

# DERBI 74 TT

Hace ya bastante tiempo que cimos hablar de esta moto, algunos meses que vimos sus primeros prototipos y escasas semanas que tuvimos oportunidad de vimos sus primeros de la misma en estas páginas.

fotografiar y dar un avance de la misma en estas páginas.

La prueba se ha hecho esperar. Determinados detalles tenían que llegar al almacén de primeros equipos para poder montar la serie y, una vez servidos estos pedidos de los proveedores, hemos sido avisados por la fábrica de Mollet para hacer el ensayo inicial de una moto que nos ha sorprendido gratamente y que debe introducirse en el mercado joven como un reguero de pólvora por determinados valores realmente interesantes, como puede ser el equipo de suspensión-amortiguación, el agresivo aspecto de moto-competición, el colorido, el acabado y, en especial, las cualidades del motor, estudiado para el todo terreno.

La 74 T.T. viene dotada de un robusto caballete central, como debe ser en una máquina que puede ir dirigida hacia la competición.

## **ARTISTA DE CINE**

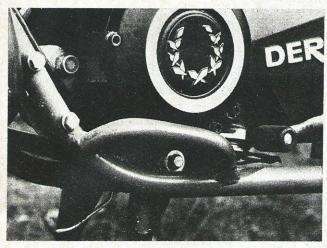
¿Qué tiene que ver el cine con esta moto?, se preguntará más de uno. Fácil, muy fácil. La Derbi 74 TT es una de las protagonistas de la recién estrenada película «Nunca en horas de clase», película emi-

nentemente juvenil, con destape incorporado, vocabulario de máxima actualidad y el tema del momento: sexodinero-«porritos»-problemática juvenil y i motos!

No trataremos de explicar

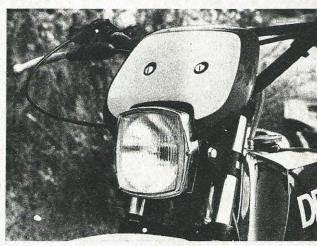
la película, ni mucho menos, pero sí aclararemos que las tres coprotagonistas se desplazan a diario con sendas Derbi Variant, y el «gallito» que ronda a la ricachona del grupo se permite hacer una «ligada» gracias a la imponente Derbi 74 TT, que les lleva al monte...





Dos asas soldadas al chasis se encargan de proteger al motor en las partes que sobresalen del chasis de doble cuna.

El conjunto faroportanúmeros es un tanto
sorprendente. Aunque la
cuestión estética puede
considerarse como algo
muy personal, esta parte
de la moto parece no encajar demaslado con el resto
de la máquina que tiene un
alre muy «de competición».





## ¿DE DONDE PROVIENE LA 74 TT?

A pesar de las apariencias, esta moto es una directa derivación de las campañas deportivas efectuadas por la marca en la clase 75 cross, que por cierto ha vencido en sus tres primeras ediciones. O sea, esta todo terreno es una cross 75 con una serie de modificaciones enfocadas hacia el todo te-

rreno, pero partiendo de la sólida y eficaz base del chasis, motor y amortiguación de la cross competición cliente, que, en definitiva, es igual a la que usan los pilotos oficiales de la marca.

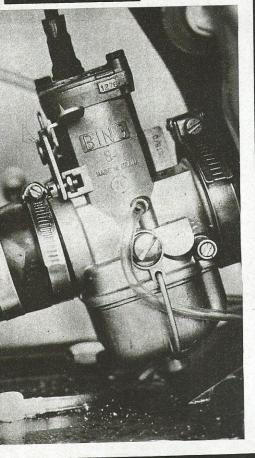
Las principales diferencias entre es-

tas dos motos se limitan a la horquilla delantera (oleoneumática Betor), asiento, sistema de alumbrado, y un cilindro totalmente nuevo, que nos ha gustado mucho valorando las posibilidades de la moto desde el punto de vista comercial, ya que, para utilizarla en alguna futura Copa RFME de todo terreno junior, debería dar un poco

más de rendimiento, como ya desglosaremos a lo largo de la prueba.

Cuestión precio, nada que objetar, ya que, con sus 89.500 pesetas de venta al público, sin matrícula ni impuestos, pero con precio fijo en toda España, encaja en las tendencias generales dentro de su cilindrada y especialidad.

