

YAMAHA SIDEWINDER M-TX LE 153

EFTERLÄNGTAD MODELL ÄNTLIGEN HÄR

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND



Den var saknad förra säsongen men nu är ordningen återställd!

Yamahas nya Sidewinder-modeller slog sig in på marknaden med storm ifjol tack vare dess överladdade motor, som med sina 180 hästar även kunde skryta med att den hade högst effekt av alla standardmaskiner.

ANDRA ÅRET MED FABRIKSTURBO

Yamaha marknadsförde alla sina Sidewinder-modeller hårt och lade mycket fokus på dem redan ifjol, vilket märktes genom att Vipern praktiskt taget blev helt utbytt i Yamahas modellprogram. I och med införandet av Sidewindern så togs bland annat Viper M-TX 153 bort ur Yamahas lineup, vilket i sig inte var ett problem om det vore för att göra plats för något bättre. Till vår stora förvåning och besvikelse så lanserades ingen Sidewinder M-TX i 153"-utförande ifjol, trots att det varit den populäraste längden bland lössnömaskiner i flera år, istället kom M-TX:en bara med en 162" lång matta.

Det fanns en del andra Sidewinder-modeller i 153"-utförande men ingen av dem var en renodlad lössnömaskin. I år har Yamaha däremot valt att lansera modellen vi saknade ifjol och det har varit värt väntan.

ENORM UTVECKLING PÅ BARA NÅGRA ÅR

När det kommer till Sidewindern och Yamahas nya lössnömaskiner pratas det i de allra flesta fall om hur motorn upplevs och ofta ser man inte hur otroligt mycket köregenskaperna i Yamahas lössnömaskiner utvecklats på bara några år. Det är trots allt inte ens fem årsmodell eller sedan Yamaha övergav Nytron och ersatte den med Vipern som i sin tur gav Yamaha en helt ny plattform att bygga på. Och utvecklingen har inte stått still sedan chassibytet, bara till i år har bl.a. fotstegen smalnats av och drivaxeln har sänkts nästan 3 cm - vilket tillsammans med nya drivhjul innebär att attackvinkeln minskat med hela 10 grader! Dessa uppgraderingar tillsammans med de som gjorts tidigare år, där

bl.a. den nya framvagnen som kom häromåret gjorde ett stort avtryck, gör att Sidewindern nu är en riktigt fin maskin att hantera.

Vi slogs av just den tanken när vi körde denna M-TX i USA tidigare i år, framförallt vid ett specifikt tillfälle. Vi körde den på skrå i en av Klippiga bergens många fina lutningar som till slut blev så pass brant att Sidewindern tappade fästet och började glida. Trots bristen på grepp så infann sig aldrig någon panikkänsla där man kunde se livet passera i revy, tvärtom så betedde sig Sidewindern ytterst förutsägbart och ingav förtroende - man kände helt enkelt att man hade kontroll över situationen. När maskinen förflyttat sig några meter i höjdlid återfick den fästet och vi kunde utan problem gasa oss vidare längs branten. Detta är något som vi inte skulle kunnat utföra eller säga om Yamahas lössnömaskiner för 5 år sedan då det var Nytron som var deras flaggskepp, den var inte alls lika trygg att ligga på skrå med som denna maskin är. Utvecklingen har de senaste 5 åren gått

Från effektunderläge till klassledare inom loppet av bara några år!



Den smala framvagnen är en av de viktigaste faktorerna som får M-TX:en att bli trevlig att hantera vid friåkning.



Powerclaw med 3" höga kammar fungerar ypperligt till denna maskin, det är dock inget man vill ligga alltför nära bakom vid ledkörning!



Ju mer snö desto bättre, Sidewindern gillar tuggmotstånd!

stadigt framåt för samtliga tillverkares lössnömaskiner men vi vill ändå hävda att Yamaha är den tillverkare som tagit det allra största klivet framåt. De har gått från ett stort effekthandikapp och sett hur konkurrenterna lanserat nya lössnömaskiner med lägre vikt och högre effekt som utklassat deras befintliga långbandare i hanterbarhet och framkomlighet, till att bara några år senare ha klassledande effekt och ett chassi som är otroligt lättkört jämfört med tidigare generationer. Sammantaget så har Yamaha gått från att ha halkat långt bakom konkurrenterna till att lansera en maskin som ger dem en rättvis kamp om topplaceringen inom loppet av bara några år. Yamahas utveckling av sina lössnömaskiner över en 5-årsperiod har varit minst sagt imponerande.

GODA KRAFTRESURSER

Kraftresurserna i denna maskin är, som vi redan nämnt, inte att underskatta och är en stor anledning till att den fungerar så bra, det är även den huvudsakliga anledningen till att den har en hög underhållningsfaktor. Det är nämligen lätt att bli på bra humör när man ger full gas och känner hur skidorna blir väldigt lätta och tappar styrförmågan samtidigt som man hör ett dovt avgasljud med ett distinkt väsande ljud från turbon. Det är många gånger den där extra effekten räddat oss under våra provkörningar när vi tabbat oss och är på väg att fastna. De gånger vi varit snabba och gett full gas i de lägena så har det i praktiskt taget alla fall resulterat i att Sidewindern lyckats skotta sig ur en garanterad fastkörning. Det är imponerande vad mycket snö 180 hästar i kombination med en matta som besitter en kammhöjd på 3" kan flytta!

