

BANTAT UTSEENDE &

SKI-DOO RENEGADE X 1200

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Borta är det lite kantiga XR-utseendet då 1200:an nu tagit steget ner i REV-XS plattformen.

Årets Renegade 1200 är nästan svår att känna igen bland sina 2-taktande bröder, men det finns fortfarande skillnader. För att få ner den större motorn i REV-XS kostymen har man nämligen fått lov att byta ut den övre lackade delen av sidopanelen och dessutom designa om ljuddämparen. Denna har nu en 38 procent mindre volym mot tidigare och klarar ändå kraven som

ställs på ljudnivå.

För den som vill ha mer vindskydd på sin 2-taktande XS kan vi tipsa om att plasten från 1200:an även passar era skotrar.

INTELLIGENT THROTTLE CONTROL

iTC som det förkortas har nu funnits ett par år på alla BRP:s ACE-modeller och nu är det alltså även dags för 1200:an att bli smart. Systemet som utan vajer kontrollerar hur trottarna ska reagera på gashandtagets rörelse kommer med tre körprogram Sport, Standard och ECO. Här är helt naturligt Sport det piggaste läget med

nästintill noll i fördröjning på reaktionen från motorn. Standard upplevs den som något snällare än vad 1200:an gjorde tidigare med en mjuk acceleration och ECO är ett snälläge som passar bäst för ovana förare eller riktiga långturer där man vill spara på dropparna.

Detta system ger kanske främst fördelar med en snabb respons från motorn men sparar alltså även på bensinen. Man uppger en minskning på 5 procent, vilket betyder 1,23 l/mil, vilket gäller när man kör i ECO-läget. Motorn är då riktigt snäll och accelererar väldigt mjukt med

& ITC



” **RENEGADE X 1200 ÄR
BÅDE INTELLIGENTARE OCH
SMIDIGARE ÄN TIDIGARE** ”

en maxfart på antingen 70 km/h eller 40 km/h, vilket kan programmeras av handlaren. Att välja mellan dessa körprogram görs enkelt medan man kör och skotern reagerar omedelbart på valt program. Precis som på ACE-modellerna ingår det även en Learning Key, vilket kan vara användbart både för uthyraren och nybörjaren.

TOTAL KONTROLL

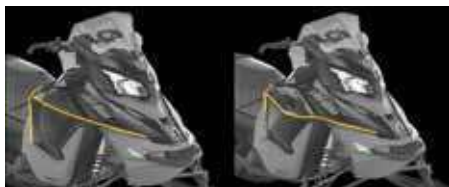
Att slippa en vajer gör skotern extremt lättgasad och lika snabbt reagerar då alla hästarna som ruvar i 1200:an när man kör i Sport-läget. Man uppger att gasresponsten är hela 45 procent



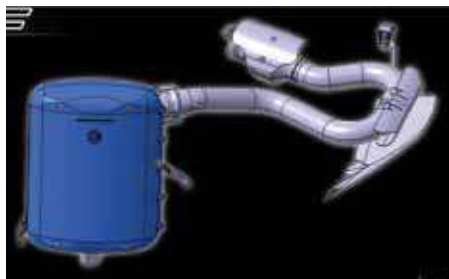
PowderMax-mattan bjuder på 44mm i kammhöjd och desutom sitter det en Heavy Duty-lyftbåge bak på 1200:an.



Vi kan ibland uppleva dynan samt chassit som lite brett, speciellt jämfört med andra maskiner.



Här ser man tydligt skillnaden mellan sidopanelerna på en 4-taktare (tv) och en 2-taktare (th).



För att kunna skohorna ner 1200:an i REV-XS fick man dessutom lov att göra ljuddämparen 38% mindre.



iTC innebär förutom att man får olika körprogram även att man kan få fingergas.

snabbare än tidigare, så det är alltså inte konstigt att man verkligen känner skillnad. Den är precis lika snabb åt andra hållet och faktum är att den återgår till tomgång hela 50 procent snabbare än med vajer.

En annan fördel är att detta system tillåter att man vrider gashandtaget och på så sätt får fingergas om så önskas, även det kan vara bekvämt på långturer om tummen tröttnat.

