



prueba

# Derbi 74 «cross»

# El primer paso en serio

**T**RAS una temporada muy dura para Derbi en el campo del cross 74 c.c., se ha puesto a la venta la máquina «réplica» de la que han llevado los oficiales en los diversos campeonatos y trofeos. Esta máquina, de 74 c.c., es hoy la máxima ilusión de muchos pilotos jóvenes, que ven en ella la herramienta ideal para iniciarse en el duro campo del cross.

Pero esta máquina, vencedora de muchas carreras y trofeos, en dura pugna con las Puch de Gijón, es también una moto con la que esos futuros pilotos del mañana, además de hacer hoy cross a un nivel «más lento» que con una 250, van a poder tener las mismas sensaciones de pilotaje y se van a acostumbrar a llevar un motor siempre «en su sitio».

Derbi, un año más, quiere poner a disposición de la clientela lo último que ha salido de su departamento de carreras, y quiere cubrir ese mercado tan importante de los juveniles y junior que otras fábricas parecen no tener en cuenta, y que crea, a la vez, pilotos e interés hacia una marca.

La moto del 80 no es una máquina enteramente nueva, sino que hereda la mayor parte de elementos de la versión anterior, después de haber solucionado los defectos observados en la temporada de carreras y mejorado aquellos puntos que son susceptibles de ello, tales como el peso o la potencia.

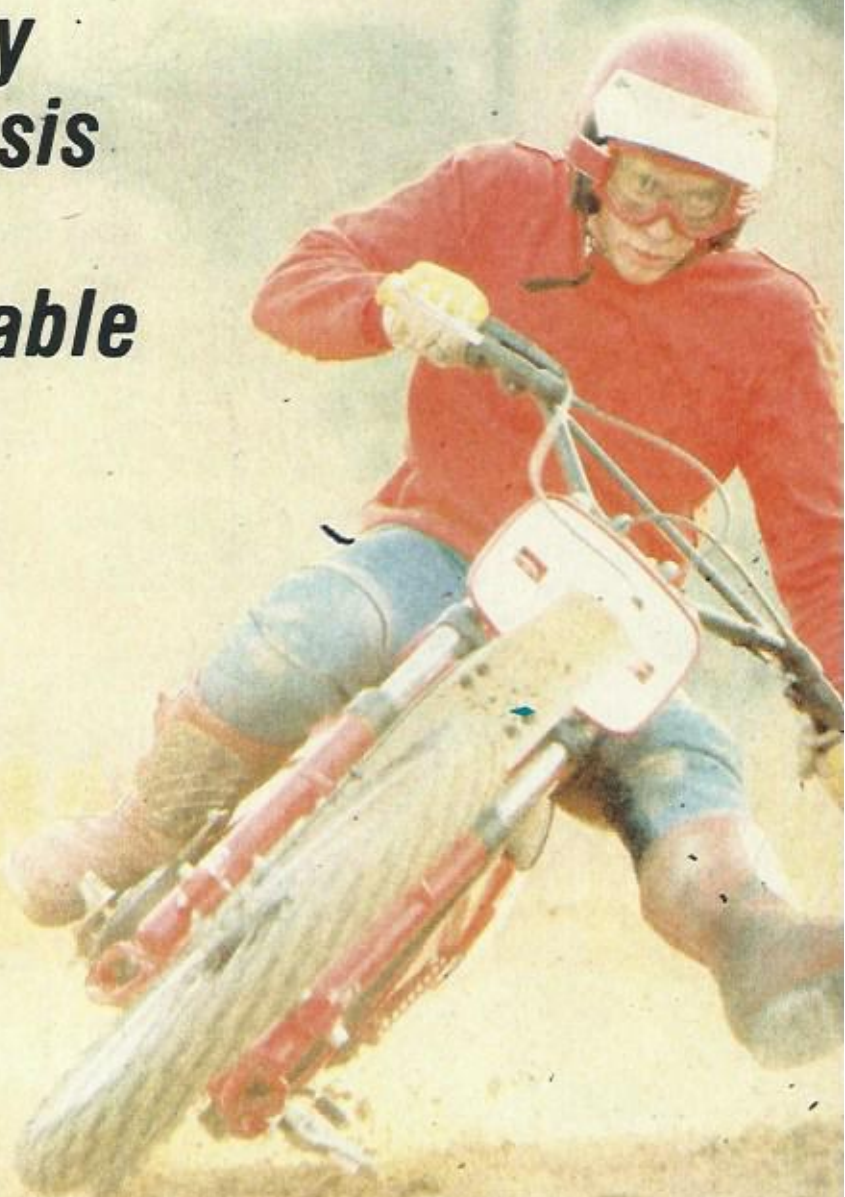
En el circuito de Granollers, acompañados por Oriol Pons y Carlos Mas, hemos podido efectuar esta toma de contacto con la nueva mecánica y, al mismo tiempo, ver los pormenores de la misma sobre la pista y con las explicaciones de Tombas, Garriga o Mingote. Gracias a ellos.

