

Neo's je i do sada bio okretan, elegantan, iznimno pouzdan i kvalitetan model, a od ovog je proljeća uvođenjem verzije 4S postao i ekološki osviješten. Četvrotaktni je agregat uz nisku potrošnju goriva sa sobom donio i iznimnu ugladenost, što ovaj skuter čini još zanimljivijim pripadnicama nježnijeg spola. Mane? Podnica je malo skućena za cipelu broj 46



Šarmer s pokrićem

PIŠE: **TOMISLAV BEŠENIĆ**
FOTO: **ŽELJKO PUŠČENIK**

Za razliku od nekih vrsta motocikala koji brzinom dolaska i silaska sa scene konkuriraju i našim "selebritijima", svijet skutera živi u jednom smirenijem ritmu, u kojem prosječan model obično mora odrediti popriličan tržišni staž prije nego

ga se konačno pusti da ode u zasluženu mirovinu. To posebno vrijedi za skutere do 50 ccm, pri čemu Yamaha slobodno možemo proglasiti jednim od predvodnika te filozofije, budući se najveći dio njezine ponude u toj klasi bazira na modelima koji svoje korijene vuku još iz prošlog tisućljeća. Znači li to da Yamaha svojim kupcima prodaje zastarjele modele ili su sami skuteri

već u startu toliko dobro koncipirani da bez ikakvih problema podnose teret godina? Ako je suditi po kvalitetama koje je nam je prikazao osvježeni Neo's, onda je u pitanju ipak ovo drugo.

Prvi test simpatičnog modela Neo's objavili smo još pravadne 1997. godine, a on je još i dan danas iznimno konkurentan i privlačan

skuter, iako su promjene koje je pretrpio u međuvremenu bile sve samo ne dramatične. Primjerice, prošle je godine Neo's otišao na gotovo neprijetno tretman estetske kirurgije, tijekom kojeg mu je samo lagano osvježeno lice kroz elegantiju izvedbu pokazivača smjera i dodavanje male grbe na prednjim oplatama. Uz to je moderniziran i maleni prednji



Moderan četvortaktni pogonski agregat hladi se tekućinom, a posjeduje elektronsko ubrzigavanje goriva i tri ventila u glavi. Izvana je model 4S najlakše prepoznati po rešetki hladnjaka i drugačijem ispušnom sustavu



Nova digitalna ploča s instrumentima osim velikog prikaza brzine posjeduje sat i prikaz ukupne ili parcijalne kilometraže, a tu je i koristan pokazivač razine goriva. Svi prekidači slijede već uobičajene forme, jedino bismo za prekidač pokazivača smjera mogli poželjeti da je manje oštih rubova





Prosluđišnje sasvim blago zatezanje bora najlakše se može primijetiti u još elegantnijoj izvedbi pokazivača smjera



Bez obzira na to iz kojeg ga kuta gledali Neo's obiluje skladnim i zaobljenim linijama

vjetrobran, iza kojeg se sada nalazi digitalna ploča s instrumentima koja zaslužuje sve pohvale za svoj dizajn, plavičasto pozadinsko osvjetljenje i ukupnu ponudu informacija, uključujući tu i pokazivač razine goriva.

Iako neznatne, te su vizualne promjene prirodno lijep Neo's učinile oku još privlačnijim, a kako bi se još više naglasilo da ovaj maleni skuter u potpunosti prati moderne trendove i kad je u pitanju ljepota njegove duše, za ovu je sezonu predstavljena i ekološki prihvatljivija verzija 4S. Izvana se 4S gotovo i ne razlikuje od običnog Neosa, no ako ne primijetite drugačiji ispušni sustav i bočno smještenu okruglu rešetku hladnjaka, onda ćete svakako zamijetiti drugačiji zvuk. Naime, s predstavljenjem verzije 4S maleni je Neo's 50 postao četverotaktan.

