



la esperada, la soñada, la deseada

derbi 2002

DEFRAUDA!



DESPUES de la presentación pública durante el último Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, hemos esperado nada menos que diez largos e impacientes meses para poder ofrecer a nuestros lectores la prueba de la esperada moto, que muy bien puede marcar una nueva era en Derbi; la era de la moto grande, que puede correr paralela con la ya habitual del velomotor. Por otro lado, hemos de señalar que la prueba de esta bicilíndrica coincide con nuestro segundo número semanal, lo que representa un par de buenos acontecimientos para nuestros asiduos e incondicionales lectores.

2002: LA RENOVACION DE LA CARRETERA ESPAÑOLA

En nuestro país estamos acostumbrados a poseer y conducir motos de un solo cilindro como si de una sacrosanta tradición se tratase, y sólo en el caso de remontarnos a viejos tiem-

la esperada, la soñada, la deseada
derbi 2002
DEFRAUDA!

pos veríamos las Derbi «twin», de neto origen checo, o las Rovena, propulsadas con el Villiers de un solo carburador; el resto de bicilíndricos se han empleado para motocarros o motos de poca potencia que disponían de extrañas soluciones técnicas.

Recientemente hemos vivido la era de la Yankee, pero, por desgracia, hasta el momento sólo los americanos se beneficiaron de las primeras series en un modelo trial, mientras nosotros continuamos invariablemente con los monocilíndricos habituales. Ahora, definitivamente, ya podemos romper la tradición con la Derbi 2002 y su agradable motor de dos cilindros, que nos permite pensar en una amplia gama de versiones deportivas y turísticas capaces de satisfacer todos los gustos de los motoristas españoles, que por una serie de circunstancias no pueden hacerse con las famosas Yamaha, Suzuki o Kawasaki, que imperan en todos los países del mundo.

La 2002 en la versión lanzada hoy es un modelo deportivo-turístico que ha de servir como trampolín hacia motos más sofisticadas, más completas, más modernas y también, en algunos casos, más lentas.

Con todo ello nos referimos a la Super Sport y su arranque eléctrico, sus frenos de disco, etcétera.

TOMA DE CONTACTO

La posición resulta algo extraña en el momento de subir a la moto, debido al manillar bajo y a la corta distancia que hay entre los estribos y el asiento. El motor es muy agradable y respira la potencia (momentáneamente), impresión que más tarde fuimos perdiendo, especialmente cuando nos adentramos en carreteras generales y nos percatamos que en determinados momentos no resultaba fácil adelantar a ciertos turismos. Los frenos se mostraron muy eficaces y poseedores de un excelente tacto.

PUESTA EN MARCHA

La puesta en marcha de la 2002 no presenta problemas en la respuesta gracias al mando de aire que incorporan los carburadores Dell'Orto, de arquitectura muy oriental. El único problema que encontramos en la puesta en marcha es la palanca, en su forma y emplazamiento, junto a la obligada posición del piloto cuando debe accionarla, ya que tiene el recorrido muy corto y sin ningún espacio de punto muerto que permita bajar la pierna para ejercer la fuerza hacia abajo, debiendo hacerla de delante hacia atrás, sentándonos práctica-

mente sobre el depósito. Este problema se solucionaría con sólo articular la palanca desde el punto inferior, tal como lo hacen muchas motos japonesas y la Ossa de montaña. Debemos añadir que en el despiece proporcionado por la fábrica, y que acompaña este texto, vemos que esta solución está incluida, lo que no acaba de dar explicación al problema actual.

RUIDO DEL MOTOR

Este bicilíndrico dispone de un sistema de admisión —filtrado y silenciador— que parece muy eficaz, pero en la realidad el ruido de la admisión es demasiado notorio en función del de escape.

Mecánicamente el motor no es ruidoso, lo que merece un gran aplauso a los constructores, que han tenido en cuenta lo desagradable que resulta conducir un motor lleno de ruidos y chirridos.

Los escapes están dentro de las normas de la discreción, aunque el ser un poco más silenciosos a alto régimen no les haría ningún mal y beneficiaría el resultado total.

EMBRAGUE

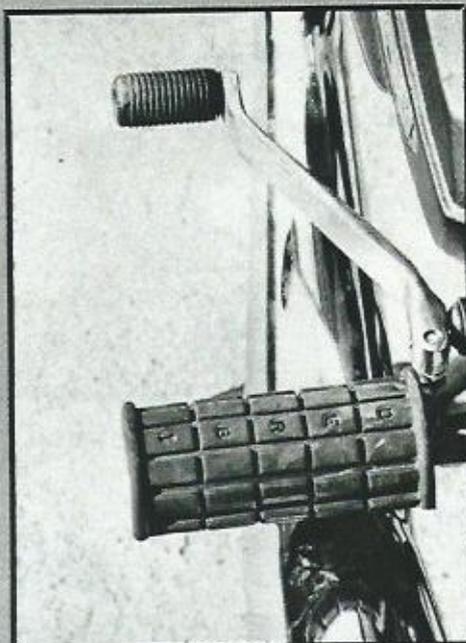
La suavidad es un atributo que se espera de todo embrague, y en este caso concreto podemos decir que se ha conseguido proporcionar la suavidad adecuada a la moto en cuestión; tampoco queremos decir que sea su principal virtud ni un caso a tomar como ejemplo, pero entra en los mínimos de la suavidad exigible en una moto actual.

CAJA DE CAMBIOS Y SELECTOR

La caja, de seis relaciones, está bastante bien escalonada, aunque la segunda sea un poco corta y la sexta exageradamente desmultiplicada, lo que la convierte en una supermarcha, utilizable prácticamente sólo en autopista y a despecho de apurar extremadamente la quinta para que el motor no caiga de régimen y nos encontremos ante la necesidad de tener que volver a reducir.

