

EST DERBI MULHACÉN 659



Capolavoro di design
Il codino affilatissimo ingloba un doppio faro a led, riparati da un vetro trasparente. Anche gli indicatori di direzione, già visti su altri moto Derbi e Aprilia, sono posizionati sotto e robusto il supporto della targa, integrato da piccoli pannelli d'alluminio. La scatola filtro trova spazio sotto la sella e ha una capacità di 6,5 litri.



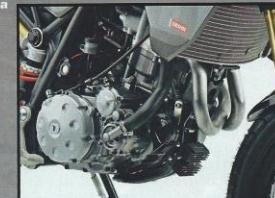
Corto e con piggy-back
Il mono Sachs è montato in posizione asimmetrica, riparata e di facile accesso per le regolazioni.



Telaio italiano
Il telaio in tubi d'acciaio è realizzato dalla Verlicchi. Davanti al serbatoio c'è tutta il tappo per il rabbocco dell'olio.



Strumentazione tecnologica
La strumentazione, completa e completa, è totalmente digitale. Facile da leggere e raccolta dietro la mascherina. Davanti al serbatoio c'è tutta il tappo per il rabbocco dell'olio.



Solido e personalizzato
Il monocilindrico Yamaha-Minarelli guadagna il logo Derbi sul carter. La vista sul lato destro è piuttosto disordinata, con tubazioni, fili e cablaggi in vista, in posizione a nostro avviso troppo esposta il regolatore di tensione. Il radiatore convesso, nascosto dai convogliatori, è studiato per ridurre gli ingombri laterali.



TEST ESCLUSIVO

Mulhacén

PROVA COMPLETA

SUZUKI

BURGMAN 400

IL GRANDE VAGATORE

MOTOCICLISMO

2006

05

06

07

08

09

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

Derbi

Con los grandes

Por la calidad, cantidad y diseño de sus novedades, Derbi estuvo a la altura de los mejores en el gran Salón de Múnich. Unas novedades que sorprendieron a más de uno y que darán mucho que hablar de esta marca en los próximos meses.

Derbi Mulhacén 659

Ya os lo adelantábamos en el anterior SIM30, que Derbi preparaba algo más grande que lo habitual, para dar el golpe en el Intermot, y así ha sido, pero ha superado nuestras expectativas.

Se trata de un prototipo que si tiene una buena aceptación por parte del público, importadores y concesionarios, podría convertirse en una moto de serie. Una moto diseñada enteramente en Derbi por José González (diseñador) y Klaus Nennewitz (project manager), y que se ha merecido el tercer premio de diseño de la Motorcycle Design Association.

Una moto al estilo superbike, pero que se inspira en las máquinas de dirt-track americanas, como puede apreciarse por su asiento-collín monoplaza y el largo silencioso elevado por el costado izquierdo, que también recuerda las viejas scramblers inglesas.

Las fibras son muy escasas, el mencionado collín, con la luz trasera por leds integrada, el pequeño depósito, las tapas del radiador, la mascarilla del doble faro superpuesto y el escudo guardabarros de carbono. Son escasas a propósito, para dejar ver el robusto chasis simple cuna interrumpida, pero con



doble y grueso tubo desde la columna de dirección hasta la zona del eje del basculante. Éste es una formidable pieza de aluminio que sujetá un amortiguador colocado lateralmente (Pro Lateral Link), con sistema progresivo. Delante monta una horquilla invertida mul-

tajustable, un original gran disco lobulado, pinza radial de 4 pistones y ruedas de 17 pulgadas. El motor es un monocilíndrico 4T LC SOHC 4V inyectado, fabricado por Minarelli con licencia de Yamaha (el mismo que monta la XT 660 R/X y la nueva Aprilia Pegaso Strada).