### DERBI .74 T.T.





## **PUESTA EN MARCHA**

Con un carburador Bing de 26 mm., dotado de estrangulador de aire, no hay problemas de arranque, aunque no sea todo lo sencillo y eficaz que esperábamos encontrar. La palanca, situada a la derecha, obliga a la puesta en marcha desde el puesto de conducción, lo que calzado con zapatos normales y en especial con suela de cuero, produce resbalones y el doloroso impacto con el tobillo, con arañazo profundo, etc. Por otra parte, la tija transversal de este kick es del vetusto sistema pasante, al igual que en las viejas Bultaco. No tenemos absolutamente nada en contra de este sistema, pero en este caso resulta que, al ejercer la fuerza desde el puesto de conducción, el pasante siempre tiende a hundirse, con lo que se raya la tapa lateral derecha, dejando un surco en forma de arco que molesta enormemente al propietario.

Otro problema, y este es más grave, afecta a la desmultiplicación del piñonaje del arranque, que resulta demasiado largo: con toda una patada no se consigue más que un par de vueltas de motor, lo que no produce ni el movimiento ni la chispa necesaria cuando el motor está frío, por lo que nos obliga a estar «dándole cuerda» hasta que arranque. El problema no es para rasgarse las vestiduras, gracias al estrangulador de aire y al eficaz encendido y carburación, pero no deja de suponer un inconveniente cuando enfoquemos la moto con vistas a una competición de TT, ya que se penaliza el fallo en el arranque por sus propios medios... una cosa a revisar urgentemente.

## CAMBIO Y EMBRAGUE



Este es quizá el punto más flaco de la moto; un punto flaco en cuanto a funcionamiento, no en longevidad ni posibilidad de rotura, porque es el mismo sistema de las cross, de eficacia demostradísima. Nosotros nos referimos a una excesiva dureza del sistema, que obliga a realizar demasiada fuerza sobre la palanca y que, en tramos difíciles y trialeros, repercute en la conducción. Según nos han detallado en la fábrica, sólo es un problema de ablandamiento de un muelle que fija el posicionado del selector para evitar que las relaciones puedan saltar. La solución parece ser muy fácil, ya que con cortar una espira de este muelle se solventa el problema.

El selector es preciso y rápido cuando se efectúan las operaciones de cambio con energía y decisión, pues de lo contrario es fácil quedarse en un punto muerto intermedio a dos relaciones.

El embrague es algo corto de carrera, lo que precisa atención para el arranque; de todas formas, esto es algo que se puede regular según los gustos. Nosotros hemos encontrado algo duro el accionamiento de la palanca para tratarse de una 74, aunque no sea nada exagerado ni llegue a molestar la mano.

Una idea del buen funcionamiento de todo el sistema de cambio es la particularidad de admitir cualquier multiplicación de relación sin cortar gases ni un milímetro y sólo embragar a fondo. Cambiando de esta forma se consigue un mejor aprovechamiento de la potencia y mantener el motor dentro de la mejor zona de utilización de la curva de caballaje.

## **FRENADO**





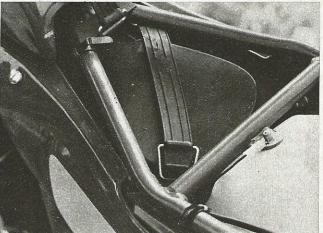
## RUIDO, MOTOR Y VIBRACIONES

El escape montado en la 74 TT es exactamente el mismo de las cross, con el aditamiento de un eficaz silencioso que, además, nos recuerda a las preciosas motos de «regolaritá» italianas equipadas con la marmita Sito. Sea como sea, el ruido en montaña de la TT Derbi entra dentro de las medidas aceptables, aunque en ciudad sea algo estridente, estridencia que viene producida solamente por el tono del ruido que deja escapar este acertado silencioso.

Por otra parte de la admisión no hay el más mínimo problema, gracias a una voluminosa caja de filtro que encierra un enorme cartucho de espuma sintética, cerrada con un elástico muy accesible y de fácil manejo.

