



ET SJOKK AV NYHETER!

LYNX 50

Hvilket jubileum, Lynx lar oss til de grader ta del i sitt 50-årsjubileum. Med handa på hjertet, aldri før har Lynx gitt oss så mye nytt på èn gang.

En ting overgår alt: Lynx SKAL være med i dypsnø-klassen. Deres nye Boondocker er litt til å få hakeslipp av. Først det nye chassiset, Radien, der absolutt alt er lettet, smalnet og enda mer vektcentrering.

StussSjokk

Aller mest oppsikt



vil den nye tunellstussen få. Aldri før har en mnt.modell blitt presentert med kortere tunell. Det for å gi deg en helt unik «stusslek» og snuoperasjon i bakkekjøring. Det er hele 21,5cm kortere en 017-Boondocker. Helt nytenkende. Les mer om dette i vår omtale av DS-modellen.

Nytt understell
PPS2 DS
Radian, – helt
presist tilpasset
mnt og mye mindre
snøansamling.
Bygd på PPS2, men
helt endret – nå
mer et Janne Tapio

OVERRASKELSER I KØ:

- Nytt understell – PPS2 Radien
- Nytt chassis – Radien
- Ny DS-tunell – en liten revolusjon
- 850-motor - all over
- Shot-start, nå også på Lynx



Suspension, «JTS1». Bakre saksa er feste på hver sin rail – flyttet, og understellet har i sum spart betydelig vekt i forhold til forgjengeren PPS2.

850

Men like tøft: 850-motoren blir også Lynx – og den revolusjonerende Shot-starten. Helt tett på ski-doo. 850-motoren har vi gitt en meget bred omtale tidligere i vinter. Hva den står for vet vi nå alle.

Framelsket i Rovaniemi

Men mnt er fokus hos Lynx. De vil være med der det skjer: i mnt.klassen/crossover Boondocker er fokus, satsing og framelsket i Rovaniemi. Men også Xtrim får nytt chassis og 850-motor, men bare Xtrim i 850-modellen. Løype-cros-

seren RAVE får også den nye 850-motoren. Det nye chassiset er plattform for RAVE i 850-utgave.

Yeti borte, lenge leve Ranger

Ellers er Yeti borte og 69Ranger overtar som Lynx sin 60-bredde modell – nå med 900 ACE. Denne Ranger-modellen er bygd på en Commander-plattform med LFS -forstilling og borte er «thermos-demperne. De står nå kun på spesialmodellen Yeti Army 600. 69 Ranger har også den nye Blade XC skiene.

Commander er nerven

Commander er, utenom Boondocker, selve nerven i Lynx sin satsing. Commander er nå i 3 utgaver, 5900 L-XU og Commander GT og så har man altså en Commander-modell som selveste jubileumsmodellen Commander ltd. Modellen har bagasje-

boks og oppvarmet sete. Det har for øvring alle Commander. Commander er så avgjort Lynx sitt touring-tilbud – i moderne look og bredt belte. Jammen får du ikke GT-utgave med piggbelte også, passasjerstuss og mer fjæring i front- og senterdemper. ■

Jannes baby: Janne Tapio er mannen bak det nye understellet. Han er også sterkt "medskyldig" i det nye Radien-chassiset og den spesielle mnt. stussen



69 Ranger



2018Fokus:
Boondocker DS3900/4100

Boondocker: del 2

Vi lager en fortsettelse fra forrige nr. med Boondocker. Vi undret oss der over om den ville komme med 850-motor. Her er den, med masse andre oppgraderinger enn bare ny motor. Masse - og mye mer enn vi kunne ane. Les «del 2» - Boondocker 2018!

BOONDOCK -LYNX må

Nye Boondocker er i seg selv en liten revolusjon i tenkningen omkring hvordan en mnt.modell skal lages. En nytenkning som blant annet innebærer at du må lære å kjøre scooter på nytt. Radien er født.



OCKER omskrives

Hvor skal man begynne med en slik endring i oppbyggingen av en scooter? Det blir litt som at Apple fjerner Aux-utgangen. Ingen forstår helt hva de driver med, men ett produkt må være først til å fjerne en innarbeidet oppfatning i hvordan en scooter skal bygges opp.

