

YAMAHA SIDEWINDER X-TX LE 141

PERFEKTA KOMPROMISSEN

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Förfinad kraft rakt igenom!

Yamaha har en hel uppsjö av crossover-maskiner till i år och det är nog inte helt lätt att välja en av dom. Längderna på SideWinder i denna kategori varierar mellan 137", 141" och 153" i både SE- och LE-utförande. Sedan har man delat in dom i X-TX och B-TX för att klargöra det hela lite mer. B-TX håller till till den större delen hemma i lössnö och är egentligen en mer renodlad mountainmaskin än crossover. En X-TX är en maskin som ska klara av både led och lössnö, hur mycket av det ena eller det andra styrs mycket av vilken framvagn som sitter på. Har den en smalare spårvidd med de smala SRV-M spindlarna är den mer riktad mot lössnö, har den en fetare sportframvagn är det leden som dominerar. Vart maskinen hör hemma syns också ganska tydligt på vilken matta som sitter på maskinen. När det gäller just 141" i längd på

mattan så är LE (Limited Edition) lössnömaskinen och SE (Special Edition) ledmaskinen.

LIMITED EDITION

Vi lägger här vårt fokus på SideWinder X-TX LE 141 som alltså ska fungera helt okej vad du än skulle hitta på ute i snön. Som vanligt anger inte Yamaha någon vikt i sin specifikation men det gör däremot Arctic Cat som bygger på samma plattform. Någon sa att turbon med tillhörande grejor, efter att man plockat bort den främre kylaren, ökar vikten med c:a 20 kilo jämfört med en Viper utan turbo. Om man tittar på vad motsvarande maskin med turbo från Arctic ska väga, som dock mäter 153", så står det 241 kilo torr. Det är en ekvation vi inte riktigt får ihop då det bara är något kilo mer än vad maskinen väger utan turbo, vi får helt enkelt vänta tills vi har en maskin för provkörning. En annan sak som också spelar stor roll ute i snön är vikt/

effekt-förhållandet och även det får vänta på sig då vi är mycket intresserade av vad som kommer att stå på tunneln angående effekten. Tidiga bromsningar av prototyperna betyder inte speciellt mycket då vi pratar om en turbomotor som är alldeles för enkel att trimma. Men å andra sidan är det nästan lika enkelt för den potentiella ägaren att göra precis samma sak. En sak som vi noterade under provkörningarna var att dom gick väldigt olika. Låt oss hoppas att de skotrar som kommer hit går lika bra som de bästa gjorde i staterna för då är det dags att börja träna underarmarna och det nu! För herre jösses vilket drag det är i SideWinder, dessutom betydligt jämnare och mer lättkontrollerat än i något eftermarknadssystem vi kört. Helt utan pys och poff känns motorn som att den bara är betydligt större än vad den egentligen är. Den tvekar aldrig att ge dig all den kraft du är i



Mattan på X-TX LE är en PowerClaw på 141" som har en kamhöjd på 57 mm.



XT-X Le har den lättare SRV M-framvagnen och till i år har Yamaha utvecklat helt egna skidor med 6" bredd.

behov utav och vågar du hålla inne tummen mot styret kommer den att skotta snö som du aldrig tidigare upplevt hos en standardskoter!

VARIATORN

Här har man äntligen insett att det finns kraft i motorn och byggt ett variatorsystem som växlar på betydligt mjukare och tidigare än vad en Viper gör. Det nya variatorsystemet kallas YSRC men samma variatordelar som Yamaha använder sig av i YVXC när det gäller fjädrar, vikter med mera passar även här för den som vill laborera själv. Vi tycker dock att original-setupen fungerade klockrent tillsammans med den nya turbosnurrar. YSRC består av en ny sekundär med rullar designad för att minska friktionen och därmed temperaturen. Man har också stoppat dit en ny rem med annan profil med tanke på temperaturen och vikterna i primären är också helt nya. Allt detta har man inte bara gjort för att få en trevlig maskin utan man vill från Yamahas sida naturligtvis även behålla det goda ryktet man har när det gäller slitaget på remmarna.

NY MOTOR

Vi ska gå riktigt djupt ner i denna motor i kommande nummer av Snowmobile, men lite måste vi naturligtvis berätta redan nu. Till att börja med är det en ny motor jämfört med Vipern och kubiken mäter här 998 kubik, även det som döljer sig inuti motorn när det gäller hårdvara som kolvar, stakar och vevaxel är nytt och anpassat för att klara av effektökningen som turbon ger. Kompressionen är till exempel sänkt till 9:1 för att undvika spikningar vid fullt laddtryck, ett laddtryck som ligger mellan 0,5-0,8 bar beroende på höjd över havet. Insprutningen kommer från Mitsubishi och är en ny Hi-Flow 4-håls spridare. Turbon kommer från japanska IHI och är av modellen RHF5B, ett aggregat som man bland annat även kan hitta i Maserati 3200GT, då två till antalet för att ge V8:en lite extra knuff. Det ska bli kul att se Maseratiägarna gå runt på skoterskrotar och leta turbos om sådär 20 år! Detta aggregat levererar sitt högsta tryck när motorn varvar 8750 varv/min och håller detta upp till 3000 meter över havet om det så behövs, för att sedan sjunka något. Turbon har också keramiska lager för att rulla lätt och den är dessutom vattenkyld.

