

YAMAHA KODIAK

NYKOMLINGEN 450 EPS



Yamahas nya minsting är större än man tror och kan betydligt mer än vad som förväntas av den!

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Till skillnad från originalet har det hänt en hel del med Kodiak 450. Formspråket följer de större bröderna till punkt och pricka. Man får även det extra lyset monterat på styret på minstingen om man väljer EPS-versionen. Ser man denna maskin ensam är det ganska svårt att skilja den från dess större syskon trots att det inte bara är motorvolymen som är mindre hos 450:in.

NYHETERNA

Om vi tar och benär ut vad denna maskin ska användas till så tänker Yamaha att Grizzly-modellerna är mer spännande och för rekreation medan Kodiak ska stå för det tuffa arbetet och vara mer praktiskt inriktad. Därmed inte sagt att dom kan snudda vid varandras områden! Dessutom har man tänkt att ju längre upp i skalan av maskiner man kommer ju mer kapabla ska dom vara i terrängen. Även lyx är en sådan sak som

hänger med upp i skalan.

Längst ner i denna skala finns en Kodiak 450 utan EPS men den hoppar vi här och koncentrerar oss på den förväntade storsäljaren med servo. Den maskinen som är utrustad med aluminiumfälgar, vinsch och EPS är alltså toppmodellen av 450:in.

Det nya chassit är baserat på Grizzly 450 men med fast dragkula och integrerat fäste för 2"-drag. Enligt ritningarna ser det även ut som man gjort om c:a 40% av ramen och man har även stoppat dit vibrationsdämpande motorfästen. Just den sista åtgärden har verkligen gjort skillnad då allt från styre till fotsteg är så gott som vibrationsfria på Kodiak 450.

Även dämparna är nya med längre slaglängd för att matcha de längre A-armarna. Det är nu KYB-gasdämpare runt om kalibrerade för att inte bottna lika lätt och ge en god kom-

fort. Man har också sett över kalibreringen av EPS-systemet som nu ska ge en bättre feedback till föraren och vara lättare i alla lägen än tidigare. Men man har dessutom ökat styrutslaget från 48° till 53° vilket innebär att man behållit svängradien från den gamla smalare modellen. Även styrstången är ny för att ge mer benutrymme för de längre förarna. Även karossen är utformad för att ge mer utrymme åt föraren och styret hamnar 2,5 cm högre än tidigare.

MOTOR

Kraftkällan är som tidigare en 421 kubik stor encylindrig motor försedd med EFI, vilket gör den lättstartad, snål och mjuk i gången. Bränslet kommer via en ny Mikuni EFI med 34mm stort insug och man har satt tomgången till 1500 varv. Enligt testerna drar den tack vare EFI:n hela 25% mindre än gamla Grizzly 450! För att få bränslet till motorn



Med den här knappen väljer man mellan 2wd och 4wd och det kan man göra i farten, kan det bli enklare?



Trots att maskinen blivit bredare är den lika smidig ute i skogen.



Även instrumenteringen är enkel men tydligt och lätt att använda med endast en knapp.



Nya KYB gasdämpare med längre slaglängd än tidigare, vi körde på näst mjukaste läget.



Det är nog såna här jobb som de flesta Kodiak 450 kommer att få utföra.



Naturligtvis hittar man ett vattensäkrat 12V-uttag på maskinen.



Fotbrädorna har ökat i storlek och det ordentligt, de är 3,5 cm längre och 4 cm bredare än tidigare.



På vänster handtag sitter övriga reglage man kan behöva.

Yamahas motorbroms bromsar alla fyra hjulen och med lågväxeln tar man sig ner säkert.



har man en bränslepump placerad uppe på tanken istället för i botten, detta för att hålla den borta från smuts med mera och säkra funktionen.

