

Kad u naslovu kažemo Džepna Venera, onda ne polazimo od izgleda koji je izašao iz mode istovremeno kad i Samantha Fox, već od obilja slatkih užitaka upakiranih u malo i lagano tijelo. Iako bi trebala predstavljati tek zanimljiv uvod u svijet sportskih četverocikala, ova dugovječna Yamaha ide i korak dalje, te vam svojom jednostavnom i kvalitetnom konstrukcijom i živahnim dvotaktnim agregatom omogućuje trenutni ulazak u off-road ekstazu, pod uvjetom da vam ne smeta rad na skućenom prostoru i izostanak bilo kakvih luksuznih elemenata

CIJENA
27.650 KN



Iako je viši nego širi, Blasterom se može brzo juriti kroz zavoje, uz preduvjet da tijelo maksimalno izbacite prema unutarnjoj strani i budete spremni na povremeno podizanje na dva bočna kotača

Džepna Venera

PIŠE: TOMISLAV BEŠENIĆ
FOTO: MARKO GUZINA

Godina je 1988. Dok kino dvoranama hara Oskarima obdaren Kišni čovjek, a videorekorderi, koji su baš nekako u to vrijeme postali stvar prestiža, neumorno vrte piratske kazete prvog Terminatora, iz Blaupunkt radio kazetofona s dvije glave trešte danas već (srećom) zaboravljeni hitovi Dalibora Bruna. Vozni park još je uvijek uglavnom sočrealistički, što znači da bezbrojni vlasnici polutrajnih proizvoda marke Zastava-Yugo sanjaju o posjedovanju do u razine nadnaravnog božanstva uzdizanog Golfa «dvojke dizel», jednako kao što i vlasnici MZ ETZ-a, još nedovoljno oporavljeni od pozitivnog šoka

uzrokovanog prvom serijom GSX-R-a, maštaju o upravo predstavljenoj Hondi RC 30.

Iako je te iste godine svijet ATV-ova potihoo bogaćen Yamahom YFS 200, svrha uvodnog odlomka nije bila samo da Blaster stavimo u kontekst vremena u kojem je došao na svijet, već i da se lakše podsjetimo koliko je vremena otada doista prošlo. A izraženo brojkama, Blasterov životni put započeo je prije gotovo 20 godina i on je - za razliku od većine dosad nabrojanih relikvija - i dalje komercijalan i to u svom izvornom, gotovo nepromijenjenom obliku. Nekih je modifikacija, doduše, bilo, no ponešto drugačije oplate ili ugradnja disk kočnica nisu narušili originalni duh onog vremena, već su samo moder-

nizirali pristupačan četverocikl koji je od prvog dana svog pojavljivanja osim za klasičnu zabavu rado bio «zlorabljn» i za utrivanje na zatvorenim stazama.

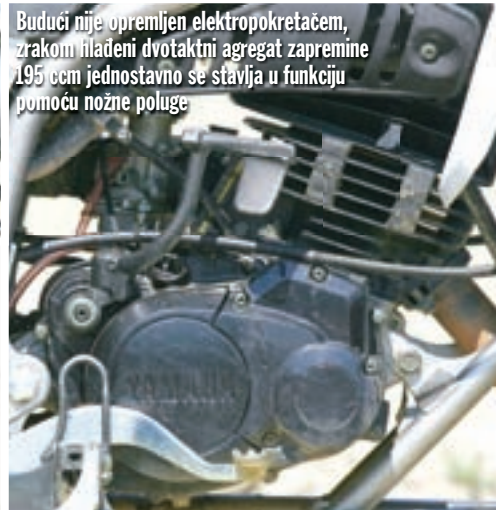
Tome je u prilog svakako išla dobro zamišljena konstrukcija koja je nudila povoljan omjer snage i težine, no s obzirom na to da je prostora malo, a dojmova mnogo, nećemo vas previše zamarati detaljnim rastavljanjem na proste faktore, već ćemo se samo na brzaka dodirnuti sastavnih dijelova najmanjeg Yamahina sportaša. Posao će nam pritom olakšati činjenica da Blaster počiva na jednostavnoj, da ne kažemo genijalno elementarnoj mehanici lišenoj svih dodataka nepotrebnih za osnovni užitak u vožnji. Telegrafski kratko, dvostruka

