

# SMC J-MAX 700 VS EFI



Förgasare eller inte, det är frågan.

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

Det är inte mycket som skiljer dessa två maskinerna åt och vi ska ta reda på om EFI-modellen är värd dom där extra slantarna.

## LIKA SOM BÄR

Vi tog chansen och körde två tillsynes identiska maskiner med stor och kraftfull motor från SMC. Den största och mest betydande skillnaden mellan dessa två SMC J-MAX 700 är att den ena matas med bränsle via en Mikuni-förgasare och den andra via ett EFI-system från Delphi.

Vi förväntade oss att just denna tekniska skillnad skulle märkas direkt vi startade den stora encylindriga motorn, men inte var det helt enkelt att

avslöja vilken som var vilken.

Då det inte direkt var minusgrader ute behövde vi inte heller använda oss av choken för att få igång den förgasarförsedda maskinen. Båda motorerna gick ungefär lika hårt och faktiskt lite ojämnt innan de fått upp temperaturen ordentligt.

## BRA FART

Det verkar alltså som att en ordentligt injusterad förgasare kan matcha ett insprutningssystem riktigt bra, iallafall när temperaturen är åt det varmare hållet. Däremot kan det ju finnas andra fördelar med insprutningen som att den både drar mindre och har bättre utsläppsvärden. När det gäller effekt skulle insprutningen också kunna dra fördelar men här har man angivit exakt samma hästkraftantal på 49 hästar i ostrykt utförande.

När vi drar iväg med maskinerna tycker vi oss känna en marginell skillnad i hur snabbt och kraftfullt motorn reagerar på gaspådrag och bygger effekt med en liten fördel till EFI-maskinen. Detta kanske inte är så förvånande då en förgasartrottel kan vara betydligt segare än ett gasspjäll.

Båda upplevs dock som pigga och med på noterna när det gäller att leverera effekt. Det här är en riktigt underhållande motor som ger bra med fart åt fyrhjulingen oavsett situation och utförande på motorn.

Förutom denna skillnad med insprutning kontra förgasare har även EFI-maskinen Big Horn-däck på mattsvarta aluminiumfälgar, dock av samma storlek som på förgasarmaskinen. För att lite tydligare visa på skillnaderna mellan dessa två känner vi att det borde sitta servos-



Förutom skillnaden i motorn får man Big Horn-däck på mattsvarta aluminiumfälgar på EFI-modellen.



Den digitala instrumenteringen är informationsrik men kan ibland vara lite otydlig.



Ett lägre styre kompenseras av en lägre dyna vilket blir en bra helhet.



Förutom ett fack längst bak på fyrhjulingen har man två placerade fram, ett i vardera skärm.



# ” TROTS VISSA NACKDELAR FÖREDRAR VI FÖRGASARE”



Bak hittar vi dragkrok med tillhörande kraftuttag.



12V finns det tillgång till även på J-MAX.



Trots att förspänningen stod i sitt mjukaste läge upplevde vi den som lite väl hård.





Fotstegen har även en plåt för passageraren vilket snor lite utrymme för föraren.



J-MAX står med hela 30 centimeter i markfrigång utan att ha monsterhjul.



Växellådan med fem lägen är smidig att sköta på J-MAX.

Det är ett bra klipp i den här 700:an oavsett om vi pratar insprutning eller förgasare.



tyrning på den dyrare av dom två, då möjligen med en lite större prisskillnad än de sju tusen som skiljer idag. Varför inte stoppa dit snäppet bättre stötdämpare också när man ändå håller på för att verkligen klargöra att det finns en skillnad.

#### SMIDIGHET

SMC J-MAX är en ganska smal och hög maskin. Detta ger grymma egenskaper i tight terräng och med en markfrigång på 30 cm är det inte mycket som kan stoppa den. Dessa egenskaper kan dock vara en nackdel när det kommer till väghållning och skråkörning. Men detta har man löst genom att stoppa dit hårda

stötdämpare och på så sätt hålla maskinen upprätt i kurvor och branter. Denna lösning gör dock J-MAX lite väl hård för att följa underlaget riktigt bra i kuperad terräng, trots att förspänningen står i mjukaste läget.

