

LYNX RANGER 69

ETT ENORMT AVTRYCK!

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Komfortabelt arbete är målet med nya Ranger 69.

Lynx har alltid handlat om arbetsskotrar. Lynx har alltid varit dem som format idén om vad arbetsskotrar handlar om. En arbetsskoter är kanske den snöskoter som man spenderar mest tid tillsammans med. Man kan inte välja att bara åka när det är perfekt väder eller den perfekta dagen eftersom man har saker som måste göras idag, inte imorgon. Därför har Lynx försökt göra denna arbetsmaskin så bekväm som möjligt utan att offra någon annan egenskap.

NY MODELL?!

69 Ranger är så gott som en helt ny modell även om den känns bekant. Lynx har helt enkelt blandat ihop lite olika modeller och skapat 69 Ranger. Det är bland annat den första Rangern som får 900 ACE-motor under huven. Den ersätter alltså motsvarande Yeti-modellen 2018 och därmed är också

termosdämparna borta på 69:an. Istället för termosdämpare kör man med böjda nedre A-armar för att öka på markfrigången under maskinen. Termosdämparna har sina fördelar då de oftast inte alls tar i snön och bromsar framfarten. Men nackdelarna är att fjädringsvägen blir väldigt kort och därmed begränsar hastigheten på stökiga leder. Dessutom finns det snöförhållanden där köregenskaperna är allt annat än förtroendeingivande och det är i hård skare när skidorna skär igenom.

3-CYL MOTOR

Jag mins första gången vi körde en skoter med ACE 900 begåvad med det elektroniska iTC-gasreglaget. Systemet var månader från produktion och egentligen långt ifrån redo. Man kan minst sagt säga att det blev en ryckig åktur men obefintlig känsla i kopplingen mellan gashandtag och trottel som inte längre skedde via vajer. Men bara veckor senare körde vi en uppdaterad version och vilken

skillnad det var, nu fanns det helt plötsligt bara fördelar med att använda sig av drive-by-wire. Den största fördelen är att Lynx har tre olika körlägen att välja mellan och dessutom följer det med en programmerbar Learning Key! Mycket bra att ha om man ska låna ut skotern eller om man vill köra riktigt snålt.

Själva motorn är i grunden egentligen en 600 ACE försedd med en extra cylinder. Det betyder helt sonika att kubiken blir 899cc och att effekten går upp 1/3 från 60 till 90 hästar vid 7250 varv. Inget fartvidunder kanske men helt klart fullgott med effekt för både arbete och touring. Det är som ni kanske vet en 4-taktare med dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, en riktigt modern motor försedd med torrsump. Bensinen tar sig till cylindrarna via ett EFI-system vilket ger både god bränsleekonomi och jämn motorgång. För att tåla hårt arbete länge är den försedd med ett effektivt kylsystem som består av en

Beroende på situation och längd på föraren kan man justera styrhöjaren steglöst mellan 130-205 mm.



Den bakre delen av boggin är ledad, vilket ger bättre egenskaper när man backar i lössnö.



Nya lättare Blade XC-skidor. Den nedra A-armen är böjd för att ge högre markfrigång under skotern.



Mattan mäter totalt nästa fyra meter i längd, men det är ändå bredden på 60 cm som imponerar mest.



Mycket tack vare en smal framvagn så går det att få ner jätten i snön.



”69 RANGER ÄR MYCKET KAPABEL!”

tunnelkylare tillsammans med en främre kylare utrustad med en elektrisk fläkt som ser till att alltid hålla motortemperaturen på en idealisk nivå. Ytterligare en förutsättning för att man ska kunna arbeta med skotern och dra tungt är växellådan försedd med två växlar framåt, neutral samt back. Växellådans låga utväxling underlättar när man ska dra tungt eller när man behöver extra kraft i tuff terräng.

ERGONOMI

Jag personligen brukar knappt kunna sitta på så här breda skotrar. Men här sitter man så pass högt och den fasade tunneln gör att det faktiskt funkar helt okej. Ytterligare en sak som gör att man kan hitta rätt körställning är den justerbara styrhöjaren som kan

ändras steglöst mellan 130-205 mm. När vi ändå pratar komfort går det inte att komma ifrån den eluppvärmda dynan! Först kanske man tror att den bara kommer smälta snön så att man blir blöt men det problemet har vi aldrig haft. Se till att ha bra kläder som tål lite smält snö så kommer ni bara se fördelar med värme i rumpan. Standard kommer Ranger 69 med en ensits Modulardyna men ett passagerarsäte finns som tillbehör om det skulle behövas. Det inkräktar dock på förvaringsutrymmet bak men är enkel att montera både dit och bort efter behov.

CHASSI OCH FRAMVAGN

Ranger 69 bygger på ett chassi med pyramidstruktur som gör den väldigt vridstyv,

vilket är bra när det ska dras tungt. I tunneln hittar man en lång och bred PPS-6900-A-boggi med lång fjädringsväg. Den är ledad i bakkant vilket gör det möjligt att backa även i lössnö och komforten är god med de två HPG-dämparna. Det som verkligen ser till att man kan dra tungt och hålla sig flytande med Ranger 69 är den enorma mattan. Mattan är nästan fyra meter lång och 60 centimeter bred försedd med 32 millimeters kammar. Snacka om ordentligt avtryck i snön! Sjävklart blir smidigheten lidande när det ligger så här mycket matta mot snön men det avhjälps något i framvagnen.

Borta är teleskopfjädringen och istället sitter här A-LFS+. En framvagn med A-armar som är lättare än sin föregångare och ger mycket bättre komfortegenskaper. Som smalast kan Ranger 69 få 996 mm mellan skidorna vilket gör att det faktiskt går att burka runt på en myr om man skulle behöva. Vill man ha mer stabilitet kan man även ställa in den på 1017 mm mellan skidorna. Skidor heter Blade XC, de är konstruerade helt utan metalldelar och väger därför lite mindre. Tro det eller ej men skidorna är faktiskt lättstyrda även på denna bjässe till skoter. Om denna maskin inte skulle leva upp till dina krav har Lynx två andra Ranger-modeller. Båda dessa är utrustade till tusen och har tillgång till mer effekt! Dels har vi Army Limited med 800 E-tec och sedan Alpine 1200 4-tec. Men vi lovar att man kommer väldigt långt även med den billigare grundmodellen av Ranger.

FAKTA LYNX RANGER 69 900 ACE -2018

Motor:	3-cyl, vätskekyld, 899cc, 4-takt, c:a 90 hk.
Bränslesystem:	EFL
Chassi:	L-XU
Broms:	Hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	A-LFS+ böjda A-Armar, HPG 36. Fjädringsväg -- mm.
Skidor:	Blade XC
Spårvidd:	97,5-101,7 cm.
Boggi:	PPS-6900-A, HPG 25 / HPG 36. Fjädringsväg -- mm.
Matta (BxL):	600x3968 mm.
Kamhöjd:	32 mm.
Torrvikt:	-- kg.
Bränsletank:	40 liter.
Oljetank:	-- liter.
Dyna:	1 up eluppvärmd, Modular.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	148 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.brplynx.com

