

Derbi GP1 250

Kako i dolikuje jednom sportskom skuteru, Derbi s lakoćom ulazi u maksimalne nagibe i pritom ostavlja dojam stabilnosti i čvrstoće

Agresivnim dizajnom, snažnim kočnicama, sportski tvrdim ovjesom i isto takvim položajem vozača GP1 250 unosi dozu sportskog ugodaja među skutere srednje zapremine i pritom se odlikuje stabilnošću i munjevitim ulaskom u zavoj. To je sasvim očekivano rezultiralo smanjenom udobnošću, koja je tek u manjoj mjeri opravdana voznim osobinama, budući se Derbi s užitkom koji pruža u vožnji ipak nije uspio odmaknuti od konkurencije u onolikoj mjeri koliko je to uspjelo bratskom modelu zapremine 50 ccm

CIJENA
31.960 KUN

Bogata ploča s instrumentima kojom dominira veliki obrtomjer gotovo je istovjetna onoj koja se ugrađuje na motocikl GPR 125



Bez kompromisa

Svojim dizajnom GP1 250 sasvim dosljedno prati linije manjeg modela GP1 50, a vidljivije promjene uglavnom su posljedica mehaničkih intervencija koje uključuju i klasičan smještaj pogonskog agregata



Za pokretanje je zadužen dobro poznati Piaggiov pogonski agregat, koji svojim karakteristikama spada u sam vrh svoje klase



Dvogredni aluminijski okvir samo je jedan od elemenata koji ovaj Derbi čine originalnim u njegovoj klasi

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

U svijetu vozila na dva kotača sasvim je uobičajeno da se na temelju nekog uspješnog modela proizvede njegova umanjena replika koja je svojom cijenom i performansama bliža mlađoj ili manje zahtjevnoj populaciji. No, tu i tamo se dogodi da se po uzoru na uspješan manji model napravi kapacitetnija varijanta namijenjena ozbiljnijim kupcima, kojima su uz atraktivan izgled važne i performanse. Takav je slučaj i s ovdje predstavljanim Derbijevim modelom GP1 250, koji je nastao na krilima uspjeha istoimenog modela zapremine 50 ccm zbog kojeg su mnogi školarci razmišljali čak i o popravljanju ocjena ne bi li nagovorili svoje roditelje da se kreditno zaduže. Svi oni koji su uspjeli u toj nemogućoj misiji potpuno su opravdano povećali vanjski dug države, budući se svojim dizajnom, tehničkim rješenjima, ali i ukupnim osjećajem koji pruža u vožnji GP1 50 najviše približio pravim motociklima, ako već ne u cjelokupnoj skuterskoj populaciji, onda sasvim sigurno u konkurenciji 50-tica.

Pa ipak, iako je izrađen po uzoru na njega, GP1 zapremine 250 ccm ni izbliza nema toliko atletskog karaktera. Dobar dio razloga zbog kojih se sa porastom zapremine izgubio dio sportskog "štih" toliko osjetnog u vožnji manjeg modela leži u tome što je GP1 250 svojim tehničkim rješenjima samo napredan, ali nikako i revolucionaran skuter. Naprotiv, on predstavlja svojevrsnu kontrarevoluciju, budući je iz lako razumljivih razloga odbacio kon-

cept naprijed smještenog pogonskog agregata, koji istoimeni skuter zapremine 50 ccm istovremeno čini toliko posebnim i toliko sportskim.

Klasično smješten Piaggio agregat

Tako je kod 250-tice već opjevana Piaggio jednocilindrični agregat smješten na svoje uobičajeno mjesto na stražnjoj vilici, a to je za sobom povuklo i čitav niz drugih konstrukcijskih promjena koje između ostalog uključuju drugačiji smještaj stražnjeg amortizera i izostanak korištenja lanca kao završnog prijenosa. No, još uvijek je ostalo dovoljno karakteristika koje GP1 250 jednoznačno povezuju s originalom. Tu mislimo na snažne kočnice, sportski tvrd ovjes i isto takav smještaj vozača, ali i na izgled, koji je promijenjen samo toliko koliko su to zahtijevale mehaničke intervencije. Tako je prednji kraj skutera ostao gotovo nepromijenjen, dok su najveće promjene vidljive pri pogledu s boka, gdje čistoću linija koja karakterizira manji model s jedne strane narušava pogonski agregat, a s druge strane sasvim običan lonac ispušnog sustava. Straga je sve ostalo gotovo nepromijenjeno, dakle, agresivno, zašiljeno i atraktivno, kako i dolikuje jednom vozilu koje želi da ostali sudionici u prometa gledaju isključivo u njegova leđa.

