

WOLVERINE-R



Vissa saker måste man berätta lite tydligare för att alla verkligen ska förstå. Lyssna riktigt noga nu. Du som konsument måste titta lite extra noga vad det gäller alla slags UTV:er då detta fordon är otroligt användbart, roligt och praktiskt. Vi tittar idag lite närmare på Yamahas nya Wolverine-R som utan tvekan visar vägen.

TEXT BJÖRN FRISTRÖM | BILD: BJÖRN & YAMAHA

Jag ska nu påstå någonting. Är du beredd? En UTV är nästan alltid bättre än en ATV! Ja, jag skrev det. Jag kan också backa upp mitt påstående med en massa fakta jag samlat på mig under åren. Vi har alla en egen agenda och önskemål kring hur vår ATV och UTV ska användas. Många av er har bara kört den sedvanliga ATV:n och är helt och hållet fast i tanken på att just detta fordon är bäst för ert behov. En ATV (All Terrain Vehicle) är som namnet avslöjar ett fordon som ska klara av all slags terräng, vilket den också gör. Men det gör en UTV (Utility Task Vehicle eller Utility Terrain Vehicle). Nuförtiden finns ju också ROV (Recreational Off highway Vehicle) och RUV (Recreational Utility Vehicle) vilket gör förvirringen total för många av oss. De olika benämningarna är CVC-klassningen i USA (California Vehicle Code) och har egentligen ingenting med oss i Europa att göra.

ATV är den klassiska fyrhjulingen med styre. En ATV kan rymma förare samt passagerare, som då sitter belägen bakom chauffören. UTV, ROV

samt RUV har alla ratt och föraren samt passageraren sitter belägen bredvid varandra. Dessa har också samlingsnamnet Side by side, det vill säga sida vid sida.

Enligt mig så är en UTV överlägsen i så gott som alla aspekter eftersom du sitter skyddad från väder och vind, samt yttre våld. Du kan prata med din medpassagerare samtidigt som lastförmåga, dragvikt, och utrustningsmöjligheter är överlägsna. Fördelarna med en ATV kan jag räkna upp på ena handens fingrar. En ATV är smalare och kan därför ta sig fram i exempelvis trång skog på ett bättre sätt. Du kan också motverka tiptendenser med din kroppsvikt på ett annat sätt på en ATV. En ATV är billigare än en UTV. Ja sen kan jag egentligen inte komma på någonting där ATV:n slår UTV:n på fingrarna. Det kommer att ta några år innan den stora massan av er kommer att förstå och hålla med mig, men vi kommer snart att vara där. Lita på mig. Just nu är det i alla fall dags att kolla lite närmare på Yamahas supervärsting då det gäller

UTV:er med fantastiska terrägegenskaper. Vi säger välkommen till den alldeles nya Yamaha Wolverine-R.

HELT NY

När någon tillverkare proklamerar att deras produkt är "all new" så betyder det att man väntat och börjat om från början, men samtidigt också tagit med sig erfarenheten från tidigare modeller. Yamahas nya Wolverine-R är och känns "all new" samtidigt som man direkt känner igen att det är en Yamaha på alla sätt och vis. Jag kan direkt säga att Wolverine är ett mellanting av en lek- och nyttomaskin, samtidigt som den är lite motsägelsefull. Den har i och med sin R-specifikation en omgång riktigt rejäla stötdämpare av piggybackmodell samtidigt som den "bara" har en encylindrig motor på 708 kubik. Jag säger "bara" för att det aggressiva utseendet tillsammans med stötdämperiet gör att man lätt kan missta denna modell för en utmanare till Polaris RZR. Men när jag förstått



Vi kan direkt kalla Wolverine för en multitasker. Det vill säga ett fordon med många egenskaper eftersom den är bra på det mesta.



Interiören är funktionell och inte direkt spartansk. Trepunktsbälten, LCD-instrument, förvaringsfack och rejäla reglage. Luftfiltret hittar man under förvaringsfacket mellan stolarna.



Det kan tyckas vara en liten detalj, med detta skydd ser till att du dels får bättre sidostabilitet men också att du sitter kvar innanför störbågen vid en eventuell rullning.

Det fläska stötdämperiet kan lura dig att en Wolverine hör hemma på crossbanan vilket den egentligen inte gör, även om man skulle kunna ta ett varv om man ville. Den är gjord för avancerad körning i terrängen.



vad Yamahas Wolverine är ämnad för så faller alla bitarna på plats. Det här är maskinen för dig som vill ha en nytto-UTV med terräng och grusvägs-kompetens utöver det vanliga. Wolverine är mycket väl avvägd och och passar bra in på Yamahas beskrivning av dess egenskaper, Terrainability. Ska vi försöka oss på en översättning så får det bli någonting som liknar "terrängegenskaper".

