

RZR - ny
standard
for sporty
SBS

JOSTEIN - AKTIV
SOM FÅ, LUFTIG SOM BEST

SA TV & Scooter NORGE

14. ÅRGANG ★ NR 3-11 ★ KR. 69,-

2012

(s. 2-3)

Ny Yeti69Pro, verdens bredeste blir ny

dypsnoTrippel
Freeride, HCR, RMK Assault

2008 vs. 2011

Venture - En stille revolusjon





Sjekk sittstilling og knevinkel. Yamaha har tatt ergonomi på alvor, og gjennomført en liten intern revolusjon (011 t.v.)

Venture TF/2011 vs. Venture TF/2008

PÅ PRØVETUR MED: TROND | ROY | JAN | ROYSØNN | HANS WILLY | ØYSTEIN

Atv & Scooter-Norge har vært på "touring-tur" med VentureTF 2011-modell. Men så har vi hatt med oss Venture i utgavene TF og GT anno 2008. Ett inntrykk har brent seg fast: for en forskjell på 4 modellår! i vårt testpanel har vi betegnet det for en liten yamaRevolusjon i det stille....

Vi skammer oss litt. Fordi vi ikke har kjørt mer Venture. Vi har nemlig gått glipp av noe. Venture er rendyrket touring – så rendyrket og oppgradert i 2011, at vi fikk litt hakeslipp.

Venture anno 2011 er en nyskaping – basert på Nytro-motoren med efi og med chassis fra RX-1. Med dette som basis har man klart å lage en touring som er meget, meget moderne – nærmest lekkerbisen for en touringentusiast. Nå skal det sies at Venture i denne nye utgaven kom for to år siden med ny motor. Men vi har altså sett på utviklingen over 4 modellår. En morsom sammenligning ble det i alle fall.

...en stille VentureRevolusjon

Om vi skal si det litt eplekjekt: Det er nærmest så

vi ikke kjente oss igjen. Det vi før har satt fingeren på, er ordnet opp i. Da tenker vi understell, sittstilling og førermiljøet i sin helhet. Vi hvisker oss i mellom her på vidda: en liten yamaRevolusjon – kanskje? Ikke er vi sikker, men du slette tid så bra Venture er blitt. - men vent litt, vi har noe å sette fingeren på også(!) men

som de entusiastene vi er, er dette den store, store oppgradering som smeller i fleisen og gir et så bra inntrykk.



Radikal ulik styreposisjon. Med høyere styreposisjon får du også et helt annet kjøremiljø (011 t.v.)



VENTURE - Yamahas comebackKid

Førermiljø på nytt nivå

Det som aller først slår er altså førermiljøet. Det er her man kan snakke revolusjon light. Setet er mye høyere, smalere og har bedre stopping, styret er mye høyere og vindskjermen er en touring verdig. Her sitter du beskyttet – kropp, hode og hender. Så har man laget vindavvisere også langs chassis ned mot stigbrett for å beskytte beina. Her er det

tenkt touring – men med moderne vri: sittestilling og høyt styre. Du sitter mye mer offensivt – selv om du ikke føler deg som noen freestyle-pilot. Så langt der i fra. Men jammen kan en slik tenking omkring sittestilling være helt på sin plass også i touring. Venture er beviset.

Stabil, stødig

Andre punktet som framheves sterkt hos prøvekaninene er at scooteren er så



ALLMEN HYLLEST:

Stødig
Ufortjent i skyggen
Masse oppgraderinger
Sittestilling, ergonomi på topp
Styrestilling/høyde
Kneplassingering/
setedesign
Beskyttelse av knær og legger
Megastor vindskjerm som funker
Stilig baklys
Finish av superb
Yamakvalitet
Bagasjeplass
Fargevalget



UNOTER:

Mer kam på belte(?)
Forstilling - stiv
Stiv i understell – justering(?)
Kummelig justeringskloss i understell
Irriterende støy når gassklypa slippes i fart



stødig. Stabil og forutsigbar på løyper. Faktisk klemte en av pilotene til og sa at "dette er kanskje den mest stødig jeg har kjørt med smalt belte, men også noe av det mest behagelige jeg har prøvd". Slik kan det sies når man heller ikke er yama-mann. Det er jo hyggelig for produsenten. Men han var ikke alene om dette inntrykket. Det var samlet – om enn ikke så flashy sagt. Når det er sagt var det også andre tilbakemeldinger å få. – Den "stikker" ned i snøen lett fordi det er så mye trykk på skiene. Dette retter seg opp når man kjører to på. I alle fall til en viss grad.

annet inntrykk av forstillingen og stabiliteten. Det vil si den nærmest var motsatt av inntrykket her vinglete, skiløft og ustabil i kurvene. Dette er helt borte på den TF-versjonen som selges her i Norden. Moralen må klart være at man skal være forsiktig med å henge seg opp i understell/forstilling på de modellen vi får tilgang til i USA. Også inntrykket av understellet var svært ulikt det vi hadde i USA og den vi nå har vært på tur med. I USA var den ubehagelig med to på og botnet understellet stadig vekk. Når man får innstilt det for nordiske >>

Motsatt USA-inntrykk

En annen historie hører også med her. Også sist år var vi i USA og testet neste års modeller. Også Venture. Der fikk vi et helt





« forhold, er verden en helt annen. Det gikk svært så bra både alene og med to på. Ingen botning. Kanskje heller for stivt oppsatt. Det er heller ikke mulig å justere demperne på TF-utgaven. Men proComfort-understellet holder i massevis for touring.



