

# LYNX BOONDOCKER DS 850 E-TEC

## ÅRETS STORA UTMANARE

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND & BRP



### Finnarna siktar högt!

Från underläge till att på allvar utmana om topplaceringen, ja, så kan man sammanfatta Lynx lössnönsatsning de senaste åren.

#### ENORM UTVECKLING PÅ KORT TID

Det är nu fem år sedan som Lynx lanserade den första Boondocker DS, Lynx svar på marknadens kraftiga sug efter renodlade lössnömaskiner. Denna modell fungerade över våra förväntningar då vi trots allt var medvetna om att det i grund och botten handlade om en maskin som ursprungligen designats för ledkörning och därefter fått sig en rejäl översyn för att fungera i lössnö. Ett koncept som även de andra tillverkarna anammat till en början för att sedan övergå till att designa sina lössnömaskiner med just lössnö i åtanke från grunden.

Tyvärr så låg Lynx vid detta tillfälle ett antal år efter sina konkurrenter då till exempel Ski-doo samma år släppte sin nya Summit XM, Arctic Cat hade året före släppt sitt nya chassi och Polaris hade året till ära finslipat sin redan mycket potenta PRO RMK. Konkurrensen var

med andra ord stenhård för Lynx nya modell och den blev på grund av det heller inte en kandidat till att ta hem lössnötronen sitt första år. Våra grannar i öst är dock inte kända för att ge upp så lätt, vilket i sin tur deras grannar i öst fick uppleva när de försökte stega in där i slutet på 30-talet. De fortsatte med andra ord att slipa vidare på sin lössnömaskin och kraftigt förbättra den för att till i år släppa en riktig bomb och visa deras verkliga potential!

#### MER KRAFT OCH KRAFTIG VIKTMINSKNING

Precis som alla lössnöälskare vet så är låg vikt och hög effekt två avgörande faktorer för en bra lössnömaskin och Lynx har inte gjort någon besviken på dessa punkter med deras nya Boondocker DS. Under huven finner vi samma spis som Ski-doo använde sig av i sin nya Summit redan förra säsongen, den gamla 800 E-tec har med andra ord fått ge plats åt den något större 850 E-tec som är både kraftigare men också avsevärt mer explosiv i sitt beteende. Som om det inte var nog i sig så har Lynx skalat bort 20 (!!)-kilo jämfört med fjolårets modell. Ser man hur mycket deras första Boondocker DS i

REX2-utförande vägde jämfört med denna nya modell så har Lynx bantat bort nästan 30 kilo! Klart imponerande siffror som de var mycket stolta över att presentera under pressvisningen.

#### INNOVATIVA LÖSNINGAR

Lynx har många gånger fått vänta ett år med innovationer som Ski-doo tagit fram, vilket till viss del är sant även till i år då Lynx inte fick ta del av Rotax 850 ifjol. Detta har i vissa fall upplevts bromsa Lynx så att de alltid legat ett år "efter" Ski-doo, men i utvecklandet av Boondocker DS nya skepnad så har Lynx istället valt att använda det extra året de haft till lansering jämfört med Ski-doos nya Summit till att göra många egna innovativa lösningar, några som till och med knäpper Summiten på näsan. En av dessa är att Lynx nya Boondocker DS är ca 5 cm smalare än Summiten där den är som bredast nere vid fotstegen. Och om du som läsare mot förmodan skulle ha missat det så har Lynx gjort en betydligt mer anmärkningsvärd sak som skiljer dem kraftigt mot märkesbrodern, de har nämligen kortat tunneln med drygt två decimeter, 215 millimeter för att vara exakt. I samband med detta har de även valt att ta bort den traditio-

# ”MOT TOPPEN!”



Stadiga fotsteg som har gott om grepp och bra snögenomsläpp.



Både främre och bakre saxen har nu monterats på utsidan av boggiskenorna för att minimera snöuppbyggnaden.



nella stänklappen och ersätta den med en helt ny variant som sitter fast i boggiskenorna och ska styra upp kylsnö in under tunneln. Tillsammans gör detta att Lynx fått ett alldeles unikt utseende, vilket förstärks ytterligare tack vare deras samarbete med en av Ducatis designers som resulterat i att Lynx fått lite mer attityd i sin utstrålning jämfört med märkesbrodern Ski-doo.

