

YAMAHA RS VENTURE TF

EN SLIPAD DIAMANT!

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Grunden till RS Venture TF har funnits med oss under en lång tid, vilket innebär år av finslipning.

En skoter är precis som det mesta annat som bäst precis innan modellen ersätts av något nytt och oprövat. Därmed inte sagt att Yamaha tänker lägga ner RS Venture, gud förbjude, men däremot har man kunnat jobba med modellen under lång tid. Touringsegmentet är undantaget den hets efter nyheter som finns på till exempel mountainsidan. Här vill man istället ha något som är gediget byggt och som håller samtidigt som det är modernt och lyxigt.

FÖRÄDLING

Yamaha värdesätter i alla lägen något som man internt kallar för QDR och det står för Quality, Durability och Reliability. Detta kanske har som störst värde för just den typen av snöskoter som vi ska avhandla i den här artikeln nämligen RS Venture TF. Mer touring

än så här blir det inte hos Yamaha då det är deras enda renodlade touringmaskin. Skotern har verkligen en sportig ådra och har så alltid haft allt sedan 2005 då även dess sportiga bröder RS Vector och Rage gjorde debut. Även då hade motorn tre cylindrar och var en 4-taktare men hade då 973 kubik och förgasare. Utseendemässigt var den väldigt lik första modellen av ikonerna RX-1.

2013 kom så den längre TF-modellen av RS Venture och det var även då den fick den större motorn på 1049 kubik med insprutning samt det moderna utseendet som den har idag. Men Yamaha slutade inte arbeta med modellen där, varje år har man stoppat dit någon nymodighet. Detta mycket på grund av hårdare miljöregler, men samtidigt har Yamaha utnyttjat det nya motorstyrningssystemen för att göra en bättre och modernare skoter. Yamahas värsta ledmissil heter som bekant Apex och med den delar RS Venture delar av

chassit, framvagn och mycket av utseendet, resten är touring rakt igenom på Venture. Detta ger denna touringkoter betydligt mer sportiga egenskaper än vad många andra touringkottrar har. Den ligger formligen som ett strykjärn efter leden precis som Apex:en och det även med en god portion komfort.

FÖRSÖSKANIN

Den stora 3-cylindriga motorn på 1049 kubik passar utmärkt i RS Venture då den har ett brett och starkt effekregister. RS Venture TF verkar även stå först i kön hos Yamaha när det gäller ny modern teknik. Genom åren var det den maskinen som var först med servostyrning och nyligen även avancerad motorstyrning med olika körprogram. Mattan mäter 151 tum i längd och har en normal bredd på 38 cm, vilket gör att man sitter grymt bra på RS Venture jämfört med om den skulle haft 50-matta. Den har en tjänstevikt på 329 kilo vilket tro det eller ej placerar den i de nedre regionerna



Avgaserna hittar ut där bak på klassiskt RX1-manér. Boggin har flip-up funktion som underlättar backning.



Även som passagerare sitter man bra med justerbart ryggstöd samt handtag, där det även finns värme.



Stor ruta och behagligt hög styrhögjare, alla reglage passar bra på en touringskoter.



RS Venture är helt klart en sportig touringskoter med sina rötter hos en sportskoter.

”HAR ALLT MAN BEHÖVER”



hos fullstora touringkottrar. Många gånger måste man kunna dra med en touringkotter och inte bara skjutsa. Yamaha har därför en dragkrok som standard och växellådan med den klassiska spaken vid höger knä som ska dras ut och till vänster för att få i backväxeln. Däremot har den ingen lågväxel för tillfällen då det är riktigt tungt, men som tur är har den ju en stark motor.

Vi har genom åren kört RS Venture med lite olika skidor beroende på om vi varit i Sverige eller på andra sidan polen. Här har man valt en lite bredare skida för att få mer lyftkraft i snön vilket känns rätt tänkt även om den inte är lika vass som vissa andra skidor på leden. En av fördelarna med servostyrning är ju att man kan ha riktigt vassa skidor utan att lida speciellt mycket. Nu är det faktiskt okej bett i skidorna då de har 27 mm djup köl. Det samma gäller mattan som hos oss är en mer

mångsidig Back Country-matta med 32 mm kammar, bra på led och inte heller helt bortkommen i det lösa.

Mattan sitter runt en boggi som är byggd för att klara lite mer last i form av en passagerare. Boggin heter Pro Comfort och är utrustad med ledade boggiskenor längst bak för att man ska kunna backa i lössnö. Det går även att spänna den ledade delen beroende på hur mycket man vill att den ska fjädra. Dämparnas förspänning sköts steglöst fram i boggin och i tre fasta steg bak, det enda man behöver justera när man åker två på Yamahan är förspänningen på dämparen bak.

LYX OCH TEKNIK

Sa vi att man sitter skönt på RS Venture? Det finns ett smidigt reglage för att justera ryggstödet framåt så att det når föraren eller bakåt för passageraren. Till skillnad från