A za takvo što vam je potreban izvor snage i okretnog momenta, tako da je Derbi nimalo iznenađujuće posegnuo za jednocilindričnim agregatom zapremine 250 ccm, koji je postao jedan od najpopularnijih građivnih elemenata unutar velike Piaggio obitelji, ali i šire.

Prema deklariranim podacima tekućinom hlađen četiriventilski agregat razvija 23 KS pri 8.500 okr/min, a iako vam te suhoparne brojke mogu donekle nagovijestiti njegove potencijale, one ni izbliza ne mogu predočiti onaj subjektivni osjećaj kvalitete i pravilnog razvijanja snage zbog kojeg taj jednocilindraš spada u sam vrh svoje klase. Doduše, u ovom nam se Derbijevom

izdanju agregat činio malo suzdržanijim i slabijim kod ubrzanja radi dužeg prijenosnog omjera, no svejedno je omogućavao brzu vožnju koja bi bila još ugodnija da je nešto udobnija.

Samo za mazohiste

No, cijena sportskog stroja negdje se mora platiti, a kako to obično biva, deblji je kraj morala izvući udobnost.



Iako će većinu svog radnog vijeka provesti u gradskom okruženju, GP1 najbolje od sebe daje kada dohvatite neku zavojitu prigradsku dionicu



Zašiljen i visoko podignuti stražnji kraj pridodaje agresivnosti cijeloga skutera



Dvostruki prednji diskovi opremljeni radijalnim kočionim klijestima dobro su obavljali svoj posao, a ukupni dojam bio bi još bolji da svako pritisakanje na pretvrdu ručicu kočnice nije bilo popraćeno i prigodnim cviljenjem

Razloge za to treba tražiti u neudobnom "ljubavnom" trokutu kojeg čine sjedalo, prostor za noge i tvrd ovjes. Počet ćemo od sjedala, koje nosi dvostruki teret krivnje, budući je ne samo previše mekano postavljeno, već i previše nagnuto prema naprijed, tako da tijelo vozača pomalo klizi prema upravljaču. Iako vas to sjedalo gura u



Sasvim očekivano GP1 250 ne obiluje slobodnim prostorom za smještaj stvari, no ono što se nudi zadovoljit će osnovne potrebe gradskih trkača

napadački položaj, ono vas istovremeno i žulja.

Sa skučenom platformom za noge susretali smo se i kod većine drugih skutera koji nastoje nositi epitet sportski, no kod Derbija je prostor za smještaj stopala, odnosno nedostatak istog, doveden do novih ekstrema. Jedan od uzroka takvom stanju stvari je aluminijski okvir zbog kojeg je GP1 poseban u svojoj klasi, ali je isti svojom širokom izvedbom konstruktorima ponešto ograničio manevarski prostor unutar kojeg su trebali tražiti najbolju ergonomiju. U misiji pronalaženja najboljeg mogućeg smještaja kao dodatni ograničavajući faktor nametnule su se razvučene bočne oplate, koje svojim gornjim rubom ulaze duboko u vozačev prostor i tako dodatno pojačavaju osjećaj klaustrofobije koji prati donje ekstremitete, a uz to smanjuje mogućnost uzdužnog pomicanja.

Boljem smještaju sigurno bi pomoglo i to da se donji dio leđa može pomaknuti više prema nazad, no dvostupanjsko sjedalo to svojim oblikom ne omogućuje, tako da nam nije preostalo ništa drugo negoli da stopala povučemo sasvim na kraj platforme za noge, taman iznad crvene oznake Derbi, te tako zajedno sa raširenim koljenima zauzmemo stav sličniji onom na pravom "R" motociklu negoli na prosječnom skuteru. Dakle, sjedi se vrlo visoko, s upravljačem blizu vozača. Kad bolje promislimo, takav agresivan položaj donekle i pristaje jednom sportskom skuteru, barem u tolikoj mjeri koliko i tvrd ovjes s kojim GP1 250 vjerojatno najdosljednije prati smjernice koje je zacrtala istoimena pedesetica.

to ne znači da nisu bili originalni, pa su se tako odlučili za neobično rješenje u kojem se donje hvatište centralno smještenog monoamortizera nalazi točno iznad stražnjeg kotača. Važno je napomenuti da je testni GP1 stigao u našu redakciju krajem prošle godine, dakle netom prije negoli je na salonu u Milanu predstavljena blago promijenjena izvedba ovog skutera, koja je uz neka druga poboljšanja donijela i novi sustav stražnjeg ovjesa.

