

LÄTT, SMIDIG OCH SNABB!

POLARIS 800 PRO-RMK 163

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Polaris nya chassi ger, trots likheter, en helt annan känsla än tidigare.

Man behövde kanske inte vara raketforskare för att inse att denna Polaris-modell skulle dyka upp till i år. Redan förra året presenterade Polaris en ny 800-motor och ett nytt Axy's-chassi i Rush samt Switchback. Att det skulle komma långa modeller baserade på detta chassi och med den uppdaterade motorn var alltså inte så långsökt. Men ingen kunde förutse hur bra det skulle fungera!

TIDIG OCH TIDIGARE

Just 163:an finns som antingen Early Snowcheck eller som ordinarie modell i programmet med reservation för att den tar slut, så det gällde nog att vara ute i god tid om man ville ha en. Skillnaden mellan dessa två är förutom färgen lite lullull i form av väskor och den interaktiva digitala displayen, men den stora grejen är nog ändå mattan. Att välja mellan Quick Drive och 66 mm kammar på Series 6-mattan och Early Snowcheckens kedjehus och enorma 76 mm på Series 7-mattan är faktiskt svårt. Skillnaden är faktiskt mindre än man kan tro då det ena verkar väga upp för det andra med ungefär samma resultat i slutändan. Vi tycker alltså inte att du behöver gråta blod bara för att du inte var snabb nog och nu står där med 1 centimeter kortare... kammar.

Med hela 90% nya delar i Pro-RMK till 2016 är den byggd efter tänket att ett stabilt chassi ska reagera snabbare på förarens intention och därför bli lättare för föraren att kontrollera. Immediate Response som Polaris säger. Det nya chassit är inte bara lättare, det ska även vara 15% styvare än tidigare. Pro-RMK finns alltså fortfarande med Quick Drive men med en annan utväxling än tidigare, från 21 till 22 på det lilla drevet och 44 till 43 på det stora. Dessutom har man gått från 8T-drivhjul till 7T och utväxlingen går därför från 2,09 i ratio till 2,23, vilket gör den lite lägre växlad än tidigare, vilket säkert är bra för både variator-remmen, QD-remmen och för att orka med lite högre kammar på mattan. Även variator-remmen är av ny modell för bättre hållbarhet.

QD-remdriften har förutom att vara lätt även fördelar som att vara underhållsfri och inte kräva någon olja eller kedjustering, en förutsättning för att vara underhållsfri är dock att remmen håller. Varför man har kedjehus på 163:an med 76mm kammar beror till största delen på att man inte fick till den utväxlingen man ville ha, då det helt enkelt inte fick plats. Man kan alltså mistänka att det blev problem med hållbarheten på QD-remmen med så höga kammar och den

Trots bitvis stenhårda förhållanden var Pro-RMK riktigt smidig och ändå stabil i sitt uppförande.



RMK-modellerna har både ett högt och ett lågt ProTaper-styre, standard på 163:an är ett högt.



En av många saker som skiljer 800 H.O. från föregångaren är den lättade vevaxeln från crossmaskinen.



Dataprogrammet hade först ritat betydligt tunnare boggisenor som ändå skulle hålla, men både vi och Polaris tyckte uppenbarligen att detta räckte när det gällde att banta.

större påfrestringen som det genererar när man inte kunde växla ner tillräckligt.

A-ARM

Precis som på många moderna bilar har även Polaris, för första gången på en skoter, monterat A-armar i smidd aluminium. Smidda A-armar är lättare och kan dessutom konstrueras precis som man vill då man inte är beroende av några rör, detta medför att man även kan kontrollera eventuella brott på A-armen. De nya A-armarna är konstruerade med en "svag" punkt så att den nedre A-armen ska gå av nedåt för att inte orsaka någon skada på fler delar av skotern vid en olycka. Naturligtvis medför detta en dyrare konstruktion än tidigare och vi får hoppas att dom inte blir hutlöst dyra som reservdel.

Den nya framvagnen med högre spindlar ska ge en större sweet-spot när man kör på skrå tack

vare sin högre och smalare design. De nya spindlarna har blivit högre utan att avståndet mellan A-armarna förändrats så mycket och är alltså istället förlängda nedanför A-armsinfästningen vilket gör att det blir betydligt längre mellan marken och den nedre A-armen. Detta borde alltså betyda att mindre av skotern ligger nere i snön och bromsar framfarten.

BOGGI

Jämfört med Rush Axys-chassi är det ändå främst bakdelen som förändrats för att skapa en mountainskoter. Den enkla vägen hade varit att bara nita dit bakdelen från en befintlig RMK och varit nöjd. Men när man ändå var igång gjordes det betydligt mer, speciellt åt boggin. När datorn räknat ut hur den borde se ut för att hålla men ändå vara lätt stod man där med extremt tunna boggisenor. Slutresultatet blev dock att skenorna blev extra förstärkta jämfört med den

första ritningen, men ändå ser dom fortfarande riktigt lätta ut!

Man har även optimerat geometrin för att få maskinen att komma upp ur snön lättare och så att den ska hålla en linje på skrå enklare och mer stabilt. Man har även jobbat med att få ner kraften från motorn så effektivt som möjligt till mattan. Nyckelorden för allt detta har varit viktförskjutning och attackvinkel.

