ENSAYO DERBI DIABLO SUPER C4 UN CICLOMATOR "CONTROL OF THE CANADA"



Hace poco más o menos una semana, y con motivo de la prueba de la Guzzi Jabato, comentaba el constante avance, tanto mecánico como estético que en el campo de los ciclomotores se estaba experimentando. Dando por sentado que ha llegado un momento en el que podemos considerar que todos los ciclomotores cumplen con su cometido, y que no existen abismales diferencias entre ellos, decíamos que se iniciaba entonces una carrera hacia la consecución de la máxima belleza en el ciclomotor. En los ciclomotores, llamémosles de «paseo» se han empezado a considerar a las ruedas de aleación como un nuevo y elegante motivo estético (recordemos que en el mercado nacional Derbi ha sido la primera 'en aportar esta El filtro de aire, cartucho en seco y espuma, queda protegido por las placas portanúmero laterales. El freno trasero adolece de una mala situación, y se muestra brusco e incómo-

mejora), y si los ciclomotores de asfalto tomaban ejemplo de sus hermanas mayores, las grandes máquinas de carretera, no podrá, pues, extrañarnos el que los ciclomotores «verdes» empiecen a adoptar también las soluciones de las máquinas de cross y todo terreno en cilindradas superiores.

Primero, fueron las placas portanúmero, que conferían un aspecto más deportivo; llegaron también los largos guardabarros irrompibles, las largas suspensiones y la desmedida altura de las todoterreneras tampoco se hizo esperar (recordad la Mobylette Moby cross), y ahora Derbi nos vuel-

ve a sorprender lanzando el primer ciclomotor con tubarro de «bufanda», un elemento que para sí hubieran querido muchas «carreras cliente» de hace poco menos de dos temporadas.

Sí, desde luego para conseguir los 40 Km/h. que marcan las leyes no será necesario hacer muchas florituras, y tampoco será necesario colocar un sofisticadísimo tubarro de «bufanda», pero tampoco es necesario un freno de disco en un ciclomotor, y estamos cansados de ver en revistas extranjeras ciclomotores con ruedas de aleación y frenos de disco. ¿Avance técnico? Avance técnico, mecánico y estético. ¿Y no es esto lo que importa?

Hay ciclomotores de paseo, también lo que simbolizan la réplica de una moto de carretera, y luego los de montaña: trial, TT y cross. ¿En cuál enclavaría a la nueva Derbi C-4? Indudablemente entre el cross y el TT, y al tener que definir su línea no escojería los calificativos de elegante, fina, sencilla, etc.; simplemente me quedaría con el de agresiva.

Así es la Diablo Super C-4

No, no voy a hacer historia sobre el origen de esta Diablo ni sobre los primeros ciclomo tores Derbi de montaña; sería repetir lo que dije en la presentación. Aquí únicamente os voy a hablar de la C-4, de sus virtudes, y también de sus defectos ambas, dos cosas que siempre podremos encontrar en cual quier máquina, y que de su comparación obtendremos e juicio definitivo. ¿ Positivo

Esperemos que así sea. ¡Allá vamos! Aunque adopte el nombre del anterior modelo «Diablo», pocas cosas tiene en común con aquel, y las siglas C-4, y la denominación «Super» encierran tras ellas algo más que un simple cambio de pintura.

Empecemos por el depósito, de nuevo diseño, con tapón de cierre por presión, con una capacidad de 5 litros y metálico, algo que no se acostumbra a ver (las nuevas tendencias señalan la fibra, y el aún más avanzado polietileno), pero que tiene su razón de ser debido a que Derbi quiere fabricar la casi totalidad de sus piezas. El metal también ofrece la ventaja de una mejor calidad de pintura, y un color más brillante. Hablando de color, estamos acostumbrados a ver las Derbi roias (su color de batalla), y los dibujos en gris plata con filete en negro nos hacen recordar a las Bultaco Sherpa. Tras el depósito, un sillín de confortable mullido, bien tapizado, y con las siglas C-4 en su parte posterior, en el más puro estilo Kawasaki. Bajo él las placas portanúmero, heredadas de su hermana mayor la 74 TT, así como la placa situada encima del faro. Entre las placas laterales se alberga el filtro de aire, al abrigo del polvo e insonorizado, está fabricado en combinación de cartucho de papel y espuma. El faro es también el mismo de la 745 TT, y ofrece un haz de luz considerable. Finalizando este apartado. unos generosos guardabarros plásticos, irrompibles, y con un diseño más hacia lo práctico (evitar la proyección de barro y agua) que hacia lo bonito, aunque armonizan en la tendencia general agresiva de la máqui-

Bastidor, suspensiones, ruedas y frenos

El bastidor es también de nuevo diseño, y se trata de una doble cuna en tubo de acero, de gran consistencia, y de un aspecto muy fiable; viene todo él pintado en negro, destacando también que el bastidor es así mismo en tubo de acero. Echamos, sin embargo, a faltar una placa en la parte inferior, que proteja el cárter. Este bastidor de doble cuna permite la salida del tubo de escape central, y recuerda al de la 74 TT.