Ytterligare en lite intressant sak som Lynx tekniker nämner för oss, som vi initialt inte reagerade på, är att de valt att fästa både främre och bakre saxen på utsidan av boggiskenorna och på så sätt använda sig av minimalt med stag och liknande mellan boggiskenorna. Lynx har testat detta febrilt och har kommit fram till att denna lösning är klart överlägsen den "traditionella" lösningen med att sätta allt inuti boggiskenorna när det kommer till snöuppbyggnad. Vi är beredda att hålla med. Vid provkörningen hade vi tillgång till prototypmodeller med båda lösningarna, dvs. en modell med bakre saxen inuti boggiskenorna samt en annan maskin där bakre saxen monterats utvändigt och det var en avsevärd skillnad i hur mycket snö som fastnade i boggin. Detta är visserligen inget som påverkar den berömda torrvikten men det gör stor skillnad när skotern väl används då snömängderna som kan samlas i en boggi eller tunnel fort kan få en skoter att väga tiotals kilo extra!

#### OVANA KÖREGENSKAPER

En av de första saker vi slås av när vi sätter iväg på Lynx nya flaggskepp längs ett ledparti i Finlands norra delar för att leta oss mot lössnön några kilometer bort är att den upplevs vinglig för att vara en Lynx. Vi håller den tanken en stund och när vi kommer till ett gropigare parti så laddar vi på lite extra för att se hur Lynx lyckats med fjädringskalibreringen på denna maskin. Kort därefter blir vi bemötta av en fjädring som säger ifrån oftare än vad vi är vana vid. Körupplevelsen känns med andra ord till en början väldigt ovan, maskinen är både vingligare efter leden och mjukare i fjädringen än vad vi blivit vana vid på en Lynx. Vi som kör Boondocker DS måste helt enkelt slå av på takten en del och låta de mer ledinspirerade Lynxarna blåsa förbi och ta täten. Vi känner inledningsvis ett litet missnöje då transportsträckan, som normalt är en av Lynx paradgrenar, känns långt ifrån en adrenalinfylld upplevelse och upplevs i det närmaste som ett nödvändigt ont. Precis tvärtom mot vad vi upplevde med den kortare Boondocker 3700 RE, som formligen bad om att hastigheten skulle ökas ännu mer.

#### KOMPROMISSLÖS

När leden lett oss dit vi ska så möts vi av en härligt gles granskog med lagom fina lutningar att känna sig för vad maskinen går för. Det är fortfarande ovan och köregenskaperna är inte alls som vi är vana vid hos Lynx sedan tidigare år, men efter några minuter så börjar man få en bra känsla för maskinen och den tidigare skepsisen vi kände initialt är som bortblåst. Det som upplevdes vingligt och mjukt på leden får Boondocker DS att bli smidig och följsam när vi nu använder den i sitt rätta element. Maskinen rullar lätt och följsamt upp på en skida när vi nu skrår oss fram förbi de finska granarna samtidigt som den upplevs extremt trygg på skrå och



Denna modell kan inte längre misstolkas som en kompromiss, nu är det lössnö till 100% som gäller!

En minimal dyna som knappt är märkbar vid friåkning samtidigt som den funkar OK vid ledkörning.



Tar man ett steg bak på fotsteget och trycker in gasen så sträcker gärna Boondocker DS på sig!



Lynx nya yttre har en aggressiv framtoning som tagits fram med hjälp av en av Ducatis designers.



Här ser man tydligt hur Lynx nya "stänklapp" kastar in snö i den korta tunneln.

inger en känsla av att det hela tiden är du som förare som är i kontroll.