CLEANFIRE H.O.

Motorn i denna lätta maskin är den som först såg dagens ljus förra året i korta Axys. H.O. som helt naturligt står för High Output betyder att det finns fler hästar att tillgå. Detta har man uppnått genom ett nytt insug samt pipa med ett bättre flöde både in och ut, vilket syns tydligt bara man öppnar huven. Den har också fått en elektronisk oljepump som främst ger en mer precis leverans av oljan men dessutom en mer lättgasad maskin

då mekaniken är borta. Tack vare en räfflad kolv får den nya 800 H.O. motorn också bättre smörjning och således borde den även få en längre livslängd.

Tack vare en termostat med bypass får man också upp arbetstemperaturen i motorn 40% snabbare än tidigare. Vevaxel som kommer från crossmaskinen är betydligt lättare än tidigare vilket ger en snabb gasrespons hos H.O. motorn. Något som verkligen märks när man drar igång motorn är att den går mycket jämnare och mer städat än tidigare, dessutom är den betydligt tystare. Dessa saker har man uppnått med elektroniskt variabla avgasventiler i tre steg och en betydligt mer effektiv ljuddämpare. Med denna motor påstår man även att man ligger i topp vad det gäller vikt/effekt bland mountainskottrarna.

MER NYTT

Det har även kommit nya mattor på Pro-RMK som vi nämnde tidigare, Series 6 och Series 7, med 66 mm kammar respektive 76 mm. Dämparpaketet är numer lika kompetent på en Pro-RMK som på en Assault med fullt justerbara Walker Evans, vilket ökar möjligheterna att hitta rätt även för en ren lössnöfantast. Fotstegen och dynan känns däremot bekanta med endast mindre förändringar. Även LED-lyset har hängt med från de kortare Axys-modellerna vilket både är snyggt och effektivt när solen går ner. Tyvärr, måste vi säga, saknar vi den interaktiva digitala displayen som endast sitter på Early Snowcheck-modellen. För maken till tydlig och informationsrik display har vi aldrig upplevt tidigare, får man även till det med GPS-funktionen blir den oslagbar.

LEVER UP

Bakom ProTaper-styret känns förarmiljön precis som på de kortare Axys-modellerna med en hög förarposition, men på Pro-RMK står även hela skotern högre med en bättre markfrigång. Skillnaden mot den äldre modellen är slående när dom står placerade bredvid varandra, skillnaden är nästan lika stor som när "stå upp" skotrarna först såg dagens ljus. Den smalare designen hos skotern gör också att man kan lägga ner den mer på skrå innan sidopanelen tar i snön och gör så att skidan samt mattan börjar tappa fäste. På flera mountainskottrar med extremt smal framvagn brukar problemet med att sidopanelerna tar i vara ganska tydligt, så är alltså inte alls fallet med Pro-RMK som har en smal design men fortfarande en ganska bred framvagn.

Vi tycker faktiskt att Axys-chassit passar ännu bättre på en mountainskoter än som sport eller crossover, detta mycket tack vare den förbättrade förarpositionen. Däremot gör det lägre ljudet från H.O. motorn att den äldre modellen upplevs som betydligt snabbare, vi tror dock inte att så är fallet i en head to head mellan maskinerna. Trots att den nya RMK:n tar ett ännu större steg mot att vara enkom specialiserad för lössnöåkning är fortfarande Pro-RMK oförsäkrat bra efter leden. Denna maskin tillsammans med sina kortare RMK-bröder känns mer än 90% ny och är den största överraskningen denna säsong, detta alltså trots att vi "visste" att den skulle komma! ■



Smidda A-armar i aluminium och en högre spindel är några av förändringarna i framvagnen på Pro-RMK.



Det sitter ett bra skydd mot att snö kommer in till remmarna från fotstegen.



163 tum känns inte alls lika långt som det gjorde då det först kom ut på marknaden.



Här ser man bland annat den räfflade kolven som ska se till att oljan håller sig kvar där den gör nytta.



”**KLART
INTRESSANTAST
2016!**”



Powdertrac-fotstegen har blivit ytterligare lite öppnare i bakkant. Pro Lite-dynan var en av få saker som var bekanta från tidigare modeller.



Otroligt lättkörd och välbalanserad, känns att föraren bestämmer.

FAKTA POLARIS 800 PRO-RMK 163 -2016

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion.
Chassi:	AXYS RMK.
Broms:	AXYS RMK LWT.
Framfjädring:	AXYS RMK, Walker Evans Piggyback. Fjädringsväg 254 mm.
Skidor:	Gripper.
Spårvidd:	99,1-101,6-104,1 cm.
Boggi:	RMK COIL-OVER, Walker Evans / WE Piggyback. Fjädringsväg 406 mm.
Matta (BxL):	SERIES 6, 381X4140 mm.
Kamhöjd:	66 mm.
Torrsvikt:	187 kg.
Bränsletank:	43,5 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1-up, PRO-LITE.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	150 900 kronor.
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, www.polarisssverige.com .