RENEGADE X

Att 1200:an kommer med X-paket är inget nytt och innebär att man får lite värre dämpare runt om, här i form av HPG Plus R med returjustering i framvagnen och HPG Plus samt KYB Pro 36 Easy Adjust i rMotion-boggin. Runt denna välutrustade boggi sitter det en PowderMax-matta med 44 millimeters kammar, nu utan Flex Edge. Att man inte får Flex Edge tror vi inte påverkar så mycket då skotern är betydligt mer ledmaskin än crossover med tanke på hur brett den har mellan skidorna.

Vad det gäller skidor får vi nöja oss med de vanliga Pilot DS 2, alltså utan den nya finessen där man enkelt kan justera djupet på styrstålet.



HPG Plus R som sitter fram i RAS 2 framvagnen bjuder på returjustering.

På den skotern som vi provkörde i USA satt det istället Pilot TS-skidor som dom heter med det justerbara styrstålet och vi måste säga att dom gjorde sig extremt bra på just denna modell, vi får se om det kommer som standard i framtiden eller eventuellt som tillbehör hos oss redan i år.

Som vi nämnde tidigare är Renegade 1200 helt klart mest anpassad för ett liv på leden även om man absolut ska våga sig ut i ospårad terräng när andan faller på. Skotern har ju trots allt en matta som mäter 137 tum eller 348 centimeter och med 44 millimeters kammar finns det kapacitet att skotta snö. Även motorn ger kraft nog för detta även om det också är den som stälper lösnöegenskaperna något med sin vikt, detta tillsammans med en bred framvagn. Alla extra kilon fram på en skoter är något som känns i styret och i längden blir tröttnande. Trots detta upplever vi att REV-XS har bidragit med en smidigare känsla åt hela skotern.

ATT KÖRA

På leden är den däremot förträfflig i alla avseenden. Hela skotern harmoniserar väldigt bra och motorn är en verklig källa till glädje med

sin snabba respons i sportläget. Vi finner att vi så gott som hela tiden kör i just Sport även om Standard också är underhållande. Att däremot köra omkring på ECO-läget finner vi inte så stort nöje i, men det är ju inte det som är meningen heller.

De lite värre dämparna på X-modellen är perfekt avstämde för denna ledmissil och dom hanterar ojämnheter på ett utmärkt sätt och trollerar nästan bort de extra kilona maskinen onekligen har jämfört med en 2-taktare.

Saker som passform och finish är i topp när det gäller Renegade 1200 och reglage samt instrument är utmärkta.

Dynan är åt det lite bredare hållet och något mjuk, men väldigt skön att sitta på som på många Ski-Doo-modeller. Nackdelen kan dock vara att den begränsar förarens möjlighet att röra sig på skotern även om det är marginellt och mycket av en vanesak. Renegade X 1200 4-TEC med iTC är en genomtänkt högteknologisk skoter för dom som vill ha en potent ledmaskin med möjlighet att utforska lite ospårad terräng när andan faller på ■



Det är lite synd att vi inte fick ta del av Pilot TS-skidorna här i Sverige.

FAKTA Ski-Doo Renegade X 1200 -2016

Motor: 3-cyl, vätskekyld, 1170,7cc, 4-takt, c.a 125 hk.
 Bränslesystem: EFI.
 Chassi: REV-XS
 Broms: Brembo racing, hydraulisk skivbroms.
 Framfjädring: RAS 2, HPG Plus R. Fjädringsväg 229 mm.
 Skidor: Pilot DS 2
 Spårvidd: 107,7 cm.
 Boggi: rMotion, HPG Plus / KYB Pro 36 EA. Fjädringsväg 406 mm.
 Matta (BxL): PowderMax, 381x3487 mm.
 Kamhöjd: 44,5 mm.
 Torrsvikt: 235 kg.
 Bränsletank: 40 liter.
 Oljetank: -
 Dyna: 1 up, REV-XP X
 Elstart: Ja.
 Backvxl: Ja.
 Pris: 141 900 kronor.
 Generalagent: BRP Scandinavia, www.ski-doo.se



www.hanngrens.nu

1 + 1, 2 UP CLICK ON PASSAGERARDYNOR!

**TILLVERKNING, OMKLÄDNING, REPARATION
 OCH OMBYGGNAD AV SKOTERDYNOR**

AB HANNGRENS BIL & SADELMAKERI