La selección de las velocidades es precisa y correcta, aunque el punto muerto resulta un poco difícil de encontrar. La mejor forma de hacerlo es poniendo primera y, con un golpe seco muy corto, dejar el cambio en neutral. Como detalle curioso y llamativo se ha instalado, en el tablier de instrumentos de control, un visor digital que indica la marcha engranada. Este «gadget», si es curioso y moderno, tiene una limitada utilidad práctica, además de ser bastante impreciso, al marcar ciertas manchas y mostrar repetidos fallos en su funcionamiento, ya sea por oscilaciones o por no encenderse debidamente. La electrónica del sistema debe necesitar una revisión, aunque sólo sea en el montaje.

Finalmente, hemos encontrado una palanca demasiado larga (inexplicablemente) que obliga a mantener el talón del zapato o bota sobre la estribera



La palanca de cambios queda exageradamente lejos de la estribera, siendo necesario para accionarla mantener el talón sobre la misma.

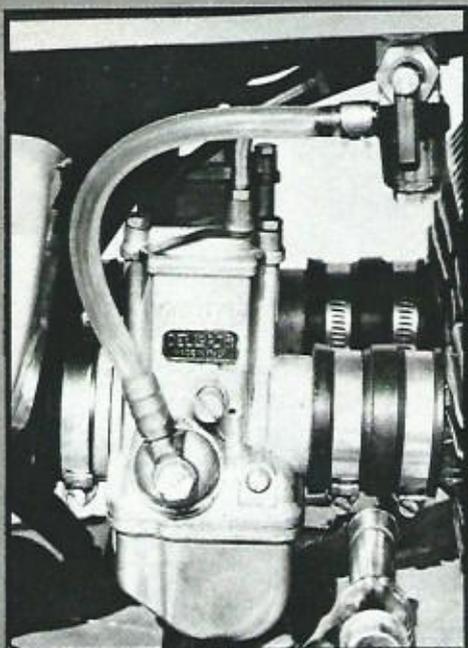
para poder alcanzar la punta de la palanca.

MOTOR

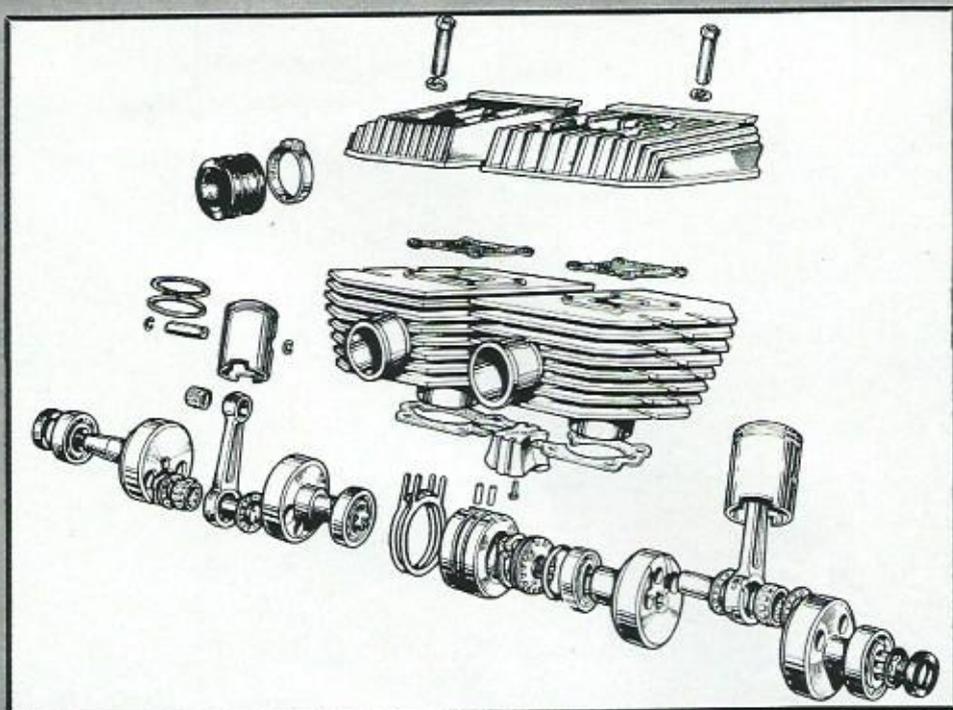
Como ya hemos dicho anteriormente, el motor da una primera impresión de gran potencia, pero a medida que discurrían los kilómetros de nuestra prueba fuimos dándonos cuenta que está falto de caballos y que no se parece en gran cosa a un motor que probamos hace unos meses, cuando estaba en plena fase de experimentación, que nos dejó perplejos y maravillados, viendo a Juan Parés cómo, sin ninguna clase de esfuerzo, podía levantar la rueda delantera imitando a una trial.

Cuando arrancamos del patio de la fábrica Derbi tuvimos una grata sensación de potencia, y a medida que fuimos poniendo marchas nos prometimos una prueba sumamente divertida; pero una vez metidos en carretera general, por más que mantuviésemos el acelerador a fondo no se notaba aquella grata sensación de velocidad antes de entrar en curva, que te obliga a reducir y a acariciar ligeramente el freno.