Derbi GPR 125 Racing

Derivada de la preciosa GPR 50, Derbi ofrecerá esta maravilla a los poseedores del carnet A1 que quieran tomarse la vida deportivamente, pues al contrario de las actuales tendencias, se la ha equipado con un motor Minarelli-Yamaha de 2 tiempos, en lugar de 4 tiempos (versión que podría realizarse si hay pedidos en firme de algún importador...). Un motor con refrigeración líquida, 15 CV de potencia (habrá otra versión de 22 CV para el carnet A), mezcla separada y que cumple todas las especificaciones medioambientales Euro 2.

Como ha crecido el motor, se han realizado cambios respecto a la 50 cc: neumáticos más anchos, basculante y subchasis trasero reforzados, frenada con pinzas de mayor potencial, nueva horquilla invertida Sebac y amortiguador trasero, cúpula del carenado más alta... todo ello dirigido a adecuarla a sus nuevas prestaciones y talla/peso de sus futuros usuarios, que ya no serán chavales de 14 ó 15 años.

Derbi anuncia que la pondrá a la venta durante el mes de octubre (a partir del día 19 con validación B=A1) a un precio aproximado de 3.400 euros.



CONTACT DERBI 659 MULHACÉN

>> en deçà de celle d'un scooter (ou de celle d'une Yamaha MT-03 équipée du même moteur, me diront mes collègues ayant roulé sur ces deux machines). Mais le mono est de toute façon plus joueur que n'importe quel roadster quatre-cylindres, et lorsque les conditions de circulation



JOUJOU
Malgré ses gros pneus, la Mulhacén fait preuve d'une agilité convaincante sur route sinuose.
La garde au sol est correcte.

deviennent franchement coton, la Mulhacén sort sa botte secrète: un rayon de braquage de scooter (encore lui) et la possibilité de sauter un trottoir d'un coup de gaz, les jantes bien protégées par les épais pneus mixtes. Pour l'heure cependant, la ville nous appartient, et l'on flâne au ralenti en admirant l'architecture remarquable de la ville. Pour une moto objet, la Mulhacén se tire très bien de l'exercice urbain, à deux détails près. Le duo n'est pas assez confortable et à envisager qu'en dépannage. Elle le transport d'un antivol n'est pas possible.

PROMESSES TENUES

Nous quittons Barcelone par la Ronda Litoral, direction Manresa et les massifs environnants. Sur le cinquième rapport, le mono accorde 3500 tours/min à 90 km/h et 5000 tours/mm à

| FACE À SES RIVALES | YAMAHA MT-03 | HARLEY 883 SPORTSTER | TRIUMPH 900 SCRAMBLER |
|--------------------|-----------------------------|----------------------|-----------------------|
| Puissance | 45 ch | 54 ch | 55 ch |
| Poids à sec | 175 kg | 260 kg | 205 kg |
| Prix | 6990 € (en noir 7 995 €) | 8 180 € | 8 790 € |

130 km/h. A cette allure, on ressent quelques vibrations dans les repose-pieds, et la protection inexistante n'incite pas à cruiser plus vite. Personnellement, ma vitesse de croisière sur ce genre de trajet punition est de 120 km/h, ce qui autorise grosso modo 160 km avant de passer en réserve (200 bornes d'autonomie) en sifflant les 12 litres du réservoir. Suffisant pour ce genre de moto, d'autant que le mal de cui s'installe avant (on a le fessier tanné au bout de 150 bornes). Personne à l'horizon, allez, on est en Espagne, une petite pointe. 176 km/h sur le plat en pleine colère, couché avec une main sur le té de fourche.

Une petite pensée pour Klaus, qui est carrément rentré aux USA en 2002 chez Chris Carr (multiple champion US de dirt) pour mieux connaître les spécificités de la discipline et adapter le châssis de son proto Derbi à la route. « Impossible de conserver la sou- >>

MINIVIEW

KLAUS NENNEMITZ,
chef de projet Mulhacén

Klaus, ingénieur allemand de 39 ans, est avant tout un fondu de deux-roues: il commence par le trial à 12 ans, puis le motocross de 16 à 20 ans. Jeune diplômé, il s'exile aux USA pour bosser comme mécanicien chez le constructeur américain ATK... et travailler son coup de gaz! En 91, il signe la 10^e place scratch de la Baja California (une course de dunes, à bloc dans le désert avec des 500 cross). De 93 à 2003, il est chef de projet chez Aprilia, où il conçoit successivement les Pegaso, Falco et Tuono, avant de passer chez Derbi en 2003.