Ett lätt tryck på fotsteget och en snabb rörelse med högertummen är allt som behövs för att få maskinen att vrida sig så att nosen nu är riktad rakt uppför lutningen som vi precis skråat längsmed. Dags att se vad den går för! Gasen trycks in hårt mot styret, varvid Lynxen direkt ryter till och börjar accelerera kraftigt. Viktförskjutningen är relativt kraftig och gör klättringen rejält underhållande då man utan problem kan hålla skidorna ovanför snön hela klättringen! Den är dock inte FÖR kraftig så att den hämmar klättringsmöjligheterna. Den upplevs tvärtom vara välavvägd och överlämnar mycket av ansvaret till föraren då dennes placering på fotstegen blir en avgörande faktor i hur Boondockern beter sig. Kliver man långt fram så håller den nosen på en lagom nivå från snön, samtidigt som den inte har några problem med att klättra riktigt högt. Är man däremot på bushumör så letar man förslagsvis upp en fin brant, kliver ett steg bak på fotstegen och ger motorn fria luftvägar, något vi kan lova kommer att resultera i ett stort leende!

Vi vill dock påpeka att man med denna maskin faktiskt kan få lite för mycket av det roliga. För roligt, är det möjligt?! Ja, faktiskt. Tack vare dess korta tunnel kan man nämligen inte längre lita på att lyftbågen sätter stopp för hur mycket du kan stegra. Nej, nu gäller det att du som förare har den begränsningen i högertummen eller i bromsfingret. Det går med andra ord att stegra över med den, precis som med en MC eller cross. Bara under pressvisningen i Finland så var det minst tre fall av överstegrande Boondocker DS, så vi räknar med att se otaliga överstegringar av nyblivna Lynxägare nu i vinter!

### EN NY ERA

Sammantaget så pratar vi alltså om en helt ny generation av lössnömaskiner från Lynx. Detta är ingen kompromiss som har sin grund i en maskin utvecklad för led, nu pratar vi om en maskin som ändamålsbyggts från grunden till att glänsa i ett specifikt snöförhållande – lössnö. Ledegenskaperna har därmed fått stryka en hel del på foten, fjädringen likaså, och man kan därmed inte förvänta sig att Lynx nya Boondocker DS ska mäta sig med föregående generation på dessa punkter eller att den ska vara en konkurrent till t.ex. Ski-doo Freeride eller Polaris Assault. Marknaden har skrikit efter renodlade lössnömaskiner och Lynx har levererat just det, med råge. De har visserligen fått vänta ett år längre med lanseringen av sin nya generation kontra märkesbrodern, Ski-doo. De har dock valt att använda det extra året till att testa ut nya lösningar som ger Lynx det där lilla sista som gör att de på allvar tagit upp kampen om lössnötronen. Lynx står därmed inte längre i skuggan av sina konkurrenter när det kommer till lössnö, tvärtom så är vi övertygade om att den nya generationen Boondocker DS kommer att göra det sveltigt för samtliga och vara en högst värdig konkurrent om lössnötronen. Så pass bra är den faktiskt och vi längtar att få testa just hur den står sig mot konkurrenterna senare denna säsong. Vi kan garantera att det kommer att bli spännande och att Lynx inte kommer att lämna någon oberörd.



Lynx tar till i år upp kampen på allvar om lössnötronen!

### FAKTA LYNX BOONDOCKER DS 850 E-TEC -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, c:a 160 hk
Bränslesystem:	Elektronisk DI, extra insugsspridare
Chassi:	Radien
Broms:	Hydraulisk skivbroms
Framfjädring:	LFS, KYB 36 Fjädringsväg -- mm
Skidor:	Blade DS
Spårvidd:	90-94,2 cm
Boggi:	PPS Radien DS, KYB 36, Fjädringsväg -- mm
Matta (BxL):	PowderMax Light FlexEdge, 406x3923-4178 mm
Kamhöjd:	64 mm
Torrsvikt:	-- kg
Bränsletank:	37 liter
Oljetank:	3,4 liter
Dyna:	1 up, BD
Elstart:	Nej
Backvxl:	Ja
Pris:	152 900 / 155 900 kronor
Generalagent:	BRP Scandinavia, <a href="http://www.brplynx.com">www.brplynx.com</a>