Pro Comfort-understell med HP-gassdempere. Ikke GT-nivå, men funker greit nok

«2011- UTGAVEN AV VENTURE ER EN LEKKEBISK BÅDE MED HENSYN TIL FØRERMILJØ, MOTOR, FARGEVALG OG FINISH»

Savner GT-demperne

Når vi går litt lenger fram – til forstillingen må vi dele ut litt rynker i pannen. Vårt inntrykk er at det er for stivt og tar ikke ujevnheter tilstrekkelig mykt. Faktisk var vi så heldig at vi også hadde med en Venture i GT-utgave(08-modell) som har et helt annet demperoppsett foran. Gass med reservoar med justering av kompresjon og retur. Hvilken forskjell! Selvsagt kommer tanken øyeblikkelig: Gi oss en TF med vippeforlenger og GT-forstillingen. Da er

det helmax Egon.

Vippeforlenger

Vippeforlengeren, denne særnordiske konstruksjonen og elsket av

svenskene. Det hjelper – når du må i dypsnøen, når du skal ha bæreflate og kanskje når du skal rygge deg ut av en situasjon. Det er ingen tvil GT-utgaven er absolutt mer touring-vennlig med clicker-dempere



Venture med "nordisk" vippeforlenger blir til Venture TF

TECHSPEC

- Motor:** 4.takt 3-sylindret, væskekjølt, 1049cc
Effekt: 130hk
Drivstofflevering: 41mm Mikunix3 efi, oppvarmet
Variator: YVXC, magnesium kjedekasse og deksel
Innsug: 2 ventiler
Eksosystem: 2 ventiler, eksos bak
Elstart
Vekt: 281kg (typegodkjent: 339)
Brems: hydraulisk 2-stemplet alu kalipere
Ventilerter skiver
Forstilling: uavhengig dobbel A-arm, stabilisatorstag med HP-gass, 35mm og fjæringsvei 22,9cm
Understell: procomfort med vippeforlenger og HP-gass og 36mm, fjæringsvei på 35,1 cm
Tank: 38,3l
Belte: 38x383,5 m/32mm kam ripsaw
Pris: 149.900,- (GT-utgaven: samme pris)



både foran og i understell.

En grovere utgave

TF er derimot en grovere utgave med mer fjæringsvei og ca. 18cm lengre belte. – Men altså uten den mye bedre demperpakken som GT har. Humm. Jammen ikke sikker på hva man ville velge - om valget stod for døren(!)

En ting når vi snakker om understell og belte. Stadig vender

vi tilbake til teamet "belte". Dette camoplast/Ripsaw-beltet er ikke av ypperste klasse i løssnø. Det blir spinning og du må høre godt etter for å konstatere at det gjør det. En tanke slår oss også: Ripsaw-mønstret eller ikke: er ikke tiden moden snart for å forvente den første touring med 44 kammer. Særlig for oss her på berget med løyper uten preparering? Nå er ikke kamhøyde halleluja i alle sammenhenger, men du verden så det merkes... i alle fall kan man luften tanken for en TF-utgave som nettopp er laget for også å være litt dypsnø-modell – og litt grovere utstyrt(!) Kanskje vi ikke skulle lage griller i hodet på noen med en slik tanke.

22-års aldersforskjell: Vår Yamaha-convoy på mørketidstur (-sjekk Phazer/89 i bildefront!)

Finnish som overbeviser, detaljer og design i en herlig mix.



VENTURE - Yamahas comebackKid

Men nå er den altså tenkt og lansert..... (!)

Lekkerbisknen

Uansett: 2011- utgaven av Venture er en lekkerbiskne både med hensyn til førermiljø, motor, fargevalg og finish - som Yamaha har vært så ledende på i årtier. Vi går rundt scooteren med et smil når finish skal beskes. Produsenten tar sine produkter på alvor – det er ikke om å gjøre å få de unna samlebandet forrest mulig.

Topp moderne kraftverk

Motorhistorikken er sterk. 2008-modellen er forgasseversjon. I 2009 fikk Venture helt ny motor, basert på Nytro-utgaven på 1050cc og ikke minst med innsprøyting. I forhold til Nytro har man endret litt på settingen med mer bunndrag – som går ut over

mindre effekt på topp. Men responsen er meget bra og mellomregisteret leverer hele veien. Vi merket bunn- draget særlig godt i bratta – rolig gange med trykk i bakken og scooteren tar seg uanstrengt framover. Gassresponsen er herlig kvikk.

En servo- tanke til slutt

Ja visst, den måtte jo komme – altså tanken på servo(!) Er det en modell som kunne passe for servo i Yamaha-familien, så er det Venture i TF-utgave - med langt belte og tendens til å ha mye trykk på skia. Hva da om man i løssnø hadde servo å hjelpe seg med. Dessuten – en luksustouring fortjener da servostyring når ujevnheter plutselig er der. Eller er det GT-utgaven som står først for tur? Vi bare undres... ■

