

4-TAKT NÄR DEN ÄR SOM BÄST!

YAMAHA SR VIPER M-TX 153 LE

TEXT & FOTO STEFAN SUND



För varje år minskar behovet av att modifiera skotrarna för att dom ska passa olika förarens körstil och behov. Detta gäller i högsta grad Yamaha som drar stora fördelar av en ännu smidigare skoter.

Årets halvlånga mountainskotrar på 153 tum från Yamaha finns i två olika utföranden och lite olika färger. Den modellen vi ska koncentrera oss på här är Limited Edition, men Yamaha har även en grundmodell i sitt utbud med enklare stötdämpare och lägre kammar på mattan till ett bra pris.

LIMITED EDITION

Att köpa en produkt det står Limited Edition på brukar betyda att man får en massa godis redan från fabrik och så är även i fallet med M-TX. Den lyxiga biten står en eluppvärmd halvkort mountain-dyna för tillsammans med gott om förvar-

ingsmöjligheter för att vara en mountainskoter. De nyttigare attributen som kanske gynnar en bergsklättrare lite mer är den extra centimetern man får i kamhöjd tillsammans med dom gryma dämparna från FOX. Precis som hos Arctic har PowerClaw-mattan vuxit från 66 till 76 mm i kamhöjd på LE-modellen och FOX-dämparna är av Evol-modell med den extra luftkammaren och dessutom med returjustering bak i boggin. Man får alltså en maxutrustad mountainskoter med allt man kan tänkas behöva inklusive el-start och tryckknappsaktiverad backväxel.

MÅLEN

Man hade satt upp en del mål innan man började utveckla årets M-TX:er, dessa var främst manövrerbarhet och kontroll. Men även saker som ett hållbart men lätt chassi och pålittig motor med potential för överladdning stod på schemat. Några av nyckelorden för att nå målen blev saker som balans, respons, smidighet och flytförmåga. Har man då uppnått sina mål i och med modellår 2016? Om vi går igenom förän-

dringarna kommer ni se att man verkligen gjort allt för att lyckas.

Med chassit från Arctic Cat har Yamaha fått ett dedikerat mountainchassi byggt med en hög pyramid för att vara stabilt men ändå lätt. Ett stabilt chassi ger en skoter som reagerar snabbt på input från föraren via både styret och kroppen. För att få en lätt skoter har M-TX endast en främre kylare i tunneln vilket bidrar till att man samlar på sig mindre med både snö och is. Även fotbrädornas stora hål bidrar till att man inte ska samla på sig snö och att den ska vara enkel att få bort, trots detta är dom ganska stabila i sin konstruktion även om vi sett exemplar som böjt sig lite.

På M-TX-modellerna delar man skida med Arctic Cat vilket innebär en ny och aggressivare skida med ett bra flyt i snön utan att vara svårburkad. Denna nya skida tillsammans med nya smala SRV-M-framvagnen fungerar utmärkt och det känns att dom utvecklats parallellt.



LE-modellen har även den praktiska goggles-väska framför styret.



På LE-modellen har man tillgång till hela 76 mm i kamhöjd.



I SRV-M-framvagnen är allt nytt och där sitter det även FOX Float Evol-dämpare.

På lägre höjd är vi övertygade om att Genesis-trippeln har den effekt som krävs.





Den nya smala framvagnen som är ställbar mellan 87,6 och 97,8 cm i fem olika lägen med helt ny geometri fungerar perfekt på Yamaha.

Framvagnen som kan ställas mellan 34,5-38,5" i bredd består av en ny lättare spindel som har mindre motstånd i snön tack vare sin utformning. Dessutom ger den nya spindeln tillsammans med A-armarna en helt annan geometri som är optimerad för lössnöåkning och allt vad det innebär med lätthet att lägga ner den i snön och åka på skrå.

