

YAMAHA GRIZZLY

700 EPS



Yamaha har genom åren förfinat konsten att förfina det som redan är förfinat och därmed kunna presentera maskiner som är riktigt genomarbetade. Yamaha Grizzly 700 EPS är inget undantag.

TEXT BJÖRN FRISTRÖM

Ska vi utnämna en ledande tillverkare av fyrhjulingar till den som ligger i framkant, är innovativ men samtidigt också traditionell och inte tar ut svängarna för mycket, så får det bli Yamaha. Yamaha var tidigt ute då det gäller att tillverka fyrhjulingar och i sann Yamaha-anda så har de alltid varit otroligt slitstarka, felfria och pålitliga. Samtidigt har de varit lite anonyma utan att vara direkt tråkiga. Är det något fordon i mina ögon som inte mår dåligt av att vara anonym och på gränsen till tråkig så är det just fyrhjulingen. Arbetsfyrhjulingen är ett fordon som ska fungera, i alla lägen och i alla situationer utan att på något sätt samtidigt behöva vara flashig och från. Personligen kan jag tycka att många tillverkare tar det hela ett steg för långt när man presenterar 1000-kubiks V-twins och påtalar hur snabba och starka de är. Var, när och hur ska man använda dessa monstermaskiner? I slutändan så finns det en begränsning

i chassit och framför allt då det gäller bromsarna då det gäller dessa maskiner. Jag förstår att det finns en marknad för 1000-kubiksmaskiner, framför allt i USA där det finns enorma grupperingar som samlas runt lerhålen varje helg och leker. I Sverige tror jag marknaden är ganska begränsad vad det gäller denna företeelse, även om många väljer att köpa dessa värstingar för sitt skogsbruk. I min mening så spelar motorns storlek mindre roll samtidigt som chassits storlek, transmissionens funktion och framförallt markfrigången är viktigare! Yamaha har alltid tänkt till lite extra och har levererat genomtänkta och smidiga maskiner ämnade för arbete. Nya Grizzly 700 EPS är naturligtvis inget undantag då denna maskin är förfinad där man tyckt sig hittat brister och utrymme för förbättring.

GRIZZLY, EN MÅTTSTOCK

Vi har sett och känt igen modellserien Griz-

zly ett bra tag nu och sett den i flera olika skepnader och storlekar. Jag kan utan att tveka säga att 2016 års Grizzly 700 EPS är flaggskeppet och den bästa och största av dem alla i Yamahas ATV-utbud. Hittills, bör tilläggas, då jag inte tror modellserien kommer att läggas ner på mycket länge och ska man se rent historiskt så växer ju motorstorleken emellanåt.

Grizzlyn är en arbetshäst som samtidigt ska kunna erbjuda ägaren komfort också. Jag tycker att Yamaha verkligen lyckats med sitt uppsåt och Grizzly har länge varit måttstocken för vad en ATV ska vara i mina ögon. Ett fordon som klarar av allt, och lite till. Vi kan gå igenom vad Yamaha har valt att uppdatera till detta år.

TÄNKT PÅ ALLT

Det vore fel att säga att årets Grizzly är en helt ny maskin. Jag nöjer mig med att säga att den är uppdaterad. Å det grövsta kanske man kan påstå, utan att säga allt för mycket. När en maskin är så genomarbetad som en Grizzly är så blir minsta ändring en relativt stor grej och kräver en massa andra ändringar. Ta det här med att Yamaha har valt att flytta bränsletanken längre ner för att sänka tyngdpunkten på maskinen.



Det är de små, enkla lösningarna som sticker ut. Arbetsbelysning som enkelt riktas dit man arbetar är underkattat.



It's nice to see that the elderly people also like to ride an ATV. This one seems to be ready to be launched out of a cannon!



Nuförtiden hittar vi tanken längre ner med tanklocket på höger sida. Allt för att få en lägre tyngdpunkt.



Årets Grizzly har fått lite ökad lastförmåga och tar idag emot 50 kilo fram och 90 kilo bak.



