

YAMAHA YXZ 1000 R



Ska man göra någonting så ska man göra det ordentligt, och på sitt eget sätt. Lite så verkar Yamaha ha resonerat när de tog i ända nere från tårna för att slå världen med häpnad med sin YXZ 1000 R.

TEXT & FOTO BJÖRN

Som motorjournalist måste man vara vaken och på tårna för att hänga med. Vi blir överösta med information då det gäller nysläppta modeller. Det där med namn som sätter sig är viktigt för att sticka ut, och ska jag vara ärlig så får jag ideligen titta i den tekniska specifikationen då det gäller Yamahas nya värsting. YXZ känns lite sådär faktiskt, framför allt när produkten bakom namnet är revolutionerande och klockrent. Yamaha har i och med sin YXZ (jag fick lov att kolla igen vad den hette) 1000 R hittat ett eget koncept för hur man bygger en riktig side by side värsting. Nu finns det ju redan vassa side by side maskiner på marknaden och Polaris RZR samt Arctic Cat WildCat är två av dessa. Men jag måste säga att Yamaha har gått sin egen väg vad det gäller flera avgörande saker för att sticka ut å det grövsta. Det första som särskiljer denna maskin mot de andra på marknaden är att den är manuellt växlad. Japp,

på gammalt hederligt vis med kopplingspedal och växelspak. Nu är växellådan sekventiell och du byter växel genom att antingen föra spaken framåt eller bakåt. Motorn är en 998 kubiks trecylindrig pjäs av fyrtaktstyp, med torrsump. Kraften går via en kardan framåt till den femväxlade växellådan som också innehåller kopplingen samt två kraftuttag som via två kardanaxlar fördelar kraften till fram- och bakdiffen som i sin tur via drivaxlarna ser till att hjulen snurrar. Hela konceptet känns väldigt genomarbetat och kompakt på sedvanligt yamahamått. Det finns naturligtvis en backväxel också. Motorn har många av sina delar gemensamt med en motor som vi till vardags bland annat hittar i Yamahas snöskotrar eftersom vi med en enkel sökning ser att den bland annat delar samma reservdelnummer på bland annat vevaxeln. Kubikantalet har hållits under 1000cc för att passa in i regelverket vad det gäller side by sidefordon som

har gränsen vid fulla litern för att kunna klassas in i denna fordonskategori. Man har jobbat extra mycket med att göra motorn så vibrationsfri som möjligt genom att montera en balansvikt på vevaxeln samtidigt som motorn sitter fast med en vibrationshämmande anordning. Växellådan har också en "torquelimiter" eller slirkoppling för kraftöverföringen till framdiffen för att spara och skydda diff samt lådan för höga belastningsspikar.

MOTORN

Vi är välbekanta med Yamahas trecylindriga motorer som är allt annat än explosiva då de mer har en elmotorkaraktär och därmed kan lura föraren att den är slö, vilket den inte är. Den är däremot extremt vridstark och levererar de 120 kusarna över ett brett register vilket är ett medvetet val av Yamaha eftersom en maskin med ett toppigare register skulle vara extremt svårkörd och inte alls lika snäll som YXZ 1000 R (fick lov att kolla igen vad maskinen verkligen heter).

Vi fick chansen att köra den här besten på sanddynerna utanför Yuma i Californien. Vi höll till ett stenkast från den mexikanska gränsen

Vem köper egentligen en Yamaha YXZ 1000 R? Den kommer att kosta runt 250,000:- och man får egentligen inte köra med den någon annanstans än på inhägnat område. Har du köpt en? Hör gärna av dig till redaktionen!



Hela motor- och transmissionspaketet är relativt kompakt trots att det innehåller flera separata enheter.



Man sitter ombonat i varsin "sittbrunn" med skapligt med plats.



Det finns redan nu massor av olika originaltillbehör att köpa till 1000R-modellen. Här en batterisats med kablage.



Naturligtvis så kan du skjuta förarstolen för önskad position.



Backväxeln läggs i med växelspaken, bara man först trycker in backspärren bredvid ratten.



Det är en rejäl korvstopning man får vara med om på våra pressreleaser vi åker på runt om i världen. Denna tillät en rejäl kördag där vi verkligen fick känna på Yamahas nya värsting.



Damm- och vattentäta förvaringar finns, vilket är praktiskt.



Vill du ha reda på något? Då är det bara att titta i den kalasfina LCD-displayen.