Comment s'est passé la genèse de la Mulhacén ? On a concu le proto de juin à septembre 2004 (juste avant le salon de Munich). Et on a finalisé la version de série d'avril 2005 à maintenant. Chez Derbi, chef de projet, c'est un boulot de fou: le dessin du proto, le calcul des coûts de toutes les pièces, le business plan avec le marketing, le choix de l'équipe et la réalisation. C'est un stress énorme.

Entre le proto de Munich 2004 et la version de série, quelles différences ?

On a raccourci le réservoir, avancé les repose-pieds,



FONDU Ici avec la machine de Chris Carr, dirt-tracker pro aux USA (vu la Harley XR 750 officielle?). A droite, sa Mulhacén de rallye.

On voulait une moto agile. Pour réduire l'inertie, j'ai rapproché la batterie au maximum du moteur, à la place de l'amorto qu'il a fallu déplacer. Mais grâce à sa bielle, ce dernier est suffisamment progressif, et ses réglages sont accessibles.

Quelles seront les déclinaisons de la gamme Mulhacén ?

Une 125 à moteur quatre-temps reprenant l'esthétique de la grande, et trois autres versions, peut-être y compris avec le moteur de la 659. J'ai personnellement disputé un rallye au guidon d'une Mulhacén disposant de suspensions dotées de 5 cm de débattement supplémentaires (nouvelle fourche et amorto allongé) et de pneus Continental (comme sur la BMW R 12 GS Adventure). Je me suis régale à faire de grandes glisses sur les pistes de gravettes à 120 km/h alors que la moto est très discrète, et surtout, j'ai fini le rallye! On planche donc sur une version TT de la Mulhacén.



FINISHER Klaus s'est enfilé 400 km de pistes en championnat d'Espagne de rallys avec une Mulhacén équipée de pneus TT et de suspensions rebousées.

Pedro Nennewitz, der Moped-Entwickler Klaus Nennewitz am universitätslichen Vortrag. Derbi hat die Produktion des ersten Modells abgebrochen und nun ist es wieder zurück auf dem Markt. Wie sieht das neue Motorrad aus?

[DIE WELT]

Der erste Versuch

Ein deutscher Entwickler hat für den Moped-Hersteller Derbi ein Motorrad gebaut - mit Motoren von Yamaha. Jetzt stellt die Derbi Mulhacén Yamaha in den Schatten

von Thilo Kozik

Barcelona, Innenstadt. Hinter mir hupt einer, aber die Ampel vor uns zeigt doch Rot - also, was soll das? Leicht genervt drehe ich mich um und blicke einem lächelnden spanischen Hupemann ins Gesicht, der mich mit eindeutigen Gesten auffordert, mal so richtig Gas zu geben - aha, der gute Mann will sich nur den Sound vorführen lassen, aus diesem diesem gigantisch langen, megaphonartigen Schalldämpfer der Mulhacén. Sowas gibt es nur in Spanien, genau wie der unausprechliche Name dieser Maschine: Derbi Mulhacén, mit gelispeltem "c". Mulhacén ist der höchste Berg in Spanien. Projektleiter dieses scheinbar durch und durch spanischen Motorrades ist - ein Deutscher: Klaus Nennewitz entwickelt seit Mitte 2003 als Chef der Motorrad-Abteilung bei Derbi neue Modelle. Allerdings ist die Mulhacén ist das erste "richtige" Motorrad der spanischen Traditionsfirma. Bislang war für Derbi bei 125 Kubik Schluss. Aber dann hat Nennewitz, 40, überhaupt kein Problem: Nach dem Karrierestart bei Malaguti mischte er bei Aprilia an Pegaso, Falco und Tuono mit.

