



Feuriger Spanier: Mit dem Derbi GP1 kann man es nicht ruhig angehen lassen; dazu fördert allein schon die Körperhaltung zu viel Adrenalin, der sportliche Antritt tut ein Übriges



Boxenstopp: Bei Regen sucht man besser Schutz in irgendeiner Hütte und begutachtet die Details des Derbi-Sportlers genauer. Neu für 2008 ist die rote, radial angeschlagene Vierkolben-Festsattelzange der Marke AJP, die es jetzt nur noch mit einer Bremsscheibe zu tun hat – wären es zwei, würde jede Bremsung vermutlich als Stoppie enden. Dagegen stellt das abschließbare Handschuhfach nicht viel mehr als ein Alltags-Feigenblatt dar, die Ablagemöglichkeiten erhöhen sich dadurch nicht wesentlich.

GROSSER PREIS

SCHNELL WECHSELNDE MODELLZYKLEN GEHÖREN ZUR SUPERSPORTLICHEN GP1-BAUREIHE DES SPANISCHEN ROLLER-RENNSTALLS DERBI WIE DAS STREBEN NACH GROSSEM SPORT – DA MACHT DER NEUE **DERBI GP1 RACING 250i** KEINE AUSNAHME.



Fast könnte man den Überblick verlieren angesichts der ausufernden Derbi-GP1-Familie: Da gibt es einen Open, einen Racing, mal mit Kettenantrieb, dann konventionell mit Triebssatzschwingen, mit 50, 125 und 250 Kubik. Und natürlich regelmäßig überarbeitet wie der hier betrachtete 250er, analog zu den großen Motorradherstellern, wo das Supersportler-Wettrüsten zum Austausch der Modellpalette alle zwei Jahre zwingt.

Das hätte Derbi gar nicht nötig, denn der GP1 stellt spätestens seit Einstellung des Peugeot Jetforce Compressor eine konkurrenzlose Ausnahmerecheinung dar: Kein anderer Roller unterwirft sich dem Diktat der Sportlichkeit so kompromisslos wie der GP1. Das fängt beim Alu-Brückenrahmen an, der eine hochfeste Verbindung bietet, aber den beliebten



Kurz, knapp und kompakt: So sieht der GP1 von der Seite aus. tadellos und höchst freudvoll verrichtet der wassergekühlte Viertellitermotor seinen Dienst, die beiden Federbeine der konventionellen Triebatzschwingenbauweise überbetreiben dagegen den sportlichen Einsatz etwas



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart:	Einzylinder, Viertakt
Gassteuerung:	ohc, 4 Ventile
Gemischaufbereitung:	Einspritzung
Hubraum:	244 cm ³
Bohrung x Hub:	72,0 x 60,0 mm
Kühlung:	Flüssigkeit
Leistung:	20 PS (13,7 kW) bei 8500/min
Max. Drehmoment:	20 Nm bei 6500/min
Abgasreinigung:	G-Kat (Euro 3)
Kraftübertragung:	stufenlos variable CVT-Automatik, Fliehkraft-Kupplung

FAHRWERK

Rahmenbauart:	Alu-Brückenrahmen
Federung vorn:	USD-Telegabel, ø 35 mm
Federung hinten:	Triebatzschwinge mit zwei Federbeinen
Federwege vorn/hinten:	90 / 75 mm
Bremse vorn/hinten:	je eine Scheibe, ø 245 / 220 mm
Bereifung vorn/hinten:	120/70-14, 140/60-13
Räder:	Sechs-Speichen-Gussräder

ABMESSUNGEN

Länge/Höhe/Breite:	1914/1228/800 mm
Radstand:	1374 mm
Sitzhöhe:	800 mm
Tankinhalt:	11,0 l
Gewicht (trocken):	139 kg
Farben:	Schwarz

MESSWERTE

Höchstgeschwindigkeit:	117 km/h
Verbrauch:	4,6 l/100 km (Super)
Reichweite:	239 km