Understell - nyhet som merkes

Understellet er noe av det som er helt nyutviklet. Utgangspunktet er PPS2, men det er endret så mye at vi føler for å kalle det «JTS». Geometrien er lik, bortsett fra at innfestningen

850-HRAFT

Mange Lynx-entusiaster har spekulert i hvilke modeller som får 850-motoren... både RAVE/Xtrim-modellene har fått denne... Hvorfor bruke 800 når vi kan bruke 850, sier man i Rovaniemi. Vi er enig.

på baksaksa nå sitter på hver sin rail. Tidligere har saksen samlet seg og vært festet på en aksling midt mellom railsene. Den nye måten å bygge opp innfestningen av baksaksa er revolusjonerende i forhold til å få snøen ut av understellet. Nå er Lynx først ute med denne «oppfinnelsen» på en dypsno-scooter. Det taler jo for seg... Fremre arm er også lettet, samtidig som railsene er lettet. Hele understells konstruksjon har mistet flere kilo. Samtidig har

NÅR VILLDYRET VÅKNER...

Nye Boondocker veier ca. 205 kg. I følge Lynx selv er den lettet over 20kg. Det er mye uansett sammenheng. Lynx har virkelig tatt igjen de andre i dypsnoen. Gjennom sitt samarbeid med BRP får deres 2018-modeller den sterkt oppgraderte motoren 850 E-tec.

Ryktene gikk, vi ante konturene av et villdyr i øst. Vi har hørt trærne viske om en finsk modell med den sterkeste 2-takteren på markedet. Med et helt nytt understell spesialdesignet for ikke å samle snø, går Lynx inn i sitt jubileumsår bedre rustet enn noen sinne. Et stivt og lett chassis rett fra Canada som kun gærne finlendere kan finne på å kappe bakkdelen av for bedre ytelse/handling med kjøreegenskaper i dypsno som helt klart hamler opp med de barskeste amerikanerne. Den finske gaupa er sterkere enn aldri før. fare på vei.

Etter nylanseringen av Gen4 og 850-motoren har vi følt at BRP rykker fra de andre merkene med sin nytenkning. Å se at Lynx for 2018 bygger sine modeller med det samme chassiset som grunnlag, med 850 e-tec som kjernen i deres lineup - viser den sentrale rollen Lynx har. De er med på utviklingen som skjer i BRP.

3 LENGDER

Boondocker DS leveres i 3 lengder, 3700, 3900 og 4100. Med det nye understellet og den korte stussen opplever selv den lengste Boondockeren lett kjørt, og da i krevende terreng. All ære til Janne Tapio som virkelig har fått fram de beste egenskapene for variert skogskjøring fra et Finsk ståsted.





« de de samme egenskaper som velkjente PPS over humper. Dette er stort.

StussRevolusjon

Lengden på tunnelen kan i mange tilfeller være en hindring i krevende terreng. Scooteren kan oppleves tung når eneste mulighet er å dreie knapt rundt, og helst mellom to trær. Med Radien Boondocker er det en helt annen sak. En skulle nesten tro at de

i planleggingsprosessen snudde i en bratt bakke å så på hva som var hindringen akkurat ved denne manøveren.

Fordi de har kuttet stussen med hele 21,5 cm. Vi trodde først det var feil på bilde da vi så det. Såpass utenkelig er en slik nyvinning. Når vi ser historikken til hva som har kommet ut



Helt spesiell: Kall den gjerne stullestuss. Egnert til å snu på stussen.

"Skvettlapp" på DS-modellene kaster snø opp i kjøler og hindrer isklumper i nakken

Lengere fjæringsvei med LFS i front

fra de finske skoger tidligere, bør vi egentlig ikke være sjokkert.

Når vekten reduseres går håndteringen lettere, med

mer motor økes mulighetene for hvilke bakker og steder som blir tilgjengelig. Når snøen går tom for gjemmedsteder på scooter holdes arbeidsvekten nede. Og når belte er det som stikker lengst ut bak scooteren endres hele

Nytt på nytt!



Alt er nytt - Lynx feirer sine 50 år som scooterprodusent. Allerede i 2003 kom den første dyspsnø-Lynxen, Ranger Mountain. I følge Lynx var den absolutt en kapabel dyspsnø maskin, men som nok var litt forut for sin tid. Den neste dyspsnø-modellen var Boondocker som crossover i 2010. Dermed var Boondocker-klassen servert fra Lynx. Så i 2013 kom de med den første reinspikka dyspsnø-modellen. Dette ble en populær scooter hvor etterfølgeren i 2014 ble en enda større begivenhet.



