

LYNX X-TRIM RE 3500

UNDERHÅLLNING PÅ HÖG NIVÅ

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND & BRP



Lynx största buspiller har genomgått en stor förändring till 2018 och blev inledningsvis FÖR lekfull.

X-trim RE är en modell som utvecklats med en enda sak i åtanke – att ha hög nöjesfaktor. Redan för ett par år sedan när modellen lanserades erkände Lynx att den inte utvecklats för något annat än att vara just löjligt rolig att köra, något framförallt de modeller som utrustades med 59 mm höga kammar lyckades med.

LÄTT I NOSEN

Den huvudsakliga egenskapen som borgade för detta var hur lätt den hade för att rikta skidspetsarna mot skyn, inget som passade bra för branta klättringar men för plattare terräng var den helt perfekt. Det fanns ytterst få skotrar som konkurrerade i nöjesfaktorn X-trim RE erbjöd vid

till exempel myrsurfnig! Till i år har Lynx kört vidare på samma lyckade koncept och överfört det till sitt nya chassi med tillhörande Rotax 850, något som initialt ledde till ett tämligen udda "problem". Den extra effekten och lägre vikten gjorde den nämligen FÖR lekfull och resvänlig. Det här var något vi märkte under pressvisningen då detta inte var åtgärdat när vi provkörde den nya X-trim RE.

Vi surfade runt på en myr sittandes ner, gjorde djupa nerlägg med full gas och när vi sedan rätade ut maskinen ställde den sig rakt upp – utan att man flyttade bak vikten eller drog i styret! Löjligt roligt första gångerna men i det långa loppet så lär det ha blivit lite tröttsamt då det blir svårt att hålla skidorna nere de gånger man faktiskt vill det. Lynx har därför lagt ner flera månader efter pressvisningen med att förfina

fjädringsinställningarna för att råda bot på detta. När vi pratade med Lynx i början av denna säsong angående denna modell så försäkrade de oss om att den fortfarande var extremt lekfull, men med fördelen att föraren nu har en rimlig chans att hålla skidorna nere – OM man nu skulle vilja det.

NÅGRA MILLIMETER GÖR STOR SKILLNAD

X-trim RE i grundutförande är som sagt en handfull. Då är faktiskt den "extrautrustade" maskinen mer städad i beteendet än karaktären vi beskrev här ovan, något som beror på en enda komponent – mattan. Som standard kommer X-trim RE med 59 mm höga kammar, men med BYR kan du välja 44 mm vilket vi tycker är i minsta laget för marknadens starkaste 2-taktare. 44:an, som var tänkt som standard från



Välbalanserad och trygg på skrå.

början, fungerar bra på led men ute i lössnön känner man direkt att maskinen saknar det rätta greppet, detta spelar även stor roll in på den tidigare nämnda lekfullheten då nosen inte lika gärna vill kliva högt ur snön. Enligt oss kan man hålla sig till 59 mm höga kammar som råder bot på detta och helt och hållet ändrar karaktär på maskinen.

Inte längre är det greppet i mattan som bromsar framfarten, nu är det helt enkelt längden på maskinen som sätter stopp då skidorna ställer sig rätt upp när terrängen blir för brant eller snön för djup. Det är inte bara en gång vi fastnat med skotern i vertikalt läge...! Det är nästan löjligt hur stor skillnad enbart mattan gör för denna maskin, 15 millimeters skillnad i kamhöjd låter inte som att det borde vara avgörande men det gör onekligen en enorm skillnad. Lustigt nog så



Det ljusa pyramidstaget passar riktigt bra ihop med den svarta färgsättningen.



Grova stötdämpare från KYB borgar för en stryktålig fjädring.

ETT BUSPILLER AV RANG!!



märkte vi under provkörningen ingen skillnad på ledegenskaperna mellan X-trim RE med 44 mm höga kammar och den med 59 mm, tvärtom så såg vi inga nackdelar med högkamsmattan då motorn nästintill ber om att få något rejält att bita i. Den som säger att storleken inte har någon betydelse har uppenbarligen inte kört skoter!

