

# SMC J-MAX 850 EFI EPS

STOR & STARK



## Likt den legendariske brottaren Aleksandr Karelin är den stor, kraftfull och smidig.

TEXT & BILD STEFAN SUND

Presenterad med pompa och ståt under återförsäljarträffen på High Chaparral fick vi först se den nya skapelsen från SMC. En maskin där motorn låg i fokus och det av en god anledning.

### VÄLUTRUSTAD

SMC:s värsting har även fått gott om utrustning redan som standard. Bland annat har den bekvämt nog servostyrning samt en vinsch och dragkrok att visa upp på den praktiska sidan. I övrigt har den ett bra skydd av underredet, praktisk förvaring och rejäla rack fram och bak på maskinen. Plasten på J-Max är inte lackad utan genomfärgad svart, vilket kanske inte ger samma snygga intryck som en lack men har andra fördelar som att det är slitåligare och inte lika känsligt. Fälgarna i aluminium är däremot lackade, då i mattsvart färg, vilket passar klockrent på maskinen. På fälgarna sitter det rejäla Maxxis Big Horn-däck som

mäter 26 tum, ett däck som fungerar till det mesta trots att deras egenskaper passar bäst bland stenar och grus. På en SMC får man även tre års garanti på köpet, vilket alltid är tryggt att ha. Maskinen finns både som MC-reggad för vägen och terrängregistrerad, här kostar den vägregistrerade varianten 2.000 kronor mer i inköp. Annars är priset från 99.900 kronor för denna välutrustade maskin med stor motor.

J-Max 850 är gjord för att även kunna hysa en passagerare och där bak sitter man bra med ett fast och hårt ryggstöd, man har även rejäla handtag att hålla sig fast vid. Som förare har vi ofta lite svårt med maskiner som är breda över dyna och tank, J-Max 850 är också ganska så bred just här vilket är ett minus rent ergonomiskt. Förutom det så är ergonomin bra med ett högt styre och rymliga fotbrädor trots att passagerarens fotstöd tar lite plats. Stabiliteten på vägen

kommer av att fjädringen är något hårt kalibrerad, men så är det också en stor och tung maskin så det kan absolut behövas. Det finns gott om förvaring på den stora J-Max:en med två fack fram i vardera framskärm och ett i mitten bak, dessutom finns det lite utrymme under dynan.

### 818CC & 70 HK

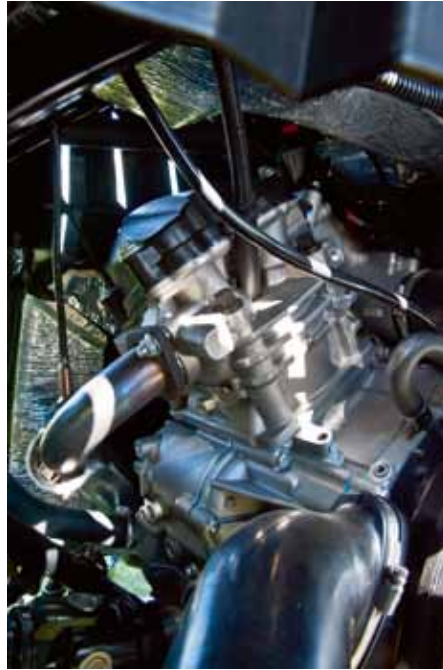
Redan på tomgång ger denna V-twin med fyra ventiler per cylinder ifrån sig ett riktigt gott ljud. Den uppmätta ljudnivån ligger normalt för en storkubikare på runt 74 dB vid tomgång, däremot ökar ljudet inte alls lika mycket som hos många andra, vid 3000 varv där vi noterade låga 77 dB. Motorn både känns och låter stor, den mäter 818 kubik och ger ifrån sig hela 70 hästar i oströpt utförande. Man har kalibrerat drivlinan på testexemplaret så att maskinen börjar driva vid ganska låga varvtal, vilket gör att den går mjukt och är lättkontrollerad även i svår terräng där den lever på sitt vrid.

Eventuellt att den ligger lite för tight på remmen som kan behöva justeras något då marginalen från tomgång till att den kör iväg





Vi tror att J-Max 850 hade gått ännu bättre med förspänningen i sitt mjukaste läge, framförallt i terrängen.



Ny motor på 818 kubik och fyra ventiler per cylinder, vilket ger hela 70 hästar i ostrykt utförande.



Det finns gott om förvaringsmöjligheter, dessa är placerade i vardera skärm.



Försedd med greppvänliga handtag och alla reglage samt knappar man behöver ha lättåtkomligt.



Vi upplevde att växellådan hängde sig enstaka gånger och då räckte det med att gunga eller gasa lite för att lösa problemet.



Även utför så går färden lugnt och fint, motorbromsen gör sitt jobb utan att hitta på något lur.



Skyddande plast både på underredet och A-armarna fram och bak. Den nödvändiga vinschen är standard.





## ”70 HÄSTAR RÄCKER LÅNGT I ALLA LÄGEN!”

Naturligtvis finns det möjlighet att förse mobilen eller GPS:en med ström också.



Här finns det gott om utrymme oavsett om man kör själv eller är två. Med tanke på avrinningshålen är den inte gjord för ett mud-race.



Nya SMC J-Max 850 fungerar utmärkt på vägen både för en och två personer då den är väldigt stabil.

kan vara för liten i vissa lägen. Till exempel finns faktiskt risken att den kör iväg om motorn höjer varvet vid en kallstart. En annan egenhet som säkerligen bara detta första exemplar i Sverige kommer lida av är att den hade väldigt lätt för att låsa bromsarna bak och var dessutom lite ovillig att släppa taget om skivorna även efter att man släppt bromsen. Med 70 kusar är det här följaktligen också en snabb fyrhjulning som tack och lov även känns riktigt stabil efter vägen. Helt ostrypt är det en riktigt underhållande skapelse som ger ett stort leende på läpparna så fort man ger full mutter.