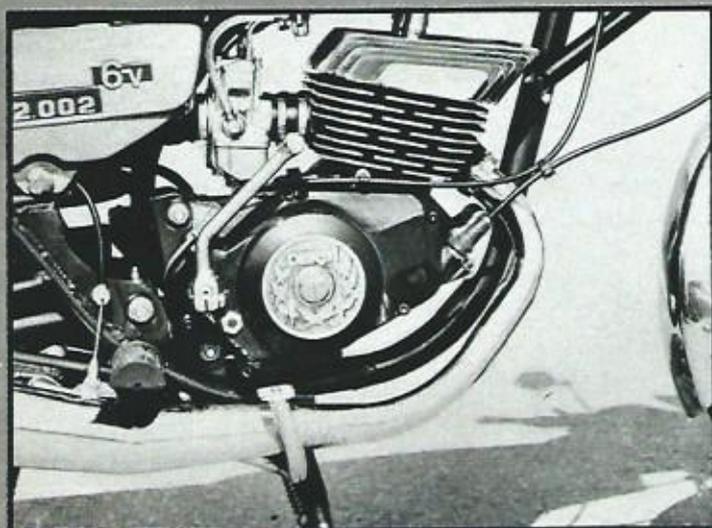
Salidos de la general y adentrándonos en una carretera de montaña, muy sinuosa y empinada, encontramos una elocuente falta de potencia en bajos, ya que el motor no ofrecía buenas respuestas hasta alcanzar las 4.500-5.000 r.p.m., lo que nos obligaba a reducir dos marchas antes de entrar en los virajes medianamente cerrados si deseábamos poder imprimir una buena aceleración. En el caso de llegar a tener esta aceleración, siempre nos dábamos cuenta que estábamos utilizando una velocidad corta (normalmente segunda), y ésta se termina en un santiamén, ya que al llegar a 8.000 r.p.m. el motor se queda como estancado y es necesario pasar rápi-



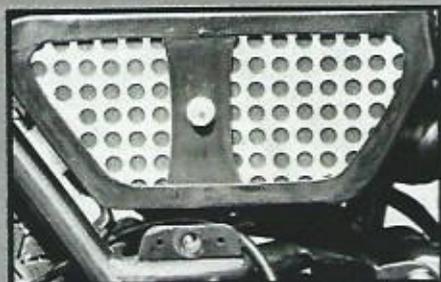
Los carburadores son unos Dell'Orto italianos de 22 mm. de diámetro con mando de aire desde el manillar. El diminuto grifo de gasolina es también italiano, marca Orlandi.



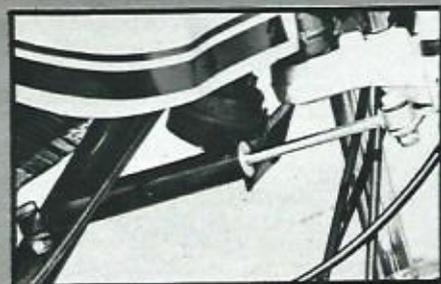
Grupo termodinámico y despiece del cigüeñal.



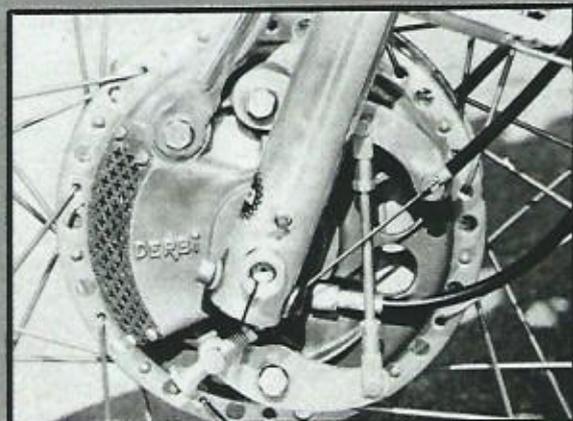
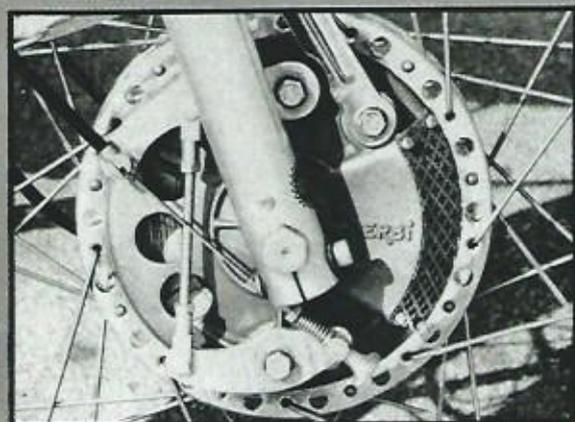
La palanca de puesta en marcha, tal como se aprecia en la fotografía, está excesivamente avanzada. La distancia entre la palanca de freno y la estribera es correcta.



El filtro de aire, de sistema clásico en motos de trial y cross, queda accesible por el lado derecho.



El amortiguador de dirección se ha mostrado excelente a lo largo de la prueba.