Personligen skulle jag stoppa in den här maskinen i äventyrsfacket tillsammans med Can-Am Commander. Dessa två maskiner matchar varandra då det gäller det mesta, även om jag tycker att Yamahan känns solidare och modernare. Är du ute efter en maskin som både är en slitvarg på gården och i skogen, men samtidigt också lämpar sig för äventyrsresor genom lera, stigningar och skogsvägar så är detta verkligen maskinen för dig.

PÅ FRANSKA LANDSBYGDEN

Efter en rejäl dagstur med nya Wolverine-R på den franska landsbygden så vet jag precis vad man kan förvänta sig och kräva av den här maskinen. Du kan med en knappvridning välja mellan två- och fyrhjulsdrift och sedermera toppa det hela genom att heldiffa maskinen när du tycker det behövs. Naturligtvis har den hög- och lågväxel samt en servostyrning som fungerar klockrent utan att göra något större väsen av sig. Stötdämperiet ger hela maskinen

en fantastisk chassieprestanda och detta gör att den fina 708 kubiks enstånkan känns lite tam på öppnare ytor. Går du in på full attack i en kurva så niger inte maskinen utan håller emot, precis som det är tänkt. Samtidigt så är stötdämperiet såpass bra avvägt att den inte känns hård. I terrängen så märks det att det finns bra med "häng" i fjädringen eftersom den också har rejält med utfjädring som ser till att hjulen är i marken. Naturligtvis så ser allt för stora stenblock och hinder till att maskinen lyfter hjulen men det jag försöker beskriva är att den inte är hård och stel i sin framtoning, samtidigt som den är det, när det behövs. Chassit får alltså högsta betyg under alla omständigheter som man kan tänka sig att den kan utsättas och är ämnad för. 26-tums Maxxisdäcken håller i bra och passar bra för allroundkörning. Visst skulle jag kunna tänka mig att ha ett par mer grovmönstade däck för ren terrängkörning. Då hade jag också gått upp i dimension för att få lite högre markfrigång på köpet. Men redan i originalversionen så bjuder Wolverine på 29 centimeter vilket tillsammans med den relativt korta hjulbasen på ganska precis 2 meter gör denna maskin väl lämpad för terrängkörning. Ha i åtanke att en längre maskin gärna hänger upp sig lättare på stenar och dylikt. Apropå hänga upp sig. Man får lära sig att köra en UTV på ett speciellt sätt då man inte kan burka och vikt kompensera med kroppen som på en ATV. Därför är det riktigt

bra att Yamaha har utrustat sin Wolverine med en heltäckande skyddsplåt under hela ekipaget vilket gör att man kan vara lite mer bestämd och hårdhänt i sitt framförande.

EN MINI-VIKING

Vi skulle kunna göra det lite enkelt för oss och kalla Wolverine för en mini-Viking, men så enkelt är det inte. Naturligtvis är detta en egen individ även om den är påfallande lik i många avseenden. Wolverinen är mycket smalare och faktiskt designad med baktanken att den ska få plats på ett vanligt amerikanskt pickupflak, vilket den gör. Just denna smidighet är ett ess i rockärmen då den tar sig fram i snäv och trång terräng. Den ska enligt fabriken ha en svängradie på 4,6 meter och en total bredd på 1540 millimeter. Vi kan jämföra detta med svängradien på en Can-Am Commander som vill ha 4,87 meter på sig att svänga. Trots att en Wolverine som är fulltankad och redo för en dag i skogen väger hela 581 kilo plus manskap och packning så är den smidig och vig som just en Wolverine, eller Järv som vi svenskar säger.

MOTOR & TRANSMISSION

Den encylindriga 708 kubiks fyrtaktsmotorn har fyra ventiler och insprutning. Den har våtsump och är egentligen ganska anonym på sedvanligt Yamahamanér. Detta på ett positivt sätt. Kraft finnes för ändamålet utan att den på något sätt

De vinklade undre a-armarna ser till att man får en bredare markfrigångsgata under maskinen. Det gäller att avväga när man kan ta en stubbe under maskinen och när det är dags att köra över hindret med hjulet istället.



En aggressiv look kan kanske lura dig att detta är en renodlad sportmaskin vilket det inte är. Men vill du vara sportig emellanåt så är Wolverine med på noterna då också.



Yamaha har här en egen lösning vad det gäller baklämmen som kan flyttas i flera olika lägen.



Wolverine finns att tillgå i olika färger. Du har att välja mellan blå, grön och camo.