Enormt framskritt

For å få fram hvor stor nyhet årets Boondocker faktisk er må vi ta et tilbakeblikk til fjorårets modell. I forhold til nyhetene som dens canadiske bror fikk, var 017-modellen av Boondocker ganske langt bak med tanke på ytelse i dypsnøen.

Den var tyngre og hadde mindre motorstyrke - og ikke samme kjøreegenskaper. 2017 var for Lynx et venteår med få oppdateringer fra 2016 modellen. Summit derimot var overlegen på nyheter i 2017.



Neste år er det altså helt annerledes, Boondocker er nå den som virkelig kan vise til store endringer. Den er lettere, raskere og tøffere. I 2018 går den forbi andre langbelta på markedet.

kjøremønsteret i dyp snø. Slik vi ser det er det full klaff for den nye Boondockeren. Kjøreeplevelsen er en helt egen, oppsettet er finjustert og henter fram urkreftene i 850 motoren. Vi opplever at dette er en scooter som gir mange muligheter til å forbedre og utvikle meg som frikjører.

Ny læring

En kortere stuss innebærer omfattende endringer i kjørestil og i scooterens egenskaper. Vårt spørsmål til konstruktøren Janne Tapio: Vil ikke dette resultere i at mange går rundt i det de presser «wheelien» litt langt? Tapio smiler lurt: - Da må de lære seg å bruke bremsen. Typisk for en crosskjører å svare slik.

Svenskene gikk rundt

Realiteten er slik at du

går lettere rundt med kort stuss. Det fikk våre svenske kolleger merke da vi var invitert til Rovaniemi for å prøve de nye Lynx-modellene. De opplevde da å gå helt rundt nede på myra. Det vil kreve mer kontroll og forsiktighet av piloten for å mestre å kontrollere «wheelies». Da spesielt med den ekstremt responsive 850-motoren. Til gjengjeld er avkastningen stor i form av en scooter som lar seg kontrollere på en helt ny måte når det kun er den bakerste akslingen som har bakkekontakt.

Kort stuss, helt ny kjørestil

For vår del er vi svært positive til den korte stussen. I en situasjon hvor du får skiene opp under bakkekjøring vil det være mulig å holde

scooteren oppe lengre, og på den måten både kunne snu og fortsette videre oppover.

Vi fikk ikke gått helt i dybden og testet den skikkelig i bakker og mye snø. Akkurat det manglet det i Rovaniemi, men håpet er å få et gjensyn med den nå på vårparten – og da på hjemmebane. ■



TECH SPEC

MOTOR



MOTOR: Rotax 850 e-tec

DEMPERE



FORSTILLING: LFS

UNDERSTELL:

PPS2 – Radien DS

DEMPERE: Kyb 36/Kyb36/
Kyb 36

DIVERSE



CHASSIS: Radien DS

BELTE:

DS 3900:

406x392 m/64-kam

406x392 m/75-kam(BYR)

DS 4100:

406x418 m/64-kam

406x418 m/75-kam(BYR)

Fra cross til mnt.

Akkurat som i Lynx sine tidlige år på crossbanen, hvor utviklingen gikk fra arbeidsmaskin til en cross. Når Lynx først kom seg til crossbanen har alle senere modeller vært utviklet med utgangspunkt i deres cross-modeller. Nå sier Janne Tapio at de ønsket å begynne lengst oppe, (i bakken) med DS-utgavene for så å bygge resten av deres modeller ut fra disse. Dette gjelder selvsagt Boondocker-modellene.

RADIEN-URFADEREN

Radien er navnet de har valgt på sin nye line-up. Det stammer fra gammel nordisk overtro og betyr «urfaderen» - guden over alle guder, selve skape-

ren av jorden.

Janne Tapio er helt sentral når Radien-konseptet presenteres. Janne var i sin tid en av de beste

cross-kjørerne. Det har definitivt vært det beste grunnlaget når det nye konseptet presenteres – særlig det nye understellet. Med hans kompetanse

og tette samarbeid med Canada, har de utviklet en Boondocker som får oss til å sperre opp øynene våre. Det er råskap fra ende til annen.