

LYNX BOONDOCKER 3700 RE

KANDIDAT TILL ÅRETS BÄSTA CROSSOVER

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND



Mycket har ändrats, förnyats och bytts ut i Lynx lineup till 2018, framförallt på deras Boondocker-modeller. Trots att det är stora förändringar som genomförts så märks det samtidigt att ingenjörerna på Lynx är noga med att inte ändra på något som fungerar.

Just denna modell, Boondocker 3700 RE, är ett extra bra exempel på detta. Den var först ut av alla Boondocker-modeller och ända sedan lanseringen 2011 så har de använt sig av exakt samma spårvidd och mattlängd. Vi gillade modellen och avvägningen mellan led och lössnö de hade redan då och allt eftersom marknaden skrikit "lössnö!" så har 3700 RE följt med i utvecklingen med mer lössnöanpassad matta, lägre vikt, fotsteg med mer snögenomsläpp, för att bara nämna en del.

Denna trend har vi sett hos fler modeller och i de allra flesta fall så märks det i slutändan att ledegenskaperna fått stryka ordentligt på foten för att stilla marknadens krav på bättre lössnöegenskaper. I Lynx fall så har de lyckats balansera uppgraderingarna på 3700 RE mycket väl genom åren och därmed bibehållit den fina avvägningen mellan led och lössnö som de hade redan vid lanseringen. Allt detta samtidigt som modellen successivt förbättrats rejält och i dagsläget är så pass bra att det faktiskt är en utmaning att hitta något att klaga på.

RE - EN UPPSKATTAD FÖRKORTNING

En stor del av det som får oss att uppskatta denna modell är dess välkalibrerade och stryktåliga fjädring som tillägget "RE" i modellbeteckningen medför. Vi lovordade bl.a. fjolårets modell av just denna anledning och hade välkomnat om de valt att helt enkelt använda exakt samma stötdämpare och kalibrering i denna maskin. Men med ett helt nytt chassi, lägre vikt och förhöjd effekt så är det dock inte fullt så enkelt. Fjädringen har med andra ord kalibrerats om

för att få 3700 RE att fungera perfekt även i sin nya kostym. När vi provkörde den nya 3700 RE i Finland i slutet av förra säsongen blev vi dock överraskade av att fabriksinställningen var märkbart mjukare i boggin jämfört med fjolårets modell, lite för mjuk för att vara en RE. Vi diskuterade detta med Lynx tekniker på plats och de hade fått höra liknande kritik från andra testförare och har finslipat detta ytterligare i ca 3 månader efter det att pressvisningen ägt rum. Fjädrarna är oförändrade men både schimsning, fjäderförspänning och grundinställningarna på stötdämparnas justeringar är helt annorlunda i dagsläget. Lynx har till och med skickat med en mall över hur man ska justera fjädringen på alla deras modeller som bär RE-beteckningen. I den visar de hur hård fjäderspänningen ska vara och i vilket läge stötdämparnas justerrattar ska vara beroende på om man vill ha fjädringen komfortabel eller mycket aggressiv, de visar även hur fabriksinställningen är och den ligger betydligt närmare det komfortabla läget än det aggressiva, så det finns god marginal om man mot förmodan skulle känna att den nya fabrik-



Spårvidden på 996 mm (39") är oförändrad sedan den första Boondockern med samma mattlängd lanserades.



Nätt och fin dyna som tillåter hastiga sidoförflyttningar.



Förmiljön är spartansk och fri från klumpiga reglage.

**”BÄTTRE OCH SNABBARE
ÄN NÅGONSIN!”**





En vanlig syn när man kör Boondocker 3700 RE.



Chassit är välavvägt och har en mycket fin balans vid friåkning.

sinställningen är för mjuk. De har med andra ord inte tagit lätt på kritiken de fått!

Fjädringen i framvagnen fungerade däremot helt klanderfritt, precis som vi vant oss vid med Lynx skotrar med tillägget "RE". Den jobbar mycket fint och förutsägbart genom hela fjädringsrörelsen utan minsta tendenser till returkast eller liknande hyss. Detsamma kan vi, trots ovanstående kritik, även säga om boggifjädringen. Den är riktigt bra avvägd och jobbar precis som den ska men den var helt enkelt en aning för mjuk när provkörningen ägde rum. För till skillnad mot framvagnen så lyckades vi vid flera tillfällen få den att bottna när vi skruvade upp tempot, något fabriksinställningen på fjolårets modell inte skulle gjort. En enkel lösning på detta hade varit att sträcka sig in i boggin och klicka upp kompressionen på stötdämparna, det hade nog räckt väldigt långt och kanske till och med kommit upp i samma nivå som fjolårets modell. Vi är med andra ord kanske lite väl hårda i kritiken här, men när Lynx skämt bort oss med i det närmaste perfekta fabriksinställningar bara året före så lägger de ribban för sig själva väldigt högt. Har de utlovade förändrin-



850 E-tec tillsammans med detta chassi är en svårslagen och glädjefylld kombination!



Mattan med sina 64 mm höga kammar känns helt perfekt för denna maskin.



