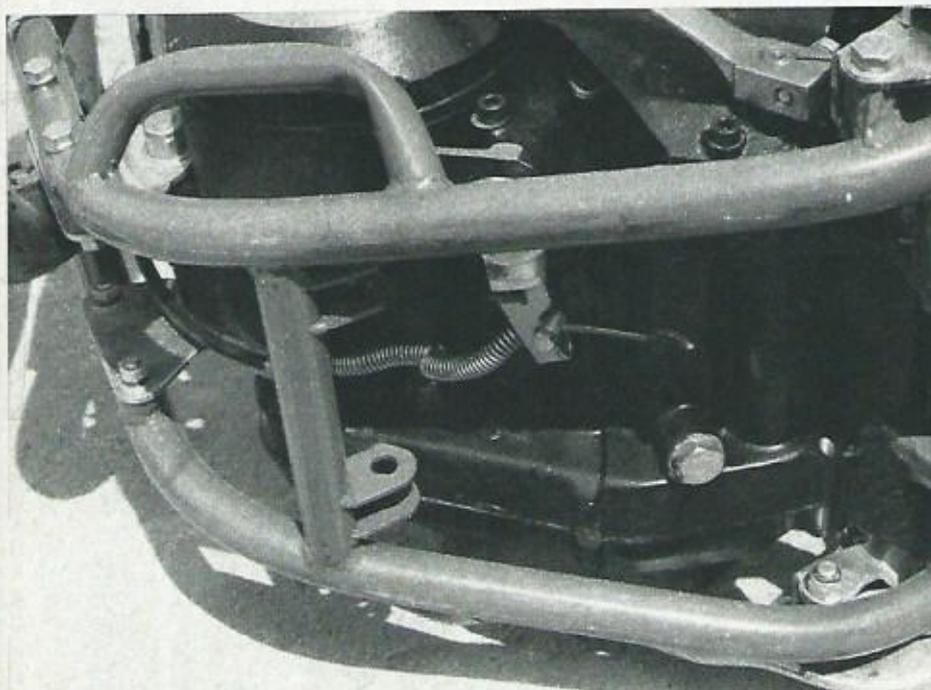
El fabricar un motor cuyo rendimiento es del orden de 213 CV por litro de cilindrada es más complicado que fabricar una que de 120 CV litro, como es el caso de una cross de 250. Llegar a estos valores de potencia, a motores que giren a 12.000 r.p.m. y que duren toda una temporada, supone tener un cuidado exquisito en la mecanización, montaje, acoplamiento y elección de material es que han de componerla. En este aspecto, los cigüeñales son montados por parejas numeradas con tolerancias de $\pm 0,001$ mm.; los cilindros son terminados uno a uno a mano; los motores pasan todos por el banco de pruebas y no se aceptan si no dan un mínimo de caballos: *las motos completas son igualmente pasadas por el banco y probadas en circuito una por una. Todo un conjunto de atenciones que convierten a la Derbi 75 en una moto lista para competir... y ganar.*

José Ansoleaga.

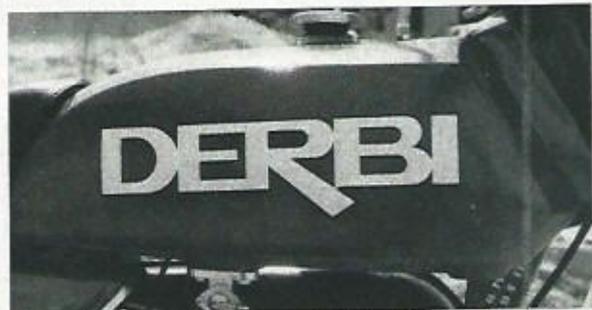
FICHA TECNICA

Motor: Dos tiempos encamisado. Distribución por cuatro transfers. Diámetro/carrera: 47 x 43. Cilindrada: 75 c.c. Carburador: Bing de 32 mm. Filtro de aire: Espuma aceitada. Encendido: Electrónico de rotor interior 1,5 mm. de avance. Potencia: 14/16 CV a 10.500 r.p.m. Embrague: multidisco en baño de aceite. Caja de cambios: seis marcha en relación cerrada. Transmisión primaria: Engranajes de diente recto.

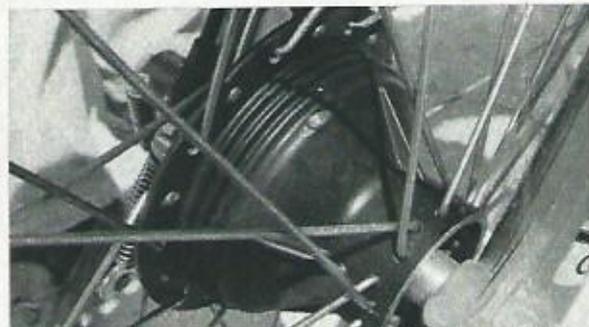
Chasis: Doble cuna construido en F-222. Suspensión delantera: oleoneumática Betor de 200 mm. de recorrido y barras de 31,5 mm. Suspensión trasera: oscilante con amortiguadores Betor de gas, recorrido 190 mm. Rueda delantera: Metzeler de 2,5 x 21. Rueda trasera: Pirelli de 3,5 x 18. Peso en vacío: 82 kg.



El chasis es el mismo para las cross que para las de T.T. Está construido en cromo-molibdeno.



El depósito, a pesar de ser de plástico, tiene un aspecto impecable.



El buje delantero, al igual que el trasero, han variado ligeramente su forma al cambiar el sistema de fabricación.



Uno de los detalles de la puesta de la moto es el puño de salida lateral que, junto con las empuñaduras exagonales y la manetas tipo Magura, forman un conjunto perfecto.

BIKERS®

¡ SEGURIDAD ! ¡ TRANQUILIDAD ! ¡ LA SOLUCION SEGURA !