Für die Mulhacén wählte er ausschließlich europäische Zulieferer aus. Derbi macht von Anfang an klar: Wenn wir Motorräder bauen, dann europäische, durch und durch. Rahmen, Federelemente, Felgen, Reifen und Auspuff stammen von italienischen Herstellern, die auch Ducati, BMW und KTM beliefern. Selbst der Yamaha-Motor der Mulhacén ist eigentlich italienisch: Ein flüssigkeitsgekühlter Einspritz-Einzylinder, den Minarelli baut, eine hundertprozentige Yamaha-Tochter. Es ist dieselbe Motor, den Yamaha in die MT-03 und XT-Modelle einbaut.

Aber dasselbe ist hier nicht dasselbe - weil die Mulhacén einen anderen Luftfilterkasten hat, einen anderen Auspuff und deshalb auch eine andere Programmierung der Einspritzanlage. Das hat ihm gut getan: Die bekannten Problemchen des Motors - Ruckeln, verzögertes Ansprechen auf Gasbefehle und Vibrationen sind deutlich gemildert, und - Überraschung: In den Rückspiegeln sieht man was! Außerdem machen formschöne Deckel aus dem Yamaha-Lump im Derbi-Modell einen deutlich aufgeräumteren, fast hübschen Motor. Obwohl sie alle den praktisch identischen Einzylinder im Rahmen hängen haben, setzt sich die Derbi weit ab von den Konkurrenten Aprilia Pegaso, Yamaha MT-03 oder XT - die Mulhacén ist ein Scrambler, die Allzweck-Maschine für die Straße und abselts davon.

Derbi gehört seit fünf Jahren zur italienischen Piaggio-Gruppe - und die hat ihrer spanischen Tochterfirma auferlegt, sich um die Jugend zu kümmern. Das haben sie bei der Mulhacén gemacht - mit einem dreisten Stilmix: klassische Grobstollenreifen (ungewöhnlich: 18 Zoll) auf traditionellen Speichenrädern sind da kombiniert mit supersportlichen Zugaben wie Wave-Bremsscheiben samt Radialbremsen, gold eloxierter Upside-Down-Gabel und mächtiger Leichtmetall-Hybridschwinge.

Hinzu kommt ein voll digitalisiertes Cockpit - bei dem sich per Daumendruck am linken Lenkerende zwischen den Abfragen hin und herspringen lässt. Trotz grober Stollenreifen: Die Mulhacén 659 - und ihre Besatzung - streift eher in die Stadt als in die unwegsame Natur. Und es darf bezweifelt werden, ob die Maschine mit ihrer straßenoptimierten Fahrwerksauslegung jemals den 3481 Meter hohen Mulhacén-Gipfel erreichen würde.

Aber für Stadt- und Landabenteurer ist die Maschine gut gelungen: auf dem schmalen, knackig gepolsterten Sitz flitzt der Fahrer wendig durch die Stadt, freut sich am satten Platzangebot der Mulhacén 659 und über eine großartige Übersicht.

Trotz beachtlicher Sitzhöhe finden selbst Normalgroße festen Boden unter beiden Füßen. Bei ihren durchzugskräftigen 47 PS kommt nur auf langwierigen Überlandetappen der Wunsch nach mehr Leistung auf. Leichtfüßig wie ein Fahrrad dirigiert der Fahrer das Gefährt extrem lässig über den breiten Lenker, und das ist der große Vorteil gegenüber der Konkurrenz: Mit 162 Kilo Trockengewicht ist die Mulhacén deutlich leichter zu fahren als die Konkurrenz. Hinzu kommt, daß die Mulhacén ebenso hochwertig wie ansehnlich gebaut ist. Für ein Erstlingswerk ist dieses Motorrad außergewöhnlich gut geraten, dank Nennewitz'scher Erfahrung und bewährter Zulieferer. Aber einige Unpässlichkeiten gibt es doch: Die Bremse agiert ziemlich bissig, das

Data:
Mercoledì 10/05/2006

CORRIERE DELLO SPORT

Estratto da pagina:
27

LA NOVITA'