prednja poprečna ramena s krutom stražnjom osovinom u jednu cjelinu povezuje klasični čelični okvir, koji u svom središtu udomljuje zrakom hlađeni dvotaktni agregat zapremine 195 ccm. Taj se živahni «cvajo» svojedobno ugrađivao i u enduro motocikl DT 200 R, a njegovih se 20-tak KS putem mjenjača sa 6 stupnjeva prijenosa i pogonskog lanca s veseljem prenosi do stražnjih guma, koje su svojim «gljivastim» oblikom definitivno djeca 80-tih i jedan od rijetkih elemenata ovog četverocikla za kojeg nam je žao da ga nije dotaknuo duh modernizacije. Uz gume, tim je razdobljem vjerno inspiriran i dizajn, postojan poput frizure fiksirane trovremenskim Taftom i nostalglično određen svojim četvrtastim forma-



Zahvaljujući vrlo dobroj kvaliteti izrade, te jednostavnoj i provjerenoj mehanici vlasnici Blastera mogu bezbrižno uživati u njegovom nestašnom karakteru

Budući nije opremljen elektropokretačem, zrakom hlađeni dvotaktni agregat zapremine 195 ccm jednostavno se stavlja u funkciju pomoću nožne poluge



▼ Već sam pogled na prekidače dokazuje da je Blaster toliko spartanski opremljen, da se čak i prednje i stražnje svijetlo mogu smatrati luksuznim elementom



Svim zahtjevnijim korisnicima preporučamo da serijski montirane gume zamijene onima s četvrtastijm presjekom, budući ove pri prolasku zavojima destabiliziraju quad

ma, koje su od originalnog modela vidljivo odstupile jedino promijenjenim dizajnom prednjih oplata. Taj je detalj ujedno najzaslužniji što u cjelini simpatičan, iako demodirani Blaster ostavlja dojam prijateljskog robota «transformera» koji se iz svog osnovnog oblika trajno premetnuo u igračku na četiri kotača.

A gledano u cjelini, ova Yamaha doista djeluje poput kakve igračke, čemu svakako pridonose i relativno skromni gabariti cijelog vozila. Štoviše, svojim protezanjem u dužinu i širinu Blaster na prvi pogled ostavlja dojam da mu «pleća» ne mogu prihvatiti ništa veće od pigmejskog poglavice, no na njega će se svejedno lako smjestiti i svaki prosječno visoki Hrvat. Doduše, donji se ekstremiteti

neće nauživati preobilja slobodnog prostora, no sasvim sigurno neće patiti od klaustrofobije i tek bi onim «krakatičima» upravljač u rijetkim trenucima mogao dodirnuti koljena. Sve to znači da vozač, iako smješten podosta skučeno, neće imati previše ozbiljnih primjedbi na Blasterovu ergonomiju, jedino bi pri vožnji u stojećem položaju sasvim legitimno mogao poželjati nešto više postavljeni upravljač.

Mali div

Uz preniski smještaj, mamine maze bi upravljaču mogle zamjeriti i to što nije udomio tipku elektropokretača, no kasnih je 80-tih taj element bio luksuz i na nekim skupljim motociklima, pa kako ne bi i na ovoj

Yamahi, koja uz to nema ni prekidače trube ili pokazivače smjera, a da o retrovizorima i ne govorimo. Takav asketski pristup konstruiranju ovog četverocikla lako se može opravdati uštedom na težini i konačnoj cijeni, ali i činjenicom da Blaster nije namijenjen vožnji po prometnicama, već istinskoj terenskoj uporabi, na kojoj vam takve stvari mogu više smetati nego koristiti. Doduše, elektropokretač bi sasvim sigurno bio od koristi, posebno kada se agregat ugasi na nekoj opakoj strmini ili dok je četverocikl opasno nagnut u stranu, no nakon malo vježbe uvidjet ćete da je i već pomalo zaboravljeni kick-start pouzdano rješenje koje se lako koristi i ne iziskuje preveliku snagu. Tako ćete, ako agregat ne upalite iz

prve, rijetko kada morati više od tri puta udariti nogom lako dostupnu polugu. Desetak sekundi nakon što YFS 200 Blaster veselo odsvira svoje prve dvotaktne taktove ugasit će se i crvena kontrolna žaruljica kao jedini element na ploči s instrumentima, no samo pod uvjetom da je količina ulja za podmazivanje smještenog u izdvojenom spremniku iznad dozvoljenog minimuma.