### STOR MEN SMIDIG

I skogen kan man smyga fram riktigt fint med denna fysiskt stora maskin och den följer underlaget på ett bra sätt för att hitta fäste till däcken. Här är den väldigt

lättkontrollerad för att vara så stor vilket vi kan tacka svänggraden för som mättes upp till fina 4,23 meter. Den inger också en trygghet i branterna tack vare sin längre hjulbas och tar sig fram på ett mycket säkert sätt både uppför och nerför. Jämfört med en normallång fyrhjulning har man här ungefär 20 centimeter ytterligare på längden att ta hänsyn till i den täta skogen, en uppgift som den löser väldigt bra trots allt. Men man drar som sagt flera fördelar av en längre hjulbas då den inte alls är lika tippbenägen sett framåt och bakåt. Det är även till stor fördel när man kör i djup lera eller vatten. Men helt naturligt är det också större risk att man hänger sig på underredet med ett längre avstånd mellan axlarna. Allt är som vanligt för- och nackdelar, och den stora fördelen är väl ändå att man kan ha en passagerare utan att det blir trångt.

Som brukligt på dagens fyrhjulningar är växellådan utrustad med en lågväxel för att ge maximalt med dragförmåga när man lastat tungt eller då terrängen kräver en lägre växel för att man inte ska slita på remmen i onödan. Det är en tydlig skillnad hos J-Max 850 på växellägena hög och låg precis som det bör vara. Det är endast i vissa lägen som lådan inte är helt med på noterna och kärvar något, dock inget allvarigare än att lite gung eller gas hjälper.

Med förspänningen två hack från mjukaste läget fick vi markfrigången till 26 centimeter bak vid dragkroken. Tillverkaren uppger en betydligt högre siffra på över 32 centimeter och vi antar att det är under maskinen och med hårt ställda fjädrar. Vi upplevde aldrig att man funderade på om man skulle ta sig över ett hinder som kom i ens väg, vilket





Mattsvara följer med Maxxis Big Horn-däck som mäter 26 tum, kan kräva lite inkörning för att gå mjukt på vägarna.



J-Max 850 har ett högt och bekvämt styre, de höga backspeglarna som sitter på den vägregisterade modellen kan dock vara i vägen vid aktiv körning.

Även i leran driver hjulen på bra och trots låst diff fram är den lättstyrd tack vare servostyrningen.



är ett bra betyg. Det värsta som finns är när man upplever att en maskin är låg och därför tvekar i nästan alla situationer, vilket man alltså inte gör med J-Max 850.

Även servostyrningen är till stor hjälp här ute och det speciellt i de fall när man låst diffen fram. Reglaget för att välja hjuldriften är det klassiska "Yamaha-reglaget" där man på elektronisk väg väljer mellan 2wd, 4wd med eller utan låst diff fram. Oavsett underlag, sand, asfalt, grus eller lera biter däcken i underlaget mycket bra och med rätt hjuldrift tar man sig alltid framåt med J-Max 850.

I utförslöpora hålls farten nere riktigt bra med hjälp av motorbromsen och som sagt är maskinen riktigt stabil även i dessa situationer.

Trots att växelväljaren har ett P-läge finns det även en P-broms som viks över

gasreglaget när den läggs i, oavsett vilket alternativ man väljer står maskinen kvar där man lämnat den. Allt detta sköter man på höger sida av styret, på vänster sidan tar man hand om det roliga som att tuta och blinka. Men även lysena och start samt stopp sköts här tillsammans med reglaget till vinschen som också sitter på denna sida.

### SUMMERING

SMC J-Max 850 är ett glatt tillskott till storkubikarna och en prisvärd sådan! Den överraskar även lite med sin smidighet och goda terrägegenskaper då den ju faktiskt är byggd lite som en tourer för två. Man får alltså väldigt mycket maskin i nya J-Max och det inte bara sett till de investerade slantarna.

### Motor

Typ:	2-cyl, vätskekyld, V-twin, 4-takt, SOHC
Volym cm <sup>3</sup> :	818
Borrning/slag mm:	92x61,5
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	ECU
Uppg. effekt/varv:	70HK@-
Uppg. vrid/varv:	82Nm@5500
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, Låg, Parkering, Neutral, Back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

### Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	-
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	-
Hjulbas mm:	1482
Sitthöjd mm:	930
Markfrigång mm:	325 (260)
LxBxH mm:	2315x1225x1260
Däck fram:	26x8-14
Däck bak:	26x10-14
Uppg. tjänstevikt kg:	320
Tankvolym liter:	24,1
Svängradie m:	4,23
Ljud tomg/3000rpm:	74dB/77dB

### Att äga

Pris:	99 900:-
Färg:	Svart
Generalagent:	ATV Sweden, www.smcstv.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: - / ✓
- Fölger stål / alu: - / ✓
- Skyddsåge fram / bak: - / -
- Lastrack fram / bak: ✓ / ✓
- Hasplåt plast / alu: ✓ / -
- A-armsskydd fram / bak: ✓ / ✓
- Handskydd: -
- Skärmbreddare: -
- Förvaringsfack: ✓
- Stylås / startspärr: - / -
- Passagerare: ✓
- Ryggstöd: ✓
- Handtagsvärm: -
- Lastflak: -
- Säkerhetsbälte: -
- Dörrar: -
- Vindruta: -
- Tak: -
- Skyddsnät: -



Praktisk förvaring även bak på fyrhjulingen, försett med lås.