Resumamos que la admisión es realmente eficaz y



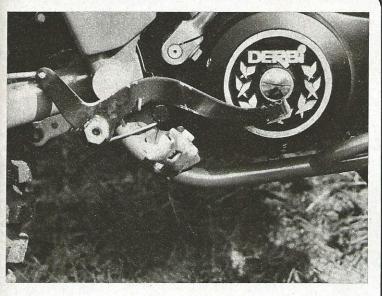




acertada en todos los sentidos de sonimetría y eficacia para el problema del filtraje de aire.

Las vibraciones han sido objeto de especial atención

en el proceso de puesta a punto de este motor, por lo que, a pesar de ser un pequeño monocilíndrico de 74 c.c., no deja escapar vibraciones alarmantes ni molestas; tan sólo las mínimas indispensables que debe emitir un motor de esta capacidad, producido en serie y con el consecuente equilibrado standarizado.

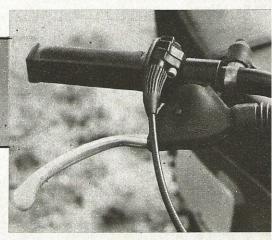


Aquí también se repiten los componentes de la cross y, en consecuencia, se supone que el comportamiento ha de ser suficiente para un motor con menos potencia. En realidad así es, porque la capacidad de frenada que proporcionan estos dos tambores de buje cónico es muy superior incluso a las necesidades de la cross. Pero en el trasero encontramos el inconveniente de una clara tendencia a clavarse, o sea, le falta progresividad y tacto, en espe-

cial sobre terrenos disgregados o húmedos.

El delantero es perfecto, tiene todas las cualidades: potencia, progresividad, tacto, suavidad..., etc. El conjunto lo podemos calificar de muy adecuado, siempre y cuando valoremos la utilización de la moto de forma diversificada, o sea, en ciudad-carretera-montaña. Si sólo es para montaña ha de revisarse este defectillo que bloquea la rueda motriz.

Tanto los puños, de tipo pentagonal, como las palancas de freno delantero y embrague, están realizados por ideal, presentando un aspecto muy funcional.



## **FICHA TECNICA**

#### CHASIS:

Tipo: Simple cuna. Suspensión delantera: Oleo-neumática. Recorrido: 170 mm. Suspensión trasera: Basculante. Recorrido: 820 mm. Freno delantero: Tambor, 105 mm. Freno trasero: Tambor, 130 mm. Neumático delantero: 2,50 × 21 cross. Neumático trasero: 3,50 × 18 cross. Longitud máxima: 2.000 mm. Distancia entre ejes: 1.350 mm. Capacidad del depó-

sito: Seis litros. Peso en vacío: 84 kilos.

#### MOTOR:

Ciclo: Dos tiempos. Número de cilindros: Uno. Diámetro y carrera: 46,85 × 43. Cilindrada: 47,125 c.c. Relación de compresión: 10,5:1. Diámetro carburador: 26 mm. Caja de cambios: Seis velocidades. Encendido: Electrónico.