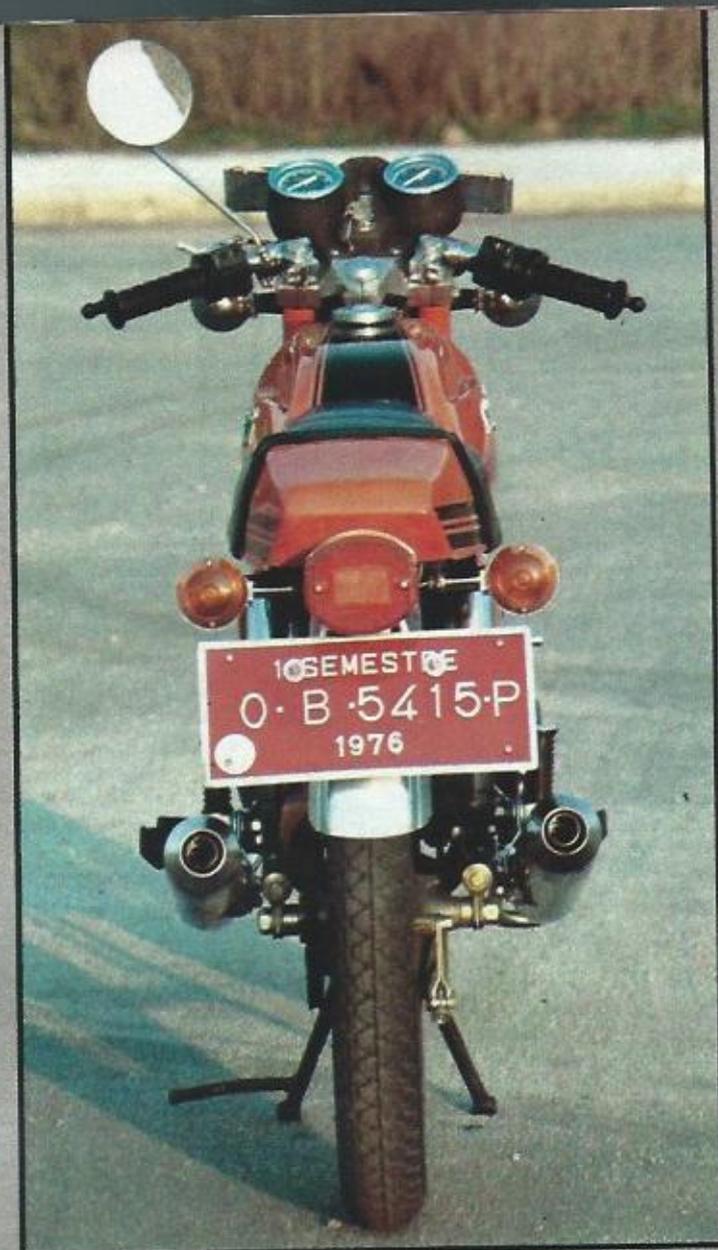


El freno delantero es doble y con doble leva, similares a los empleados en las Derbi de competición.

la esperada, la soñada, la deseada
derbi 2002
DEFRAUDA!



Los escapes tienen una línea bonita y actual. Los amortiguadores traseros son un verdadero prodigio de eficacia, confort y estabilidad.

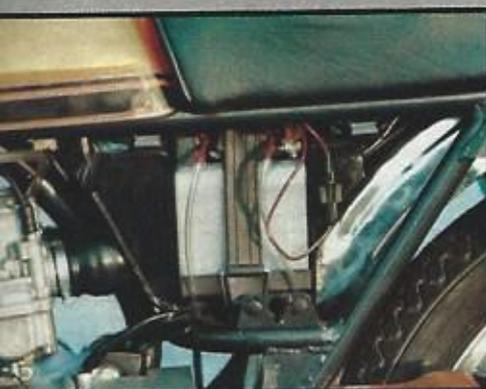


damente a la tercera, para volver a reducir antes de negociar la mayoría de curvas cerradas. Naturalmente, estas operaciones sólo son necesarias cuando se desea mantener una conducción rápida y a base de aprovechar al máximo las mejores prestaciones del motor.

En suma: este bicilíndrico está carente de bajos y le falta la posibilidad de que se estire un poco más, en lugar de quedarse atorado al llegar a las 8.500 r. p. m.; también podría ser una solución acortar el desarrollo secundario poniendo una corona con cinco o seis dientes más de los que lleva actualmente.

También se debe reconocer que este motor no había hecho más de 10-12 kilómetros y que la juventud mecánica también es parte responsable de la citada falta de potencia. En contrapartida, debemos revelar que a pesar de ser un motor tan nuevo no tuvimos el más mínimo problema, a pesar de haberle exigido un comportamiento exhaustivo desde los primeros kilómetros de nuestro recorrido.

En autopista, único sitio donde se le puede sacar partido a la sexta, cronometramos velocidades máximas re-



Juan Parés, piloto probador de Derbi, colaboró en este ensayo de MOTOCICLISMO.