Mulhacén 659, la moto che danza

E' l'invenzione della spagnola Derbi per andare forte sull'asfalto e sullo sterrato

Nostro servizio

Bruno de Prato

BARCELLONA - Derbi ha un grande vantaggio: Klaus Nennewitz, giovane ex pilota e ingegnere tedesco che ha lavorato per la Piaggio ha piegato da Noale e ha aperto a Barcellona. A Noale Nunnevitz ha creato Aprilia Tuono 1000 Racing originale; una moto assolutamente formidabile, imbattibile per maneggevolezza, stabilità, nitidezza di risposta allo sterzo. A Barcellona, Klaus ha avuto il compito di concepire e sviluppare la prima moto spagnola di cilindrata superiore a 500cc. E l'ultima 500cc spagnola era già c'era: la Cota 350. Klaus, mentre si occupava del monitor senza lasciare né tracce, né rimpicci, Klaus, nella nuova impresa, ha investito l'esperienza estremamente positiva raccolta con il progetto Tuono 1000 Racing, la propria passione per le moto che animano il campionato di dirt-track USA. Però un paio di anni Klaus è emerso con una moto assolutamente affascinante nello stile, ma soprattutto nei concetti che l'hanno ispirata: Derbi Mulhacén 659. Per

la moto di maggiore cilindrata mai prodotta dalla Derbi, e dall'industria motociclistica spagnola, siccome è stata creata su misura per la direzione che, su un tempo, fece spazio Scrambler. La denominazione Scrambler è indissolubilmente legata a Ducati, il cui mitico Scrambler fu, come Derbi Mulhacén, ispirata alle moto da dirt-track del campionato AMA.

È una bella moto, compatta e dallo stile tagliente e aggressivo, nel profilo del serbatoio a testa di squalo e del codino della sella, molto ben concepito e che include le luci posteriori a LED. Il serbatoio è a doppia parete, alla esigenza dei piloti che compongono chi includono una minacciosa forza Marzocchi USD con cursori da 43mm, freno anteriore Byrebro con pompa e pinza radiali e disco "margherita" in acciaio inox della Braking, strumentazione e comandi al manubrio di prima classe, pneumatici Pirelli MT 90 da 110/80-18, anteriore, e 150/70-18 posteriori, dimensioni 330 mm.

In ogni concetto il monocilindrico Yamaha-Minarelli 660cc mostra quasi sottolinea rispetto al resto del progetto, ma, a parte l'eccellente BMW F650 (non disponibile), è quanto di meglio sia oggi sul mercato, con i suoi 47HP di potenza massima che assicurano a Derbi Mulhacén una velocità massima di 165kmh. Fra i molti meriti che Klaus Nennewitz si è guadagnato con

questo progetto, c'è, fondamentale, quello di aver dato vita ad una moto del peso di soli 162kg, una ventina meno delle concorrenti pari classe.

Mulhacén 659 offre una impostazione di guida razionale e confortevole, ma soprattutto molto versatile, nel senso che è perfetta per "danzare" su una strada mista di colline e per derapate perfettamente controllate su uno sterrato, anche brutto. L'assetto della moto e la rigidità delle sospensioni, con la particolare sostegno per l'ammortizzatore laterale consentono a Derbi Mulhacén 659 di essere straordinariamente valida sia su asfalto che in fuoristrada. Larga parte del merito va anche agli eccellenti Pirelli MT 90, che assicurano buoni angoli di piega su strada e notevole controllo direzionale su terra.

Mulhacén è straordinariamente divertente, una di quelle (pochissime) che fa scoprire il piacere della guida motociclistica pura, fatta di agilità, immediatezza di risposta allo sterzo, staccate "dentro" la curva (e l'avantreno non si ribella), accelerazioni grintose, escursioni in fuoristrada senza problemi. Prezzo 7.500 euro.

