

# YAMAHA YXZ1000R SS

SPORT SHIFT



## Att en växellåda kan tillföra så mycket nöje till ett fordon!

TEXT STEFAN SUND | FOTO STEFAN & YAMAHA

Yamaha gjorde en kraftig markering när man lanserade sin YXZ1000R med manuell sekventiell växellåda, nu har man tagit ytterligare ett steg med denna skapelse.

### RALLY I ITALIEN

Vi har ju tidigare kört YXZ i USA försedd med den vanliga sekventiella lådan och då tyckte vi att YXZ var en riktigt rolig maskin om än lite stel, speciellt i en jämförelse med konkurrenternas maskiner som både har en betydligt softare stötdämpar-setup och mer rörelse i chassit än Yamahan. Nu har man sedan modellår 2017 bytt till en annan krängningshämmare på YXZ som ska göra den lite mer följsam, sedan finns det mängder av inställningar att göra på stötdämparna då de är riktigt avancerade. Motorn upplevde vi som underhållande, vridstark och förlåtande när vi körde i sanddynerna. Nu var det en ny modell av YXZ som gällde, även om grundförutsättningarna är väldigt likartade. Även platsen för provkörningen var ny och erbjöd oss därför helt obruten mark att testa YXZ1000R SS på, nämligen

rallysträckorna på Sardinien!

Vi lämnade höstrusket bakom oss och tog ett par timmars flygtur söderut till ett varmt och soligt Sardinien, bekant mark för alla rallyälskare. Provkörningarna skulle delvis hållas på samma "vägar" som man kör på i Rally-VM! Jag skriver vägar inom citationstecken då det knappast kan kallas för vägar, maken till smala och steniga vägar, ibland kantade med ett stup, har jag inte tidigare upplevt. Här gällde det att hålla tungan i rätt mun trots att jag vet att hornen kommer börja växa ur hjälmen när man väl sitter bakom ratten. Med facit i hand klarade jag mig fint, till skillnad från fransmannen som rullade nedför en backe... Det ska tilläggas att både maskin och förare klarade sig bra, burens visade sig ge ett fantastiskt skydd åt föraren och det var endast lite plast som tog stryk och blev repig vid kraschen.

### FÖRÄNDRINGAR

Förutom en annan krängare bak har man

även upptäckt att den bakre svingen behövde bättre skydd mot stenar och annat som kunde skada en kulle, vilket man löst med en skyddsplåt. Man har även stoppat dit andra hjullager fram från SKF, ett så kallat DAC-lager. Det är ett väl tätat dubbelt lager som ändå är kompakt och ger bra stöd åt drivaxeln, speciellt vid kurvtagning. På SE-modellen som inte kommer till oss har man även bytt ut spindelleden till en i aluminium, vilket minskar vikten med hela två kilo per led! I övrigt är det mest stötdämparna som skiljer SE-modellen mot standardmodellen som kommer till oss. Det sitter även lite nya värmeskydd på utsatta ställen runt om maskinen. YXZ1000R SS har också en ny instrumentering med svart bakgrund. Den har fått fler varningslampor som hör ihop med det nya växlingssystemet och visar nu även kylartemperaturen i displayen.

### KRAFTKÄLLAN

Som tidigare handlar det om Yamahas nya enhetsmotor på 998 kubik fördelat över tre cylindrar utrustade med torrsump och insprutning. Motorn varvar villigt ändå upp till rödmarkeringen på 10.500 varv för att se till att kraften alltid finns till hands.



På den slitstarka och greppvänliga klädseln sitter man både fast och skönt.



Dörrarna som är standard har en extremt bra passform och både stängs och öppnas utan trassel.



Förutom handskfacket finns det även tillgång till försluten förvaring bak.



Trots sin sportighet finns det ett ganska stort lastutrymme bak försett med fästöglor.



Vill man se ut som en radiostyrd bil finns det även möjlighet att montera en vimpel.



Nedanför "växelväljaren" sitter vred till hjuldriften samt till lysena.



Den massiva fjädringen från FOX var ganska hårt ställd för att hantera de steniga vägarna.

Till oss kommer den vita samt den orangea modellen, det som främst skiljer på SE-modellen är fjädringen.