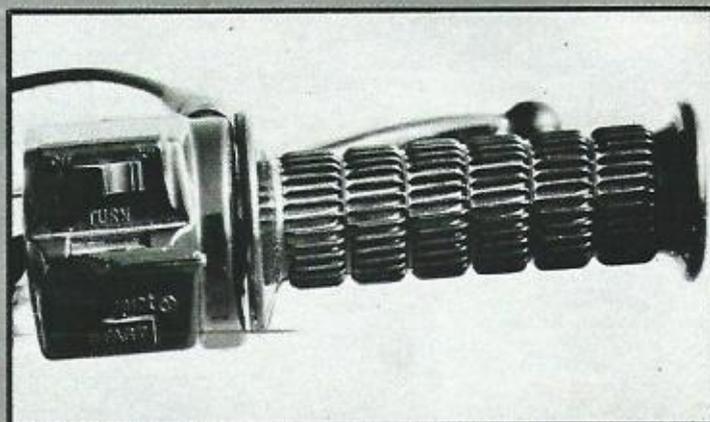
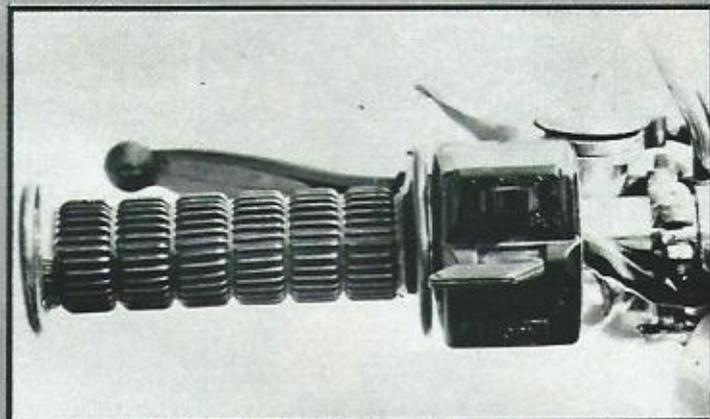
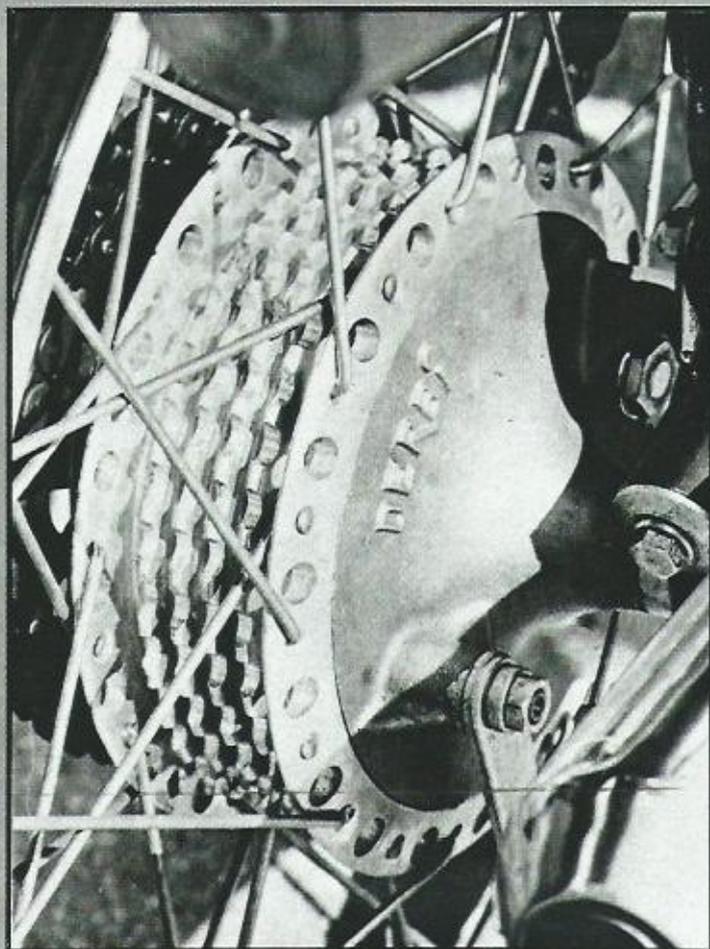
petidas veces y, a pesar de aprovechar las bajadas, nunca llegamos a los 140 km/h. reales (cronómetro) en posición completamente estirada y con los pies en los estribos traseros. Nuestras lecturas dieron cifras del orden de los 135-137-138 km/h. en los mejores casos, mientras el velocímetro, más optimista, nos indicaba velocidades del orden de los 145-155 km/h. a 7.000 r.p.m. en sexta velocidad.

A pesar de todo ello, sabemos que Derbi es capaz, pero que muy capaz, de mejorar este motor, de darle más bajos y de permitirle que se alargue más, lo que, en definitiva, será la versión Sport, con discos y arranque eléctrico, cuando dentro de unos meses salga a la venta.

FRENADO

El freno delantero es una verdadera joya de la técnica y es la imagen fiel del que han llevado durante muchos años las Derbi oficiales de competición; sí, las que con Nieto ganaron varios títulos mundiales; las mismas, pero con unos torros de freno a los que les faltaba rodaje y muy posiblemente una variación en la calidad, ya que en caliente mostraron cierta tendencia a la fatiga. De todas formas, el tambor delantero, con su doble plato de mordazas (doble freno) y doble leva por lado, es una verdadera maravilla: suave, con excelente tacto, potente y difícil de hacer cla-





Commutadores Motoplát. Junto al izquierdo, el mando del aire.

Freno trasero, de excesiva potencia, falta de tacto y progresividad.

var. ¿Qué más se puede pedir a un freno?

El trasero también es una extrapolación de las motos de carreras, pero con un desagradable defecto: frena demasiado y clava muy pronto. Para sacarle el mejor provecho se debe desensarlo para adquirir mayor recorrido y, con ello, tacto para no imprimir demasiada presión sobre el pedal, dando mayor importancia al delantero en cualquier frenada, a menos que no sea un caso desesperado de apuro irremediable, momento en que se clava la rueda y empieza a rebotar todo el tren trasero, perdiendo cualquier clase de efectividad y adherencia frenante.

El conjunto de los frenos es bueno y fiable, aunque una pequeña revisión en estos defectos relatados sería conveniente.

ESTABILIDAD-AMORTIGUACION

Buen trabajo el que se ha llevado a cabo en Derbi para la estabilidad y la amortiguación de sus motos de turismo. Para definirla en pocas palabras, repetiremos la clásica frase, castiza, pero elocuente, que reza: «es como un tranvía». No se mueve nada; ésta es la realidad. La estabilidad es fabulosa, sin más paliativos.

La amortiguación también se comporta excelentemente en cualquier condición, y muy gratamente hemos experimentado que atrás, y en la posición más dura, nunca hemos hecho tope de

recorrido de amortiguadores y tampoco se manifiestan como duros ni fatigantes. En definitiva: el Oscar de la moto es para este apartado, que en muchos casos resulta ser el peor factor de muchas motos de carretera.

También se debe elogiar la decisión de haber montado de serie un amortiguador de dirección, que absorbe perfectamente las irregularidades del piso y evita la manifestación de «shimmy».

POSICION DE CONDUCCION

La posición deportiva no es del agrado de todo el mundo, pero en este caso, y debido a la ligereza de la moto, no molesta excesivamente.

Nosotros hemos encontrado que el asiento está demasiado alto en relación con el manillar y, en consecuencia, el piloto se encuentra demasiado alto y con una ligera sensación de estar lejos de la moto. Estamos convencidos que con un manillar ocho o diez centímetros más alto se ganaría confort y se mejoraría la conducción.