SNARLIKA KÖREGENSKAPER

Trots en riktigt busig karaktär och en kraftig tendens till höga skidlyft så förvånar X-trim RE med hur lättkörd och smidig den är. När vi tog in den i ett skogsparti med vad vi skulle beskriva som "normalbra snöförhållanden", det vill säga någonstans mittemellan bottenlöst puder och stenhård skare, så överraskade den oss omgående. Den är lätt att bryta omkull och byta riktning med samtidigt som den ligger tryggt

på skrå och inte ger några problem att hålla en tänkt linje med. Den känns helt enkelt riktigt civiliserad och förutsägbar i de här förhållandena. Detta är dock som bortblåst bara man trycker in högertummen kraftigt, då kommer busfröet fram igen och kastar upp skidorna i skyn fortare än du hinner säga flaska.

Stunderna innan vi gjorde just det så kände man igen de trygga och fina egenskaperna från Boondocker 3700 RE. Något som inte är så konstigt då de delar enormt mycket med varandra, lite smått förenklat kan man säga att Xtrim RE är en kortare Boondocker 3700 RE, så lika är de faktiskt. Den stora skillnaden är att Boondockern är några strån vassare i lössnön då dess längre matta gör att den inte stegrar lika hysteriskt som X-trim RE. X-trimen är med andra ord inget för dig som gillar att klättra brant.

Gillar du att göra resvändningar däremot? Ja, då finns det nog få maskiner som är lika glada över att få uträtta en sådan manöver som X-trim RE!

POTENT BUSPILLER

Om än maskinen i grund och botten inte är utvecklad för att skina i lössnö eller på led, utan enbart togs fram för att ge en enorm körglädje, så är X-trim RE en riktigt potent maskin, framförallt på riktigt dåligt underlag. Vi pratar ju trots allt om en Lynx med det berömda tillägget "RE" i modellbeteckningen. Spårvidden på denna modell är ungefär en decimeter smalare än på Rave 850, kurvtagningen är därmed inte alls lika bra men fjädringen är däremot i paritet med den korta ledmaskinen, så att våldsamt framföra den på dåliga leder är en fröjd. Det är faktiskt så att man hoppas att leden ska vara riktigt dålig så man har en anledning att klämma på lite extra



Mattvalet gör en enorm skillnad i karaktären hos denna maskin. Även i boggin har Lynx stoppat dit ordentliga dämpare som pallar det mesta.

Spårvidden på X-trim RE är nästan en decimeter smalare än Rave RE. Det och mattan gör att den istället närmar sig Boondocker.



En lekfull maskin som inte lämnar någon oberörd!

och allra helst kunna få en liten luftfärd mellan ojämnheterna. Fjädringen pallar som bekant det mesta och i kombination med den rappa motorn så blir det extra roligt att landa i en grop på leden för att direkt klämma in gasen och hoppa till den nästa. Lynx utvecklade denna modell med stort fokus på den relativt platta terräng som Finland har och vi måste säga att det är få maskiner som platsar så bra i dessa förhållanden som X-trim RE. Den kan till och med få den plattaste av myrar att framstå som ett nöjesfält tack vare sin busiga karaktär samtidigt som den fungerar helt OK när terrängen blir brantare. En klockren maskin för landets plattare områden helt enkelt! Förutsatt att man gillar att klämma upp skidorna i luften då förstås, men vem gör inte det?

FAKTA LYNX Boondocker 3700 RE 850 E-Tec -2018

Motor: 2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, c:a 150 hk.

Bränslesystem: Elektronisk DI + extra insugsspridare.

Chassi: Radien

Broms: Hydraulisk skivbroms.

Framfjädring: LFS, KYB 40 PB HLCR Fjädringsväg -- mm.

Skidor: Blade XC

Spårvidd: 97,5-101,7 cm.

Boggi: PPS²-3500, KYB 46 PB HLCR. Fjädringsväg -- mm.

Matta (BxL): PowderMax, 406x3487 mm.

Kamhöjd: 59 mm (44 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