LA SCRAMBLER



The image shows a magazine spread. On the left, there's a cover for 'motoVivo' magazine from 2006. The cover features a blue motorcycle and several smaller images of different bikes. Text on the cover includes 'NA NUEVA FORMA DE VIVIR LA MOTO', 'motoVivo', 'NAVIDADES 2007', 'ENTREVISTA JUAN CERQUEROS', 'DOS VECES PRIMEROS', 'KLAUS NENNEWITZ', 'PENSANDO EN LOS FARAONES', 'TODOS CONOCEMOS A KLAUS NENNEWITZ COMO AL "INVENTOR" DE LA REVOLUCIONARIA DERBI MULHAÉN. PERO SU CARRERA ESTÁ LLENA DE CAMBIOS Y PROYECTOS INTERESES', 'Text: Luca Parretti', and 'Fotos: Diego Sperani'. The main spread features a close-up of a motorcycle's front end on the left and a portrait of Klaus Nennewitz on the right. He is a man with glasses and a beard, wearing a striped shirt, with his arms crossed. The background is dark and textured.

KLAUS NENNEWITZ

PENSANDO EN LOS FARAOINES

Todos conocemos a Klaus Nennewitz como al "inventor" de la revolucionaria Derbi Mulhacén. Pero su carrera está llena de cambios y proyectos interesantes, desde Estados Unidos a Italia, de Alemania a España: hacemos el punto sobre un hombre que proyecta, construye y conduce sus motos, soñando con los paisajes africanos.

Text: Luca Parretti
Fotos: Diego Sperani



Arriba: Nunca se olvida la primera moto, en este caso, una Kreidler 100. Abajo: con los '90 llega la experiencia en ATK.

Klaus nace en Alemania en 1966, en una zona agrícola. La primera moto llega a los doce años y se trata de una pequeña moto de trial. De ahí empieza la aventura dentro del mundo del motor.

¿Cómo era aquella primera moto?

Todo empezó con una vieja Zündapp 100 que me vendieron por moto de trial. Se trataba de un viejo modelo del '75, y me acuerdo que iba fatal. No curvaba, se rompía el cambio... pero mis ganas eran más grandes y con 16 años participé a mi primer campeonato alemán de motocross. Competí durante cuatro temporadas hasta que tuve que trasladarme en Munich para seguir la universidad. Mi intención era de seguir relacionándome con el mundo del motor y elegí la facultad de ingeniería: mecánica aplicada a los vehículos terrestres.

¿Cómo se abrieron las puertas del mundo de las motos?

A través de un stage, trabajé durante medio año en ATK, en Estados Unidos. En aquella época se fabricaban unas enduro profesionales con motor monocilíndrico Rotax de cuatro tiempos que en parte anticipaban algunos conceptos hoy de moda. Más tarde acabé mi carrera de estudios con una tesis sobre el scooter Malaguti F-12, lo que me abrió las puertas de Engineering, una



empresa que trabajaba por la firma de Bolonia.

¿Cómo seguís tu carrera?

'94 entré en Aprilia, y encontré un clima extraordinario. Eran los años en que las cosas iban bien y teníamos la impresión que hubiéramos ido a hacerlo todo. Alex Gramigni acababa de mar el primer mundial de 125 y la euforia nos acompañaba. En '96 firmé mi primer trabajo, un styling de la Pegaso, la Cube. Poco después ganaron la Falco 1000 y toda la familia Tuono, esa junio de 2003, cuando me pasé a Derbi.

¿Qué creaste la moto que todos conocemos, la primera Derbi "grande".

Iacto, aquí nació la Mulhacén. Es una moto que es un poco el fruto de mis experiencias. La idea de una moto de este tipo la maduré en EE. J. viendo en '96 como una moto de dirt track en motor Wood-Rotax 4T ganaba el Pikes Peak. Junto a José González, nuestro designer, le dimos dado aquel carácter y aquel estilo que permite a nuestra "Mula" poder destacar por su sencillez y por su exclusividad.

¿Qué día de hoy, ¿te gusta más proyectarlas o producir las motos?

