

www.motosclasicas80.com



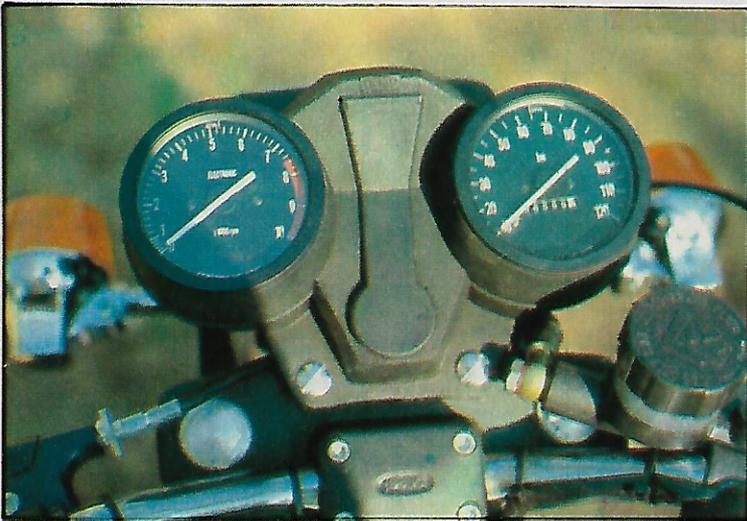
info@motosclasicas80.com

Otra
novedad
Derbi



La nueva Derbi Sport Coppa es una combinación de elementos Derbi ya conocidos, resulta atractiva

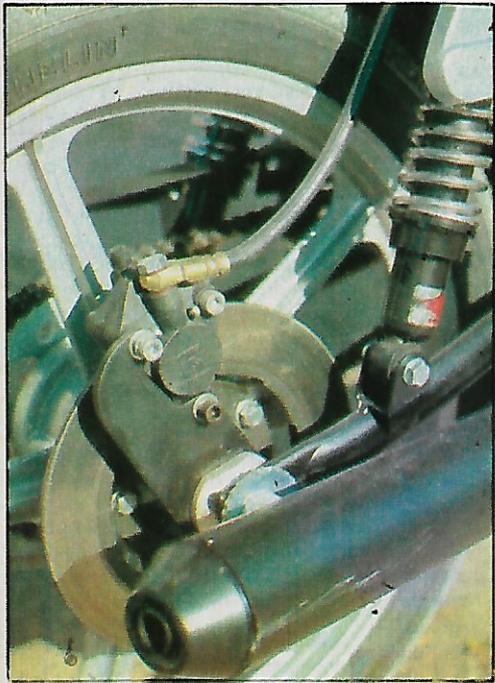
Sport Coppa 74 c.c.



Los instrumentos tienen una precisión aceptable, pero la terminación de la consola no está a la altura.



El motor es un buen compromiso, con una gama de utilización verdaderamente amplia para su cilindrada.



Tanto en la rueda delantera como en la trasera se monta un disco de freno Recmo de 220 mm.

La clase 75 c. c., la que impera dentro de las normativas del permiso A-1, es un continuo soporte de lanzamiento para nuevos modelos de motos ligeras destinadas primordialmente a la juventud. El público joven es el que, en definitiva, da consistencia al sector motociclista de cualquier país; por ello se comprende la continua inquietud de los fabricantes hacia el sector joven, en el que las leyes de tráfico reducen a 75 c. c. la máxima capacidad para el primer permiso de conducción que se puede obtener.

Los dieciséis años quedan ya lejos para muchos, pero no por ello hemos de dejar de entender qué es lo que desean los jóvenes de hoy, que tienen que centrar su atención en las motos de 75 c. c.

Tras muchas tendencias, modas o variaciones de los modelos de asfalto, parece ser que hay una mayoría que busca motos versátiles, polivalentes y funcionales, pero siempre dentro de lo que se podría llamar filosofía turisticodeportiva.

La moto de cilindrada pequeña ya es capaz de desenvolverse perfectamente bien dentro de la ciudad, en carreteras sinuosas y hasta en las rutas nacionales. No cabe duda de que este tipo de moto tiene un motor con una curva de potencia muy peculiar y harto difícil. Me refiero a la potencia a bajo régimen, a las buenas respuestas por debajo del par motor y a una estirada capaz de alcanzar una potencia máxima que permita cualquier evolución dentro del tráfico urbano y rutero.

Podría parecer una utopía buscar juntas todas estas performances; no

Una moto convencional, pero muy actualizada

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com

Sport Coppa 74 c. c.

obstante, en Derbi Motors se ha conseguido un buen compromiso gracias al del ingeniero Amaya, un hombre que conoce las inquietudes del mercado y sabe plasmarlas con la lima y el banco de pruebas.