Svänggraden ligger på runt 4.30 meter vid våra mätningar, vilket känns helt okej och ger en smidig maskin i skogen. Trots avsaknaden av servostyrning är J-MAX inte heller speciellt trötande att köra med.

#### UTRUSTNING

Förutom när gäller fälgarna samt däcken är dessa två identiska då det kommer till utrustning. De kommer med både vinsch samt

draganordning och har bra utformade rack både fram och bak. Längst bak på hjulingen sitter det även ett fack som går att låsa med nyckel. Trots att maskinerna är avsedda för en person har dom fotsteg för passagerare. Vi hade dock gärna kunnat vara utan dom till förmån för ett större utrymme för förarens fötter. Fotbrädorna skulle även kunna ha lite fler håll för avrinningen, annars är fästet för skorna ändå okej med en kraftigt mönstrad fotpinne.

Trots en ganska låg placering av styret blir ergonomin bra då även rumpan är lågt placerad i förhållande till styret. Reglagen känns som på vilken annan fyrhjuling som helst och fungerar



J-MAX fungerar utmärkt i skogen, trots att den är lite hård, då den både är smidig och har en bra markfrigång



fint. Den digitala instrumenteringen är väldigt informationsrik men kan vara svår att läsa av, speciellt i direkt solljus och ikonerna kan vara lite väl små ibland. Den 3-växlade lådan på J-MAX med parkering och neutral fungerar helt utmärkt utan att protestera. Att lådan är smidig att arbeta med är mycket viktigt för helhetsintrycket på en fyrhjulning och kan helt klart fälla avgörandet vid ett köp då det inte finns något värre än en låda som inte vill växla när föraren vill det.

#### SUMMERING

Vi upplever inte att den insprutade modellen

är värd den prisskillnaden som finns idag då maskinerna helt enkelt är för lika. Modern teknik i all ära, men gör den inte större skillnad än så här kan vi leva med den lite föråldrade tekniken ett tag till. Att få en 700 för under 70 tusen är bra och är kanske J-MAX största fördel som fyrhjulning. Men börjar priset krypa uppåt som med EFI-modellen blir den inte lika intressant, detta även om det kanske är en bättre maskin. Vi ser gärna de förändringar vi nämnde tidigare på EFI-modellen och då fortfarande gärna till ett tilltalande pris. Men under tiden kör vi gladeligen vidare med förgasare ett tag till. ⚡

#### Motor

##### SMC J-MAX 700 / 700 EFI

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm <sup>3</sup> :	675
Borrning/slag mm:	100x86
Bränslesystem:	Förgasare Mikuni / EFI Delphi
Smörjning:	--
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	49Hk (20)@--
Uppg. vrid/varv:	40Nm@4500
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, back, park och neutral
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift med diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

#### Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	--
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	--
Hjulbas mm:	1290
Sitthöjd mm:	904
Markfrigång mm:	300
LxBxH mm:	2125x1195x1245
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. torrvtikt kg:	336
Tankvolym liter:	--
Svängradie m:	4,31

#### Att äga

Pris:	69.900:- / 76.900:- (+2.000:- Väg)
Färg:	Grön, vit, svart
Generalagent:	ATVSwedenAB, www.atvsweden.se

#### Registreringsform

Väg / Terräng

#### Utrustning

Servo:	--
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / --
Växellåda Aut. / Man:	✓ / --
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / --
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	-- / ✓
Fälgar stål / alu:	✓ / ✓
Skyddsstång fram / bak:	-- / --
Lastrack fram / bak:	✓ / ✓
Hasplåt plast / alu:	✓ / --
A-armsskydd fram / bak:	✓ / ✓
Handskydd:	--
Skärmbreddare:	--
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	-- / --
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärme:	--
Lastflak:	--
Säkerhetsbälte:	--
Dörrar:	--
Vindruta:	--
Tak:	--
Skyddsnet:	--