Sve u svemu, mali pali kao veliki, a tako i ide. «Mokra» težina od samo 155 kg i temperamentan dvotaktni agregat pružaju Blasteru konkretne performanse kojima posramljuje četverotaktnu konkurenciju osjetno veće zapremine. Pritom valja napomenuti da se kod konstruiranja Blasterova agregata nije slijedilo uobičajene postulate dvo-



Ono što obično nazivamo pločom s instrumentima ovdje je svedeno na jednu kontrolnu žaruljicu koja u datom trenutku signalizira da je razina ulja za podmazivanje, smještenog u spremniku ispod lijevog stražnjeg blatobrana, pala ispod dozvoljenog minimuma

taktne filozofije, koji teže ostvarivanju što veće maksimalne snage nauštrb upotrebljivosti na niskim i srednjim režimima vrtnje, već je primijenjen umjereniji «user-friendly» pristup, kod kojeg je solidan potisak u gotovo cijelom rasponu vrtnje obogaćen primjetnom, ali ne i opasnom provalom snage na visokim okretajima.

Ubrzanja su pritom iznenađujuće dobra, što je između ostalog posljedica kratko proračunatih odnosa klasičnog mjenjača sa 6 stupnjeva prijenosa. Prve dvije brzine su posebno kratke i kada im uz spomenuti živahan, ali ne i prenervozan agregat pridodate kombinaciju kratkog međusovinskog razmaka i «starijskog» načina sjedenja gotovo točno iznad stražnje osovine, dobit ćete idealan poligon za vožnju na stražnjim kotačima. Štoviše, iako smo dosad vozili i daleko snažnije četverocikle, samo je manji dio njih s toliko urođenom lakoćom svoj prednji odbojnik podizao put neba. I dok je sasvim neupitno da ta njegova karakteristika izaziva ugodno iznenađenje, poput onog kad na dječji rođendan umjesto klauna zaluta teta striptizeta, nestašno propinjanje na stražnje noge mač je s dvije oštrice koji vam visi nad glavom svaki put kada se uhvatite u koštac sa opasno strmim hard-enduro usponima.

U tim ćete slučajevima, čak i kada se nagnete sasvim preko upravljača i tijelo ispružite daleko prema horizontu, morati pokazati zavidnu spretnost kako biste prednje kotače zadržali u kontaktu s podlogom i spriječili izvrtanje na leđa. Pritom treba jako precizno balansirati s polugom gasa i imati na umu da ćete za svako njezino

premaglo otpuštanje koje nije popraćeno adekvatnim pritiskom na polugu spojke biti «nagrađeni» gašenjem agregata, nakon kojeg će quad vrlo vjerojatno početi kliziti unatrag u onaj isti bezdan iz kojeg ste upravo došli. I tek bi vam tu, dok se tako bespomoćni nadate da se vaša povratna putanja neće križati sa stablom, stijenom ili nekom sličnom jednako bolnom preprekom, moglo postati žao što ova Yamaha nije opremljena elektropokretačem koji bi agregat lako vratio u život, već kick-starterom, do kojeg je u takvoj situaciji nemoguće doći.

Izuzmu li se te donekle ograničene penjačke sposobnosti, koje ga čine bližim pojmu naprednog planinara nego li vrhunskog alpinista, Blaster je vrlo zahvalan alat za sučeljavanje sa gustom šumom i njezinim obroncima. Tada uz sve njegove dinamičke kvalitete dolazi do izražaja i relativno skromna širina vozila, koja vam omogućuje jednostavnu slalom vožnju između drveća, pa i provlačenje uskim planinarskim stazicama na kojima bi pješke lako zapela i neka gabaritnija gospoda.