Tako GP1 250 u izvedbi za 2007. godinu dolazi s dvostrukim stražnjim amortizerima dužeg hoda, kao manje sportskim, ali vjerojatno i udobnijim rješenjem, koje se ne bi trebalo osjetno odraziti na zadovoljstva koja ovaj Derbi pruža kada se u rukama hrabrijeg vozača upusti u borbu sa zavojima. Iako nam se u početku činilo da GP1 250 u tom pogledu ne pruža ništa više od svoje udobnije i turistički orijentirane konkurencije, subjektivni osjećaj nam ipak govori da se ovaj skuter mnogo lakše obruša u zavoj i pritom je potpuno miran i stabilan, tako da njegov vozač često neće biti ni svjestan da se nalazi u maksimalnom nagibu.

Kada tome pribrojite snažan pogonski agregat koji omogućuje ostvarivanje maksimalne brzine od otprilike 120 km/h, nemojte se začuditi ako vas GP1 povremeno namami da ga izvedete iz gradskog sivila i žešće potjerate nekom zavojitom dionicom.

U takvoj vrsti zabave svejedno treba imati mjere, budući je GP1, bez obzira na svoj agresivan izgled i tvrd ovjes, ipak samo skuter. Većina vozača će rijetko kada izvoditi nagibe koji bi Derbi mogli dovesti u krizu, dok bi onim agresivnijima i sklonijima pretjerivanju prvu opomenu moglo uputiti uobičajeno struganje oslonca za noge. No, puno je vjerojatnije da će vas prije tog zvučnog upozorenja na oprez pozvati pretvrde gume, koje na klizavom asfaltu ili pri niskim temperaturama ponekad lagano proklize, budući ne mogu kvalitetno podnijeti opterećenja koja se javljaju kada pri izlasku iz zavoja odvrnete ručicu gasa. No, s tim smo problemom susretali i kod nekih sličnih skutera manje zapremine, tako da ova primjedba nipošto ne ide na dušu Derbija, već

PROMJENE ZA 2007.

Udobniji amortizeri za 2007.

● Samo godinu dana nakon premijernog predstavljanja i ubrzo nakon što smo odradili druženje s ovim skuterom u Milanu je svjetla salona ugledala i blago preinačena izvedba u kojoj su gotovo sve promjene išle u smjeru eliminiranja onih zamjerki koje smo i mi uputili ovom modelu.

Tako su se španjolski inženjeri u najvećoj mjeri posvetili poboljšanju ukupne udobnosti, pa je unaprijeđena aerodinamička zaštita, sjedalo je niže postavljeno i udobnije je izvedbe, a i neobično smješten jednostruki stražnji amortizer zamijenjen je uobičajenim rješenjem s dva klasično smještena amortizera.

Nažalost, udvostručenje broja stražnjih amortizera pratilo je i odgovarajuće smanjenje broja prednjih diskova s dva na jedan. Teško je pretpostaviti u kolikoj će se to mjeri negativno odraziti na dosad uzornu kvalitetu kočenja, no ostaje nam barem nada da će sada usamljeni prednji disk u svojoj solo izvedbi upola manje cviliti od bučnog dueta na testiranom modelu iz 2006.

Jedna od promjena koja nije vidljiva na prvi pogled odnosi se i na to da GP1 250 u nastavku svog imena od sada nosi prepoznatljivu oznaku "i", koja sasvim uobičajeno simbolizira ugradnju sustava za elektronsko ubrizgavanje goriva.