Los estribos están muy cerca del asiento, lo que obliga a mantener las piernas recogidas, pero permiten disponer de una distancia sobre el suelo muy adecuada a la conducción y estabilidad de la moto; si estuvieran más bajas estamos convencidos que se tocaría el suelo, particularidad que no nos ha ocurrido en toda la prueba.

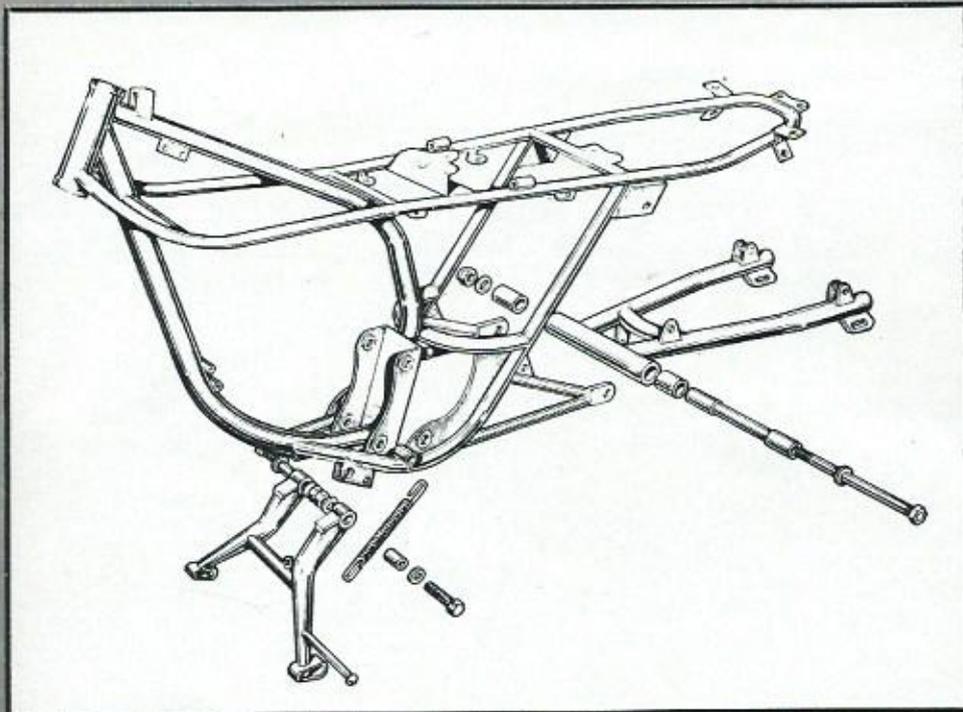
Si se debiese aconsejar alguna modificación, recomendaríamos retrasar un poco los estribos en los modelos con manillar bajo, y también acortar la palanca de cambio en cualquiera de las posibles versiones a realizar, empezando por esta misma.

MANEJABILIDAD

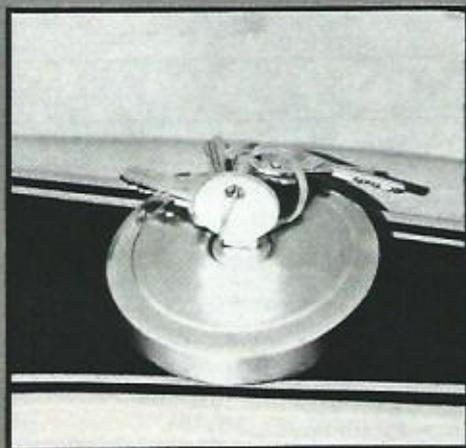
Manejabilidad de velomotor, peso y volumen de una 125 sería la escueta definición de la Derbi. Todo es fácil para esta moto: encadenar curvas, rápidas o lentas, efectuar quiebros, inclinar, levantarla después de un viraje cerrado y largo, rectificar a media curva y colocarse otra vez en el sitio ideal, etc. Todo es un placer sobre la 2002, que no solamente es ligera, sino que tiene un buen reparto de pesos y un centro de gravedad bien estudiado. Como colofón, y para facilitar la manejabilidad en ciudad, dispone de un importantísimo ángulo de giro que permite toda clase de maniobras, aunque el manillar no sea el más adecuado para la circulación ciudadana.

ALUMBRADO

Buenas largas, ¡vive Dios! El haz luminoso del faro frontal no deja de ser correcto en cortas, pero cuando se nos hace de día es al conectar las largas, que proporcionan un chorro



Chasis, basculante y caballete.



El tapón del depósito y la tapa de la caja de herramientas llevan cerradura con llave.