På skotersidan har Yamaha utrustat en anpassad version av denna motor med en turbo, vilket resulterar i över 190 hästar enligt bromsningarna som gjorts! Det betyder att det finns utrymme för ytterligare effektökning om man bara vill. Men frågan är om man vill? Vi kände absolut inget behov av överladdning efter denna provkörning, det går fort så det räcker med runt 120 hästar enligt oss.

Från motorn som är placerad bak i maskinen går kraften som tidigare 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. Även slirkopplingen för kraftöverföringen till framdiffen finns kvar för att spara och skydda diff samt lådan.

Styrningen är väldigt exakt och utrustad med servostyrning, vilket alltså inte förtar upplevelsen det minsta då den är perfekt kalibrerad i sin assistans. Förutom att det elektroniska servot hjälper till att vrida på

ratten dämpare det ju även stötar mot hjulen som annars kan leta sig upp till ratten. Mellan stolarna sitter två vreden där det ena sköter ljuset och den andra hjuldriften, det är ju faktiskt ett terrängfordon även om den upplevs som en rallybil. Här väljer man mellan bakhjulsdrift, fyrhjulsdrift och låst framdiff vilket kan vara räddningen i kniviga situationer. Transmissionskänslan är precis som alltid väldigt solid och exakt!

### KONKURRENTER

Konkurrenterna av side by side-maskiner på marknaden är främst Polaris RZR, Arctic Cat WildCat samt Can-Am Maverick. Yamaha XYZ skiljer sig från dessa på flera punkter och då tänker vi främst på motorn som ju har tre cylindrar och andas naturligt, ändå ger den runt 120 hästar. En trippel ger ju dessutom ett betydligt skönare ljud, nästan beroendeframkallande. Dessutom är den betydligt hårdare ställd i fjädringen och den kanske främsta skillnaden är växellådan som används istället för en variator och stjälväldigt lite effekt från motorn! Tidigare fanns YXZ bara med en sekventiell

växellåda och manuell koppling där man fick lov att dra växelväljaren framåt för nedväxling och bakåt för en högre växel, gärna med lite assistans av kopplingen. Tack vare det nya systemet i SS, Sport Shift, med växelpaddlar bakom ratten slipper man detta. Vi kan väl direkt säga att det passande nog blir en otrolig rallykänsla i YXZ 1000R SS tack vare växelpaddlarna! Man kommer in i det här med växlingen ganska snabbt och till slut blir det helt naturligt att lyssna på motorn och välja rätt växel beroende på varvtalet. Men den trecylindriga motorn är faktiskt så stark och snäll att den förlåter dig även om du klanter till det och väljer fel växel. Det finns även lite säkerhetssystem som håller koll på dig hela tiden, vilket vi kommer till lite senare.

Vi tyckte vid förra provkörningen att den där explosiva känslan aldrig riktigt infann sig vid exempelvis en nedväxling med den manuell lådan, nu går det däremot betydligt snabbare vid växlingarna och dessutom kan man hålla varvet högt hela tiden, precis där motorn har kraft så det både räcker och



Där den manuella växelspaken till den femväxlade lådan brukade sitta sitter det på SS en spak för att välja mellan fram, back och neutral.



Den uppdaterade versionen av Yamahas beprövade trippel mätar nu 998 kubik och ger stort nöje även utan överladdning.



Växelpaddlarna i aluminium är grymt sköna och de sitter kvar där dom ska och följer inte med ratten, vilket är att föredra i de flesta situationer.

blir över. Men den snälla karaktären finns naturligtvis kvar i motorn så länge man inte ger pelle i botten, för då händer det grejor. Detta beteende bidrar till att man alltid har kontroll på vad maskinen gör och därför går det att köra ruskigt fort med bibehållen kontroll, den känns faktiskt väldigt säker att köra.