De la 1001 a la Sport Coppa

La anterior versión Derbi de 75 c. c. venía aureolada por unas significativas siglas 1001 la mitad de la 2002, aquella bicilíndrica deportiva que ha tenido que dejar paso a una nueva versión más polivalente.

Si la hermana mayor ha pasado una cura de actualización, hemos de darnos cuenta que la menor, 75 c. c., ha de seguir los mismos pasos para que sea capaz de satisfacer al público en todas las utilizaciones que desee dar a la moto.

Empezaría diciendo que la nueva Sport Coppa baraja muy adecuadamente las necesidades mínimas en ciudad y carretera. Las aceleraciones y la potencia a bajo régimen son factor imprescindible para las que-rencias actuales, y una buena posición de conducción, turística por supuesto, debe acompañar a la personalidad del motor.

Este motor tiene par, aceleración y curva progresiva, al menos es la impresión sacada tras una brevísima toma de contacto en los alrededores de la fábrica Derbi. Esto supone un cambio radical de personalidad entre la antigua 1001 y la actual Sport Coppa.

Además de las mejoras del motor, hay una serie de detalles de importancia que revierten directamente en el buen comportamiento.

En primer lugar deben resaltarse las fijaciones elásticas delanteras del motor. Gracias a un sistema de silentblocs, muy bien conseguido, las vibraciones se deducen en un buen porcentaje, y el conductor se beneficia de ello.

El chasis ha recibido una cura de reforzamiento para evitar torsiones y fatigas. Se ha añadido una cuna central superior al entramado de tubos para que no se produzcan efectos torsionales que permitan bailoteos del bastidor en curvas rápidas.

La suspensión trasera retorna al sistema convencional de doble amortiguador simétrico, despreciando al cantolever de la 1001 por haber perdido una serie de virtudes frente al doble amortiguador convencional, especialmente con dos



plazas; o sea, el eterno problema de las motos ligeras de turismo.

El sistema eléctrico ha pasado una revisión a fondo para ofrecer mejor manejo y funcionalidad. Para ello se ha montado un nuevo conjunto Rolly en el puño izquierdo, y un pésimo conmutador de intermitencias en el derecho. El faro ha dejado de ser de ciclomotor y recibe un cuadrado de motocicleta. Los intermitentes también han sido mejorados, y el cableado general de la instalación es totalmente nuevo, más adecuado a las exigencias del vehículo.

En el tablero de instrumentos se alojan dos nuevos relojes, muy acertados de diseño y de fácil lectura, además de tener una precisión bastante aceptable. El taquímetro es electrónico, lo que significa mayor precisión por menor inversión.

Lamentable es la terminación de la consola central, donde se han eliminado los chivatos luminosos, para ser cerrados con una lengüeta de goma a presión.

Terminaremos la presentación de la Sport Coppa con el kit de carrocería, totalmente nuevo, construido en monopieza de poliéster. Añadiremos que las líneas son una extraña mezcla de otros modelos, fuera carretera, de la marca, pero no por ello deja de ofrecer una posición de conducción bastante adecuada a la utilización turisticodeportiva de la nueva 75 de Derbi Motors.

Carlos DOMINGUEZ

Se ha abandonado el cantilever para dejar paso a una suspensión clásica. La posición del conductor es buena.

Ficha técnica

Motor: Monocilíndrico de dos tiempos.

Relación diámetro-carrera: 44/48 mm.

Cilindrada: 72,98 c.c.

Relación de compresión: 10,5:1.

Embrague: Multidisco bañado en aceite, con amortiguador de par.

Relación primaria: 20/77.

Transmisión primaria: Engranaje helicoidal.

Cambio: De seis velocidades en toma constante.

Relaciones cambio: 12/35, 17/31, 20/27, 22/24, 25/23, 27/22.

Encendido: Electrónico, con volante magnético de seis polos.

Carburador: Bing, de difusor 0,26 mm.

Suspensión delantera: Telehidráulica; diámetro de barras, 32 mm.; recorrido, 125 mm.

Suspensión trasera: Dos amortiguadores.

Frenos: Delantero, de disco, de \varnothing 220 mm., Recmo; trasero, de disco, de \varnothing 220 mm., Recmo.

Longitud máxima: 1.980 mm.

Anchura máxima: 660 mm.

Altura máxima: 1.040 mm.

Luz entre ejes: 1.290 mm.

Luz suelo: 275 mm.

Peso en vacío: 88 kilos.

Capacidad depósito: Ocho litros.

Potencia motor: 11,3 CV a 8.600 r.p.m.