

# Derbi GPR 50 Racing



## Nov početak

**Ekskluzivno smo u Španjolskoj testirali najnoviji Derbi GPR 50 koji postavlja nove standarde u klasi. On osim toga predstavlja novi početak ove tvrtke i jedno vrlo perspektivno razdoblje**

**Tehničke komponente GPR-a 50 uzdižu ga u sam vrh u njegovoj klasi**



**T**radicionalni proizvođač motoci-  
kala, mopeda i skutera sa sjediš-  
tem tvrtke u blizini katalonske  
prijestolnice Barcelone okreće novu  
stranicu u svojoj povijesti i baca rukavi-  
cu ostatku svjetske moto branše novim  
modelima. Prvi od njih je pedesetica  
GPR50 kojeg smo ekskluzivno imali čast  
testirati zahvaljujući Derbijevom novom  
uvozniku za RH tvrtci RPM. Ovaj model,  
koji postaje referentna točka u daljnjem  
razvoju ove tvrtke, testirali smo na stazi  
Calafat oko stotinjak kilometara od Bar-  
celone u smjeru Valencije. To je ista ona  
staza na kojoj smo prošle godine testira-  
li gume Avon.

Osvrnimo se malo na bogatu povi-  
jest ove tvrtke. Na svjetskom tržištu  
Derbi obitava još od davne 1922. go-  
dine, kada je Simeon Rabasa Singla  
postavio temelje tvrtke proizvođači i  
popravljajući bicikle. Nakon 2. svjet-  
skog rata tvrtka ulazi u masovnu pro-  
izvodnju, te se sve do kraja sedamde-  
setih godina 20. stoljeća uspješno  
predstavlja u svijetu motoci-  
kala i mo-  
peda. Nakon doba slave i najvećih us-  
pjeha dolazi period depresije koji traje  
sve do 2000. godine, kada Derbi pos-  
taje dijelom velike Piaggio porodice, i  
tu zapravo započinje preobražaj, a  
ujedno i preporod ove tvrtke. Danas  
Derbi proizvodi gotovo 50.000 jedini-  
ca godišnje, od čega je većina zapre-  
mine 50 ccm i cilja na kupce životne  
dobi od 14 do 18 godina.

Predstavljanju nove "perjanice" pri-  
sustvovali su gotovo svi novinari ugled-  
nijih svjetskih i europskih moto magazi-  
na, a sam događaj bio je poprilično gla-



Cijena **28.000 kn**



Tek nakon što odvrćite ručicu gasa, postajete svjesni da se ispod vas nalazi pogonski agregat od 50 ccm, dok sve ostalo zaista podsjeća na veće superposrpske izvedbe

murozno predstavljen, pri čemu se zaista ni na čemu nije štedjelo. To dovoljno govori o ambicioznosti ovog projekta, ali i o agresivnosti napada na tržište mopeda u kojem Derbi u ovom trenutku nema adekvatne konkurencije. Oprema poput upside-down prednje vilice, prednji disk promjera 300 mm, radijalna kočiona čeljust i LCD instrumenti samo su neke od komponenti na ovoj mini jurilici koje postavljaju nove standarde u ovoj klasi.

GPR 50 pokreće jednocilindrični, tekućinom hlađeni dvotaktni motor iz vlastitog proizvodnog programa, zapremine 49.9 ccm, promjera i hoda 39.86 x 40. Napajanje gorivom riješeno je uz pomoć rasplinjača Dellorto PHVA 14. Mjenjač je šestobrzinski, a pokretanje motora je električno. Ono što ovaj model izdvaja od ostatka konkurencije je prije svega kvalitetna i trendovska oprema u obliku komponenti od kojih je ovaj motocikl sastavljen te svjež i atraktivan

**Pokazivač brzine digitalne je izvedbe, a bijela podloga na brojaču okretaja motora naglašava sportski štih**



**Mlada španjolska zvijezda i pjevačica Veronica s španjolskim natjecateljima u klasi 125 svjetskog prvenstva Jorge Lorenzom i Angelom Rodrigezom na službenoj prezentaciji u Barceloni**



**Pokazivači pravca integrirani u ogledala jedan su od najljepših detalja**

**Prednji disk promjera je 300 mm djeluje u kombinaciji s radijalnom dvoklipnom čeljusti**



## INTERVIEW

## Planovi za budućnost

Prilikom testne vožnje na stazi Calafat obavili smo i kratak razgovor sa glavnim direktorom Derbija, gosp. Mercantom:

● **Gosp. Mercanto, bila bi prava šteta da ovakav projekt GPR ostane samo u okvirima zapremine 50 ccm. Imate li u planu i varijantu veće zapremine?**

*Da, naravno. U vrlo skoro vrijeme lansirat ćemo verziju GPR-a zapremine 125 ccm. Vjerujem da će pozitivne reakcije na model GPR 50 uvelike pripomoći i zagarantirati i uspjeh 125-ice. Iznad tih okvira nećemo izlaziti, jer su naša ciljana publika prije svega mladići životne dobi od 14 do 18 godina. Dakle, verzija 125 ccm i ništa iznad toga.*

● **Možete li nam nešto reći i o novom skuteru i nakedu GPR verzije koji pripremate?**

*Za sada vam mogu reći da novi skuter koji imamo u pripremi i koji na tržištu možete očekivati krajem ove godine, ima pogon riješen uz pomoć lanca, te da je vrlo atraktivnog izgleda i oštih linija. Cijena će mu biti ispod ponude konkurencije i po našem mišljenju predstavljat će revoluciju na tržištu skutera. Naked model GPR-a očekujemo na tržištu već krajem lipnja ove godine i ni po čemu neće zaostajati za sportskom verzijom. Želio bih još napomenuti da pratimo svjetske trendove i prohtjeve, pa smo stoga ušli i u projekt izrade quad vozila, koja su u posljednje vrijeme vrlo popularna i predstavljaju uzlazni trend.*

dizajn. Prednja vilica okrenutog je tipa, promjera 40 mm i hoda 120 mm. Na nju je montirana radijalna kočiona čeljust sa dva klipiča koja u kombinaciji sa velikim diskom čini cjelinu kakva se do sada mogla vidjeti samo na sportskim motociklima velike zapremine. Straga je montiran disk promjera 180 mm, a kotači su dimenzija 110/80 17" sprijeda, i 130/70 17" straga. Instrumenti su također moderne izvedbe, s digitalnim pokazivačem brzine i broja prijeđenih km, te pokazivačem broja okretaja motora koji je dizajniran u sportskim manirama s atraktivnom bijelom pozadinom i crvenom kazaljkom.

Okvir motocikla preuzet je sa trkaćeg modela GPR 80 Cup, dakle dvostruke aluminijske grede, i u njega je ugrađeno stečeno iskustvo sa natjecanja. Masa praznog vozila je 102 kg, a spremnik goriva kapaciteta je 13 l.

## GPR 80

Novopredstavljeni model GPR 50 zapravo je razvijen iz trkaćeg modela GPR 80 Cup, koji predstavlja maksimum izrade u racing tehnologiji manjih zapremina. Pojedini dijelovi naslijeđeni su sa pravog Grand Prix motocikla, a motor razvija 23 KS pri 13.500 okr/min. Aluminijski okvir i stražnja vilica, upside-down prednja vilica presvučena slojem titan-nitrida i radijalna kočiona čeljust samo su neke od ekskluzivnih komponenti na ovom motociklu.

### PREDNOSTI

- bogata oprema
- dizajn
- racing položaj
- stabilnost
- voznost
- max brzina

### NEDOSTACI

- cijena
- završna obrada
- doziranje prednje kočnice



Kad smo prvi puta ugledali GPR 50, kroz glavu nam je proletjelo pitanje zašto ovakvih motocikala nije bilo u našoj mladosti. Vrlo moderan i atraktivan dizajn ostavit će mlađu publiku zasigurno bez daha, a usudili bismo se čak reći i da će on biti mnogima ljubav na prvi pogled. Pri opisu dizajna ne znamo s koje strane da počnemo, jer je sve čega se dotaknemo riješeno jednostavno besprijekorno. Prednja dvostruka svijetla, pokazivači pravca integrirani u ogledala, stražnji kraj sa sjedalima na dva nivoa i svjetlom u LED tehnologiji, spremnik goriva oštih linija, sve je jednostavno čista petica! Atraktivna crvena boja također nije slučajna, jer ne zaboravite ra-

di se o trkaćem timu kojeg nazivaju "Ballas Rojas" - "Crveni Meci". Upravo ta crvena boja sjajno zaokružuje sveukupnu cjelinu i dodatno naglašava sportski dizajn.