YFS se uz to sasvim dobro snalazi i na razrovanim šumskim putovima, koji zbog korištenja krute stražnje osovine obično stvaraju probleme njegovoj sportskoj braći, budući upravo taj dio četverocikla voli zapeti na središnjem grebenu između dvije «špure» koje ostavljaju traktorske gume. Blaster nije u potpunosti imun na takve probleme, no zbog njegove će male širine spretniji vozači moći zadržati unutarnje rubove guma na središnjem grebenu i tako barem na neko vrijeme odgoditi upadanje jedne strane četverocikla u «špuru»

Ako su vam na prvom mjestu kvaliteta izrade i nesputana zabava u vožnji, onda Blaster nema nikakve konkurencije u svom cjenovnom razredu. Potrebnih 27.650 kn čine ga najpristupačnijim ozbiljnim i kvalitetnim sportskim četverociklom



Iako postoji samo mogućnost podešavanja predopterećenja opruge, mekani prednji i stražnji ovjes hoda 180 mm dobro obavlja svoj posao pri prelasku preko neravnina, ali i pri izvođenju većih skokova





Svojim simpatičnim, ali i demodiranim dizajnom Blaster najbolje svjedoči da je sretno dijete kasnih 80-tih

i nepoželjno nasjedanje na stražnju osovinu.

No, ako je po tom pitanju Blaster nešto spretniji od sportske konkurencije, onda je po sposobnosti zaglavlivanja u dubokoj blatnoj kaljuži tipični predstavnik svoje vrste. U toj vam neželjenoj situaciji manevarski prostor dodatno ograničava izostanak hoda unazad, no, iako to možda zvuči kao šuplji argument, taj nedostatak dobrim dijelom kompenzira već pohvaljena mala težina vozila, koja vam omogućuje da povlačenjem za prednji ili stražnji odbojnik snagom vlastitih mišića quad izvučete iz zagrhljaja blata, pa čak i da ga, kao u našem slučaju, otmete brzom matici rijeke. Nedostatak hoda unazad primijeti se i prilikom nailaska na neku nepremostivu prepreku, no kada jednom uvježbate specifičnu tehniku koja se sastoji od silaska s četverocikla i njegovog rotiranja podizanjem prednjeg ili stražnjeg kraja, polukružna okretanja ćete izvoditi jednako brzo, ako ne i brže negoli ni nekom drugom ATV-u opremljenom «rikvercom», posebno ako pritom nemate na raspolaganju previše slobodnog prostora.

Nepopravljivi mangup

Nakon što smo apsolvirali probijanje po šumama i gorama, red je da se pozabavimo i motocross stazom na kojoj je Blaster uvijek rado viđen gost. Uz svoju neupitnu agilnost ovaj dvotaktni izvor zabave vas osvaja lažnim osjećajem da imate neupitnu kontrolu, iako u stvari cijelo vrijeme imate pune ruke posla i beskrajno uživajte u tome. Tako će se pri prelasku preko svake veće izbočine ili manjeg brežuljka quad podići na stražnje kotače, jednako kao što bi vas taman nakon što ste pri ulasku u zavoj dodavanjem upravljača riješili problema s uglavnom bezopasnim proklizavanjem prednjeg kraja mogao iznenaditi podizanjem unutarnjih kotača. Sve u svemu, ako se vozi brzo, onda je doista zabavan, no ako ga se tjera do njegovih krajnjih granica onda traži iskusnog vozača kojem će svi ti njegovi nestašluci predstavljati dodatni izazov i izvor zadovoljstva, iako će zbog njih možda izgubiti pokoju sekundu po krugu. Dvotaktni agregat vas pritom nezaustavljivo gura naprijed, pod uvjetom da se stalno igrate s polugom mjenjača, a iako nije zadnja

riječ tehnike, ovjes vrlo dobro kompenzira neravnine kao i umjereno visoke skokove tijekom kojih ćete se zahvaljujući maloj težini Blastera lako namjestiti za siguran doskok.