PREISE

Listenpreis:	4090,- Euro
--------------	-------------

+ PLUS

- bissiger Motor
- direktes Ansprechverhalten von Motor und Fahrwerk
- knackige Bremsen
- gute Handlichkeit

- MINUS

- minimaler Stauraum
- kaum Wind- und Wetterschutz
- hoher Verbrauch

Durchstieg zunichte macht und das Erklimmen des knackig gepolsterten Sitzes erschwert. Unter den passt gerade mal ein mickriger Jethelm, das abschließbare Fach in der Front und zwei fummelige Seitenfächlein schaffen kaum mehr Platz. Und hinter der schnittigen Doppelscheinwerfer-Front gibt's nicht allzu viel Wind- und Wetterschutz; doch wer erwartet von solchen Sportlern schon Alltagsqualitäten?

Dafür sitzt der Fahrer erstaunlich kommod, gut nach hinten abgestützt bei leicht nach vorn orientiertem Oberkörper. Der Lenker liegt prima zur Hand, und obwohl man eher auf, als in dem Derbi hockt, ergibt sich eine innige Verbindung zum Scooter. Fast kommt man sich vor wie auf einer Supermoto, so direkt und präzise fällt das Fahrgefühl dank des verwindungssteifen Fahrwerk-konzepts aus. Flüssig und sehr zielsicher biegt der leichte GP1 in die Kurven ein, Wechselkurven werden unter Zug goutiert. Das Ganze macht einen recht handlichen Eindruck, ohne bei der Höchstgeschwindigkeit von 117 km/h auf der Autobahn taumelig zu wirken. Etwas zu viel Sportsgeist legen jedoch die konventionellen Federbeine an den Tag; Verwerfungen und Absätze bringen schnell Unruhe ins Fahrwerk, und mit dem Fahrkomfort ist es vorbei.

Antriebsseitig vertrauen die Spanier dem Viertelliter-Quasarmotor von Piaggio - wem sonst. Nur verändert dieses wohlbekanntes Aggregat seinen Charakter entsprechend der Umgebung: Beim GP1 zeigt der Viertelliter eine Bissigkeit, die

man von ihm sonst nicht kennt. Ob an der Ampel oder beim flotten Zwischensprint, der GP1 dreht quicklebendig hoch und trötet fröhlich aus dem Schalldämpfer. Zudem lässt er seinen Herrscher deutlich spüren, welche (Verbrennungsgas-)Arbeit er ihm aufhalst. Das fällt jedoch nicht lästig, vielmehr unterstützt der kernige Auftritt die sportiven Ambitionen von Fahrer wie Fahrzeug.

Dazu passen die neuen Bremsen prima: Der Vierkolben-Festsattel im Vorderrad verzögert effizient, wenngleich der Druckpunkt klarer definiert sein könnte. Die im letztjährigen Modell verwendete Doppelscheibenbremse vermisst man aber nicht.

Vom druckfreudigen Leistungseinsatz zeigen sich nur die Conti Twist-Pneus bisweilen überrascht. Vor allem auf feuchtem Untergrund reichen die Gripreserven der Allrounder nicht, um die Antriebskräfte sauber zu übertragen. Da muss der Gashahn dann doch mal zugemacht werden. Das ändert aber nichts am unbekümmerten Umgang mit teurem Sprit - der GP1-Quasar genehmigt sich mit 4,6 Liter Supersprit einen ordentlichen Schluck aus der Pulle. Okay, das liegt natürlich auch an der Fahrweise - mit dem Derbi zuckelt man nicht gemütlich im mittleren Drehzahlbereich durch die Lande. Bei ihm steht eben der Fahrspaß über allem, dafür opfert er bewusst Allroundqualitäten. Wem danach ist, bekommt mit dem GP1 einen Hingucker erster Güte zu einem vergleichsweise günstigen Einstandspreis.

Thilo Koziak