Den har även något som heter A.I.S. (AIR INDUCTION SYSTEM) som hjälper till med vridet och innebär förbättrade utsläpp samt gör den redo för EPA/CARB-reglementet. Motorn har en ny kylfläkt med 53% större luftvolym som ska ge bättre kylning än tidigare, både för förare och motor. Yamahas Ultramatic har kalibrerats för ett mjukare och lägre tillslag. Denna lilla motor ger ifrån sig ett riktigt härligt ljud och man hade aldrig gissat på att den mäter 421 kubik. Tack vare att Yamahas tekniker antagligen har jobbat övertid med själva motorupphängningen och Ultramatic-systemet så är den snudd på helt vibrationsfri! För den här lätta maskinen är denna motor fullt tillräcklig och det är bra drag genom hela registret ända upp till toppen.

Motorn och variatorn tar in sin luft högt upp (81,6 cm) mellan dyna och tank, sedan sitter variatorns "utblås" bak vid lyset på 79,1 cm. Man kan även tvätta luftfiltret och behöver alltså inte byta det när det är smutsigt.

Hjuldriften är enkel, här väljer man med hjälp av en knapp mellan 2wd och 4wd, där 4wd innebär att den är diffad fram. Mellan dessa

två lägen kan man sedan byta även när man kör och då det endast är en tydlig knapp sker detta utan besvär. Förspänningen stod i näst mjukaste läget runt om i alla fyra hörn och fjädringen lyckade faktiskt trola bort alla ojämnheter som jag med flit körde rakt över, och det utan att vara för mjuk. Variatorn har ett lågt tillslagsvarv och det behövs inte mycket gas med tummen för att man ska rulla iväg. Rent ergonomiskt känns förarpositionen mer framåttflyttad jämfört med tidigare 450-modeller och allt känns mycket bra, från dyna och fotsteg till styre. Just dynan är behagligt smal och går upp långt på tanken, vilket gör att man kan flytta kroppen ännu längre fram när det behövs. Den har överraskande nog ganska väl tilltagna fotbrädor som ger gott om spelrum för foten. De är släta till sin konstruktion och har okej med dräneringshål men ger ändå bra med fäste för foten.

Växellådan hos Yamaha har alltid varit ett kärt ämne, Kodiak 450 är inget undantag. Allt sköts mekaniskt och det finns inga vajrar som kan ställa till det, växlingarna sker enkelt och exakt utan bekymmer mellan lägena låg, hög, neutral, back och parkering. Nu åker vi!

KÖRINTRYCK

Den här nya Yamahan känns lite bredare än föregångaren vilket ger stabilitet i alla lägen

och mycket riktigt är också A-armarna bredare än tidigare. Detta har ökat spårvidden med 8 cm fram och 8,5 cm bak. Personligen har jag alltid gillat de mindre Yamaha-modellerna, kanske då jag själv är lite mindre. Men de har alltid varit snäppet smidigare och framförallt lätta, något alla Yamaha-modeller brukar vara. Nya Kodiak 450 är inget undantag! Något som blivit en självklarhet i Sverige är att maskinerna har servostyrning, även kallat EPS. Servostyrningen hos den här fyrhjulingen är så bra avstämd att man inte tänker på att den finns, alltså varken för lätt eller trög och naturligtvis är den progressiv, alltså lätt när man åker sakta och tvärtom. Jag som mäter 173 cm sitter som sagt riktigt bra på denna lite mindre maskin och det är lätt att flytta runt kroppen för att få den dit man vill. Ute på vägen och i högre farter så är det alldeles lagom med motorbroms inför kurvorna med högväxeln vald. Även bromsarna fungerar helt okej när man behöver stanna lite snabbare. Ultramaticlådan som Yamahas CVT kallas, växlar mjukt och fint genom registret ända upp till toppfarten på c:a 80-90 km/h. Inte alls en dålig toppfart för en mellanklasshjuling.

Ute i snårskogen och leran är det lätt att dosera gasen och smygga fram med 450:in. Även däckerna som är av ny modell bidrar till

”DENNA 450 ÄR BRA
PÅ DET MEST!”



Trots sin storlek har den ett ordentligt lastrack både fram och bak.



Växelväljaren är på Yamahamaneer väldigt exakt och enkel att växla med.



