

LYNX COMMANDER 900 ACE

FLER MOTORALTERNATIV

TEXT&FOTO MAGNUS WEDIN



Vi har kört Commander i två olika utföranden båda utrustade med en 900 ACE under huven. Där standardversionen är gjord för en person och GT, Grand Tourer, är avsedd för två.

Här har GT-versionen bland annat en högre utväxling tack vare större drivhjul, allt för att passa bättre på leden. Men den har även en mer ledanpassad ergonomi tack vare ett annat styre samt den utrustningen man som touringåkare vill ha i form av backspeglar och ställbar styrhöjare, lite lyxigare helt enkelt. Ledåkningen blir dessutom trevligare på GT:n tack vare lägre kammar och bredare framvagn.

KAN MINDRE MOTOREFFEKT VARA BÄTTRE?

Kriget om att vara den skotertilverkare med högst motoreffekt har pågått ända sedan snöskoterns födsel och pågår än idag, där Ski-doo

året till ära drämde till konkurrenterna med sin nya 850 E-tec. Vi i skotermedia har i mångt och mycket varit ivriga påhejare i denna kamp tillverkarna emellan då vi, precis som många andra skoteråkare, gillar adrenalkicken som kommer när man ger en vass motor fria luftvägar. Så även om vi likt den färgstarke Jeremy Clarkson ofta vrålar "POWER" när vi provkör nya modeller blir vi dock påmindas med jämna mellanrum om att högre effekt inte alltid är rätt. Denna Commander är ett praktexempel på just detta.

FYRTAKTARE UNDER HUVEN

Commandern har varit med några år nu och hittills har den bara funnits med 2-taktare under huven. Det hela började med den trevliga och för maskintypen måttliga 600 SDI (som sedermera ersattes av 600 E-tec). Ett antal år senare måste dock några fartglada finnar från Lynx sportmaskinsavdelning av misstag burit med sig en 800 E-tec motor till fel monteringslinje i fabriken för att sedan lyckas klämma

ner den i en Commander och därmed skapa marknads effektstinnaste bredbandare. Till i år har Lynx ingenjörer monterat ytterligare en ny motor i Commandern. Denna gång har de däremot gått åt andra hållet och stoppat ner en motor som visserligen är större till slagvolymen än värstingen vi precis nämnde, men som har avsevärt mindre hästkrafter. Som artikelns rubrik redan skvallrat om så pratar vi såklart om den 3-cylindriga 4-taktaren 900 ACE.

EN SILKESLEN MATCHNING

Denna motor är välkänd sedan tidigare då den funnits med några år i andra maskiner, men det här är första gången den hamnar i Commandern och med facit i hand kan vi säga att det inte var en minut för tidigt! Motorn passar nämligen som handen i handsken i Commandern och får skotern att gå otroligt tyst och mjukt, framförallt i låga farter. Variatorstillslaget är som gjort för att smyga fram i sakta mak och fungerar säkerligen helt perfekt om man ska dra en pulka, ledsladd



Då standardversionen har drygt 10% lägre utväxling och en smalare framvagn samt 44 mm kammar i stället för 38 mm passar den bättre vid sidan av leden än GT-versionen.

eller liknande.

Det ska ärligt talat till en förare med tummen mitt i handen för att få denna maskin att gå ryckigt. Skulle man nu råka ha en vän som dras med en sådan diagnos och man trots det vill låna ut maskinen till denna vän så kan man, tack vare 900:ans elektroniska gas, med ett enkelt knapptryck ändra mellan tre förinställda körlägen (Sport, Standard och Eco) och därmed också ändra motorkaraktären. Knappar man in den på det snällaste läget, Eco, så öppnar motorstyrdonet gasspjället långsamt oavsett hur snabbt du som förare trycker in gasen. Med det läget

ska man till och med vara skicklig för att lyckas frambringa ett ryck.

LAGOM NÄR DET ÄR SOM BÄST

Vi har sedan den första Commandern lanserades varit väldigt förtjusta i modellen då den alltid varit väldigt mångsidig och behändig att köra, något vi anser blivit ännu bättre med just denna modell tack vare dess snälla och mjuka drivlina. Någon racemaskin är det dock inte, denna 4-taktare har ju som bekant en effekt på c:a 90

hästkrafter och är därmed mest troligt inte den i gänget som korsar sjön snabbast. Men det är däremot inga problem att få upp den i tresiffriga hastigheter om man så skulle vilja, den kommer dock inte dit lika fort som Commandern med 600 E-tec eller 1200:an heller för den delen om vi pratar GT.

Det lustiga med denna modell med 900 ACE motorn är att man praktiskt taget aldrig saknar den där extra knuffen, effektmässigt känns den i det närmaste perfekt balanserad och vid riktigt låga hastigheter är det svårt att inte uppskatta just hur snällt och tyst denna motor går. Det



” LÄGRE EFFEKT UPPLEVS SOM EN FÖRDEL IBLAND ”

Att smyga runt i snårskogen passar Commander 900 ACE som handen i handsken.



Båda versionerna har PPS-5900-A-boggin med HPG 36-dämpare, det är endast färgen på skenorna som skiljer dem åt.

GT har en dubbeldyna som standard (löstagbar). Dessutom har den ett böjt U-type styre.



Båda modellerna har böjda nedre A-armar för högre markfrigång under en större del av skotern.



säger en hel del då vi fardårar som provkörde Lynx nya modeller tidigare i år inte hade någon som helst brådska att kliva av Commandern, för att istället slänga benet över t.ex. en Boondocker, utan mer än gärna smög runt i skogen och fascinerades över hur mjukt och lugnt det gick.

