



La suspensión anterior ha sufrido una pequeña modificación, llevando ahora unos fuelles de goma. Las ruedas son de 17", bajando la altura de la máquina, y aumentando, desde mi punto de vista, la manejabilidad; en ellas se han montado neumáticos 2'5 Michelin trial, con buen comportamiento, tanto en asfalto como en caminos de montaña. El elevado guardabarros, fabricado en fibra de vidrio, contribuye a dar la apariencia «TT».

Levantando el asiento, tendremos acceso a la boca de llenado de combustible. Lo único que no nos gusta del sistema es la palomilla que hay que destornillar para abatir el sillín: un método más rápido sería bienvenido. Muy práctico el portapaquetes posterior, que además entona como argumento estético.

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

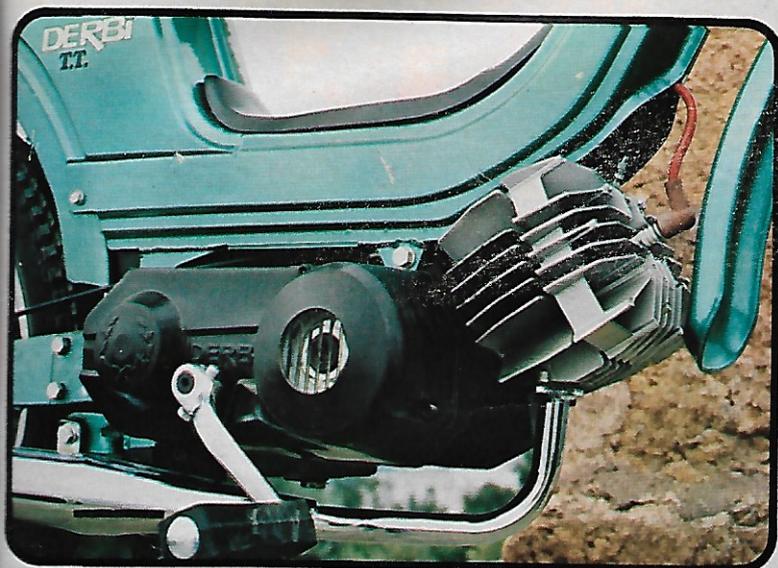
info@motosclasicas80.com

Hace aproximadamente un año, Derbi Nacional Motor presentaba su última creación: la «Variant». Un ciclomotor que representaba los últimos avances en la técnica de estas pequeñas máquinas, aunando el revolucionario sistema de suspensión coaxial, y una relación de variación de velocidades tan práctica como un número infinito de éstas.

El «Variant» cuajó pronto entre los aficionados, y el impacto que causó entre los jóvenes (y también entre los que no son tan jóvenes), es prueba de que la firma vallesana había conseguido de nuevo un acierto.

La experiencia acumulada en tantos y tantos años de fabricación de estos pequeños vehículos hacía que verse reflejada, y los nuevos modelos tenían que ser algo más que un pequeño cambio en la pintura, o bien detalles en la carrocería. Es algo normal cuando una firma nos anuncia la llegada de un nuevo modelo, esperemos «lo mismo» que en el anterior, pero con las consiguientes mejoras propias de la experimentación, pero la llegada de la «Variant» no fue así; todo, absolutamente todo, era completamente nuevo, rescatando años de diseño por todos los costados. Sinceramente, el embudo principal fue el encontrarnos con algo que no esperaríamos, un «algo» siguiendo con las actuales tendencias sobre ciclomotores, pero con unas novedades realmente sorprendentes. Aquel primer «Variant» llegó primer porque es el que primeramente salió al mercado; estaba enfocado a cumplir una misión eminentemente ciudadana, pero esta nueva versión «TT» viene a ampliar las características de aquel primero. Este «TT» es una de aquellas «variaciones sobre el mismo tema» a que me refería al principio. Son prácticamente iguales, pero con un enfo-





ENSAYO «DERBI VARIANT TT»

El motor es una auténtica obra de ingeniería; su gran aleteado nos proporcionará una buena refrigeración.

Esto es lo que vemos desde el «puesto de mando». Todo cae bien pero agradeceríamos unas manetas regulables.

UN BUEN CIUDADANO, TAMBIEN EN LA MONTAÑA



que distinto. Si el «SL» tenía un enfoque primordial hacia el asfalto, en esta nueva creación se ha buscado tocar un campo mucho más amplio.