Markfrigången mätte vi upp till 29 cm vilket är mycket bra!



Lastracket bak sitter lite långt bak för att fungera bra som fotstöd vid skoter-körställning.



Vem saknar låst diff fram?
Det gjorde då inte vi under
provkörningen i Skottland.

att man tar sig fram där man behagar, mönstret på dem rensar riktigt bra så fort man tar sig upp ur leran och ökar farten. Här i skogen imponerar den lilla Kodiaken med sin minimala svängradie på 3,46 meter och det är inga problem att styra runt alla hinder som kommer i ens väg. Måste man köra över ett hinder har man 29 centimeter i markfrigång att spela på. Även den mjuka och följsamma fjädringen gör att greppet bibehålls och desutom är det behagligt. Lågväxeln gör maskinen lite starkare och fungerar perfekt utan last, då vi inte provkörde med någon vagn bakom vet vi inte hur detta funkar. Något som blev riktigt bra med lågväxeln vald var motorbromsen som tog oss nedför branterna helt odramatiskt, ett system som bromsar alla hjulen. Trots att man inte kan låsa diffen fram på Kodiak 450 tar den sig fram över förväntan och vi saknade faktiskt inte denna möjlighet alls under provkörningen! Uppför de brantare backarna står vi ofta i skoterställning med ett knä på dynan, på 450:in var det bakre racket placerat lite väl

långt bak för att fungera som stöd för foten, men det vänjer man sig nog vid. Nya Kodiak 450 är helt enkelt grym vid krypkörning då den har alla ingredienser som behövs för att klara detta föredömligt.

SUMMERING

Vi är mycket imponerade av den här lilla trevliga maskinen. Det som var mest imponerande var kanske hur bra man tog sig fram trots avsaknaden av att kunna låsa diffen fram, men också hur vibrationsfri och trevlig motorn är trots sin lilla kubik! Den är även väldigt smidig och lätt att hantera samtidigt som den känns trygg och säker, en svår nöt att knäcka men det har man gjort hos Yamaha!

Den här maskinen kommer bli omåttligt populär i Storbritannien hos både bönder och uthyrare, det är ingen slump att vi var i Skottland och provkörde den. Detsamma gäller nog även hemma i Sverige då det här är den ultimata gårdsmaskinen som även klarar av allt annat man vill göra med en ATV.

Motor

Typ:	1-cyl, vätskekyllning, 4-takts, SOHC
Volym cm ³ :	421
Borrning/slag mm:	84,5x75
Bränslesystem:	EFI, Single Mikuni 34 mm
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	TCI
Uppg. effekt/varv:	- @ -
Uppg. vrid/varv:	- @ -
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Netutral, Back, Parkering
Koppling:	Yamaha Ultramatic® CVT
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjuldrift
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Våt flerskivig

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsv. fram mm:	171
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	189
Hjulbas mm:	1240
Sitthöjd mm:	855
Markfrigång mm:	290
LxBxH mm:	2035x1180x1160
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. vikt våt kg:	295
Tankvolym liter:	14
Svängradie m:	3,46

Att äga

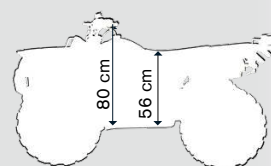
Pris:	89 900:- (79 900:- utan EPS)
Färg:	Grön, Grå, Camo
Generalagent:	Yamaha motor, www.yamaha-motor.se

Registreringsform

Terräng / Traktor

Utrustning

Servo: ✓ (-)
2wd / 4wd: - / ✓
Diffiås: -
Start EI / Manuell: ✓ / -
Växellåda Aut. / Man: ✓ / -
Insprutning: ✓
Dragkrok: ✓
Vinsch fram / bak: ✓ / -
12V-uttag: ✓
Instrumentering Analog / Digital: - / ✓
Fälgar stål / alu: ✓ / ✓
Skyddsbåge 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: -



Under dynan hittar man elektroniken och luftburken med det tvättbara luftfiltret.