Zrakom hlađeni dvotaktni model i dalje ostaje u ponudi, no svi oni koji misle da ovako elegantan skuter zaslužuje najmoderniju tehnologiju od sada mogu izabrati za tisuću

kuna skuplji 4S. Sam je četverotaktni agregat zapremine 49,4 ccm svoju premijeru doživio još prije koju godinu u kod nas slabo poznatom retro modelu Gigle, a uz hlađenje tekućinom, posjeduje i tri ventila po cilindru i elektronsko ubrizgavanje goriva. Na papiru, dakle, sve štima i primjena takvog modernog četverotaktnog agregata trebala bi osigurati ugađeniji rad i manju potrošnju, no ovakvim se slučajevima uvijek postavlja pitanje kako će se to odraziti na ukupne performanse? Ipak smo se navikli na to da dvotaktni agregati nude više temperamnta.

Nema razloga za brigu! Ovaj je četverotaktni agregat živahan, zapravo iznenađujuće živahan i kao takav se na testu relativno lako nosio sa 95 kg mokre težine samog skutera plus 80-ak kilograma žive vage samog vozača. Prilikom naglog odvrtnja ručice gasa kod kretanja s mjesta nema one početne tromosti kakvu smo susretali kod nekih drugih četverotaktnih agregata te zapremine, već Neo's 4S odmah veselo kreće, zadržavajući pritom pravo da pri nekih 10 km/h zastane samo na stotinku sekunde kako bi su uzeo još malo zraka. Veliki digitalni brzinomjer vrlo brzo počinje ispisivati brojke veće od 30 km/h, s time da imate dojam da agregat pokazuje najviše živosti iznad 40 km/h, odnosno u trenucima kada dohvati visoke okretaje.

Jasno je da 3,1 KS i isto toliko Nm koje agregat razvija na 7.000 okr/min ne mogu biti garancija nekih sportskih performansi, no uzmete li u obzir klasu kojoj zapreminom pripada, ne možete pobjeći od toga da četverotaktni agregat zaslužuje sve pohvale, posebno stoga što s ovim modelom imate sasvim dovoljno potencijala da namučite i neke vlasnike dvotaktnih skutera. Pod uvjetom da se među vozačima automobila nije našla i neka neizživljena spodoba kojoj su se nježne linije ovog skutera učinile pogodnom za liječenje kompleksa, s ovom smo Yamahom uvijek kao najbrži kretali sa semafora, no ta je naša sreća uglavnom bila kratkog vijeka. Naime, relativno smo brzo dohvatili 50 km/h, a potom bi ubrzanje naglo stalo, budući je testirani Neo's bio usklađen s našim zakonima, odnosno opremljen blokadom.

U nekom manjem gradu sa smirenijim prometom takva maksimalna brzina ne predstavlja nekakav sigurnosni problem, no na brzim zagrebačkim avenijama testirana Yamaha Neo's nam je po tko zna koji put ukazala na besmisao zakona kojim se strogo ograničuje brzina kretanja skutera od 50 ccm. Doista ne razumijemo kako se to povećava sigurnost, ako vlasniku skutera opremljenog blokadom ne preostaje ništa drugo nego stisnuti se uz desni rub kolnika

Iako već dugo poznajemo njegove osnovne crte, Neo's je još uvijek moderan skuter koji odiše elegancijom



I straga se nalaze dvostruka okrugla svjetla, no ona su ovdje ukalupljena u zgodnu cjelinu



Ulasci u zavoj traže malo nježniji pristup, budući se Neo's sa svojim kratkim osovinskim razmakom i malom težinom iznimno lako spušta u nagib



Oslonci za noge suvozača se izvlače i motociklističkog su tipa

Iako ne obiluje prostorom, položaj vozača je dobro odmjeren, a ukupnoj udobnosti svakako doprinosi i dobro izveden ovjes



i nadati se da će vozači automobila i kamiona, koji se u njegovom retrovizoru povećavaju brzinom rasta hrvatskog vanjskog duga, imati dovoljno senzibiliteta da ne prođu samo koji centimetar od njega. Jednostavno se ne možemo oteći dojmu da Neo's 4S postaje bitno sigurniji skuter istog onog trenutka kad mu se skine blokada, to više što su ovjes i kočnice ovog modela projektirani tako da bi se vrlo lako nosili i s 20% većom maksimalnom brzinom.