Ljubitelj zavoja

Naprijed se tako nalazi upside-down vilica, kojoj je promjer povećan sa 35 na 40 mm, dok su straga zbog drugačijeg smještaja pogonskog agregata konstruktori morali odustati od tipično motociklističkog smještaja amortizera koji krasi manji model. No,

Dvostupanjsko sjedalo je previše nagnuto prema naprijed, a uz to i povremeno žulja, tako da taj element bitno narušava ukupnu udobnost i uporabnu vrijednost na dužim dionicama



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 72 x 60 mm
Obujam: 244,29 ccm
Odnos kompresije: 10,5:1
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Okvir: aluminijski
Ovjes: sprijeda upside-down vilica promjera 40 mm, hod 100 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom i agregatom kao ovisjenim elementom
Gume: prednja 120/70-14, stražnja 140/60-14
Kočnice: naprijed dvostruki disk promjera 245 mm s radijalnim kočionim klijestima, straga disk promjera 220 mm
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.914, širina 800, visina 1.228, težina 144 kg
Deklarirano: snaga - 23 KS (16,9 kW) pri 7.500 okr/min
Spremnik goriva: 14 l

+ dizajn, ciklistika, snaga kočnica, stabilnost na dobroj podlozi, munjevit ulazak u zavoj

- udobnost, tvrd i kratak hod stražnjeg ovjesa, tvrde i nagnuto sjedalo, tvrde i bučne kočnice

na račun proizvođača guma, koji svojim proizvodima pomalo kaskaju za mogućnostima što ih pružaju sportski skuteri nove generacije. Uz to proklizavanje, GP1 je na lošem asfaltu sklon i poskakivanju kao posljedici spomenutog tvrdog ovjesa kratkog hoda.

Snažni dvostruki diskovi

Priču o vrlinama i manama trenutno najснаžnijeg Derbijevog skutera završit ćemo kratkim osvrtom na kočnice, koje kao da slijede jing i jang filozofiju prema kojoj u svakom dobrom ima nešto lošeg i u svakom lošem ima nešto dobro. Onu lošu stranu čini dosadno cviljenje koje je pratilo svaki naš stisak na inače pretvrde poluge kočnice, dok ljepši dio priče predstavlja kratak zaustavni put. "Krivci" za ovo potonje su dva velika prednja diska promjera 245 mm, koji upareni s radijalnim kočionim klijestima dobro obavljaju svoj posao, dok krivnju za cviljenje pripisujemo neadekvatnim kočionim pločicama, koje predstavljaju lako rješiv problem, budući njihova zamjena ne bi trebala predstavljati preveliko financijsko opterećenje. U prvi mah smo pomislili da je to slučaj samo na testnom modelu, no kako smo istovremeno na testu imali i Derbijev Mulhacen, koji je imao iste simptome, zaključujemo kako bi Derbi morao promijeniti dobavljača pločica.

Za razliku od spomenutih pločica, kroničnoj neudobnosti vjerojatno nema lijeka, no to je cijena koja se morala platiti radi sportskog ustroja, čije pozitivne karakteristike u samoj vožnji ne dolaze do izražaja u onoj mjeri u koliko bi se to moglo očekiva-

ti. Već smo se kod Gilerinog modela DNA osvjedočili da kopiranje motocikla u tijelu skutera predstavlja riskantno rješenje, no taj je kontraverzni pristup konstruiranju skutera uz solidne, ali ne i pretjerano impresivne vozne osobine, za posljedicu imao i to da GP1 250 ima jako malo konkurencije. U stvari, jedini istinski suparnik je nešto skuplja Gilera Nexus 250, nakon

koje je potrebno upotrijebiti podosta mašte prije negoli na popis daleke konkurencije uvrstimo nešto manje sportske, ali i jeftinije i udobnije skutere iste zapremine. U tu bi skupinu mogli ubrojati skutere poput Aprilije Sportcity, Malagutija F 12 Phantom ili Kymca Bet&Win koji su nešto sporiji na dobrom asfaltu, ali su zato mnogo sigurniji na lošijim podlogama. No

bez obzira na sva spomenuta imena, u nama su se prilikom sjedanja za upravljač ovog Derbija najviše budile asocijacije na bratski model GP1 50, koji svojim performansama, namjenom i korištenom tehnologijom ni izbliza ne pripada ovoj klasi, no svejedno pruža više elementarnih vozačkih užitaka i to za osjetno manju količinu papirnatih novčanica. ■



(1) U Derbiju doista nisu štedjeli na nekim stvarima, pa se tako uz radijalna kočiona klijesta naslo mjesto i za radijalnu pumpu
(2) Neobično izveden jednostruki stražnji amortizer je na modelima za 2007. godinu zamijenjen sa dva klasična amortizera
(3) GP1 250 već samim položajem vozača nagovještava da mu je udobnost najveća mana, a u prilog tome idu i tvrd ovjes i isto takvo sjedalo

