

LYNX BOONDOCKER RE 3700

EN FANTASTISK KOMPROMISS

TEXT & FOTO MAGNUS WEDIN



BoonDocker, ett namn som är här för att stanna.

Det är nu drygt 5 år sedan Lynx införde modellnamnet "Boondocker", som till en början faktiskt var ett påbyggnadsnamn till deras populära X-trim, det vill säga att den första modellen med det nya namnet hette just "X-trim Boondocker". Som namnet antyder innebar detta att Lynx anpassade modellen för trenden som redan då var i full gång och som fortsätter att växa i popularitet än idag – friåkning. Lynx är ju som bekant kända sedan flera decennier tillbaka för att tillverka potenta ledmaskiner och har bortsett från sin Ranger mountain, som de lanserade strax efter millennieskiftet, inte haft några direkta satsningar på effektstarka lössnömaskiner. När det kommer till effektstarka maskiner har Lynx nisch under en väldigt lång tid istället varit att producera snabba och stryktåliga ledmaskiner, någon friåkning har det inte direkt varit tal om. Därför var det extra intressant att se Lynx sticka ut hakan och försämra ledegenskaperna, deras specialitet, på en av sina modeller för att skapa något som sedermera skulle visa sig bli en mycket populär modellserie.

FINSLIPAD UNDER ÅRENS GÅNG

Den första modellen som bar det nya namnet

smygstartade lätt och var fortfarande en kompetent ledmaskin men som fått några kompromisser för att förbättra lössnöegenskaperna. I stora drag handlade det om att Lynx monterade en matta med högre kammar (44 mm) och bytte ut X-trimens breda framvagn till en smalare variant, kort och gott samma recept som många andra tillverkare anammat både före och efter Lynx påbörjade denna omvandling. I Boondockerns barndom var det inga extrema skillnader i vare sig kamhöjd eller spårvidd jämfört med dess föregångare, till och med mattlängden var exakt densamma. Lynx valde att starta mjukt och allt eftersom finslipa Boondockern. Och slipande är precis vad de ägnat sig åt också ända sedan lanseringen, där bl.a. framvagn, fotsteg, boggi, matta, skidor mm. helt bytts ut eller omarbetats allteftersom för att i första hand utveckla Boondockerns lössnöegenskaper. Med det sagt så innebär det inte att dess efterträdare i rakt nedstigande led, Boondocker RE 3700, inte kan hantera slagfältliknande leder. Nä, den finska sisun finns fortfarande kvar i allra högsta grad.

RE-SPEKTINGIVANDE FJÄDRING

Lynx har i många år använt sig av beteckningen "RE" (Racing Edition) på en del av sina mer påkostade ledmaskiner, vilket alltid skvallrat om en extra tuff fjädring. Som vi nämnde alldeles

nyss så har ju den här Boondockern denna beteckning i sitt modellnamn, trots att den här maskinen är mer inriktad mot friåkning än vad den någonsin varit. Det kanske låter som en underlig kombination, i synnerhet med tanke på att fjädringsuppsättningen är i det närmaste identisk med både Rave RE och X-trim RE. Mellan X-trimen och Boondockern så är det faktiskt bara förspänningen av bakre fjädern i boggin som skiljer, i övrigt är de identiska. Rave RE har några fler skillnader i uppsättning, vilket mestadels beror på att den använder en bredare framvagn, men i boggin är det faktiskt bara en något styvare bakre fjäder som skiljer den från de andra två, stötdämparkalibreringen och centerfjädern är identiska. Det är kanske lite överkurs att ta upp detta men det vi vill lyfta fram är just hur lika dessa maskiner är uppsatta då du som läsare kanske har läst någon av våra tidigare recensioner om Rave RE eller X-trim RE och därmed sett oss berömma hur bra fjädringen på dessa presterar. Denna Boondocker är av förklarliga skäl inget undantag.

HALVSMAL LEDRAKET

Framvagnen på denna Boondocker har ju som sagt fått sig en översyn sedan den först lanserades men en sak som varit identisk ända från start är spårvidden. Den ligger fortfarande kvar på 996 mm i mittersta läget (c:a 39") och ligger

därmed ganska precis mittemellan Ravens och Boondocker DS-modellernas spårvidd. Detta passar i vårt tycke helt perfekt på denna skoter då det gör att man kan ta en kurva i skapligt höga hastigheter utan att den börjar tippa samtidigt som den inte blir svårhanterlig ute i snön. Även om denna modell som sagt är byggd med friåkning i åtanke så vore det i vårt tycke ett grovt tjänstefel att montera en smal framvagn på den och på så sätt försämra dess underhållande ledegenskaper. För nog är den rolig på led alltid, desto gropigare det är desto roligare har man. Det är inte utan anledning som vi kallade fjädringsuppsättningen på Rave RE för en av de bästa vi kört och den här maskinen presterar nästan lika bra. Det är helt enkelt svårt att inte dra på smilbanden när man bombar fram i hög hastighet på en riktigt kass led och bara känner hur stötdämparna sväljer ojämnheter. Kurvtagningen är egentligen bara begränsad av spårvidden, för brett i framvagnen finns det gott om, det sköter Blade-skidorna med bravur. Det är just därför som vi tror att en smal framvagn skulle förstöra denna skoter mer än det gynnar den, risken är att man helt enkelt tar allt det roliga ur ledkörningen genom att tvinga dig som förare att hela tiden se till så att maskinen inte tippas i kurvorna.