AIR TO AIR

För att ge ytterligare effekt har Yamaha också stoppat dit en intercooler framför motorn där det sitter en vanlig kylare på Vipern. Det är bland annat denna som kräver den nya designen på panelerna med de speciella luftintagen, men även variatorer med mera behöver kylan. Sedan har man naturligtvis en massa sensorer och datorer för att få allt att lira och ge en sömlös effektkurva utan dippar över hela registret och det har man verkligen lyckats med! Nu vet vi att motorn har effekt men hur lirar då själva skotern med den nyfunna kraften? Mycket bra måste vi nog säga då detta Arctic-chassi inte hade några som helst problem att hantera effektökningen under provkörningarna. Rent hanteringsmässigt blir skotern faktiskt enklare att köra med mera effekt, mycket tack vare den betydligt snällare variator-setupen som turbon har. Dessutom har den så gott som noll i

Tack vare sina FOX Float Evol och Evol R utgör inte en liten flygtur några bekymmer.



Framvagnen är lite mittemellan när det gäller bredden för att skotern ska fungera både på och vid sidan av leden.



Äntligen, måste vi säga, har Yamaha verkligen fått till variatorerna som utnyttjar den starka motorn på ett utmärkt sätt.



Motorn är ett litet konstverk i sig själv både på utsidan och hur den fungerar, det är knappt att den avslöjar att den har en turbo när man kör.



” DAGS ATT
BÖRJA TRÄNA
UNDERARMARNA!”



Motorns grymma kraft över hela registret och sättet den levereras på gör faktiskt SideWinder mer lättkörd än utan turbo.

turbofördröjning vilket gör att kraften alltid finns nära till hands.

MER NYHETER

Sidewindern har även en ny skida från Yamaha som är 6" eller 15,2 cm bred försedd med en djup köl. Många kommer säkerligen stoppa dit ännu bredare skidor, men vi tycker nog att den här bredden är lagom då det finns många lägen då man vill ha ner skidan i snön. På en SideWinder räcker det dessutom med att nudda gasen för att få upp skidan på snön igen när det önskas. Ett annat tydligt tecken på att X-TX LE 141 är en skoter som hör hemma i lösare snö är den burkrem som sitter på styret. Alla SideWinder har dessutom eluppvärmd dyna och varför inte då man ändå måste släpa på ett batteri till startmotorn.

Dämparna på denna LE-modell är självklart av värsta modell, nämligen FOX Float 3 Evol i framvagnen och Evol samt Evol R i den okopplade boggin. Även om framvagnen är av M-modell tillhör den inte de smalaste Yamaha har att erbjuda, för att kunna fungera även på leden är den ställbar mellan 97,8-108 cm, vilket är en bra kompromiss för det tänkta ändamålet med skotern. Även om mattan, en Power Claw med 57 mm kammar andas mycket lössnö så fungerar den över förväntan på leden.

SUMMERING

Nya SideWinder X-TX LE är en riktigt bra mittemellanskoter, eller kompromiss om man så vill, mellan led och lössnö. När man har tillgång till denna underbara motor vill man kunna utnyttja den även på leden och det kan man med X-TX LE även om man kanske inte ska köra allt för långa högfartsrep med tanke på 57mm kamrarna. Även när man viker av leden och ut i terrängen fungerar den bra och SideWinder är betydligt smidigare än Vipern tack vare motorkaraktären och den snällare variatorkalibreringen. Nu kan man köra sakta om man vill utan att den börjar gräva ner sig så fort man nuddar gasen. När man sedan hamnar i en situation där det krävs effekt så finns det att tillgå i överflöd. Just denna längd som X-TX LE har i kombination med dess utmärkta stötdämpare gör den som klippt och skuren för hur skoteråkningen ser ut i stora delar av detta avlånga land. Äntligen har Yamaha en skoter som kvalar direkt in i eller strax ovanför de 2-taktande 800:orna, vinterns tester kommer bli otroligt spännande att genomföra!



Designen på SideWinder ingår respekt och XT-X Le har en riktigt låg ruta samt ett fast burkhandtag.

FAKTA Yamaha SideWinder X-TX LE 141 -2017

Motor:	3-cyl, Turbo, vätskekyld, 998cc, 4-takt, ca 180 hk.
Bränslesystem:	EFI, 3x41 mm.
Chassi:	SRV-M
Broms:	Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	SRV-M, FOX Float 3 Evol. Fjädringsväg 177 mm.
Skidor:	6" Mountain ski.
Spårvidd:	97,8-108 cm.
Boggi:	Dual Shock SR 141, FOX Float 3 / Evol R. Fjädringsväg 368 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3581 mm.
Kamhöjd:	57 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	37 liter.
Oljevolym:	3,08
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	163 525 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.eu