Paraleni svemir

Ciklistički gledano, konstruktori Yamahe Neo's nisu bili skloni uvodjenju revolucionarnih promjena, već su se umjesto toga priklonili usavršavanju postojećih i dobro nam poznatih rješenja. Dakle, naprijed se nalazi teleskopska vilica, dok straga - u skladu s osnovnom filozofijom skutera - četverotaktni agregat čini sastavni dio jednoruke stražnje vilice. S obzirom na to da Neo's ipak spada u red skutera nešto manjih dimenzija, ne čudi da međuosovinski razmak iznosi samo 1.275 mm, što ga u kombinaciji s malom težinom i naplaticima od 12 cola čini iznimno okretnim vozilom. Zapravo, moglo bi se reći da nam se u početku činio i preokretnim, budući

takav kakav jest skuter iznimno lako ulazi u nagib, gotovo bez najmanjeg otpora, što će reći da je izveden više po mjeri nježnijeg spola nego grubijana koji misle da se ovakav skuter silom ruši u zavoj.

Pritom iznimno kratak osovinski razmak po prirodi stvari ne bi trebao ponuditi neku vrhunsku stabilnost u zavoj, no tu su od pomoći relativno široke gume u dimenzijama 120/70-12 sprijeda i 130/70-12 straga, koje dobro drže asfalt i pružaju siguran oslonac u nagibu. Isto tako, kombinacija 12 colnih naplataka i za sku-

tere tipično kratkog hoda ovjesa od 70 mm sprijeda i 60 mm straga ne bi trebala kvalitetno apsorbirati bezbrojne neravnine gradskih prometnica, no Neo's to svejedno čini bez ozbiljnijeg stresa. Doduše, na malo većim neravninama ovjes postaje primjetno tvrd, no zato izuzetno rijetko dolazi do kraja svog hoda, što znači da se ne morate pretjerano bojati onih tupih udaraca u donji dio leđa koji nastoje kralježnicu i unutarnje organe izbaciti iz balansa.

Kad smo već zaredali s pohvalama, red je da se dotaknemo i kočione

grupe. Tu bi se nekom površnom promatraču postojanje stražnje bubanj kočnice moglo učiniti nedostojnim japanskog skutera, no nas će uvijek više razveseliti dobar bubanj nego loš disk. A ovaj je bubanj promjera 110 mm doista dobar, što znači da je od koristi, te pokazuje rijetko videnu odbojnost prema bespotrebnoj blokiranju. Prednji disk promjera 190 mm pruža mogućnost preciznog doziranja, a ukupnom snagom kočenja daleko premašuje brzinske mogućnosti ovog skutera, s time da na izlizanom asfaltu i prilikom prelaska preko horizontalne signalizacije treba ipak nešto nježnije pritiskati polugu kočnice, kako ne bi došlo do blokiranja. Osim toga, prilikom snažnih kočenja - a ona na ovoj Yamahi doista mogu biti snažna - primjećuje se i lagano uvijanje cijelog skutera, no to ne može umanjiti dojam da se radi o konkretnom i iznimno uglađenom vozilu na dva kotača.

A ta se uglađenosti kojom odiše cijeli Neo's može lako osjetiti kod svakog dodavanja gasa, kada se paralelno s oslobađanjem kultiviranog zvuka i već spomenutih solidnih ubrzanja ne oslobađaju i bilo kakve vibracije. Neo's 4S jednostavno uopće ne vibrira, ni na rukama, ni na nogama,



Prednji disk promjera 190 mm odlučno zaustavlja ovo vozilo, a od pomoći mu je i stražnji bubanj nesklon bespotrebnoj blokiranju



Za Neo's 4S potrebno je izdvojiti nepunih 14 tisuća kuna, što znači da je samo tisuću kuna skuplji od običnog modela pokretanog zrakom hlađenim dvotaktnim agregatom



TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni

Promjer x hod: 38 x 43,6 mm

Obujam: 49,4 ccm

Odnos kompresije: 12:1

Hlađenje: tekućinom

Paljenje: elektronsko

Napajanje: elektronsko ubrizgavanje

Spojka: automatska centrifugalna

Mjenjač: CVT

Okvir: čelični

Ovjes: sprijeda klasična vilica, hod 70 mm, straga oscilirajuća vilica s monoamortizerom i agregatom kao ovješnim elementom, hod 60 mm

Gume: prednja 120/70-12, stražnja 130/70-12

Kočnice: naprijed disk promjera 190 mm, straga bubanj promjera 110 mm

Dimenzije (u mm) i težina: duljina 1.840, širina 663, visina 1.118, visina sjedala od tla 790, težina sa svim tekućinama 95 kg, dopuštena nosivost 163 kg

Deklarirano: snaga - 3,1 KS (2,3 kW) pri 7.000 okr/min, 3,1 Nm pri 7.000 okr/min

Spremnik goriva: 5,4 l

+ okretnost, potrošnja, dizajn, prostor pod sjedalom, ploča s instrumentima, kvaliteta

- smještaj nogu visokih vozača



Prtljažnik je oblikovan tako da u njega stane prosječna integralna kaciga



Podnica bi mogla biti i nešto duža, kako bi se noge mogle izbaciti više naprijed

ni na stražnjici, što samo doprinosi ukupnom dojmu da ovim skuterom lebdite koji milimetar iznad asfalta. Tom osjećaju svakako doprinosi i već opisan udoban ovjes, ali i cjelokupna izvedba samog skutera, na kojem nema nikakvog mjesta agresivnosti ili neuglađenosti. Neo's se vozi točno onako kako izgleda, dakle smireno i nježno.

Pritom je položaj vozača isti kao i na svakom drugom skuteru tih dimenzija, dok je samo sjedalo obilno postavljeno i dobro odmjereno, možda tek malo preusko u svom početnom dijelu. S obzirom na svoje relativno skromne dimenzije Neo's kao da je izrađen po mjeri pripadnika ljepšeg spola, no još uvijek ima dovoljno prostora da se na njega smjesti i tipičan pripadnik muške populacije, čak i ako u vis broji nešto više od 180 cm. Upravljač je dovoljno visoko postavljen da ne zapinje za koljena i jedino što bi kratkotiji pripadnici ljudske vrste mogli poželjeti je nešto duža podnica, koja bi omogućila da se stopala pomaknu nešto više naprijed za ugodniji položaj.

Međutim, ako je prostor za noge donekle skučen, prostor pod sjedalom je sasvim zadovoljavajućeg volumena, te je oblikovan tako da u njega

stane čak i integralna kaciga. Ipak, vodite računa o tome da prosječna integralna kaciga u njega stane točno u milimetar, tako da ne bi bilo loše da u kupnju kacige povedete i skuter. Pritom osim o veličini vanjske školjke svakako trebate voditi računa o tome da ona i stilski odgovara ovom lijepo oblikovanom skuteru. Bio bi pravi grijeh kričavim bojama narušiti eleganciju za koju stu izdvojili 13.999 kuna.

Ako pak vam je elegancija nisko na listi prioriteta, onda bismo mogli pragmatički zaključiti kako za cijenu tog Yamahinog skutera možete kupiti tri kineska proizvoda iste zapremine. I tu biste učinili pogrešku. Ne zato jer vam loše ide dijeljenje, već zato jer je svojim voznim osobinama, udobnošću, kvalitetom izrade, iznimnom pouzdanošću i brojnim drugim parametrima koji utječu na zadovoljstvo vožnje Neo's 4S toliko daleko odmakao bezobrazno jeftinim dvokotačnim modelima koji se prodaju u trgovačkim centrima između polica s bušilicama i poljoprivrednim alatom, da ga ovi ne bi mogli uočiti ni teleskopom. Zapravo, kada je takva konkurencija u pitanju, stječe se dojam da Neo's obitava u nekom drugom, paralelnom svemiru. ■



Uz solidna ubrzanja, četverotaktni agregat nudi i skromnu potrošnju, tako da ćete zaboraviti kada ste zadnji put napunili spremnik goriva zapremine 5,4 litara