

PURO CARISMA

Quizá no haya una réplica a escala de un quad deportivo tan acertada como el Blaster. Por eso es una base ideal para ser mejorada y extraer todas sus posibilidades, potencial que el nuevo YFM 250 R deberá demostrar.

- TEXTO: BILL «WBGD» LANPHIER
- FOTOS: BILL «WBGD» LANPHIER/RAY GAUGER

Parece como si Yamaha tuviera una particular aptitud para concebir quads de muy larga vida comercial. El Blaster, que ha estado en el mercado durante casi 20 años, es una de las mejores pruebas de ello. Con sólo 50 cc. menos que los popularísimos quads deportivos con motor 250 cc. 2T que proliferaron sobre todo a partir de la segunda mitad de la década de los '80, y con menores dimensiones generales que éstos, el Blaster sigue siendo sumamente popular en países como Estados Unidos. De hecho, en el Nacional estadounidense de cross-country (the GNCC series), la categoría 200 cc. Air-Cooled Class (una clase específica para quads con motor de hasta 200 cc. refrigerados por aire) debería haber sido llamada Blaster Class.

[EXCLUSIVA]
QUADS-XTREME

DE CERCA

► YAMAHA BLASTER 200 DUNCAN RACING



LA VERSIÓN CROSS COUNTRY del Blaster Duncan Racing monta unos trapecios más estrechos para no perder manejabilidad. Si se mantienen los amortiguadores Elka multirregulables.



EL COMPLETO TRABAJO HECHO en el motor mejora todos sus aspectos, pero mantiene el grupo termodinámico y la cilindrada originales.



DUNCAN RACING refuerza embrague y transmisión primaria para que soporten mejor la potencia extra generada por el motor.



LLANTAS DOUGLAS WHEEL, más sólidas que las originales. No hacen falta ni refuerzos exteriores ni interiores.



EL TREN TRASEÑO mantiene el basculante original, pero se cambia el monoamortiguador original por un Elka multirregulable. Eje Team más ancho que el de serie.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Tipo	2T. Monocilíndrico. Refrigeración por aire
Distribución	Por transfers (Duncan Racing)
Diámetro x carrera	66 x 57 mm.
Cilindrada	195,1 cc.
Compresión	6,6:1
Encendido	Electrónico
Arranque	Por palanca
Alimentación	Carburador Mikuni de 26 mm.
TRANSMISIÓN	
Embrague	Manual
Cambio	Manual (6 velocidades)
CICLO	
Bastidor	Tubular de acero
Suspensión delantera	Dobles trapecios Laeger's. Amortiguadores Elka Long Travel
Recorrido	230 mm.
Reglajes	3 vías
Suspensión trasera	Progresividad variable (sistema Monocross). Monoamortiguador Elka Long Travel
Recorrido	200 mm.
Reglajes	3 vías
Frenos delanteros	2 discos. Pinzas de simple pistón
Freno trasero	Disco. Pinza de simple pistón
Llantas delanteras	Douglas Wheel. 10"
Llantas traseras	Douglas Wheel. 8"
Neumáticos del.	(TP. 20(19)/6-10
Neumáticos trasera	(TP. 18/10(9.5)-8
MEDIDAS	
Longitud/ancho/alto	1.734/1.030/1.040 mm.
Altura de asiento	740 mm.
Distancia entre ejes	1.100 mm.
Altura libre al suelo	n.d.
Dep. combustible	9 l.
Peso (en seco)	147 kg.
EQUIPAMIENTO	
Defensa delantera	Duncan Racing
Manillar	TAG
Monoamortiguador de dirección	No lleva
Acelerador	Motion Pro
Manetas	De serie
Empuñaduras	TAG
Cortacorrientes	No lleva
Estriberas	De serie
Extensiones estribera	No lleva
Protectores inferiores	OMF
Asiento	De serie (funda DR/One)
Carrocería	De serie

■ Datos declarados por el fabricante/preparador

MOTOR

Para averiguar qué tipo de modificaciones debe hacerse al Blaster para mejorarlo, hemos hablado con Loren Duncan, máximo responsable de Duncan Racing. «Para la mayoría de los usuarios de un Blaster, un buen escape es todo lo que necesitan en ámbito de motor. Si el Blaster es de un adolescente, verosíblemente se le quede pequeño de talla, así que hay que tener este factor en cuenta a la hora de decidir cuánto dinero gastarse en él».

La unidad que ves en las fotos mantiene la cilindrada y el carburador originales. Loren Duncan le ha instalado su conjunto escape-silenciador, y unas láminas de admisión Pyramid. Para fortalecer la transmisión, este

Blaster tiene un embrague Duncan completo (discos y muelles), y una maza Hinson. «Ni el embrague de serie ni la transmisión son particularmente resistentes», matiza Duncan, «y, a base de usárseles años y años, ha habido algunos que han dado problemas. Un usuario de 160 kilos de peso podría usar un Honda TRX 300 EX toda la vida sin dañar transmisión ni embrague, pero un Blaster no aguantaría un uso así al cabo del día».