La verdad es que tengo mucho tiempo para proyectarlas y muy poco para conducirlas. De



"Acabé mi carrera de estudios con una tesis sobre el scooter Malaguti F-12, lo que me abrió las puertas de Engineering".

todas maneras la fase de proyecto me fascina y además ahora puedo contar con un staff de personas que saben interpretar a la perfección mis ideas. De todas maneras sigo siendo

un gran aficionado a la moto de campo y pienso que el hecho de probar muchos modelos ayuda a no encerrarse en mis propios conocimientos. ▶





► ¿Qué moto te gustaría conducir?

Ahora me gustaría probar la nueva KTM Rally Replica 690, y con esa participar a un rally. De todas maneras tengo un muy buen recuerdo de una Honda Goldwing, con cadena de música, con la que crucé California hace unos años. Me gustaría volver a repetir aquel viaje, con aquella moto, con aquella música...

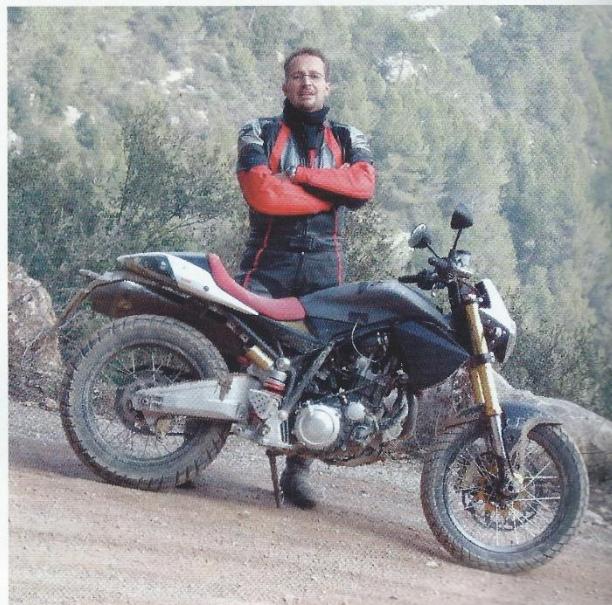
De todas maneras no es una moto en específico lo que me interesa. Para mí, el momento más importante, lo que más me gusta, es cuando por la noche, en un rally, hago la puesta a punto de mi moto. Con calma, desmonto las piezas y controlo como han trabajado las partes mecánicas. En este caso la suiedad evidencia todos los roles, los juegos y las tolerancias: la moto en su esencia se desvela como un libro abierto. Soy muy escrupuloso y me gusta hacer el mecánico.

¿Qué novedades tenemos que esperarnos de Derbi?

Derbi aumentará su cobertura en la categoría de las motos medias, que para nosotros va desde 125 hasta 500. También utilizaremos la base de la Mulhacén para proponer novedades en el sector de las monocilíndricas de 650.

¿Como influyen las sinergias con Piaggio?

Piaggio nos permite avanzar mucho más que antes. Los motores vienen casi todos (a parte el



650 de la Mulhacén y los motores de dos tiempos 125 de las GPR que son Yamaha) de la casa de Pontedera y eso nos permite desarrollar productos muy tecnológicos. Pienso en los nuevos motores de 125 4T o a la gama de los scooter 125 y 250. A esto hay que añadir la grande ayuda en las pruebas y en los cálculos y la total libertad que nos dejan en el diseño y en el estilo. Por supuesto tenemos que respetar los objetivos que se prefiere el grupo.

Al lado: Una fuente de inspiración, la Harley XR 750.

Abajo: Klaus con Fabrizio Meoni, víctima ilustre del Dakar.

¿Cuáles son tus proyectos futuros?

Me encantaría participar a la Dakar, pero para eso hace falta mucho entrenamiento y no se si ahora lo tengo. De momento participo a alguna cabalgada y a unos rallies y este año iba a participar al Rally de los Faraones. Una caída en el Carpat Rally (Rumanía) me ha dejado fuera de combate. Espero que el año que viene sea el año bueno. ■