Con respecto a las suspensiones, la delantera se trata de una horquilla telescópica, sien-







do ahora las botellas de hierro (de momento firmadas por Ideal, aunque más tarde se encargará la propia Derbi de su fabricación).

La trasera monta dos amortiguadores Betor, fabricados por Betor, y de excelente factura. delante, y sobre las platinas, un ancho manillar pintado en negro, con barra central de refuerzo, manetas regulables y provistas de tensores, puño de gas rápido, y un sencillo conmutador de luces. A destacar la falta de velocímetro cuenta-kilómetros, siempre útil para calcular el cambio de aceites, consumo, etc.

El motor ha sufrido considerables mejoras, tales como un mayor aleteado, cilindro y culata de aluminio, nueva distribución interna, y el magnifico tubarro tipo «bufanada», dotado de un silencioso en la parte final

Las ruedas montan neumáticos de trial, un buen compromiso entre la carretera y la montaña, sobre todo cuanto se va a circular a poca velocidad. Las dimensiones de las mismas son 2 1/4 x 19" la delantera, v 3 1/4 x 18" la trasera, mientras que los frenos son de tambor de expansión interna, simple leva (los habituales en los ciclomotores Derbi), con un diámetro de 105 mm., y una superficie de frenado de 8.332 mm.2. Sobre ellos cabe decir que (en nuestra máquina pro-

Los amortiguadores traseros se nos antojan magnificos, teniendo tres posiciones de dureza. Notad la generosa corona trasera, muy aligerada para perder peso

bada) el delantero era totalmente insuficiente, mientras que el trasero mostraba un tacto brusco debido a la pésima colocación del pedal de freno, esperamos que Derbi, conscientes de este defecto, lo mejore en las próximas unidades (la nuestra fue una de las primeras que salieron de la cadena de montaje).

Y ahora al corazón de este ciclomotor, vayamos al motor.

El motor y su bufanda

Se ha variado el bastidor, la carrocería, algunos detalles más, y el motor no iba a quedarse ajeno al cambio. Exteriormente puede parecer el mismo que en las anteriores versiones, pero observándolo de cerca nos daremos cuenta de que no es así.

Empecemos por el cilindro, que conserva las medidas interiores de 38 x 43 mm. (diá-

metro por carretera), lo que nos da una cilindrada exacta de 48,7 cc. (esto ha permanecido invariado), sin embargo se ha variado la distribución interna, y el material de construcción de cilindro y culata; ambos son de aluminio, con camisa de hierro que permite hasta 3 rectificaciones. Se conserva la relación de compresión, de 9:1, y la potencia de 2 CV., así como el carburador de 12 mm. de diámetro difusor. Omitía decir que en el aspecto externo del cilindro y culata, se ha ganado en cuanto a superficie de las aletas logrando una mejor refrigeración. A todo lo anteriormente dicho debemos sumar el nuevo escape. tipo «tubarro bufanda», similar al de la 74, pero dotado de un silencioso muy «tapado» que evita un superexceso de sonoridad, y limita la potencia hasta el máximo exigido; sin embargo, y a altas vueltas se deja notar el temperamento de este escape, y el efecto del silencioso y la corta carburación nos hacen pensar en un gigante con las manos atadas.

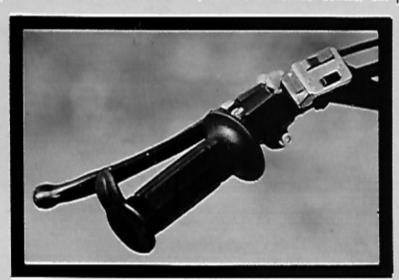
Vayamos ahora a los «bajos» del motor, y encontraremos una caja de cambios de cuatro relaciones, con mando al pie izquierdo, y con la novedad de un reenvio que invierte las velocidades, es decir, si antes la primera se accionaba hacia arriba, ahora, por el contrario, se acciona hacia abajo. El reenvio ha endurecido un tanto el cambio, pero según nos han informado en Derbi se está estudiando un sistema para suavizar este efecto.