### ANTONIO CASTRO



		-			
	Precio contado	Entrega inicial	A 12 meses	A 18 meses	A 24 meses
BULTACO Chispa-50 Sheaker-125 Mercurio 175 Metralla 250 Sherpa T-74 Sherpa T-250 Sherpa T-350 Alpina 250 Alpina 250 Frontera-74 Frontera-250 Frontera-30 Pursang 250 MK 112 Pursang 250 MK 12	82.990 101.180 132.344 116.556 132.344 99.592 145.868	10.711 23.640 24.874 35.851 21.156 25.279 33.443 29.655 33.443 24.758 36.967 38.669 28.891 33.000	3.500 6.900 7.500 10.900 6.400 7.900 10.200 9.000 10.200 7.700 11.200 11.600 8.400 9.600	4.983 5.498 7.872 4.622 5.706 7.367 6.500 7.367 5.561 8.089 8.378 6.067 6.933	4.025* 4.433* 6.358* 3.733* 4.608* 5.950* 5.258* 5.950* 4.492* 6.533* 6.767* 4.900 5.600
MONTESA Cota 25 A. Cota 25 C. Cota-49 Crono 75 Cota 74 Cota 123 Cota 247 Cota 348 T. Cota 348 T. Cota 348 T. Enduro 125 Enduro 125 Enduro 250 N 6. Enduro 360 N 6. Capra 250 Capra 250	43.213 45.158 50.836 106.925 87.660	8.213 10.158 12.836 27.091 22.826 24.493 30.009 30.319 33.619 25.601 26.613 34.089 38.419 22.955 28.640	3.500 3.500 3.800 8.200 6.700 7.400 9.200 9.700 10.100 7.800 7.800 10.200 11.500 6.900 8.400	5.922 4.839 5.344 6.500 6.644 7.006 5.633 5.633 7.367 8.306 4.983 6.067	4.783* 3.908* 4.317* 5.250* 5.367* 5.658* 4.550* 4.550* 4.550* 4.025 4.025 4.900
OSSA Trial 250 Trial 350 Explorer 350 S. Pioneer 250 S. Pioneer 350 Desert 250 Copa 250 Yankee 500 DUCATI	116.510 124.820 109.450 121.270 125.860 111.995 144.370	29.609 31.919 27.549 30.369 31.959 28.094 36.469 74.209	9.000 9.600 8.500 9.400 9.700 8.700 11.100 22.300	6.500 6.933 6.139 6.789 7.006 6.283 8.016 16.106	5.250° 5.600° 4.958° 5.483° 5.658° 5.075° 6.475° 13.008°
350-Forza	002 .000	49.499 51.499 69.809 82.209 134.009 44.699	15.000 15.500 20.900 24.600 40.200 13.700	10.833 11.194 15.094 17.767 29.033 9.894	8.750* 9.042* 12.192* 14.350* 23.450* 7.992*
SANGLAS 400-F 500-S 500-S2	228.750 237.350 256.150	58.259 59.859 64.659	18.100	12.567 13.072 14.083	10.150* 10.559* 11.375*
VESPA 75 75 PR 125 125 T3 160 Vespino TL Vespino GL	63.480	16.646 17.906 17.838 19.283 20.189	5.300 5.200 5.800 6.300 3.000	3.539 3.828 3.756 4.189 4.550	2.858* 3.092* 3.033* 3.383* 3.675*
PUCH Cobra-75 Minicross S Minicross E Borrasca II X-30 X-20 DERBI	00.70	13.400 12.400 13.400 9.900	4.200 3.800 4.000 3.000	5.056 — — — — —	4.083*
Variant -SL 2002		0 10.950 45.029	13.500	9.750	7.875
250-2 500-4 750-6	197.944 354.176 456.236	89.67	26.800	19.356	8.808 15.633 20.125
500	402.07 523.84 579.83	0 132.34	30.400 9 39.500 1 43.700	28.528	17.733 23.042 25.492
MALANCA Bibi	52.00	0 13.00	0 3.900		-
RIEJU KS-49	39.75 49.50 82.79	0 12.50	0 3.70	1	3.733

(\*) En los plazos, incluido seguro R. C. por un año.

FINANCIACION 3-6-12-18-24 MESES SE ADMITEN USADAS A CAMBIO DE NUEVAS USADAS-COMPRA-VENTA-CAMBIOS

## **ALQUILAMOS MOTOS**

- . SANGLAS 500 S
- OSSA COPA 250
- BULTACO ALPINA 250

CONDE DUQUE, 13 T

Madrid-8 Tel. 242 06 57 DERBI 74 T.T.

#### **MOTOR**

Como ya hemos apuntado anteriormente, este motor es el mismo de la versión cross, pero con un cilindro totalmente nuevo, especialmente estudiado y diseñado para el todo terreno, o sea, para la utilización en montaña; en todo tipo de caminos, senderos, regueros, etc.. y que además sea perfectamente utilizable en ciudad y carretera sin necesidad de hacer modificaciones.

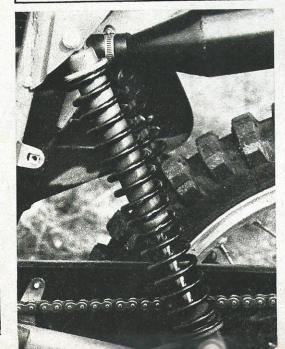
En Derbi han conseguido un buen motor para TT, adecuado, además, para la inmensa mayoría de motoristas, por poco experimentados que estén en las «faenas» montañeras.