FICHA TECNICA

Motor

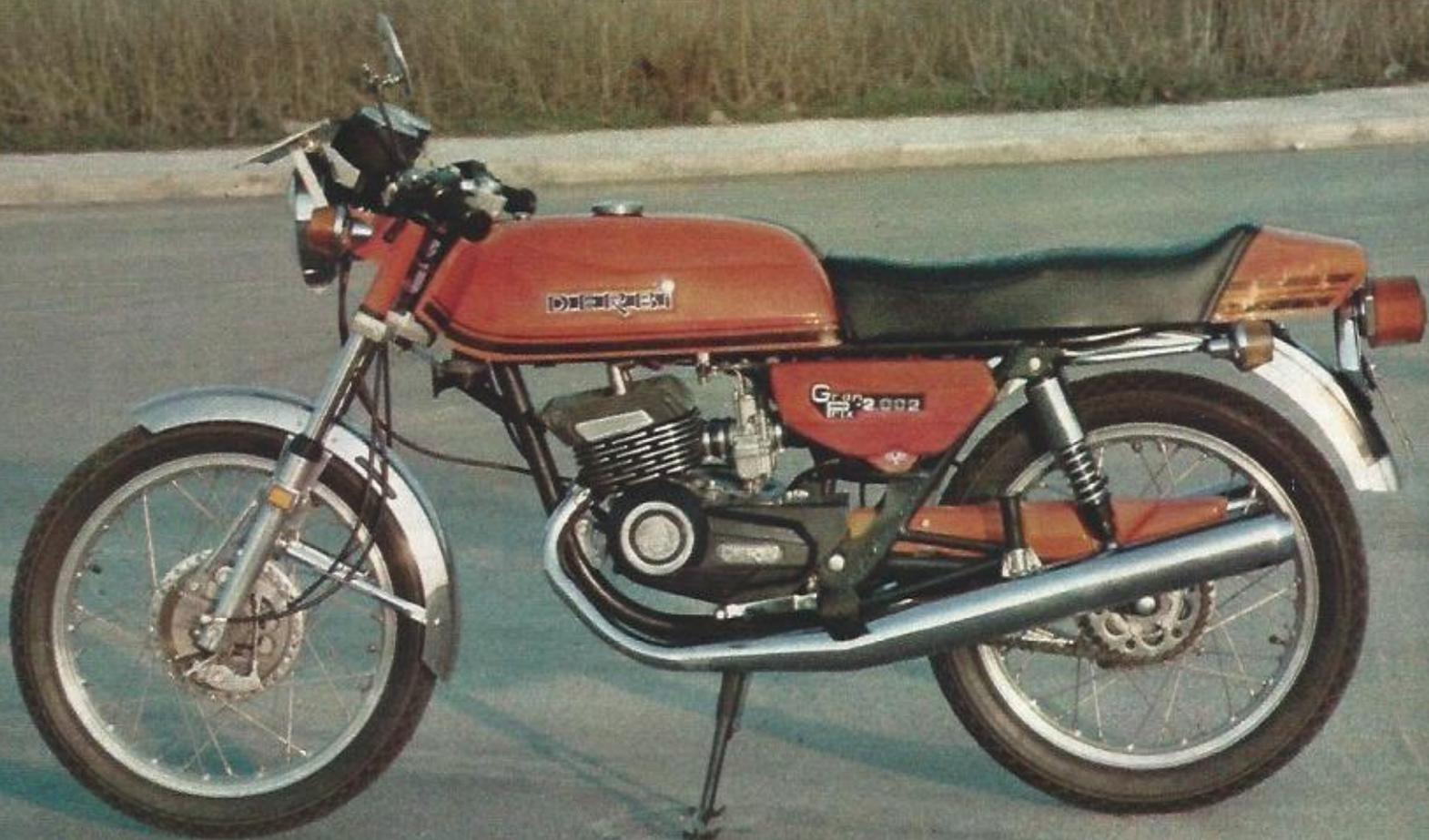
Número de cilindros: 2. Ciclo: 2 tiempos. Diámetro y carrera: 51,5/45 mm. Relación de compresión: 10,5:1. Potencia máxima: 23 CV a 7.600 r. p. m. Régimen máximo: 8.200 r. p. m. Par máximo: 2,4 mkg. a 7.000 r. p. m. Cilindrada parcial y total exacta: 93,738 c. c. y 187,476 c. c. Carburador, marca, tipo y diámetro: Dell'Orto VHB de 22 mm. de diámetro. Gicleur principal: 90. Gicleur secundario: 48. Posición aguja: 3 grados ranura. Bujía, marca, tipo: Champion N-3. Grado térmico: 260. Sistema de encendido: Volante magnético electrónico con 12 polos. Caja de cambios, número de relaciones: 6. Desmultiplicación de cada una: 2,916 - 1,823 - 1,350 - 1,091 - 0,920 - 0,815. Embrague: Multidisco en baño de aceite. Número de dientes piñón: 14. Número de dientes corona: 34.

Chasis

Tipo: Simple cuna desdoblado bajo el motor. Frenos, tipo: Tambor expansión interna. El delantero es doble freno. Diámetro: Del.: 170 mm. Tras.: 150 mm. Suspensión, tipo: Telehidráulica. Marca amortiguadores: Betor. Recorrido: Del.: 135 mm. Tras.: 80 mm. Marca y tipo de neumáticos: Del.: Michelin M 38. Tras.: Michelin M 38. Medidas: Del.: 2,75/18. Tras.: 3,00/18. Altura mínima estribos: 310 mm. Altura mínima suelo: 190 mm. Altura máxima manillar: 1.020 mm. Anchura manillar: 635 mm. Altura máxima asiento: 770 mm. Distancia entre ejes: 1.290 mm. Capacidad depósito: 14 litros. Capacidad reserva: 2 litros. Peso en vacío: 110 Kg. Capacidad aceite carter: 650 c. c. Tipo del mismo: SAE 30. Capacidad aceite horquilla: 120 c. c. por lado. Tipo del mismo: NTK 30 T-O.

FICHA DE ENSAYO

	Muy mal	Mal	Regular	Bien	Muy bien
MOTOR					
Potencia					●
Elasticidad				●	
Suavidad				●	
Vibraciones				●	
Arranque				●	
Embrague				●	
Cambio				●	
Accesibilidad al:					
Filtro aire			●		
Bujías				●	
Carburadores			●		
Cables:					
Embrague			●		
Gas			●		
FRENOS					
Delantero:					
Potencia					●
Suavidad					●
Progresividad					●
-Fading-			●		
Trasero:					
Potencia					●
Suavidad		●			
Progresividad		●			
-Fading-					●
AMORTIGUADORES					
Delanteros:					
Eficacia					●
Suavidad					●
Traseros:					
Eficacia					●
Suavidad					●
CHASIS					
Estabilidad					●
Altura					●
Rigidez					●
Basculante					●
Asiento				●	
Manillar				●	
Estriberas					●
Palancas:					
Freno del.					●
Freno tras.					●
Embrague					●
Cambio			●		
Mandos:					
Luces					●
Claxon					●
Intermitentes				●	
Pedal de arranque		●			
Caja herramientas				●	
Herramientas				●	
Capacidad depósito					●
NEUMATICOS					
Delantero:					
Agarre					●
Sección					●
Trasero:					
Agarre					●
Sección					●



Conjuntos de freno delantero —doble freno, doble leva— y trasero.