### ATT VÄXLA

Sport Shift-systemet kallas YCC-S, Yamaha Chip Controlled Shift, och har fördelen att det fortfarande är en manuell växellåda vilket är 15-20% effektivare än en CVT enligt Yamaha. Det fungerar så att kopplingen sköts automatiskt och eliminerar behovet av en fotkoppling. Istället växlar man upp på höger sida om ratten och ner på vänster, och aluminiumpaddlarna behåller sin position även om man vrider på ratten, vilket fungerar utmärkt i de flesta situationer. Där den gamla växelväljaren satt sitter det nu en där man endast kan välja mellan Drive, Reverse och Neutral. Spaken har en inbyggd fördröjning på en sekund för att man inte av misstag ska lägga i fel läge

medan man kör. När man väljer växel med paddlarna registreras det av en sensor som via en Clutch Actuator kopplar ur med hjälp av de vanliga master- och slavcylindrarna till den hydrauliskt styrda kopplingen och byter blixtnabbt till önskad växel. Allt detta medan man som förare kan behålla greppet om ratten och koncentrera sig på körningen. Även själva kopplingen är uppdaterad invändigt för att palla med detta och ge en så mjuk och smidig växling som möjligt.

Systemet växlar även ner automatiskt om föraren inte gör detta, vilket är speciellt användbart när man stannat helt för då ligger alltid rätt växel i när man ska iväg igen. Det går liksom inte att göra fel! Detsamma gäller när man ska ta sig ner för en brant backe, så länge man inte rör gas eller broms så slirar den på kopplingen, kallat Half Clutch, för att hålla en fart på runt 10 km/h.

SS har även det fantastiska tillägget Launch Control! Det fungerar som så att man håller båda paddlarna mot sig samtidigt som man har foten på bromsen, då ska

en LS-lampa tändas på instrumenteringen som visar att du aktiverat Launch Control-läget. Nu kan man släppa bromsen och varva upp motorn till önskat startvarv. Sedan är det bara att släppa paddlarna och ge full gas! Det kanske låter enkelt men kräver faktiskt lite tankeverksamhet och koordination, det var långt ifrån alla testförare som lyckades på första försöket. Det kanske i och för sig berodde mycket på stressen av att tjugo andra förare stod i kö bakom och väntade på sin tur. Vid en Launch control-start släpper YCC-S kopplingen hårt och man formligen skjuts iväg! Här gäller det att hänga med och snabbt börja växla uppåt när den programmerbara växlingslampan lyser på displayen. Grymt roligt och mycket beroendeframkallande.

### HON ÄR SÄKER

Nu pratar vi ju om Yamaha så inget sker på lösa boliner. Systemet YCC-S har tre viktiga varningslampor på den nya instrumenteringen. Det är HALF CLUTCH - som visar att den kopplat ur, LAUNCH CONTROL - visar att den är redo för start, eller om



**” SOM ATT VARA MED I SARDINIEN RALLY!”**



Med Launch Control formligen skjuts man iväg från stillastående, det gäller att vara med på att växla upp!



Även om det sitter snäppet värre dämpare på SE-modellen har man allt som går att önska redan på dessa fullt justerbara FOX 2.5 Podium RC2-dämpare.

den blinkar så har man gjort något fel och måste avbryta. Sedan finns YCC-S WARNING – då är det något med systemet som inte ltrar som det ska och man lär undersöka vad som är fel. Half Clutch lyser alltid när man ska köra iväg eller växlar. Orsaken till att man indikerar detta läge är att föraren ska få en chans att upptäcka om systemet ligger allt för länge i detta läge då slirandet på kopplingen kan orsaka hög värme och till slut skada kopplingen. Hela systemet är rusktigt avancerat och vid en start släpper den kopplingen så att motorvarvet på vald växel ska matcha fordonets hastighet perfekt när den kopplar in helt. Detta gör den väldigt snabbt då en växling går på millisekunder och under tiden systemet växlar ser tändningen till att man inte varvar över även om man håller full gas under hela förloppet! Även det här med krypkörning i svårare terräng har förbättrats betydligt med det här systemet. Man sitter med båda händerna på ratten och en fot planterad bredvid bromsen och låter syste-

met sköta det där med kopplingen medan man kan koncentrera sig på att köra, en stor förbättring jämfört med den manuella versionen.