Insugssidan har fått sig en översyn vilket i slutändan resulterade i att luftfiltret är åtkomligt med ett enkelt handgrepp.



Variatorerna, eller Ultramatic Fully Automatic Transmission, som det kan heta på Yamahaspråk betyder i verkligheten en kombination av en fast variatorbestyckning och en sömlös "växling". Naturligtvis finns hög, låg, parkering, neutral och back som val, vilket man nu än föredrar. Denna transmission motorbromsar även detta ekipage på alla fyra hjulen.



När behöver man en tvåcylindrig motor på dryga litern i skogen? Aldrig, kan man tycka, då en encylindrig 700-kubikare levererar mer än nog med kraft.

Detta innebär att en massa andra saker också måste flytta för att denna rockad ska vara möjlig. I det förgångna (läs 2015) så satt bränsletanken mer vedertaget placerad över motorn. Nu sitter bränsletanken placerad under dynan, vilket i sin tur tillåter en konstruktion där luftfiltret är mer lättåtkomligt vid en service eller daglig koll. Med några enkla handgrepp så knäpper man loss sadeln och locket för luftburken för att försäkra sig om att den inte är fylld med lera efter en alltför modig djupdykning i dyhålet. Det där med att bränsletanken som nu rymmer cirka 18 liter sitter längre ner kanske inte direkt är kännbart, men har man detta tänk i allt man gör så får man per automatik en stabilare och mindre tippvänlig maskin. Yamaha har också passat på att trimma körställningen lite genom att möblera om några millimeter här och var med baktanken att man ska kunna flytta runt på maskinen på ett enklare sätt. Körställningen känns naturlig och lämnar ingenting övrigt

att önska. Alla reglage sitter där de ska och är resultatet av årtal av uppdateringar där man tänkt på allt.

LITE BIFFIGARE

Fjädringen som nu har en fjädringsväg på 193 mm fram och 232 millimeter bak har fått uppdaterade gasdämpare från KYB vilket bidrar till den solida känslan en Grizzly har. Den känns väl ihopsatt utan några tveksamheter och har en bra gång utan att vara hård eller mjuk. Den känns genomarbetad helt enkelt och är återigen en bra måttstock för hur en ATV ska upplevas. Fast, men inte hård. I och med uppdateringen på stötdämparsidan har man nu också möjlighet att justera kompressionen. Det har också letat sig hit nya större däck i och med de 26" däck som numera sitter här. Vi tackar för detta då större däck betyder högre markfrigång. Men Yamaha nöjer sig såklart inte bara med att stoppa dit större däck då man i och med denna ändring

också sett till att man fått grövre saker i hjulupphängningen tillsammans med lite biffigare drivaxlar. Som sagt, genomarbetat. Den uppmärksamme ser också att nya Grizzlyn har fått en ny kostym i form av omdesignad plastkaross som faktiskt ger Grizzlyn ett ganska argt utseende. Det vi först lägger märke till är de trevliga Ledlamporna som numera Grizzlyn är utrustad med. Vi lägger också märke till den praktiska halogen -"arbetslampan" som sitter på styret och därmed kan riktas till arbetsområdet utan att man för den skull måste flytta fyrhjulingen. Även om de mest påtagliga ändringarna kan tyckas vara visuella så är det faktiskt under skalet de stora ändringarna finns. Vi har ju redan berättat om en del av dem men vi fortsätter gärna med resterande nyheter.

FÖRFINAD

Motorn är oftast ett hett samtalsämne i ATV-kretsar och rent personligt ger jag



Du vet väl om att Yamaha har ett fullproppat tillbehörsprogram där det finns väldigt mycket fina prylar som du kan extrautrusta din maskin med?



Det där med markfrigång är A och O då det gäller fyrhjulingar. Ingen gillar en låg hjuling som släpar i överallt. Grizzly 700 EPS har cirka 29 centimeters markfrigång.



Då det mesta är inkapslat på en fyrhjulning behöver man inte direkt tänka på någonting under det dagliga användandet.