## LIGEREZA: PUNTO IMPRESCINDIBLE

Como Tombas nos explicaba, tener una buena ligereza en una máquina de este tipo es tan imprescindible como el obtener caballos. De sobras es sabido que un motor pequeño hay que apurarlo al máximo en cuanto a potencia. Y, como ésta tiene un límite, hay que empezar a buscar las mejoras

**Una máquina ideal para juveniles y junior, con ambición**

**17 CV y un chasis muy manejable**



## Derbi 74 cross

cos de dos marcas diferentes, ya que el delantero es un Metzeler 2,5 y el trasero el Pirelli 900/110.

Las fibras de la máquina son sencillas y se mantienen dentro de la ya conocida línea de diseño y pintura, con las tapas laterales que envuelven el anclaje de amortiguador y la botella del gas de éste. El depósito tiene una cabida de 7 litros, lo que le da una autonomía incluso excesiva, y lleva un tapón de gasolina estanco y dotado de una goma que le permite «respirar».

Un apartado que creemos se ha quedado totalmente desfasado es el de los dos guardabarros, de línea muy anticuada, poco envolventes y no muy fiables de cara a roturas en los golpes de las caídas. Ambos estarían muy bien hace años, pero ahora se quedan «cortos».

Los detalles de acabado nos gustan. Unas amplias estriberas, bien dentadas y abatibles, un sencillo tensor de cadena del tipo rodillo, con guía sobre el eje de basculante, soldadura aceptable de presencia y puños de forma pentagonal, muy eficaces sobre el barro. Dispone también de un botón de paro en el manillar, de acero muy ligero. Cables de nylon, etc.

En el motor es donde se ha trabajado más y, según anuncia la propia fábrica, se han ganado casi dos caballos con respecto a la versión anterior, lo cual, unido a la mayor ligereza de la máquina que ahora sólo pesa 74 kg., da una relación peso-potencia muy buena.

El monocilíndrico de 74,125 c.c., con medidas de 46,8 x 43 mm., tiene una compresión de 14:1 y gira a más de doce mil vueltas, siendo a este régimen cuando da su mayor potencia, que, según la fábrica, se estima en 17 CV.

El cilindro, construido en aleación ligera y con cuatro transfers, es una

en otros apartados, como son la maneabilidad y el peso.

Esto nos introduce en este chasis, pintado en vivo, color rojo y construido en tubo de acero al «cromo-molibdeno». En él se ha buscado simplificarlo todo al máximo, pero, al mismo tiempo, obtener un conjunto muy armonioso y sólido. Se han incorporado algunos refuerzos en puntos claves, como estriberas, «espina» o laterales del cárter. El basculante, que sigue conservando sus mismas medidas, es sólido y eficaz.

El sistema de construcción es de simple cuna que se desdobra justo a la altura del motor para dar salida al tubo del tipo bufanda, que lleva incorporada una «petaca» silenciador.

Las suspensiones de la máquina, de la marca Betor como es casi habitual y obligado, han mejorado mucho, aunque en la unidad que probamos se notaba una puesta a punto final no muy correcta. Cuidado, esto no quiere decir que los componentes sean malos, sino que cada piloto deberá ponerla a su gusto.

Para ello lo primero será encontrar un buen reglaje de la horquilla de aire muelle, de eje avanzado y con barras de 32 mm. El recorrido de la misma es de 200 mm., lo cual es más que suficiente para una máquina de este tipo.

Detrás son amortiguadores de gas con depósito separado y con un recorrido de unos 200 mm.

El sistema de frenado es a base de un tambor de expansión interna delantero, que tiene 105 mm. de diámetro y va mandado por cable frontal, mientras que el tambor trasero, mandado por varilla, tiene un diámetro de 130 mm. Ambos son del tipo cónico y muy ligeros de peso.