Vožnja po stazi Califat bila je pravi užitak, iako je zbog broja prisutnih novinara bila relativno kratak doživljaj. Sjedenjem na ovaj motocikl imate osjećaj da se nalazite na nekoj jurilici veće zapremine! Nisko smještan upravljač, visoko podignuti oslonci za noge i sjedalo, te vrlo uzak spremnik goriva glavne su mu sportske odlike. Tek kada pritisnete komandu za start motora budi-te se u realnosti: ispod sebe imate za-preminu od 50 ccm. Dodavanjem gasa





## TEHNIČKI PODACI

**Motor:** jednocilindrični, dvotaktni, promjer x hod: 39,86 x 40 mm, obujam 49.9 ccm, odnos kompresije 11,5:1, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje. **Napajanje:** rasplinjač Dellorto PHVA 14, spojka s višestrukim diskovima, mjenjač sa 6 brzina. **Pokretanje:** elektrostarterom, **Okvir:** aluminijski. **Ovjes:** sprijeda preokrenuta vilica od 40 mm, hod 120 mm; straga oscilirajuća vilica s i monoamortizerom, hod 110 mm. **Gume:** prednja 110/80-17, stražnja 130/70-17. **Kočnice:** naprijed plivajući disk od 300 mm sa radijalnim kaliperom, straga disk od 180 mm i 2 klipića. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 1.961, širina 1.116, visina sjedala 730, osovinski razmak 1.310,5 težina 102 kg., spremnik goriva 13 litara.

li postići, dakako na otvorenoj verziji, je 104 km/h indicirano na instrumentu, pri čemu smo se vrlo vješto i akrobatski sakrili ispod vjetrobranskog stakla.

Na kraju nemamo što reći osim pohvala! Derbi je zaista napravio pun pogodak lansiranjem ovog modela, ciljajući na krug kupaca iz redova mlađe generacije. Zsigurno niti jedan "klinac" neće ostati ravnodušan pri pogledu na ovaj motocikl. Naplata kvalitetnih komponenti dolazi tek na kraju, koju doduše nećete osjetiti vi, već vaš roditelji. Cijenom od 28.000 kn GPR je znatno skuplji od direktne konkurencije Yamaha TZR, Aprilije RS i Rieju RS2 Mantrix. Ali, ako ste s odličnim završili školsku godinu, razlika u cijeni možda neće biti ozbiljan problem. Još jednu sitniju kritiku možemo uputiti na završnu obradu plastičnih spojeva koja nešto zaostaje za japanskom i talijanskom konkurencijom, no, zasigurno će i to biti popravljeno tijekom vremena.

Na tržištu sportskih mopeda "kocka je bačena", a sada je na potezu konkurencija kojoj predstoji žestoka bitka s ovim ambicioznim katalonskim proizvođačem. ✓

Kristijan Tićak



## "Balas Rojas"

"Crveni meci", zauzimaju posebno mjesto u povijesti

Derbi je svoj imidž postupno gradio sudjelovanjem na trkama u klasi malih zapremina u proteklih 40 godina. Skupili su nevjerojatnih 81 GP pobjeda i to u kategorijama 50, 80, 125 i 250 ccm, kao i 18 osvojenih naslova svjetskih prvaka. Angel Nieto, Jorge Martinez Aspar i Manuel "Champi" Herberos zajedno su osvojili 10 individualnih titula prvaka, dok su Barry Sheene i Alex Criville svoje vrlo uspješne karijere započeli upravo na Derbiju.

1999. Derbi se vratio u Moto GP Svjetsko prvenstvo i to u klasi 125 ccm. U predstojećoj sezoni Derbi racing team pod nazivom "Caja Madrid" predstavljat će dva vrlo talentirana i mlada vozača, Jorge Lorenzo i Angel Rodriguez, obojica Španjolci.



**PRODAJA**

**GIGANT**

SVETOIVANSKA 26, T.01.363 9105  
www.gigant.hr

zapravo se ne dešava gotovo ništa sve do 9.000 okr/min, kada motor daje znakove života i započinje ubrzavati. No, ovo nije nikakva kritika, jer nemojmo zaboraviti da je ovo vozilo prvenstveno namijenjeno četrnaestogodišnjacima. Voznost je fantastična, prebacivanje u zavojima vrlo je lagano, što s obzirom na umjerenu težinu i kvalitetan ovjes nije nikakvo iznenađenje. Stabilnost u zavoju također je pozitivan element, a bilo kakve nesigurnosti ili lelujanja su nepoznanica. Kočnice "grizu" odlično, iako je za maksimalan učinak potreban nešto jači stisak, pri čemu je fino doziranje gotovo neizvedivo. Maksimalnu brzinu koju smo uspje-

MOTO BIN • Šibenik • Brodarice T.022.351.940 MAX MOTO • Metković T.020.690.360  
MOTO TRADE • Karlovac T.047.654.588 HYPER ACTIVE • Trogir T.021.882.845