Gassvaret på denna motor är dessutom riktigt fint. Yamaha påstår sig ha praktiskt taget eliminerat turbolagget och vi kan inte annat än hålla med, släpper man av och tar om så är motorn med på noterna direkt. Det är en stor skillnad mot Suzukis 1100 med turbo som Arctic Cat använde sig av för några år sedan, den hade enbart ett snabbt gassvar när den låg på höga laddtryck, vid inget eller låga laddtryck så behövde den en stund på sig innan den byggde effekt igen. Det egentligen enda område vi kan anmärka på hos Yamahas motor är direkt från tomgång och dragläge. Jämfört med 2-taktarna i 150+ klassen så märks det att Yamahan inte är lika snabb att bygga upp full effekt från tomgång, den behöver en liten stund innan den når maxeffekt. Den svarar direkt gasen trycks in och börjar röra sig framåt lika fort som 2-taktarna men den är inte lika explosiv från start som sina 2-taktande konkurrenter, Yamahan behöver en liten stund innan turbon fått upp maximalt laddtryck och lämnar full effekt. Detta är något som framförallt märks när man står helt still, t.ex. när man skråkör i eländig terräng och gasar sig fram några meter åt gången för att sedan släppa ner maskinen på tomgång medan man ser sig om efter nya vägar. Håller man sig däremot i rörelse, helst att man ligger och nyttjar motorns mellanregister, då bygger den däremot full effekt riktigt fort och lämnar inget övrigt att önska.

De gånger man kör denna eller någon annan Sidewindernmodell på leden så är det dessutom

Förarplatsen på Sidewindern är bekväm och fungerar bra men har utrymme för förbättringar.



Sidokåpor med stora vred så att man enkelt och snabbt kan demontera dem med handskar på.



Trygg och förutsägbar på skrå, även när fästet försvinner och den glider i höjddled.



**” YAMAHAS BÄSTA
LÖSSNÖMASKIN
2018!”**



Ett rensat styre likt det Polaris och Ski-doo använder på sina lössnömaskiner är något vi hoppas se på M-TX:en inom en snar framtid.

nästintill beroendeframkallande att ligga på just mellanregistret och ge full gas. Motorn svarar extra fint från de varvtalen, även uppöver i vavtalsregistret såklart, men i de hastigheterna som man färdas i när man nyttjar mellanregistret så har den bra grepp samtidigt som det även går tillräckligt sakta för att maskinen ska ha många km/h kvar till sin toppfart. På så sätt kan man känna Sidewinders maximala acceleration och därmed också hur hårt denna motor faktiskt går!

UTRYMME FÖR MINDRE FÖRBÄTTRINGAR

Det är ingenting i denna värld som är perfekt och denna snöskoter är såklart inget undantag. Under provkörningen i USA så upptäckte vi några mindre saker som vi skulle vilja se på denna maskin under kommande år för att sätta pricken över i:et. Det är ett rensat styre med enbart de väsentliga knappar och reglage man behöver, gäller alla Arctic-baserade maskiner, en mindre dyna för att underlätta förflyttning mellan fotstegen och slutligen en uppsättning aggressivare fotsteg med större öppningar. Det vill säga saker som deras konkurrenter anammade på sina maskiner de sista åren och som vi fattat tycke för. Om Yamaha fortsätter i samma takt som de gjort sedan de påbörjade samarbetet med Arctic Cat så misstänker vi att vi kommer att få se dessa saker och förhoppningsvis många fler innovationer och förbättringar inom de kommande åren. 2018 är trots våra små önskemål här ovan ett fantastiskt bra år för Yamahas lössnösegment, mycket tack vare just denna modell – Sidewinder M-TX 153 LE. Yamaha har som sagt utvecklats extra mycket de senaste åren och står nu med en toppenmaskin som till och med kan få inbitna 2-taktsåkare att fundera en extra gång på hur många takter motorn i deras nästa skoter ska arbeta i. Denna tuffa frågeställning är för övrigt något undertecknad var med om under provkörningen i USA. Jag har personligen ägt flera av Yamahas tidigare 4-taktsmodeller i diverse utföranden och kört sammanlagt 1000+ mil enbart på Nytron för att sedermera äga och köra flera säsonger med dagsfärska lössnömaskiner från både Polaris och Ski-doo. Bytet till 2-takt har inte ångrats en sekund och några som helst tankar på att byta tillbaka hade aldrig dykt upp - tills provkörningen av M-TX 153" LE. Nu är jag tvärtom övertygad om att det kommer att stå en 4-taktare i garaget igen inom en snar framtid!



Kraften i Sidewindern är en av dess alla största styrkor!

Tydlig och informativ instrumentering.



FAKTA YAMAHA Sidewinder M-TX LE 153 -2018

Motor:	3-cyl, Turbo, vätskekyld, 998cc, 4-takt, ca 180 hk.
Bränslesystem:	EFI, 3x41 mm.
Chassi:	SRV-M
Broms:	Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	SRV-M, FOX Float QS3. Fjädringsväg 177 mm.
Skidor:	6" Mountain ski.
Spårvidd:	87,6-97,8 cm.
Boggi:	Dual Shock SR 153, FOX Float QS3 / QSL. Fjädringsväg 394 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	33,6 liter.
Oljevolym:	3,08
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	168 900 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.eu