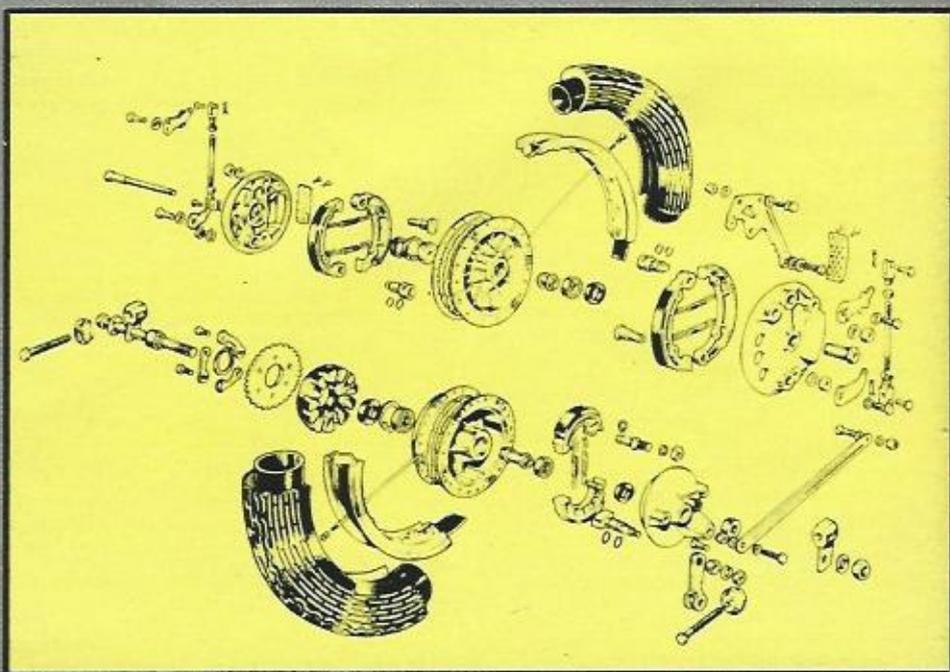
la esperada. la soñada. la deseada

derbi 2002
DEFRAUDA!

luminoso blanco y denso, de buen alcance y bastante ancho.

«PERFORMANCES»

Dadas la premura de tiempo y la extrema juventud de la mecánica, las cifras obtenidas no son nada elocuentes, como ya se ha dicho anteriormente; no obstante, próximamente esperamos ofrecerles nuevos datos que creemos serán más brillantes que los 138 km/h. de velocidad máxima conseguidos.



CONCLUSION

Una moto muy esperada, que satisface desde los primeros momentos y a la que debe invertársele una nueva dosis de potencia y una mejora en la curva. El chasis, con todos sus aditamentos, no tiene crítica, siendo realmente sensacional en todos sus aspectos, incluyendo el frenado en general. Estamos convencidos que por algo menos de cien mil pesetas esta moto ha de tener gran aceptación nacional y puede invadir las ciudades por todas sus ventajas y características.

LOS ULTIMOS DETALLES

Asiento

Un cómodo biplaza de bello diseño, rematado con un colín adecuado a las líneas europeas actuales. Lástima que no posea articulación lateral para dar acceso al filtro, batería y caja de herramientas.

Depósito

La estética, si bien no es de lo más moderno y actual, es sobria y sin estridencias inútiles. Por su arquitectura, permite una buena posición de con-

ducción sin molestar en las piernas. La capacidad es muy buena (14 litros), mientras los dos litros de la reserva quizá son un poco reducidos. El tapón posee cierre con llave, lo que es de agradecer, ya que se conocen diversos casos de gamberradas anónimas a base de tirar porquerías en el interior...

Caja de herramientas

A defecto de estar bajo el asiento, la han situada adosada en el interior de la tapa lateral derecha que da acceso a la batería; también dispone de cierre con llave, para alejar a los amigos de lo ajeno.

Liaves

El sistema de llaves es completísimo y no demasiado complicado. El contacto y el tapón de gasolina tienen llave propia e independiente, mientras la dirección y la caja de herramientas son comunes.

Starter

Bien situado en el manillar izquierdo y muy al alcance del pulgar, lo que permite accionarlo cómodamente.

Puño de gas

Algo largo de recorrido. Para el mejor aprovechamiento de la potencia sería bien venido un puño más rápido.

Caballote

De fácil acción y con el pivote de bajada muy al alcance del pie.

Tablier

Un diseño moderno y personal, que agrupa dos cuadrantes de fácil lectura, muy bien iluminados por la noche. El contador digital de las velocidades es un atractivo nuevo en las motos mundiales. Los únicos chivatos existentes son de dinamo y de luz larga.

Conmutadores

Los clásicos Motoplat de plástico ligeramente flexible, que erróneamente tienen el mando del interruptor en la derecha. Añadamos que el intermitente tiene un avisador acústico muy indiscreto en ciudad, ya que cuando está en funcionamiento centraliza la atención de los transeúntes hacia la 2002 y su conductor.

CARLOS DOMINGUEZ

DESPIECE GENERAL DEL MOTOR.