Tre pedaler med gott om plats mellan dem tillåter att man kan ha lite grövre kängor på sig när man kör.

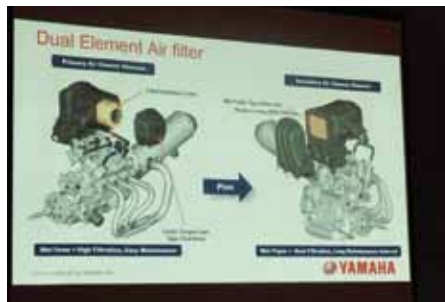
Er egna reporter hade en heldag bakom ratten på Yamahas språkans nya YXZ 1000 R på sanddynerna utanför Yuma.



Det finns massor av tillbehör från Yamaha redan nu. Band annat stereo med högtalare och reservhjulshållare.

Vi blir ordentligt korvstoppade med alla slags fakta vi får presenterade för oss vilket underlättar vårt arbete.

Luftfiltret sitter väl skyddat mellan förare och passagerare men samtidigt lättåtkomligt för snabb service.



och det är väl egentligen i den miljön den här maskinen hör hemma och kan sträcka ut ordentligt. Det enorma området som finns till förfogande för weekend-offroadare är enormt och till synes ändlös. Det där med en manuellt växlad transmission ställer en del krav på föraren som då måste ha något slags motoröra. Nu är 1000 R ganska förlåtande då motorn är begåvad med väldigt snälla kammar och därmed tåls att pinas på lågt varv med hög växel. Nackdelen är att den där explosiva känslan aldrig riktigt infinner sig vid exempelvis en nedväxling. Motorn liksom bara jobbar på nästan oavsett vilken växel man har i. Detta gör att man har kontroll på maskinen samtidigt som det går att köra ruskigt fort med den. Men den där hissande känslan infinner sig aldrig. Du kan genom en enkel knapptryckning välja mellan bakhjulsdrift, fyrhjulsdraft och låst framdiff vilken kan behövas när man ska klättra bland klipporna med något av hjulen i luften

emellanåt. Hela transmissionskänslan är väldigt solid och en total avsaknad av glapp och klonk, såklart. Precis som det brukar vara med en maskin från Yamaha.

CHASSIET

1000R gav mig en ganska stel känsla med den setupen vi körde. Stel nog för att hålla upp maskinen i högfartskurvorna på sanddynerna, men samtidigt lite hård för min smak när terrängen är gropigare. Jag vill personligen ha en lösare setup med mera chassirörelser och därmed en större förmåga att svälja stora ojämnheter. Detta rättade till sig lite ju högre fart man valde att forcera ojämnheter med, men den sparkade gärna bakut och lyfte bakhjulen vilket säkerligen inte är meningen. Naturligtvis är det en inställningssak och våra testmaskiner var ställda för att på bästa sätt forcera sanddynerna. För även om motorn ger denna maskin

oanade fartresurser, så är det chassit som imponerar mest. Ta dig en titt på stötdämpriert. Rent visuellt så är det riktigt mäktigt och såpass stort att det ser helt överkligt ut. Naturligtvis är det fullt justerbart och jag skulle gärna tillbringa en hel dag på en crossbana med den här maskinen bara för att klura ut hur den beter sig med en lösare setup. Styrningen är exakt och har elektrisk servo vilket jag numera ser som en självklarhet än någonting lyxigt. Just det där med en elektrisk styrservo gör hela upplevelsen betydligt bättre och ger faktiskt maskinen en tryggare känsla. Allt våld mot hjulen stannar just vid hjulen utan att ratten får en massa tjuvsmällar. Visst kan man vid riktigt tuffa förhållanden få en retur i ratten. Jag ska därför påminna om att man aldrig ska greppa en side by sideratt som du håller i ett styre. Man ska alltid ha tummarna "utanför" ratten och inte "i" för att vara på den säkra sidan, så att man slipper ta med dessa två



Växellådan är sekventiell och det är bara att slita och dra i denna framåt för nedväxling och bakåt för en högre växel. Gärna med assistans av kopplingen. Vi hörde dock att det var på gång en paddelmekanism med tillhörande brytning av tändningen för växling utan koppling. Fränt.

Passageraren kan förutom förvara sina prylar i ett tätt handskfack också hålla i sig å det grövsta i handtaget ämnat för ändamålet.