¿Por qué no poner un grupo termodinámico de mayor cilindrada? De nuevo se plantea la cuestión de si tiene sentido en el caso de que el Blaster sea para un adolescente, quien presumiblemente al poco tiempo preferirá un quad más grande en lugar de un Blaster de 240 cc., pero, en cualquier caso, Duncan opina

que este quad va mejor con la configuración original de 196 cc. que con un kit de 240 cc., en el cual el pistón, más grande, hace que el régimen máximo de giro sea menor. Además, la falda del pistón, más larga, compromete la normal dinámica del flujo aire-gasolina (admisión) y gases (escape) a través de las lumbreras. «A todo el mundo le seduce subir de cilindrada», asegura Duncan, «pero cuando un chavalillo con una CR 80 te pasa como si nada en un tramo arenoso, ¿qué te sugiere?».

Loren Duncan admite que su National kit para Blaster (que incluye un diagrama de lumbreras rediseñado y un pistón de alta compresión) implica una clara ganancia de potencia respecto a lo que se obtiene con un simple cambio de láminas de admisión y



EL BLASTER es el quad de iniciación que mejor encarna el espíritu de un deportivo. La preparación Duncan Racing de motor y parte ciclo potencia las cualidades de este mítico modelo.

escape, pero que, debido a que cuesta unos 1.125 euros al cambio, habrá personas que prefieran comprarse un quad más grande en lugar de potenciar el Blaster.

Para quien escribe, que pesa unos 75 kilos, un Blaster de serie se queda corto, pero con la preparación Duncan que se ha aplicado a la unidad de las fotos, tiene unos medios y altos inesperadamente enérgicos. Incrementar la relación de compresión de serie, relativamente baja, potenciaría bajos, pero Duncan quería que el motor de este Blaster subiera lo más rápidamente posible de vueltas, lo que implicaba mantener la relación de compresión de serie.

«El punto fuerte del Blaster es lo enérgico de su curva de potencia en medios y altos», comenta Duncan, «lo que es típico en Yamaha. Para sus respectivos quads, Honda suele preferir más bajos y Kawasaki, más altos. El Blaster tiene una curva de potencia muy utilizable, pero hay que mantenerlo al menos a medio régimen. Con las piezas de Duncan Racing, un Blaster genera una potencia próxima a la de un Honda TRX 250 R del '86; corre un montón y, pese a ello, es fiable».

PARTE CICLO

Coherentemente respecto al incremento de potencia y par del motor, la parte ciclo se adecúa con unos trapecios Laeger's 2 pulgadas más anchos y un eje trasero Team ensanchado en la misma medida; se obtiene así más estabilidad. Los amortiguadores Elka delante y detrás incrementan el recorrido desde los 180 mm. originales hasta los 230 mm. delante y 200 mm. detrás. Debido a que quien escribe es demasiado grande para un Blaster, el tarado de las suspensiones era demasiado blando y parte del recorrido de suspensiones se perdía a causa del peso, pero daba la impresión de que funcionarían muy bien para un usuario de menores dimensiones y peso. Cody Morgan, el niño que lleva el Blaster en las fotos, de unos 65 kilos de peso, nos comentó que los Elka van claramente mejor que los amortiguadores de serie.

Loren Duncan considera que un usuario en torno a 59 kilos es el límite de peso que un Blaster puede mover sin limitaciones. «Una persona más pesada puede llevarlo, pero en dunas, por ejemplo, ha de saber seleccionar trazadas que no impliquen demasiada resistencia de la arena y mantener el motor en la zona buena de vueltas. Y eso requiere una experiencia que los usuarios de un Blaster, en buena lógica inexpertos, no sabrán hacer bien».

Coherentemente respecto las reducidas dimensiones del Blaster, Loren Duncan prefiere montar neumáticos de sección relativamente reducida delante y detrás, sea en arena o en caminos. «Muchos usuarios de Blaster cometen el error de montar neumáticos de demasiada sección para este quad. Los de serie dotan al Blaster de la adecuada altura libre al suelo, pero traccionan poco, y poner unos de mayor sección somete al motor y a la transmisión a un duro y excesivo esfuerzo».

Aunque Duncan Racing ha logrado un kit de potenciación de motor competitivo, Loren Duncan reconoce que, a la larga, es preferible adquirir quads más grandes, que asimilan mejor la potencia generada por el motor. «Potenciar el motor en un quad que no puede transmitir en condiciones ese incremento de potencia al suelo es como poner un turbo a un utilitario».

TRAYECTORIA DE ÉXITO

Con todo, los Blaster del equipo Duncan Racing han aportado a la firma varios títulos a lo largo de la década de los '90. «Es un quad muy divertido, y es divertido verlos llevados al límite por agresivos adolescentes que adoran subir y subir de vueltas el motor, y aprenden a usar exhaustivamente embrague y cambio. Tanto mis amigos como yo mismo tenemos niños, así que siempre estoy liado con este tipo de quads. Darles a estas futuras promesas un quad que sea perfecto para ellos me es muy satisfactorio».

UN JUGUETE EN LA ARENA

El Blaster, en las dunas



EL BLASTER, ensanchado y potenciado, es muy divertido en las dunas. Tiene la ligereza y una vivacidad para subir de vueltas que no pueden tener los quads deportivos con motor 4T.



EN EL BLASTER que ves en las fotos se han montado unos trapecios Laeger's 5 cm. más anchos y un eje Team ensanchado en la misma proporción. Los neumáticos no son particularmente anchos para una menor superficie de rozamiento; se aprovecha así la ligereza del quad.

EL BLASTER en las dunas se disfruta de un modo diferente que los deportivos con motor 4T porque, respecto a éstos, es más manejable y requiere ir lo más alto de vueltas posible.