Este motor tiene una potencia a medio régimen excelente que es su mejor cualidad, pues para montaña resulta realmente cómodo y fácil de llevar y conducir, ya que en la zona intermedia de la curva es donde siempre se mantiene el régimen y permite cualquier error y maniobra, pero, por otro lado, se manifiesta una sensible falta de potencia a bajo régimen que ha sido paliada con un desarrollo muy corto, lo que repercute en su utilización por carretera y ciudad. Derbi, consciente de esta peculiaridad, suministra cada moto con un piñón de salida de cambio con un diente más que el de serie, con el fin de que cada culiente pueda adaptar el desarrollo a lo que será su utilización principal: ciudad o montaña. Es una solución, pero no la ideal, porque la curva de potencia

es corta, perezosa para subir de régimen. Dicho de otra forma, el motor TT no se alarga, no se estira como un motor de cross o como los motores de competición que carecen de bajos pero que, a partir del segundo tercio de la curva de potencia, se disparan y suministran un empuje considerable. Es un motor con unos medios realmente eficaces e idóneos para montaña, la prueba de ello está en la salida que efectué para el ensayo en una matinal de todo terreno, pasando por caminos, senderos y torrenteras plagadas de piedras grandes sin tener el más mínimo problema para sortearlas, o sea, trialeando sin titubeos ni problemas. En ningún punto del largo recorrido, desconocido para mí, me quedé enfiscado ni acusé problemas en las subidas empinadas de una torrentera llena de pedruscos, rocas, cortados, raíces, etc., que a priori creí imposibles de pasar sin empuiar.

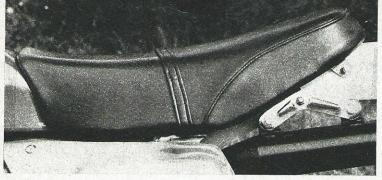
En definitiva, este motor está muy logrado para montaña y para poder seguir los Trofeos Junior de TT, o sea, como grupo propulsor de una moto competición cliente para su modalidad deportiva específica. Para el uso diversificado que le pueden dar la mayoría de jóvenes que la adquieran para ciudad, algo de carretera y algo de montaña, es también una moto adecuada siempre y cuando se cambie el piñón de salida ya suministrado por la fábrica en la bolsa de herramientas.

## ESTABILIDAD Y AMORTIGUACION



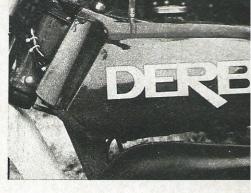
La estabilidad es realmente sensacional, sin ninguna traba ni problema en lo que concierne al comportamiento del chasis y amortiguadores.





## POSICION DE CONDUCCION Y CONFORT

\_ | | | | | | | |





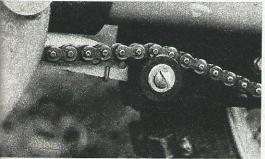
Otra de las virtudes es la posición de conducción, claro que, partiendo de la cross era difícil equivocarse, ya que, en la prueba que efectuamos de aquella versión, elogiamos este punto por tener una cuidada distribución de los puntos vitales: manillar, estribos, asiento, sín olvidar el depósito, de formas suaves y bien estudiadas, para que el piloto no esté molesto en las frenadas.

El asiento biplaza también está acertadísimo, al tener una forma muy estilizada en la parte delantera, dando movilidad al piloto, mientras en la segunda mitad se amplía y da capacidad para un pasajero, sin que ello resulte en absoluto molesto para la conducción en todo terreno.

Los estribos también tienen su punto de anclaje adecuado y la altura ideal, aunque la palanca de freno quede bastante más alta que su correspondiente estribo.

El confort no puede ofrecer mas garantías con una moto que tiene una buena posición de conducción y, por si fuera poco, el mullido del asiento y la suavidad de los amortiguadores colaboran para que el piloto no tenga descensos de rendimiento. En mi caso concreto, que todavía sufro las consecuencias de mi lesión vertebral de la pasada primavera, puedo asegurar que, tras dos horas y media de constante pilotaje, no sentí la más mínima repercusión... es una garantía, ¿no?