El apartado llantas está confiado a la marca española Akront, con 21 delante y 18 detrás, siendo los neumáti-



El motor, según fábrica, da 17 CV a 12.000 r.p.m.



## FICHA TECNICA

**Motor:** Dos tiempos. **Número de cilindros:** Uno. **Diámetro y carrera:** 46,85 x 43 mm. **Cilindrada:** 74,125 c.c. **Relación de compresión:** 14:1. **Potencia máxima:** 17 CV. a 12.000 r.p.m. **Carburador:** Bing de 32 mm. **Encendido:** Volante alternador electrónico Motoplat de rotor interior. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. **Transmisión primaria:** Por engranajes rectos. **Cambio:** Seis velocidades. **Chasis:** Simple cuna desdoblado. Construido en tubo de acero al cromo-molibdeno. **Suspensión delantera:** Horquilla hidroneumática de eje avanzado. **Recorrido:** 200 mm. **Suspensión trasera:** Basculante, con amortiguadores hidráulicos a gas con depósito separado. **Recorrido:** 200 mm. **Freno delantero:** De expansión interna, cónico, de 105 mm. **Freno trasero:** De expansión interna, cónico, de 130 mm. **Neumático delantero:** 2,50 x 21. **Neumático trasero:** 900/110 x 18. **Peso:** 74 kg. **Distancia entre ejes:** 1.360 mm. **Longitud máxima:** 2.000 mm. **Distancia mínima al suelo:** 330 mm. **Capacidad del depósito:** 7 litros.

auténtica «obra de arte» de Tombas y lleva una culata del mismo material. Todo el conjunto está perfectamente sujeto al chasis y, pese al elevado régimen de giro, no son excesivas las vibraciones que transmite.

El carburador es un Bing de 32 mm., con mando de aire, que va fijado al cilindro por medio de una tobera de goma elástica con dos abrazaderas metálicas, un sistema eficaz pero que tiene el problema de las roturas de la goma, pues en ocasiones se forman poros y falla la máquina.

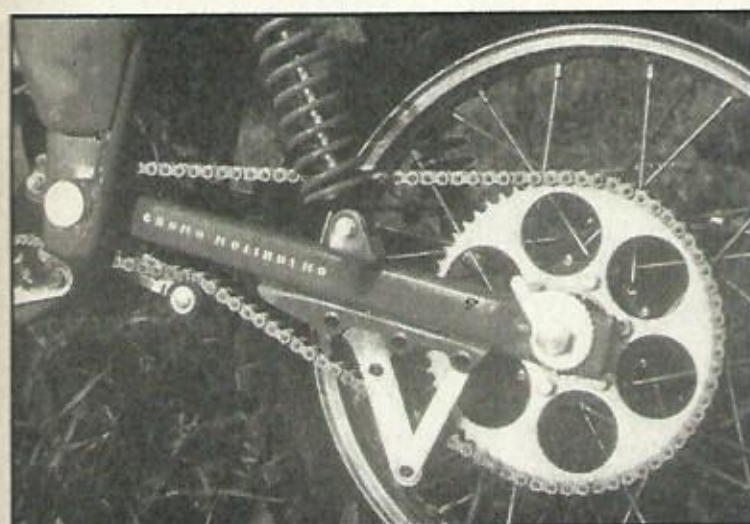
El filtro de aire tiene la entrada bajo el asiento, muy segura contra el agua y el polvo, y con un eficaz sistema de desmontaje de la tapa de la caja. En el interior está la goma espuma que hace de materia filtrante del aire. El encendido es a base de volante alternador electrónico de la marca Motoplat, con rotor interior. El arranque es el clásico por palanca con desplazamiento helicoidal del piñón de ataque.

Un embrague multidisco en baño de aceite y la transmisión primaria a base de engranajes rectos. El cambio es de seis marchas con relación cerrada. Tiene un sistema que asegura el buen fijado de cada marcha.