SPARSAMT MED NYHETER

Förutom just motorn så är det däremot få saker som är nytt på standardmodellen. Den har fortfarande samma 50 cm breda matta med 44 mm höga kammar, Blade-skidorna är även de samma som ifjol, inte ens utseendet har fått sig någon direkt översyn. En skapligt stor nyhet har Lynx dock sett till att ordna åt Commandern och det är en helt ny framvagn, bredare hos GT. Den går under namnet A-LFS+ och innebär bland annat en viktminskning och en förbättrad geometri, vilket vi också känner igen från Lynx sportigare modeller som fick ny framvagn häromåret. Just detta är dock inget man lägger särskilt mycket märke till på denna maskin då det inte direkt är förstahandsvalet för att pressa

gränserna längs leden med. Det som däremot är en stor fördel med denna framvagn är att Lynx lagt mycket krut på att förbättra markfrigången. Detta har de framförallt lyckats med tack vare att de böjt de nedre bärrarmarna så att de ligger högt upp närmare skoterns mitt för att sedan svänga ner mot sin infästning i spindel. De har till och med valt att flytta upp hela krängningshämmaren och fäster nu den i den övre bärrarmen, istället för den nedre, och kan därmed få den ur vägen så att den inte bromsar Commanderns framfart i djup snö.

SMIDIG TUNGVIKTARE

Det undgår nog ingen att Commandern inte är en särskilt liten eller fjäderlätt maskin, vilket är en av följderna med att använda en lång och bred matta. Det märks dock att Lynx har en lång och framgångsrik historia med denna maskintyp, för på något magiskt sätt har de lyckats få denna fullstora maskin att vara smidig och lättkörd - något som inte alltid varit en självklarhet när det kommer till bredbandare. GT:n är något stelare

men ändå inte alls bortkommen vid sidan av leden. Det är just det som alltid har varit roligt med Commandern, den kan i många lägen faktiskt få en att glömma bort att det är just en 50 cm bred matta som snurrar ett par decimeter under baken. Visst, det är trots det ingen maskin man lekande lätt brottar ner i djupa svängar och dansar runt med i en halvmeter nysnö men är det så att man måste så är det inga större problem att bryta upp den på en skida och köra en bit på skrå med den. Den är helt enkelt väldigt hanterbar trots sin storlek.

Allsidigheten i maskinen är en stor del av dess styrka, om inte till och med dess största. Den funkar bra till att dra olika redskap och pulkor, man kan smyga runt i djup snö med den utan att vara rädd att fastna i första taget och om man känner att det kliar i tummen så kan den faktiskt bjuda på en rolig och hyggligt fartfylld ledtur. Man har helt enkelt lyckats förena nytta med nöje i en och samma maskin. Denna allsidighet har den till stor del att tacka för att



Commander Grand Tourer är en utmärkt ledkryssare mycket tack vare att den begåvats med 900 ACE. GT finns även med 1200:an under huven.

den har en framvagn bestående av A-armar, till skillnad mot Yeti-modellerna som har teleskopfjädring fram. Nackdelen med A-armar är att de bromsar betydligt mer i djup snö än en teleskopfjädring men fördelarna med en framvagn med A-armar är enorma när man ska köra på led. Kurvtagningen är avsevärt mycket bättre tack vare bl.a. krängningshämaren men framförallt så är komforten i denna typ av framvagn avsevärt bättre.

BRA HAR BLIVIT BÄTTRE

Sammanfattningsvis så kan vi kort och gott säga att en redan bra maskin blivit bättre tack vare att 900 ACE-motorn nu finns som alternativ. Vi har som sagt alltid tyckt att 600 SDI/E-tec varit en utmärkt motor för denna modell, och det även fast vi kört 900:an tidigare år i andra maskiner. Det var dock en positiv överraskning att köra en Commander med denna motor, 4-taktaren passar helt enkelt maskinen som handen i handsken och i skrivande stund så skiljer det enbart 3.000:- i pris mellan 2-taktaren (600 E-tec) och 4-taktaren i standardutförande, till 2-taktarens fördel. Den extrautrustade GT-versionen är dock ytterligare 10.000:- dyrare. Förutom den lilla prisskillnaden och den extra effekten på c:a 30 hästkrafter så är det faktiskt svårt att hitta fler fördelar med 2-taktaren. Man kan visserligen inte gå fel med någon av dem men hade vi fått välja så skulle vi faktiskt valt modellen med 900 ACE under huven. Dess mycket snälla motorkaraktär och låga ljudnivå passar Commandern så pass bra att det i vårt tycke kompenseras mer än väl för skillnaden i både pris och effekt.

FAKTA Lynx Commander (GT) 900 ACE -2017

Motor:	3-cyl, vätskekyld, 899cc, 4-takt, ca 90 hk.
Bränslesystem:	EFI 46 mm.
Chassi:	L-XU
Broms:	Hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	A-LFS+, HPG 36. Fjädringsväg -- mm.
Skidor:	Blade
Spårvidd:	97,5-101,7 cm (108 cm).
Boggi:	PPS-5900-A, HPG 36. Fjädringsväg -- mm.
Matta (BxL):	Back Country, 500x3923 mm.
Kamhöjd:	44 mm (38 mm).
Torrsvikt:	-- kg.
Bränsletank:	40 liter.
Oljetank:	3,2 liter.
Dyna:	1 up (2 up), Modular (Luxury Modular).
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	129 900 kronor (139 900 kronor).
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.brplynx.com



Båda maskinerna har en bra förarposition och på GT kan man dessutom justera styrhögjaren i höjdlid.