Fotstegen klarar sig bra mot snö- och isuppbbyggnad.

FAKTA LYNX Boondocker 3700 RE 850 E-Tec -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, c.a 150 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk DI.
Chassi:	Radien
Broms:	PRT, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	LFS, KYB 40 PB HLCR Fjädringsväg -- mm.
Skidor:	Blade DS
Spårvidd:	97,5-101,7 cm.
Boggi:	PPS ² -3700, KYB 46 PB HLCR. Fjädringsväg -- mm.
Matta (BxL):	PowderMax FlexEdge, 406x3705 mm.
Kamhöjd:	64 mm.
Torrsvikt:	-- kg.
Bränsletank:	37 liter.
Oljetank:	3,4 liter.
Dyna:	1 up, BD.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	156 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.brplynx.com



garna de genomfört på boggifjädringen sedan vi provkörde dem gett minst samma slutresultat som på fjolårets modell, fast i detta chassi, då snackar vi utan tvekan om en fjädring i topklass.

ETT EVIGT BUSPILLER

Om man skulle behöva beskriva denna modell med två ord så finns det nog inget mer passande än "hög busfaktor". Det är nämligen svårt att hålla sig i skinnet när man sätter sig på denna maskin då den är extremt inbjudande till just bus. Det spelar ingen roll om det innebär att tänja gränserna efter en slagfältliknande led eller att vältra runt lössnö, båda dessa saker gör den galant och bara ber om mer efter varje manöver samtidigt som du som förare sakta men säkert märker att du börjar bli lite matt i ben och armar - men framförallt i smilbanden.

Lössnökörning är en personlig favorit men med denna maskin så måste det erkännas att även ledkörning blir enormt underhållande, nästan så pass att man skulle kunna köra förbi en snöfylld ravin för att kunna lågflyga över ett sönderkört ledparti - men bara nästan. För är det någontans som buspillret i 3700 RE verkligen visar sig så är det i lössnöen och det är även här som både viktminskningen på ca 10 kilo och effekttökningen som detta chassi och nya motor medför märks allra mest. Det spelar heller ingen större roll om man är riktigt skicklig eller inte, buspillret 3700 RE borgar för glädje oavsett. De mindre erfarna förarna kommer kunna ha löjligt roligt med att se hur långt man kan köra med skidorna i luften på de lokala myrarna medan de mer erfarna förarna inte kommer att ha några som helst problem att totalförstöra en hängdriva med hopp, drops, skräkörning och resvändningar. Ett krispigt och snabbt gassvar från en motor med 165 hästar, en halvlång matta med 64 mm höga kammar och ett hejdundrande välbalanserat och lätt chassi gör det onekligen svårt att ha tråkigt och öppnar dessutom för många olika avancerade och underhållande manövrar - förutsatt att du som förare besitter skickligheten då förstås. För vi kan lova att det inte är maskinen som kommer att sätta gränserna i första taget!

INTE BÄST MEN...

Lovorden haglar tätt och vi säger till och med att det är svårt att hitta något fel samtidigt som det enda vi lyfter fram i negativ mening är något som Lynx uppger ska vara åtgärdat på maskinerna som kommer ut i butik. Har den perfekta skotern äntligen upfunnits alltså? Nej, det har den absolut inte. Vi pratar trots allt om en crossover - en kompromiss. Det finns med andra ord skotrar som slår denna hårt på fingrarna när det kommer till lössnökörning eller ledkörning. Det är dock ytterst få som är såpass bra inom båda dessa segment i en och samma maskin som Boondocker 3700 RE är. Lynx har helt klart imponerat kraftigt på oss med denna maskin, till och med så pass att undertecknad redan efter pressvisningen i Finland bestämde sig för att införskaffa en till denna säsong. Så hurvida fjädringen blivit perfekt justerad till denna säsong eller om det är några andra brister som uppenbaras så kommer ni läsare att bli uppdaterade, var så säkra!