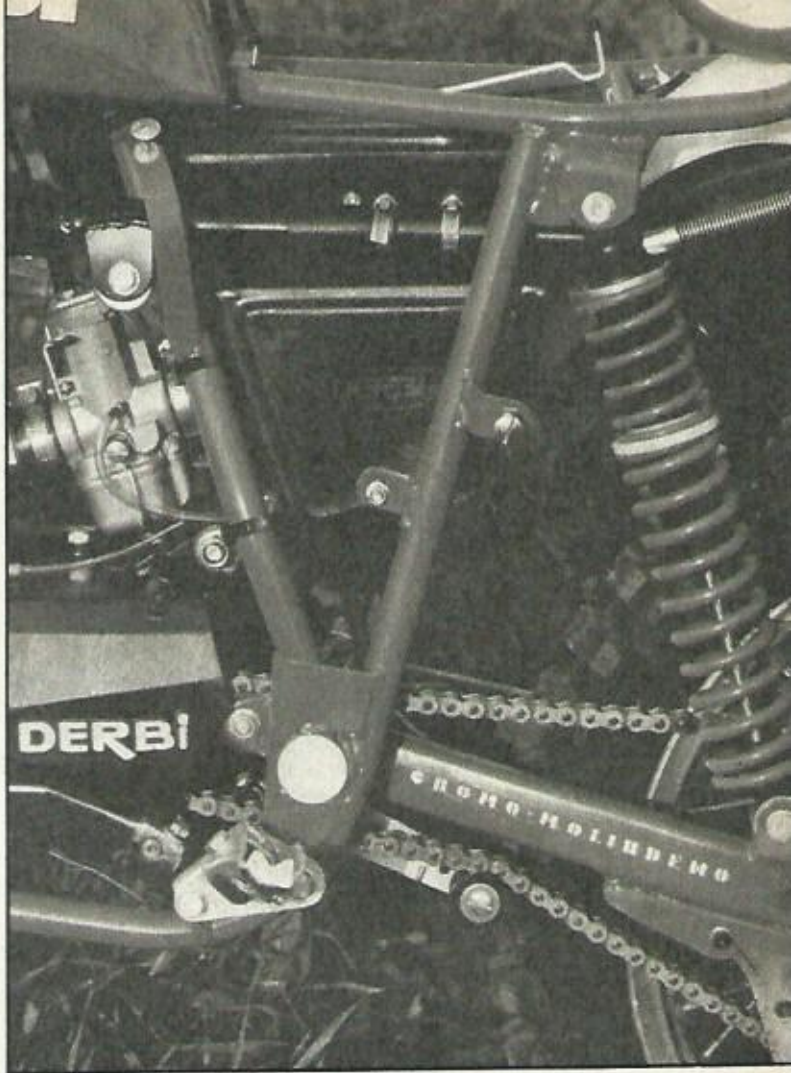
La transmisión secundaria es por cadena «JWIS», con una relación de 12/60 dientes piñón-corona.



El depósito tiene una capacidad más que suficiente. En el manillar, puño de gas Tecnomoto y empuñaduras pentagonales.



Todo el chasis está realizado en tubo de acero al cromo-molibdeno, y es muy ligero.



Las suspensiones, Betor para las dos ruedas, disponen de elementos de calidad, pero su puesta a punto no nos ha parecido perfecta, por lo menos para un piloto de peso normal o superior. Tanto la suspensión trasera como la delantera tienen un recorrido de 200 mm.

Con los dos pilotos con los que se probó se dieron en seguida una serie de circunstancias dignas de destacar. La puesta en marcha es rápida y sin problema alguno, gracias a la buena palanca y a la poca fuerza que hay que hacer. Sobre la moto, el piloto que queda elevado del suelo está cómodo en el aspecto altura. Eso sí, el sillín, que es de un diseño anatómico aceptable, peca de duro en su construcción.

Buena posición de manillar, palancas y estribos, tanto sentado como de pie. El motor, llevándolo «a vueltas», es rápido y tiene una aceleración que, si el pie del cambio la acompaña, es fulgurante. Hay que tener mucho cuidado de que no caiga de r.p.m. y se ahogue, y, para eso, el buen empleo de las seis relaciones es básico.

Una estabilidad magnífica, a la que contribuye, en gran manera, el peso de la moto y lo reducido del conjunto. Los frenos, sobre todo el delantero, los vimos algo «cortos» y necesitados de un buen rodaje. La suspensión, como ya comentamos antes, debe ser puesta a punto y marchará correctamente bien, aunque, con un piloto de menor peso que Mass, por ejemplo, la cosa no será tan acusada.

Eduardo Rubio