Yamahs nya 708-kubikare är en modern och genomarbetad pjäs som är designad för all slags körning då den är urstark från botten.



inte många pluspoäng för stora och extra starka motorer. I mitt tycke blir en tvåcylindrig ATV på litern dryg, hetsig och tung. Till vilken nytta? Framför allt om en motor av det slaget sitter i ett chassie ämnat för arbete. Ska man leka i leran eller åka Grand National finns det kanske en viss nytta med mer hästkrafter, om ens då. En ATV ska enligt mig ha en motor med bra lågvarvsegenskaper och en transmission som nyper i ordentligt samtidigt som det ska finnas växelmöjligheter som kompenserar en stor motor. Yamaha är och har alltid varit inne på samma spår eftersom de inte deltar i jakten på flest cylindrar och högst effektuttag. De har däremot även förfinat sin redan förfinade motor som idag är på 708 kubik. Den har fortfarande bara en cylinder vilket vi tackar för, men har till i år fått ytterligare 20 kubik till förfogande. Topplocket är om-designat samtidigt som insprutningen och insugs- samt avgas-sidan också fått ny design. Den här motorn ger i det närmaste en

elmotorkaraktär då man aldrig upplever sig sakna effekt på något sätt. Snarare tvärtom då man bara är och snuddar vid motorns maxprestanda vid vanlig och avancerad terrängkörning. Enligt uppgift ska den här omarbetade motorn ge runt 6% mer hästkrafter och 9% mer vridmoment än föregående motor. Vi betvivlar inte detta det minsta då Yamaha i vanlig ordning levererar ett motorpaket med tillhörande drivlina som egentligen kan ses som ett skolexempel på hur saker och ting ska vara. Utan att snöa in på drivlinan alltför mycket så känns den igen med sedvanliga växellägen som låg, hög, back, neutral och parkering. Den motorbromsar på alla fyra hjulen samt har ett milt ingrepp på remmen utan att för den skull slira det minsta. Drivlinan sitter där utan att du behöver fundera på hur och om den fungerar. Vad det gäller i- och urkoppling av framdiffen så gör man det på sedvanligt sätt med högertummen, vilket kan upplevas som lite

onödigt krångligt, men samtidigt som en vanesak.

Personligen gillar jag en enklare lösning typ den Kawasaki introducerade en gång i tiden då man helt enkelt med hjälp av vänster pekfinger manövrerade en spak för att aktivera framdiffen. Detta kunde göras i full rulle utan att man behövde vika upp en spärr för att kunna trycka på en knapp som i Yamahas fall. Men som sagt, detta är en vanesak.

Jag försöker så gott jag kan att hitta lite fel och brister på den annars väldigt kompletta Grizzlyn.

I EN PERFEKT VÄRLD

Jag nämnde förut att man hittar många bra och nya saker under skalet. Såklart måste vi nämna någonting angående servostyrningen som alltid förbättrar en maskin. Nu är väl inte EPS:en en direkt nyhet, men vi ska utan tvekan ge Yamaha skulden för denna uppfinning då de var först på marknaden att

Du kan få din Yamaha Grizzly 700 EPS i vilken färg du vill, bara du väljer mellan grön, röd, blå eller camo.



Det finns två olika varianter av Grizzly 700 EPS om man räknar maskinen med tilläggsnamnet SE. Då är den försedd med tvåfärgade lättmetallfälgar och är förberedd med ett 2-tums dragfäste. Finns i färgerna Satin Black, Crimson Red Metallic och Grey Metallic.



Den elektriska servostyrningen borde vara en rättighet istället för någonting som man måste skriva ut i namnet som en försäljningsgimmick. Servo på en ATV är fantastiskt bra och smäller betydligt högre än en stark motor i min värld.