Växellåda och koppling sitter ihop i en enhet och består av riktigt kraftiga grejer. Kopplingen ser ut att kunna hålla emot och vara dimensionerad även för överladdning efter en mildare modifiering vilket säkert kommer att provas inom kort.



Vår maskin var vid tillfället hårt ställd och lite sprött i fjädringen, men samtidigt ämnad för de släta sanddynerna som man kunde köra riktigt fort på.

i en påse hem när det är färdigkört för dagen.

EXTRAUTRUSTNING

Även om jag tycker att en maskin av den här kalibern verkligen är komplett från fabriken så finns det möjlighet att lasta på hur mycket extrautrustning som helst inom kort. Eftermarknadsföretagen kommer att kasta sig över 1000R som en flock hungriga vargar och redan under pressvisningen kunde Yamaha visa upp originaltillbehör som ljusramper, reservhjulshållare och en damm- och vattensäkrad stereoanläggning som snyggt inpassats i den övriga designen. Jag lovar att inom kort så kommer det att finnas avgassystem, turbosatser, stötbågar, däck och fälgar, stötdämperi, utbyggd störtbur och fan och hans moster. Jag lovar att marknaden kommer vara översvämmad med fräna tillbehör innan våren är här och det mesta produceras ju i staterna där man helt klart har

en tydlig bild av hur saker och ting ska se ut. Side by side-kulturen i USA är väl utbredd och det finns facktidningar som endast skriver om denna typ av offroadfordon. Det finns tävlingar och hela tävlingsserier och just detta skulle helt klart vara en väg att gå för att få igång försäljningen. Personligen tycker jag att det skulle vara extremt roligt om det fanns en serie i Sverige för dessa fordon. Vad jag vet så är det i alla fall tillåtet att köra på ATV-tävlingen på Gotland med en Side By Side. Alltid en början.

TEKNIK

Som jag sa. Stötdämperiet på denna maskin är helt sjuk. Både prestandamässigt men också rent visuellt. Skulle man skruva lös en av Fox Podium-dämparna och jämföra den med en dämpare från en snöskoter eller cross så skulle du dra på smilbanden. De är enorma, och ser verkligen påkostade ut. Yamaha YXZ 1000 R

har en fjädringsväg på 41 centimeter fram och 43 centimeter bak vilket ger maskinen fantastiska resurser att arbeta med. Naturligtvis sitter det en bromsskiva ute vid varje hjul samt en skiva på kardanen för handbromsen. Det sitter 14" fälgar och 27" däck på den här maskinen i originalutförande. Maxxis Big Horn 2,0 däcken är väl valda för bästa allroundegenskaper och kanske är dessa det första man byter ut när man väl kommit underfund med vad man vill använda den här maskinen till. Körning på bana, på isen, eller i terrängen.

INSTRUMENT & TEKNIK

Det börjar kännas tjatigt att påstå att Yamaha alltid tillverkar genomarbetade produkter. Men detta är ju ett faktum som är helt sant. Yamaha släpper aldrig eller väldigt sällan ut någonting som sedan måste rättas till. Nackdelen kan vara att de aldrig riktigt tar ut svängarna som



Designen och framtoningen är en fullträff vilket tillsammans med köregenskaperna tar Yamaha YXZ 1000R till toppen av side by side maskinerna i dagsläget.



För att motorn alltid ska vara försäkrad om att få olja så är smörjsystemet av så kallad torrsump-typ vilket är bättre i alla lägen.



Vi känner igen en del av reservdelnumren från skotersidan vilket i sin tur skvallrar om att denna motor i alla fall delar många komponenter med snöskotern Yamaha Viper.



Kompakt och genomtänkt precis som det ska vara.

Arctic Cat eller Polaris. Att Yamaha skulle släppa en 1000 cc twin i någon av sina ATV:er är ju otänkbart eftersom japanerna torrt och koncist skulle konstatera att detta vore onödigt. Skulle Polaris ha en trecylindrig 120-hästare i sitt sortiment så skulle den för länge sedan suttit mellan rambenen på en Scrambler eller liknande. Yamaha tillverkar förnuftiga saker, och hur konstigt det än kan låta så är YXZ 1000 R förnuftig och genomtänkt. Man hade utan tvekan kunnat stoppa i en fyrcylindrig motor som redan finns i sortimentet, eller gjort den befintliga trecylindriga ännu starkare. Men hade den blivit snabbare? Enligt rykten på stan så är det i alla fall på gång med paddelväxling på ratten som tillåter fullgasväxlingar. Vi hörde också lite snack om att det skulle släppas en "rekluse-koppling" som fungerar som så att det sitter slungvikter på tryckplattan som nyper åt när man gasar. Detta gör att du kan lägga i en växel utan att trycka ner kopplingen. Det är klart när du gasar som vikterna slungas ut och lamellerna trycks ihop. Detta förhindrar ju alla slags kärring- (eller gubb) stopp. Vid en snabb koll på internet ser vi att det redan nu finns massor av reklusekopplingar att köpa från eftermarknaden.