Embrague de cuatro discos de corcho, con intermedios de acero, y la clásica transmisión primaria por engranajes, algo ruidosa pero sin temor a roturas. Por último citar el encendido, por magneto alternador a volante Motoplat, y la palanca de puesta en marcha en el lado derecho, con el mismo defecto que su hermana de 74. Raya la tapa lateral, y se queda encallada con ésta.

Probando

Dado que el carburador no lleva excitador, habremos de accionar el starter, que se desconectará al girar el puño de gas a fondo. Si habéis tenido la gasolina cerrada costará bastante arrancar en frío, por lo que yo opté por dejar la gasolina siempre abierta, y el arranque fue instantáneo. La primera impresión sobre la C-4, es un tanto desagradable. Me

hace el efecto de que sea un producto montado, acabado pero no probado, y la razón de esto es porque me encuentro con que la palanca de puesta en marcha se me encalla en la placa portanúmero, el pedal de freno trasero (bastante escon-





El cambio se muestra algo duro, sin duda debido al reenvio de palanca que ha invertido la situación de las velocidades

dido) está demasiado alto, y el cambio se muestra duro. La posición de conducción es cómoda, los mandos también, salvo por la prolongación de goma de los puños, que molesta bastante. El manillar cae bien, así como las estriberas.

Arranco, y voy empalmando marchas, no sin cierta dificultad ya que el selector lo encuentro algo impreciso por culpa del reenvio. La primera relación es corta, por lo que en ciudad será mejor arrancar con la segunda. Pronto, estoy en la cuarta velocidad, y me doy cuenta de que el ruido es un tanto alto. Es un agudo y metálico petardeo que hace volver la vista a más de un

guardia, sin embargo, no deja de ser agradable. La circulación en ciudad no plantea más problema que el de un freno delantero casi nulo, la imprecisión del trasero, y la dureza del cambio, todos ellos problemas

solucionables. Lo demás, sin

problemas, con una buer aceleración, buena estabilida y muy buena maniobrabilida En montaña la primera rel

ción nos hará salir de cualqui dificultad, ya que es muy cort Con el motor muy revolucion do, y de pie, evitando la leva tada de la rueda delante podremos subir por cualqui lado, siempre dependiendo o la adherencia de los neumá cos. Cuando encontremos primera revolucionada (en un fuerte pendiente) no podreme cambiar a segunda, ya que salto existente entre amb velocidades hará que el mot caiga de régimen alarmant mente. Lo único que moles es la posición del pedal de fr no, que en las bajadas nos da algún que otro susto. Por can nos, todo irá sin dificultade aunque el comportamiento la suspensión trasera se n

Los puños de goma tienen una inc moda prolongación pensada pa que no se nos escape la mano e manillar. Las manetas son regulabi y dotadas de tensores. Detalle d simple conmutador de luces

antoja superior al de la dela tera (típico en este tipo ciclomotores).

En definitiva, salvo I defectos antes citados y sol cionables es una máquina m completa, con unos detall fantásticos, y no quisiera pensar lo que ocurriría con 16 de difusor y eliminado silencioso final del tubari Claro, que ya no sería un cicl motor.

> Texto: SANTI R Fotos: JOSE M. ALGUERSU

CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: Monocilíndrico de dos tiempos. Diámetro por carrera: 38 x 43 mm.

Cilindrada: 48,7 c.c.

Relación de compresión: 9:1.

Carburador: Dell'Orto de 12 mm. de diámetro de difusor.

Embrague: Discos múltiples en baño de aceite.

Encendido: Por magneto alternador a volante Motoplat de 6 V. Cambio de velocidades: Cuatro velocidades con mando al pie, con corbatín deslizante por el interior de los piñones, y seguro para evitar

las fugas de velocidades.

Selector: Con gatillos deslizantes. Bastidor: De doble cuna en tubo de acero. Suspensión delantera: Horquilla telescópica.

Suspensión trasera: Basculante con amortiguadores regulables en cuatro posiciones.

Frenos: De expansión interna, de 105 mm. de diámetro.

Capacidad del depósito: 5 litros. Ruedas: 2 1/4 x 19" delante y 3 1/4 x 18" trasero (trial).

Longitud máxima: 1.840 mm. Anchura máxima: 840 mm. Altura máxima: 1.120 mm. Distancia entre ejes: 1.225 mm. Luz sobre el suelo: 305 mm.

Peso: 60 Kg.