LÄTT PÅ SKIDORNA

Trots sina goda egenskaper på taskiga leder så

är det först när man tar denna Boondocker ut i lössnön som allting klickar på riktigt och det märks att den är på hemmaplan. Kamhöjden har ökat kraftigt sedan dess introduktion och ligger nu på respektfulla 64 mm, som i sin tur sitter monterade på en flexedge-matta. Detta borgar för fint grepp i snön och i kombination med en boggi som gillar viktförskjutning samt en hög effekt så är det inte några som helst problem att klämma upp skidorna i luften om man nu skulle vilja. Den är kort och gott resvänlig, dock inte lika mycket som dess lillebror X-trim RE som är lite FÖR lätt på skidorna när man ger full gas. Boondockern är i jämförelse klart mer civiliserad i beteendet men denna egenskap ser ändå till att maskinen inte är någon extrem klättrare om man ska ta sig an en riktigt brant lutning rakt på, i takt med att hastigheten minskar kommer nämligen skidorna att hamna allt längre ifrån snön tills antingen maskinen befinner sig i vertikalläge eller tills mattan tappar grepp. Att vara en ytterst potent klättrare är dock inget man gärna kan begära av en crossover, i den här maskinen ser vi däremot denna egenskap som en stor fördel. Ibland kan ett resvänligt beteende rädda dig som förare ur kniviga situationer, men vi tänker framförallt på att det bidrar något enormt till maskinens underhållningsfaktor. Det fina är att Lynx hittat en bra balans i det hela så att det inte är några bekymmer att hålla skidorna nere på backen

om man vill och på så sätt ändå ha en riktigt bra framkomlighet samtidigt som man utan problem kan klämma upp skidorna ovanför snön med högertummen.

VÄLBALANSERAD PÅ SKRÅ

En positiv överraskning som vi tror många som provkör denna maskin kommer att slås av är hur stabil och förutsägbar den är vid skråkörning. Vi provade denna Boondocker i en mängd olika terränger under vår provkörning i Hemavan, allt från svaga lutningar till branta fjällsidor och det är faktiskt förvånande hur bra den beter sig med bara en skida i backen under alla dessa förhållanden. Den känns helt enkelt "hemma" när man vält ikull den och tryggheten den utstrålar påminner faktiskt en hel del om den som man får när man kör Polaris lössnömaskiner. Det lustiga är att den inte alls känns särskilt lik Summit XM, trots att de i grund och botten delar chassi med mera.

FULLÄNDAD

Om vi skulle behöva sammanfatta denna maskin med ett ord så skulle vi säga "fulländad". Den känns komplett och allt från motorns gassvar till känslan i bromshandtaget är så pass bra att man aldrig lägger märke till det, allt liras helt enkelt väldigt bra ihop. Utöver detta så presterar den dessutom riktigt bra både på led och ute i lössnön utan att egentligen lämna något att



Det är först och främst stötdämparna som gör denna lössnö-hybrid till en så bra ledmaskin!



”3700 RE KÄNNES FULLÄNDAD”

klaga på. Det är ju mer en crossover än lössnömöskin, med andra ord en kompromiss, och en kompromiss blir ju aldrig perfekt på någon punkt. Denna maskin är dock väldigt nära då den presterar extremt bra i praktiskt taget alla hänseenden. Det som i vårt tycke framförallt talar för den är att Lynx lyckats producera en så pass bra maskin och samtidigt gjort den enormt underhållande. Hela skotern andas ”bus” och det spelar ingen roll om man befinner sig på led eller ute i lössnön så kommer den att få dig som förare att sträcka på smilbanden, och det är väl trots allt det vi alla är ute efter i en skoter? Känslan av att vara färdigutvecklad bekräftas dessutom av det faktum att det enda som är nytt är att huvudbromscylindern nu är tillverkad av aluminium istället för plast så att den ska stå emot närgångna kvistar och liknande bättre utan att gå sönder. Vi tror även att det mycket väl kan vara det sista som görs för denna modell i detta chassi då det känns som att Lynx finslipat den så långt det går och att enda vägen framåt nu är att börja om med ett ännu modernare chassi och drivlina. Oavsett vad nästa steg i utvecklingen är så ska det bli spännande att se vad våra grannar i öst hittar på för att toppa denna fantastiska kompromiss.



Sedan starten har kammarna på BoonDocker vuxit med 20mm.



Blade DS presterar både på och utanför leden.

Den lilla BD-dynan är överraskande bekväm.



3700 RE lyfter mer än gärna på skidorna dock inte lika mycket som X-Trim RE.



FAKTA LYNX BOONDOCKER RE 3700 800R E-TEC -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 799,5 cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk direktinsprutning.
Chassi:	REX ²
Broms:	Hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	A-LFS+, KYB 40 PB HLCR.
Skidor:	Blade DS
Spårvidd:	97,5-101,7 cm.
Boggi:	PPS ² 3700, KYB 46 PB HLCR.
Matta (BxL):	Powder Max Flex Edge, 406x3705 mm.
Kamhöjd:	64 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	38 liter.
Oljetank:	3,7 liter.
Dyna:	1 up, BD
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	151 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.brplynx.com .