Jag tycker att Yamaha alltid utmärker sig med smidiga maskiner som i alla lägen tar sig fram där det är snårigt och trångt.

använda sig av denna och får därmed ta åt sig äran. Jag uppskattar en servostyrning mycket mer än en extra cylinder som jag i alla fall inte har användning av. Servostyrningen gör en ATV så otroligt mycket bättre och jag ser ingen egentlig anledning till att köpa en ATV utan denna fantastiska uppfinning. För er som inte är inlästa på ämnet så är servostyrningen på en ATV elektrisk och inte hydraulisk. Dels på grund av utrymmesskäl, men också på grund av ATV:ns förhållandevis lätta vikt vilket gör att det räcker med en liten "elmotor" som assisterar chauffören. En servostyrning är inte det lättaste att få till rent tekniskt och det känns helt klart stor skillnad på en servostyrning från de etablerade tillverkarna jämfört med någon från de klassiska "kinesiska". När vi ändå är inne på saker som inte syns så måste jag tycka till om den heltäckande skyddsplåten under hela maskinen. Naturligtvis ska denna enkla försäkring som skyddar motor och drivlina finnas på alla maskiner i den här prisklassen. Utan tvekan. Man har tänkt till lite extra och skyddsplåten tillåter att man både byter olja i motor och diffar utan att behöva demontera denna plåt. Det finns också en hel del dräneringshål så att man kan bli av med leran under en rengöring. Men i vanlig ordning åker man ju på att demontera hela skyddsplåten under en ordentlig genomgång och

rengöring. Känns dock som ett litet problem i en annars förhållandevis perfekt värld.

STARKAST NÅGONSIN

Ja, är då Grizzly 700 EPS perfekt och utan brister? Detta kan det kanske råda delade meningar om beroende på vem man frågar. Frågar du någon som säljer ett konkurrerande märke så kan dom nog ha en och annan åsikt angående mitt påstående. Frågar du mig som har en förhållandevis bred syn på fordonet ATV, så blir svaret, Ja. Enligt mig så lämnar en Yamaha Grizzly 700 EPS av 2016 års modell ytterst lite att önska. Den är så komplett en ATV kan vara, utan att för den skull vara för mycket av någonting. Den är riktigt bra och komplett, kort och gott. Jag känner inte att den har några direkta kompromisser att brottas med utan att den snarare är kompromisslös och byggd för ändamålet att fungera under många olika omständigheter och uppdrag. Du som köper en Grizzly 700 EPS kanske både plogar, drar upp båten, fraktar hem veden eller de tunga stockarna och varvar det hela med lite vanlig avslappnande terrängkörning? Oavsett vilket så brukar en Yamaha oavsett storlek och modell fungera i alla lägen under en extremt lång tid. Vi gillar helt klart Yamahas största och starkaste ATV någonsin, skarpt.

Motor

Typ:	1 cyl, 4-takt, vätskekyld
Volym cm³:	708 cc
Borrning/slag mm:	103x85 mm
Bränslesystem:	Insprutning
Smörjning:	Våtsump
Transmission:	Yamaha Ultramatic CVT
Växellåda:	Låg, Hö, Neutral, Parkering, Back
Hjuldriфт:	Kardan 2/4-hjulsdrift med diffspärr
Bromsar fram:	Skivbromsar
Bromsar bak:	Skivbromsar

Chassi

Framvagn:	Dubbla A-amar
Fjädringsväg fram mm:	193
Bakfjädring:	Dubbla A-amar
Fjädringsväg bak mm:	232
Hjulbas mm:	1253
Markfrigång mm:	288
LxBxH mm:	2070 x 1230 x 1253
Däck fram:	Maxxis 26 x 8 x 12
Däck bak:	26 x 10 x 12
Tankvolym liter:	18 liter
Svängradie m:	3,5

Att äga

Pris:	Från 115.525,-
Färg:	Grön, röd, blå, camo
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia www.yamaha-motor.eu

Registreringsform

Terräng

Vill du sticka ut lite extra så finns den här modellen även i ett dyrt SE- (Special Edition) utförande och kostar då runt 135.000 kronor. Då är den försedd med tvåfärgade lättmetallfälgar och är förberedd med ett 2-tums dragfäste. Finns i färgerna Satin Black, Crimson Red Metallic och Grey Metallic.