SE-modellen som inte kommer till oss hade en betydligt mjukare set-up än std-modellen vilket var mycket skönt att köra på dessa gropiga och steniga vägar. Då std-modellen av SS är utrustad med fullt justerbara FOX 2.5 Podium RC2-dämpare finns alla möjligheter att hitta de inställningar som man vill ha även på den. Mycket beroende på vad man ska ha sin maskin till och hur terrängen ser ut bör man också justera fjädringen därefter. Dämparna fram sticker på ett magiskt sätt upp ur huven och ger YXS ett karakteristiskt och grymt utseende! Den vanliga modellen av YXZ med manuell låda finns fortfarande kvar som ett lite billigare alternativ till SS. Den kostar 246.900 kronor att jämföra med SS som startar på 269.900 kronor. Som en jämförelse går Polaris RZR Turbo på 259.920 kronor. Nu har

vi inte kört den överladdade versionen av RZR ännu men tycker ändå att dom vänder sig till lite olika kunder. Polarisen känns mer som ett terrängfodan tack vare sin variator och stötdämpar-setup där man kan säga att den jobbar med hela kroppen för att följa underlaget och kränger betydligt mer än Yamahan. YXZ känns mer som ett precisionswerktyg och ett högfartsfordon gjord för "vägar", speciellt med det nya växelsystemet. Det är även växelsystemet som gör den till lite mindre av ett terrängfordon då en CVT ju sköter allt utan att man behöver bry sig. Visst är det enklare att krypa i svår terräng tack vare Sport Shift än med den manuella lådan och kopplingen men det är ändå inte detta som den är byggd för enligt oss. Det här är istället så nära du kommer att komma rally eller rallycross utan att köpa loss Sébastian Loeb's gamla rallybil! Ser man det så är ju YXZ ett riktigt fynd och dessutom det roligaste vi kört på länge!



Kurvor fanns det gott om på Sardinien och Yamahan låg som ett strykjärn hela tiden med minimalt med krängning.



På SS är kopplingspedalen borta då det nu sköts automatiskt när man byter växel på paddlarna.



Den uppdaterade instrumenteringen har fått svart bakgrund och utrustats med programmerbar växelindikatorlampa samt lite nya symboler tillhörande växelsystemet YCC-S.



Även om detta säkerhetsbälte är smidigare än ett fyrpunktsbälte så är det lite krångligt att få på sig ibland. Ett mindre problem om man inte byter förare som ställer om det hela tiden.



När man kör behöver man egentligen aldrig släppa ratten tack vare Sport Shift, det är bara att skjuta i växeln så sköter systemet resten.

## Motor

Typ:	Vattenkyld rak trecylindrig fyrtaktare DOHC
Volym cm <sup>3</sup> :	998
Borrning/slag mm:	80x66,2
Bränslesystem:	Yamaha Fuel Injection, 3 x 41mm Mikuni
Smörjning:	Torrsump
Generator:	-
Tändning:	TCI: Transistor Controlled Ignition
Uppg. effekt/varv:	- @ -
Uppg. vrid/varv:	- @ -
Transmission:	Manuell paddelväxel
Växellåda:	Konstant ingrepp, 5-växlad och back
Koppling:	Automatisk
Hjuldrift:	On-Command 2WD, 4WD, 4WD med Diff-lock
Bromsar fram:	Dubbel hydraulisk skiva
Bromsar bak:	Dubbel hydraulisk skiva, parkeringsbroms.

## Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Oberoende dubbla wishbone
Fjädringsväg fram mm:	412
Bakfjädring:	Oberoende dubbla wishbone
Fjädringsväg bak mm:	432
Hjulbas mm:	2299
Sitthöjd mm:	-
Markfrigång mm:	330
LxBxH mm:	3121x1626x1834
Däck fram:	Maxxis MU09, AT27x9R-14
Däck bak:	Maxxis MU09, AT27x11R-14
Uppg. tjänstevikt kg:	685
Tankvolym liter:	34
Svängradie m:	6

## Att äga

Pris:	269.900,-
Färg:	Vit/Blå, Orang/Svart
Generalagent:	Yamaha motor, www.yamaha-motor.eu

## Registreringsform

Traktor A

## Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	- / ✓
Diffås:	✓
Start EI / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	- / ✓✓
Insprutning:	✓
Dragkrok:	-
Vinsch fram / bak:	- / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	- / ✓
Skyddsstång fram / bak:	✓ / -
Lastrack fram / bak:	- / -
Hasplåt plast / alu:	✓ / -
A-armsskydd fram / bak:	- / -
Handskydd:	-
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärm:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	-
Tak:	✓
Skyddsnet:	-



Markfrigången mäter utmärkta 33 centimeter och svängradien uppges till 6 meter.