Ugodnom prizemljenju pridonesu i stražnje gume «balonke» pomalo arhaičnih dimenzija 21x10-8, koje svojim sabijanjem pri doskoku vrijedno pripomažu stražnjem ovjesu, no to je uglavnom i jedina pohvala koju možemo izreći na njihov račun. Svojim izrazito zaobljenim profilom one bitno narušavaju stabilnost, budući u sporim zavojima uzrokuju pretjerano naginjanje cijelog četverocikla i podizanje unutarnjih kotača, koje se ponekad ne može kompenzirati ni maksimalnim naginjanjem tijela u suprotnu stranu. Pridodajte tome da se u brzim zavojima vanjska stražnja guma podvlači pod sam naplatak i dolazite do zaključka da je nabavka guma sa četvrtastim profilom, tipičnijim za sportske četverocikle, itekako isplativa investicija kojom ćete poboljšati ne samo vozna svojstva, nego i vlastitu sigurnost. Jedna od omiljenih dorada je i ugradnja distanci kojima se proširuje trag kotača, a ako želite izvlačiti maksimum, ne bi bilo loše razmisliti i o ugradnji opletenih kočionih crijeva, budući je kod uporabe na natjecateljskoj stazi primjetno da su inače vrlo dobre kočnice sklone umaranju.

S obzirom na cjelokupni sportski ustroj i kvalitetnu konstrukciju, koja bez ikakvih

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, dvotaktni
Obujam: 195 ccm
Provrt x hod: 66 x 57 mm
Kompresija: 6,6:1
Hlađenje: zračno
Pokretanje: nožno
Paljenje: elektronsko
Napajanje: rasplinjač
Spojka: višestruki diskovi u uljnoj kupci
Mjenjač: 6 stupnjeva
Ovjes: naprijed dvostruka poprečna ramena, hod 180 mm, straga klasična vilica s monoamortizerom, hod 180 mm
Gume: prednje 21x7-10, stražnje 21x10-8
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.735, širina 1.035, visina 1.040, visina sjedala 740, međuosovinski razmak 1.100, težina 155 kg (s uljem i gorivom)
Spremnik goriva: 9 l

+ jednostavna konstrukcija, kvaliteta izrade, težina, cijena, sportski ustroj, agilnost, agregat

- stražnje gume, oprema, nemogućnost registracije, male dimenzije, niski upravljač

problema podnosi i veća opterećenja, tih će nekoliko promjena biti sasvim dovoljno da s ovim četverociklom otpočnete svoju natjecateljsku karijeru. Kako se tu ne radi o nekim značajnim financijskim investicijama koje bi bitno narušile iznimno pozitivan dojam kojeg ostavlja maloprodajna cijena od 27.650 kuna, ispada da se radi o jednom od najpristupačnijih proizvoda za ulazak u svijet motosporta uopće. Što se tiče civilnih korisnika, nekima od njih moglo bi zasmetati to što je registracija ovog četverocikla nemoguća misija, no bez obzira na to dobro je znati da se u Blasteru bliskom cjenovnom razredu ni izbliza ne može pronaći quad koji bi mu mogao dostojno parirati kvalitetom izrade, ukupnim voznim osobinama ili užitkom kojeg pruža u vožnji. Nažalost, ova je igračka ušla u 20. godinu proizvodnje i ako je vjerovati zakonu velikih brojeva, ali još i više činjenici da je jedan od posljednjih proizvoda koji koriste još uvijek jednako uzbuđljivo, iako s vremenom ekološki sve neprihvatljiviju dvotaktnu tehnologiju, Nije čudo da je serijska proizvodnja ove vjekovječne igračke odbrojila svoje dane. Tako se u pogonima Yamaha već sastavlja četverotaktni model YFM 250 R koji će Blastera sasvim sigurno izgurati iz ponude, no ostaje nam vidjeti u kojoj će ga mjeri dostojno zamijeniti. Tome u prilog ide i već najavljeni četverotaktni model YFM 250 R koji će Blastera u skoroj budućnosti sasvim sigurno izgurati iz ponude, no pitanje je u kojoj će ga mjeri uspjeti dostojno zamijeniti. Ovakav se mangup ipak rađa samo jednom u sto godina. ■



Kao i ostatak četverocikla, stražnjim dijelom Blastera dominiraju četvrtaste forme minimalistički izvedenih oplata. Čista klasika