KRAFTKÄLLAN

Motorn känner vi igen med sina 1049 kubik fördelade på tre cylindrar. I M-TX har den en speciell mappning av ECU:n vilket ger en vridstark maskin som reagerar snabbt på input från föraren. Innan kraften som ligger runt 130 kusar når den enorma mattan passerar den via två YVXR-variatorer kalibrerade för oss i Skandinavien. Dessa ger snabb respons och en sportig känsla till hela skotern. Vi har tidigare anmärkt på det ibland brutala tillslaget hos variatorerna på M-TX och vi hoppas att man försökt att jobba bort detta i EU-kalibreringen till i år.

Yamahas förra mountainskoter, innan samarbetet med Arctic, baserades på Nitrochassit vilket hade en fördömlig ergonomisk utformning. Nu är inte Viperns ergonomi mycket sämre, snarare bättre. Här får man ett högt styre som rör sig väldigt plant och en lagom bekväm dyna för att vara en mountain, utan att den är för stor. Viper är utrustad med den dubbla digitala mätaren där man kan se precis allt och lite till. Särskilt tydlig kanske den inte är men all information man kan önska sig finns där iallafall. Har även noterat att texten på displayen försvinner helt med vissa goggles, vi trodde mätaren var trasig först men så var det alltså inte.

ATT KÖRA

Själva konceptet med den smala framvagnen körde vi först i Arctic Cats maskiner, då med en 2-taktare under huvan och det var nästan bara en positiv upplevelse. I Yamaha M-TX med 4-taktare upplevde vi en ännu större skillnad med den nya framvagnen. Initialt när man ska lägga ner den i snön är den lite för hårt ställd, men väl inne i skråkörningen blir det en annan femma och den håller linjen mycket bra och känns smidig. Om man lägger en del tid på stötdämparna från FOX, vilket det finns all möjlighet till, kan man nog även göra under för den initiala känslan där det alltså var lite tungt. Även skidorna fungerar utmärkt i djupsnön trots att de också kan upplevas trögstyrda i hårdare snö på grund av sin grova köl.

På den höga höjd vi befann oss på hade det inte skadat med ännu mer effekt ur motorn och vi förstår varför man erbjuder turbo här borta i USA. Hemma är vi däremot inte så säkra på att det behovet är lika stort, för drygt 130 hästar är alltid 130 hästar oavsett om de kommer ur en 2- eller 4-taktare.

Behovet av att modifiera sin M-TX i boggin eller framvagnen som var så populärt förra säsongen har minskat betydligt i och med det förändringar som gjorts till 2016. Att köra årets M-TX är en mycket positiv upplevelse som säkerligen kommer bli ännu starkare när den väl landat på svensk mark ■



Den tänkta linjen hålls nu betydligt enklare med de nya skidorna och framvagnen.



Vi har inte kört EU-kalibreringen av YVXR-variatorerna för låg höjd ännu och hoppas att dom är lite snällare än tidigare.

FAKTA Yamaha SR VIPER M-TX 153 LE -2016

Motor: 3-cyl, vätskekyld, 1049cc, 4-takt, c:a 130 hk.

Bränslesystem: 3 x EFI Mikuni, 41 mm.

Chassi: SRV-M

Broms: Radial, hydraulisk skivbroms.

Framfjädring: SRV-M, FOX Float Evol. Fjädringsväg 178 mm.

Skidor: Mountain ski.

Spårvidd: 87,6-97,8 cm.

Boggi: Dual Shock SR 153, FOX Float Evol / Evol R. Fjädringsväg 394 mm.

Matta (BxL): PowerClaw, 381x3886 mm.

Kamhöjd: 76 mm.

Torrsvikt: -

Bränsletank: 37 liter.

Oljetank: -

Dyna: 1 up, Mountain

Elstart: Ja.

Backvxl: Ja.

Pris: 141 900 kronor.

Prisexempel försäkring: Helförsäkring från 4.399,-/år hos Svedea.*

Generalagent: Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.eu

*Märkesförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ågarålder på 35 år.