Efter en halv dag på den franska landsbygden i en Wolverine i skiftande miljö så vet jag att denna UTV har många allroundegenskaper och är den perfekta maskinen för dig som vill ha en aktiv fritid.



Allting handlar egentligen om att mixen blir bra. Personligen skulle jag vilja ha lite större hjul med grövre mönster för att vara på den säkra sidan att man dels ser från ut stillastående men också tar sig igenom de värsta lerpartierna.



Fråna piggybackdämpare ser till att den här maskinen håller hjulen i marken och får kattliknande egenskaper.



Det elektriska i säkringsväg hittar vi under den lilla "motorhuven".

skulle ge ett tveksamt intryck. Samma gäller för variatorkalibreringen som både känns fast och hård, men ändå med ett mjukt inslag. Just det där med Ultra-Matictransmissionen avslöjar en billigare maskin direkt. Det krävs ett och annat för att förmedla den där solida känslan som Yamaha och andra etablerade tillverkare lyckas åstadkomma. Växellådan är med på noterna och även om maskinens transmission står i spänn så kan man skifta växel utan krångel. Det sitter separata skivbromsar vid varje hjul och bromsarna kan inte heller de benämnas på annat sätt än, bra.

INTERIÖR

Det är inte så mycket att orda om då det gäller inredningen då vi faktiskt inte vill gnälla på någonting här. Den lättmanövrerade växelspaken gör sitt jobb samtidigt som handbromsen är belägen precis bredvid. Det finns både fack för läskburkar samt för personlig utrustning mellan sätena samt ett sedvanligt handsfack. Just detta kanske man inte varit allt för bortskämd med genom åren, men också detta har uppdaterats genom åren på UTV-modellerna.

VI RUNDAR AV

Är det någonting som Yamaha alltid kan stoltsera med är kvaliteten. Dels för ögat, men i slutändan då det gäller hela paketet. Yamahas kvalitetstänk är en måttstock i branschen och

om jag hade mer på fötterna än bara en känsla så skulle jag påstå att de är marknadsledande då det gäller denna egenskap. Vi kan i alla fall nöja oss med att säga att Yamahas produkter oavsett vad det är för någonting alltid i alla lägen har högsta kvalitet. Men om vi ska avsluta den här artikeln med ett totalintryck av Yamahas nya Wolverine så får det bli någonting som så här. Nya Wolverine känns verkligen ny och det var på tiden att den gamla Rhinon blev avlöst då den började kännas daterad. Man kan bli lite lurad av dess framtöning men så länge du läst denna artikel så vet du vad du kan önska och kräva av just denna modell från Yamaha. Den har fläsiga dämpare, men "bara" en encylindrig motor. Den saknar ett tippbart flak vilket är ett minus för en UTV lämpad för gårdsbruk, men är samtidigt riktigt lämpad för att bära ett plogblad. Wolverine är ingen sportmaskin utan snarare en extremt bra och väl avvägd terrängbil med fantastiska egenskaper och klättringsvillighet. Vi kan utan tvekan utnämna denna maskin till den ultimata allroundmaskinen, som kan lite av varje samtidigt som jag verkligen gillar Yamahas benämning, "Terrainability". Vad saknar jag mer? Personligen saknar jag inte så mycket på denna maskin då jag hittade hem direkt, men jag hörde samtidigt andra som ville ha en tiltbar rattstäng för bättre justeringsmöjligheter. Är du ute efter en UTV med det där lilla extra? Åk till din lokala Yamahahandlare för mer information.

Motor

Typ:	1-cylvattenkyld, 4-takt, DOHC, 4-ventiler
Volym cm ³ :	708
Borning/slag mm:	103x85
Bränslesystem:	Yamaha Fuel Injection (YFI), 44mm
Smörjning:	Våtsump
Generator:	--
Tändning:	TCI
Uppg. effekt/varv:	--@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Låg, hög, neutral och back
Koppling:	Ultramatic CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjuldrift med diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivor
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivor

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla wishbone
Fjädringsväg fram mm:	246
Bakfjädring:	Dubbla wishbone
Fjädringsväg bak mm:	269
Hjulbas mm:	2062
Sitthöjd mm:	--
Markfrigång mm:	290
LxBxH mm:	2970x1540x1885
Däck fram:	26x8-12
Däck bak:	26x10-12
Uppg. tjänstevikt kg:	581
Tankvolym liter:	36,7
Svängradie m:	4,6

Att äga

Pris:	--
Färg:	Blå, grön, camo
Generalagent:	YamahaMotorScandinavia, www.yamaha-motoreu

Registreringsform

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:	- / ✓
Skyddsåbåge 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:	✓
Skyddsnät:	-