Me gusta hacer diferenciaciones incluso entre estos pequeños ciclomotores, así pues, me habréis visto escribir que «...este ciclomotor está enfocado hacia un trial con limitaciones» «...este otro es más parecido a una máquina de todo terreno...», etc., etc. Pues bien, este nuevo «Variant» entra en una clase distinta. No quisiera encasillarlo en ninguno de los apartados antes citados; para mí, el «TT» es un vehículo ciudadano, pero que con unas pequeñas variaciones se ha conseguido adaptar a un medio más. Sin llegar a ser una «moto verde» en el estricto sentido de la palabra, puede circular con más ligereza que su hermana. ¿La variación? Los neumáticos, y pocos detalles más, pero el cambio de estos pocos elementos ha dado un enfoque distinto al asunto. Pongamos por caso el de una persona (joven, mayor, ¡qué más da!) que esté en un pueblo de verano, o en una urbanización. El ciclomotor, como medio de desplazamiento y esparcimiento es una buena solución, pero en muchas ocasiones, esta persona se encontrará con que el asfalto brilla por su ausencia, y en estos casos unos neumáticos de tacos son de gran ayuda, además de que, sin querer emular las «hazañas» de Vesterinen, el ascenso por caminos pedregosos será mucho más sencillo. No, no es que el «Variant SL» no pudiera hacerlo, esto sería una afirmación errónea, ya que salvo por el detalle de los neumáticos el resto permanece prácticamente invariado, pero un neumático «liso» se verá en inferioridad de condiciones frente a otro de tacos. Pongamos otro ejemplo, el de un «payés», un hombre del campo, o bien alguien que vive en un pueblo, lejano de las grandes urbes, el neumático de tacos en esta máquina le vendrá que ni pintado.

¿Se aguanta menos en asfalto un neumático de tacos que otro liso? Bueno, pues sí, pero haciendo unas consideraciones. La pérdida de adherencia en una máquina potente, que emplee neumáticos de tacos en asfalto, será notable, pero no olvidemos que estamos hablando de un ciclomotor y en este caso en el que la potencia viene limitada por las características principales, el agarre de un neumático de fuera carretera es, si no igual, al menos similar al de uno liso. Esta solución mixta en cuanto a los neumáticos, me convence.

El «Variant TT», una solución acertada

Voy a describiros ahora cómo es este nuevo ciclomotor de «Derbi».

Mantiene muchos, o casi todos los detalles de su hermano, pero no me parece mal repetirlos aunque los nombrara en el ensayo del «SL».

El bastidor está fabricado en chapa, sistema de carrocería tipo automóvil, autoportante, con el motor suspendido. Este bastidor tiene forma de U, estando el depósito de combustible situado bajo el asiento y teniendo acceso a él basculando dicho asiento.

Un punto que no me ha gustado es el del cierre de este sillín. Para acceder al tapón de llenado tendremos que desatornillar una palomita de sujeción, siendo este método bastante lento. Un cierre más rápido sería bienvenido. Ya que hemos citado el asiento, conviene decir que en este modelo se ha optado por el monoplaza, de menores dimensiones, pero dando un aspecto más «TT». En este bastidor, el punto más importante lo constituye el basculante, una verdadera obra de ingeniería. No sé si recordaréis los elogios que para él tuve en el primer ensayo; francamente es lo que más me asombró de la «Variant», y por si acaso lo repetiré. La suspensión trasera está formada por una horquilla basculante, en aleación ligera, coaxial con el eje de la transmisión, soportado eso por cojinetes autolubricados. Entre las ventajas presenta la de mantener constante la tensión de la cadena, alargando la vida de ésta. Este basculante conviene mirarlo de cerca: nervios de refuerzo, aligeramiento de peso..., en fin, una verdadera joya. Este sistema se combina con dos amortiguadores (sin



Adelantando o retrasando esta palanquita conectaremos el motor, o bien podremos pasar la Variant a bicicleta.

posiciones de dureza) telescópicos. La suspensión delantera es más clásica, comportando una horquilla telescópica, cuya variación en este caso es la de llevar en lugar de los clásicos guardapolvos, unos fuelles de goma, más de acuerdo con la tendencia «todoterrenera».

La frenada se ha confiado a dos tambores de expansión interna y simple leva, con un diámetro de 105 mm., y una superficie total de frenado de 8,332 mm.²

La variación más visible viene en las llantas, que son ahora de 17 pulgadas de diámetro, montando neumáticos de trial. Esta disminución de diámetro conlleva la consiguiente disminución de altura en el conjunto, siendo ahora (desde mi punto de vista) más manejable. Combinando ahora con estas nuevas ruedas, viene montado un nuevo guardabarros delantero, en posición elevada, y fabricado en fibra de vidrio. Su función es más estética que efectiva, pero logra el efecto deseado de agresividad. El guardabarros trasero se ha mantenido, pero montando un práctico portapaquetes en tubo cromado.

Por último, y antes de pasar al motor, citar el manillar, también en tubo cromado, ancho, y con las manetas soldadas. Por cierto, estas largas manetas permiten que gracias a la palanca se haga gran esfuerzo sobre los frenos, con poca presión sobre ellas. Bajo las palancas de frenos, y de

izquierda a derecha, respectivamente, encontraremos las de descompresor y estrangulador de aire. El pequeño conmutador de luces, muy accesible, está pintado en negro mate, aunque el cableado exterior desluce un poco el conjunto. Frente a nosotros, el faro, que nos dará una potencia de luz más que suficiente para circular a las velocidades lógicas en un ciclomotor, y... vayamos ahora al motor.

