

# DERBI OPEN

**NACH DEM VIEL BEACHTETEN DEBÜT DES EINZIGARTIGEN GP1 MIT KETTENANTRIEB SCHICKT DERBI MIT DEM GP1 50 OPEN EINE ABGESPECKTE VERSION HINTERHER. OB DIE SPARVERSION AUCH NOCH SPAß MACHT?**



Sport-Platz: Aufrechte Haltung mit erstaunlich legeren Kniewinkeln

## TECHNISCHE DATEN

<b>MOTOR</b>	
Bauart:	Einzyylinder, Zweitakt
Gassteuerung:	Membraneinlass
Gemischaubereitung:	Vergaser, Ø 17,5 mm
Hubraum:	49 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub:	40,0 x 39,3 mm
Kühlung:	Flüssigkeit
Leistung:	4,5 PS (3,3 kW) bei 7250/min
Max. Drehmoment:	?Nm bei 5400/min
Abgasreinigung:	U-Kat (Euro 2)
Kraftübertragung:	CVT-Automatikgetriebe mit Fliehkraftkupplung

<b>FAHRWERK</b>	
Rahmenbauart:	Brückenrahmen
Federung vorn:	USD-Telegabel, Ø 32 mm,
Federung hinten:	Triebsatzschwinge mit einem Federbein
Federwege vorn/hinten:	80 / 60 mm
Bremse vorn/hinten:	je eine Scheibe
Bereifung vorn/hinten:	120/70-14 / 140/60-13
Räder:	Sechsspeichen-Leichtmetallguss

<b>ABMESSUNGEN</b>	
Länge/Höhe/Breite:	1850/1175/650 mm
Radstand:	1330 mm
Sitzhöhe:	765 mm
Tankinhalt:	11,0 l, davon 2,7 l Reserve
Leergewicht/Zuladung:	103 kg / 165 kg
Farben:	Grün / Blau / Schwarz

<b>PREISE</b>	
Listenpreis:	2490 Euro inkl. Nebenkosten

Um die Antwort gleich vorweg zu nehmen: Ja, auch der Open vermittelt sportlichen Fahrspaß. Allerdings auf eine andere Art, was natürlich den umfangreichen Modifikationen zuzuschreiben ist. Diese spürt man schon beim Aufsitzen: Durch die Verlagerung der Antriebseinheit aus der Fahrzeugmitte zum Heck hin konnte der Sitz deutlich tiefer platziert werden – der Fahrerhintern logiert in 765 mm Höhe (810 mm), der Beifahrersitz liegt sogar 65 Millimeter tiefer. Dabei überrascht, wie tief die Sohlen auf dem Trittbrett liegen, so dass der Fahrer insgesamt zwar sportiv, aber nicht unbequem untergebracht ist.

Als Antrieb kommt der bekannte Piaggio-Zweitakter zum Zuge, der beim GP1 Open einen sauberen Eindruck macht. Zwar benötigt er eine kurze

Spielkind: Wechselkurven durchflitzt der GP1 Open wie nix



Aufwärmzeit und ordentlich Drehzahlen zum Anfahren, aber dann geht die Post ab. Kleine bis mittlere Anstiege machen dem Spanier mit dem italienischen Herzen kaum etwas aus, das Tempo geht lediglich um ein, zwei km/h zurück – einen Einbruch erlebt man jedenfalls nicht. Das liegt neben der gelungenen Variomatik-Abstimmung am geringeren Gewicht, das der Open mit sich herumschleppen muss: Ohne die aufwändige Schwingenkonstruktion bleibt mehr Leistung für die Fahrdynamik.

Das sorgt zusammen mit einem kleineren Hinterrad in 13-Zoll-Dimension für ein wieselflinkes Handling, das man vom GP1 nicht kennt. Fast ohne Kraftaufwand fällt der Derbi in die Kurve und zeigt sich Korrekturen in Schräglage nicht abgeneigt. Stabilitätseinbußen halten



Sport-Cockpit mit doppelter Anzeige der Geschwindigkeit



Rennauspuff mit carbonummanteltem Schalldämpfer



Herkömmlicher Doppelkolbenschwimmsattel im Vorderrad

heftige Verwerfungen brauchen die Dämpfungsreserven auf.

Oben in der hochgezogenen Front prangt ein gut ablesbares Kombiinstrument – warum wird das Tempo bloß gleichzeitig analog und digital angezeigt? Die Drehzahl wäre auch ganz interessant gewesen.

Statt Radialzange verzögert nun ein normaler Doppelkolbensattel die etwas kleinere Scheibe vorn. Der Wirkung und Dosierbarkeit tut das keinen Abbruch, subjektiv sind beide sogar etwas besser geworden. Ein abschließbares Staufach in der Front ergänzt den Helmbehälter unterm Sitz und erhöht die Alltagsqualitäten. Gesenkt wurde dagegen der Preis: 400 Euro unterm GP1 V2 machen den Open interessant. **T. Kozik**



Klassiker: Antriebseinheit in Triebsatzschwingen-Bauweise mit einem in der Vorspannung vierfach verstellbaren Federbein

### + PLUS

- rassiges, sportliches Design mit markantem Brückenrahmen
- durchzugsstarker Motor
- knackige Vorderbremse

### - MINUS

- geringer Wetterschutz
- immer noch recht teuer
- sehr kleines LCD-Display