C. D.



El tensor de cadena es de tipo rodillo giratorio.

La prueba que realizamos en carretera nos dio un resultado realmente satisfactorio, llegándo incluso a pensar, mientras descendíamos un puerto de montaña, que aprovechar toda esta moto con otras suspensiones mas cortas (ruteras) y una nueva carrocería podría suponer una excelente moto de turismo, al estilo Crono o Streaker, que tendría una gran acogida en el mercado y de forma especial en el sector juvenil con marcada tendencia al asfalto... que también los hay.

Trialeando se comporta de forma ágil y noble, aunque la suspensión delantera sea algo dura para los tramos con muchos obstáculos. De todas formas, la ventaja que ofrece la horquilla oleoneumática de variar la tara de la amortiguación es realmente práctica, porque, en un momento determinado, desinchamos ligeramente la horquilla y conseguimos la dureza ideal para trialear sobre piedras, rocas y raíces.

En caminos de curvas rápidas ninguna objeción, a pesar de haber exprimido al máximo las prestaciones del motor.

La amortiguación trasera, de recorrido largo, también es perfecta en todos los aspectos, habiéndose conseguido una puesta a punto ideal con los amortiguadores de gas Betor y los muelles especialmente calculados para las necesidades de esta moto.

## FICHA DE ENSAYO

	Muy mai	Mai	Regular	Bien	Muy bien	Excelent
MOTOR						1 1
Potencia						13.
Bajos — Medios — Medi			-			9
Altos	1		-		-	
Aceleración		-			-	
Suavidad:				-	17.	
Baios					18	
Medios					1	
Vibraciones:						1
Manillar				0.3		
Estribos				Total Control		
General	IV		1			
Arrangue:						
Comodidad				15 %		
Suavidad				_		
Eficacia			_		-	. (19
Embrague:	1				17	
Suavidad	-			-	13	
Localización P. M.	-				-0	
Cambio:				8 7		
Suavidad	-	-0	10	1/19		
Precisión	+-			_		
Escalonamiento	-	-	_	-		- 0
Comportamiento a régimen fijo:			17.5		13	10
Al 50 %	+			-	-	
Al 75 %	+				-	
	1		_		-	
Ruidos: Escape		1			16/13	
Admisión			74	-		
Pistón					-	1/3
Transmisión 1.ª	1/8				-	
Accesibilidad al:						
Filtro de aire	10	800		RIV.	41	
Bujías ——————————		1				
Carburadores —					10	
Cables:						
Embrague						
Gas				_		
BASTIDOR				h		
Chasis:			- 11	18		
Estabilidad —————					-	
Manejabilidad —						_
Suspensiones:		1		14	- 1	
Delanteros:			ME	1		5.7
Suavidad						78

Eficacia

	Muy ma	Mai	Regular	Bien	Muy bie	Excelen
Traseros:	0.0			- 80		
Suavidad						-
Eficacia			-		-	
FRENOS			1		100	
Delantero:				1		
Potencia		1				2.5
Suavidad						
Progresividad				71		
Trasero:				M.		10
Potencia					-	
Suavidad			-0	100		
Progresividad				146		
Neumaticos:		100		Charles .		
Adherencia, delantero			18.1		-	
Adherencia, trasero Posición de:					-	
Manillar						
Estribos			12/2	-		
Asiento		75	g kale	00	•	
Pedal cambio		WANT	o its light to		~	
Pedal freno					7	
Asiento:						
Altura	3/1			701		
Anchura					-	
Mullido					-	
Confort del:				100		
Piloto						-
Pasajero				-	2111	
Equipo eléctrico:		E TO		0.5		
Iluminación			•			
Mandos eléctricos:			-•	199		
Interruptor luz						
Conmutador			600			
Claxon						
Acabados:						
Pintura				-		
Soldaduras			11.00	-		
Diseño general		100			-	
Varios:				V 100		
Caballete						
Capacidad depósito	_			-		
Colocación escape				-	-	
Velocimetro			-	1		
Ct.* km. parcial Palancas de:		-0			M	
Freno delantero						
Embrague	. N. 10 a.					
Puños				•		
Piloto	III IIIA		HALE.	10 16		