VEM ÄR KÖPAREN

Jag är helt klart en av dem som skulle köpa en YXZ 1000R, även om det hade blivit lite stramt och kärt där hemma med frun ett tag framöver. Jag är helt övertygad om att det ska gå att sälja några såna här i Sverige om året. Men vem köper den då? Det finns alltid entusiaster som mig som vill ha en "bara för att" och som inte bryr sig om andrahandsvärdet eller ens om den går att sälja vidare en dag. För man får ju egentligen inte köra på så många ställen med den och detta begränsar ju spekulantalet. Faktum är ju att du bara får köra den på inhägnat område, eller kanske med ett tillstånd på en sjöis eller liknande. I Sverige kommer

denna skapelse inte bli en storsäljare samtidigt som jag är den första att propagera för att just du måste ha en. Detta fordon är så in i bänken roligt att köra så att alla borde ha minst en på gården. Jag kan tänka mig att någon kommer att köpa ett par stycken för någon form av uthyrning på inhägnat område, samtidigt så finns det några privatpersoner i detta land som bara ska ha en, oavsett registreringsform. För denna kommer att säljas helt oregistrerad. Det vill säga, att du inte får köra med den på vägen. Vilket kanske är lika bra det. Visst skulle det vara trevligt att kunna köra fram och tillbaka till cross- eller rallycrossbanan. Men å andra sidan lockar det till att använda en sån här maskin som en bil, vilket den inte alls lämpar sig för. Det är klart att ett evenemangsbolag ska ha ett par såna här, inget snack. Eller varför inte rally- eller rallycrossåkaren som troligen får betydligt billigare träningsstimmar med en YXZ 1000R än med sitt vanliga tävlingsfordon. En sak till. Den här maskinen är riktigt underhållande redan i originalskick, tänk då hur vass och rolig den då ska bli med en turbosats. Svenska MCX är en av de första kunderna i Sverige på en sån här maskin och kommer snart ha den första 190 eller 270-hästarssatsen färdig. Dessa satsar har visat sig vara extremt tillförlitliga på snöskotersidan och kommer att ge den här raketen superkrafter.

SLUTSUMMERING

Vi glädjer oss över att Yamaha i vanlig ordning har en utvecklingsavdelning som har egna idéer och visioner. Det är glädjande att Yamaha vridit på huvudet för att se vad som finns att tillgå i det egna sortimentet på motorsidan. Det känns i alla fall som om Yamaha en gång för alla stampade ner foten för att markera att de är en tillverkare att räkna med även på side by sidesidan. Vi gillar konceptet och hoppas att ni där ute också gör det. 🌟

2016 Yamaha YXZ 1000R

Motor: 998cc vattenkyld rak trecylindrig fyrtaktare DOHC
 Borr & Slag: 80.0 x 66.2 mm
 Kompressionsförhållande: 11.3:1
 Bränslesystem: Yamaha Fuel Injection (YFI); 3 x 41mm Mikuni
 Transmission: Femväxladsekventiell manuell 2WD/4WD/4WDdiff-lock
 Framvagn: Dubbla A-armarmedkrängningshämmare Fox Podium RC2.5
 Bakvagn: Dubbla A-armarmedkrängningshämmare Fox Podium RC2.5
 Bromsar: 245mm ventilerade skivor
 Framdäck: 27 x 9-14; Maxxis Bighorn 2.0
 Bakdäck: 27 x 11-14; Maxxis Bighorn 2.0
 Fälgar: Gjuten aluminium
 Hjulbas: 2301 mm
 Vikt: 685 kilo
 L x B x H: 3119 mm x 1625 mm x 1833 mm
 Markfrigång: 328 mm
 Tankvolym: 34 L
 Lastkapacitet: 136 kilo
 Lyse: Fyra LED projector