Se trata de un monocilíndrico de dos tiempos, con unas dimensiones internas de 38x43 mm., está fabricado en aleación ligera, y lo generoso de su aleado nos augura una correcta refrigeración, a la par que mejora la estética del conjunto. La cilindrada total es de 48'7 c.c., para una relación de compresión de 9:1.

La admisión es por el método clásico, confiada a un carburador Dell'Orto SHA 12-12, con cierre de aire desde el manillar, y silenciador de admisión con filtro incorporado, accesible desmontando una rejilla plástica en el bastidor. La potencia anunciada por el fabricante es de 2 CV. a 4.000 r.p.m.

El variador de velocidades es, junto con el basculante, otra de las grandes aportaciones de Derbi en el campo de los ciclomotores. Se trata de un cambio totalmente automático, centrífugo, de gran superficie, y aislado de la transmisión primaria. El variador de velocidades, accionado por mordazas centrífugas permite un número ilimitado de velocidades. Estos mecanismos se refrigeran por ventilación forzada, mediante una turbina de nylon adosada en el lado derecho del motor, y mandada por el giro del variador. El resultado de todo esto es un arranque instantáneo, sin titubeos, y una gran progresividad de aceleración.

El encendido es por magneto alternador a volante Motoplat de 6 CV 18 W, con bobina de alta tensión, exterior, de núcleo cerrado, y refrigerada por la turbina del variador.

Finalizaré citando el escape, paralelo con el suelo, y cumpliendo honrosamente con su función de amortiguar las explosiones del motor.

«A bordo»

Me recuerda mucho a su hermana; sin duda están cortadas por el mismo patrón, pero con ésta me encuentro más confiado; es más «bajita», y además aún guardo los buenos recuerdos de «la otra».

Sé que girando los pedales, y con el descompresor accionado, la respuesta debe ser inmediata y, en efecto, así es. Unos cuantos golpes de gas, y el Variant estará listo para funcionar. Me sorprende que el engrase se haga a 4 %, mientras que las actuales tendencias se inclinan hacia el 2 %, y el Variant humea más de lo que le permitimos juzgando su técnica tan depurada.

Un aspecto que os gustará es el de las arrancadas. Estamos acostumbrados en los ciclomotores dotados de variador automático de velocidades, a que cuando arrancamos en parado, el motor suba de vueltas, y poco a poco vayamos arrancando, pero con el Variant es diferente. El «golpe» viene desde el principio, para luego estabilizarse e ir aumentando progresivamente. Este «golpe» sorprende un poco, y para cuando te quieres dar cuenta ya has salido el primero del semáforo y los «demás» aún están arrancando.

El comportamiento de este motor es francamente bueno, y en circulación ciudadana da gusto llevarlo. Cómodo, silencioso y buen ciudadano. Frena bien, y su manejabilidad escapa de toda duda. El comportamiento de los neumáticos de tacos es inimitable, y en nada tienen que envidiar a los «listos». Sinceramente, pensando en su versatilidad, me inclino hacia ellos.

Las manos sobre el manillar, controlando los frenos, el variador se encargará de buscarnos la relación adecuada, y aunque máquinas con cambio «manual» puedan superarnos «pelando» embrague, podemos hacer de la Variant TT aquel refrán sobre el rey que le decía a su sirviente: «...vísteme despacio, que tengo prisa...»

Texto: Santi ROIG
Fotos: Juan PORCAR

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Motor: Monocilíndrico de dos tiempos; diámetro por carrera: 38x43 mm. Cilindrada: 48'7 c.c. Relación de compresión: 9:1, sentido de giro: izquierdo (mirando el volante magnético). Carburador: Dell'Orto SHA 12/12, con cierre del aire desde el manillar. Silenciador de admisión con filtro de aire incorporado.

Embrague, transmisión primaria y relación de variación de velocidades: Totalmente automático, centrífugo de gran superficie y aislado de la transmisión primaria. Variador de velocidades accionado por masas centrífugas. Todos estos mecanismos se refrigeran por ventilación forzada. Reductor por engranajes helicoidales.

Encendido: Por magneto alternador a volante Motoplat de 6 V. 18 W. Bobina de alta tensión exterior, de núcleo cerrado, refrigerado por la turbina del variador.

Bastidor: en chapa, sistema automóvil autoportante. Suspensión y transmisión trasera: Horquilla basculante, en aleación ligera, Coaxial con el eje de rotación de la transmisión.

Frenos: De expansión interna, diámetro de 105 mm. Neumático delantero: 2'5x17" trial; trasero de 2'5 x 17" trial.

Depósito: Protegido en el interior del chasis, con boca de llenado situada bajo el sillín. Sillín: abatible, con cierre.

Dimensiones: Longitud total: 1.840 mm. Distancia entre ejes: 1.160 mm.

Anchora máxima: 650 mm. Peso: 60 Kg. Capacidad del depósito: 3'8 litros.

Pendiente máxima superable: 25 %; potencia máxima: 2 CV. a 4.000 r.p.m.