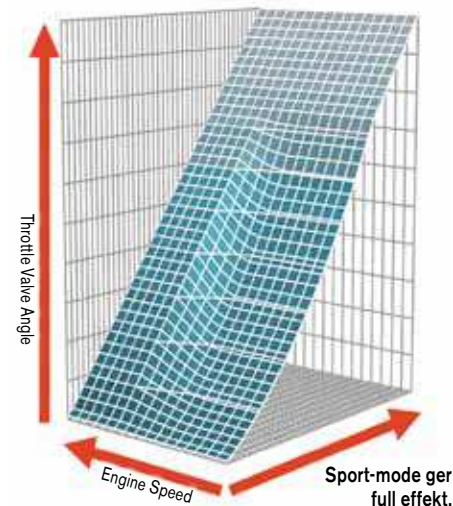
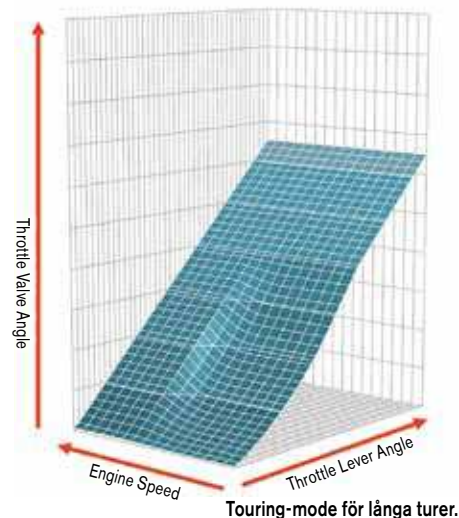
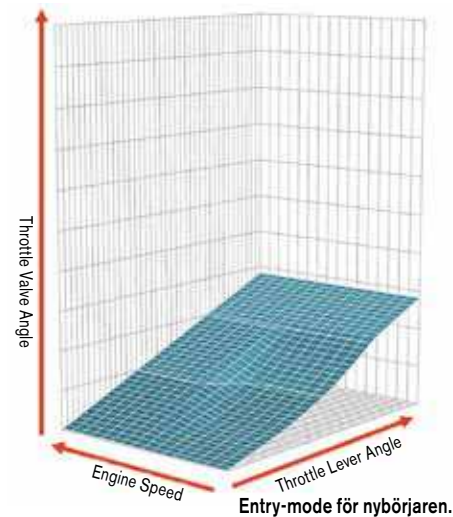
många andra touringkottrar är dynan byggd i en del och det går alltså inte att ta av passagerardelen när man åker ensam. När man har en passagerare har den tillgång till höj- och sänkbara handtag att hålla sig fast i, utrustade med värme och handtagskydd.

Instrumenteringen är en blandning av analogt och digitalt där varvtalet visas på den analoga runda mätaren. Resterande information hittar man i något av de två digitala fönstren. En smart funktion här är att den visar hur långt man har kört sedan bränslevarningslampan tänts! Här syns det även vilket körläge man valt, det krävs ingen speciell nyckel eller något sådant utan man klickar sig bara fram till önskat motorprogram. Så om man skulle låna ut skotern berättar man inte heller hur man ändrar...

På Yamahan har man som sagt möjligheten



När man åker själv finns möjligheten att fälla fram ryggstödet ända till föraren.



att ställa in olika körlägen vilket sköts av två olika system som samarbetar. Dels har man YCC-T Engine Management som tar hand om luftflödet genom att känna av gashandtagets position och sedan styr den med hjälp av en servomotor hur mycket spjället ska öppnas. Det andra systemet är D-MODE som tar hand om bränsletillförseln genom att plocka in datan från YCC-T och varvtal för att ge rätt mängd bränsle. Det är i D-MODE som man också kan välja mellan de olika körprogrammen. De tre lägena är Sport, Touring och Entry. Sport betyder att motorn gör det du ber den om med hjälp av gasen, full effekt alltså. Om man är ute efter en jämn och mjuk effektkurva som även är bränslesnål, perfekt för långa turer, kör man på Touring-mode. Entry-mode är ordentligt strypt och för den som aldrig suttit på en snöskoter förut.

standard för alla tillbehör. Det sitter en snygg men liten plastlåda bakom passagerarens ryggstöd där man kan frakta det nödvändigaste. Men det finns även ett rack som tillbehör om man vill ha med sig mer last där bak. Till de ledord som Yamaha jobbar efter som vi nämnde i början, QDR, tycker vi också att man kan lägga prestanda, ergonomi och komfort när det handlar om RS Venture TF. Totalt sett tycker vi att Yamahan är fullfjädrad som touringkoter med både sportiga och roliga ledegenskaper, motorn är en dröm i RS Venture! Dessutom tycker vi att man har gett skotern ett mycket bra pris med tanke på vad man får, en toppmodern och underhållande touringkoter!

SUMMERING

Lyxigheten hos RS Venture hittar man i allt då den känns väldigt gedigen och välgjord rakt igenom. Även servostyrningen bidrar till denna känsla, dels för att det är väldigt lätt att styra oavsett situation och dels för att slag i styret blir minimala. Servostyrningen är också progressiv, vilket betyder att servohjälpen avtar i samma takt som hastigheten ökar, allt för en god styrkänsla. Självklart har RS Venture på klassiskt touringmanér en enorm ruta som skyddar både förare och passagerare bra. Man har även monterat backspeglarna på denna stora men ganska snygga touringruta. Självklart har Yamahan ett 12V-uttag som

FAKTA YAMAHA RS VENTURE TF -2018

Motor:	3-cyl, vätskekyld, 1049cc, 4-takt, c:a 130 hk.
Bränslesystem:	Mikuni EFI, 3 x 41 mm.
Chassi:	Deltabox III.
Broms:	Hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	Dubbla A-armar, KYB 36 HPG. Fjädringsväg 219 mm.
Skidor:	8FN, 180mm
Spårvidd:	108 cm.
Boggi:	ProComfort 151, KYB 36 HPG. Fjädringsväg 351 mm.
Matta (BxL):	Back Country, 381x3835 mm.
Kamhöjd:	32 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	34.6 liter.
Oljeyolym:	3,69 liter.
Dyna:	2 up, Touring
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	147 900 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.se.

