

# POLARIS 600 RUSH XCR LE

## ÅTERKOMSTEN

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Ett anrikt namn har åter gjort entré, Cross Country Racer!

XCR har alltid varit förknippat med race-ready sportkotrar, när det begav sig var dom av Indy-modell, nu heter den RUSH. Senast vi såg en så här pass race-inspirerad skoter på marknaden var när Arctic sålde sin Sno Pro 600 XC direkt till vanliga dödliga 2009. Utvecklingen av denna XCR har skett under cross country-loppen i USA och Kanada, där stentuffa långlopp som Iron Dog ingår.

### FÖRSTÄRKT PRESTANDA

Vi hade faktiskt tillfället att köra med en av killarna bakom just denna modell, tyvärr körde vi lössnömaskiner vid det tillfället men vi kunde inte låta bli att prata om utvecklingen av XCR-modellen. Då detta är en specialare så har man inte behövt kompromissa så mycket som man annars kanske måste göra om skotern ska passa alla! Detta betyder att man bland annat

har kunnat schimsa dämparna precis som man vill ha dom på en prestandaskoter, det vill säga som tävlingsförarna tycker att det ska vara.

Då vi inte snackar om crossförarna så innebär detta att fjädringen faktiskt fjädrar och inte på något sätt är stenhård. Sedan finns det också lite mer justeringsmöjligheter på dessa Walker Evans-dämpare. I framvagnen kan man nämligen justera både hög- och lågfartskompressionen på nåldämparna. Fram i boggin är inte dämparen av nål-typ men man kan fortfarande göra samma justering, den mäter dock 2" och innehåller därför mer olja som kan hålla den kall. Bak i boggin hittar vi en liknande dämpare som i framvagnen, med nya vred för justeringen, typiska och enkla att hantera trots att det är två vred.

XCR är lite av en blandning av PRO-X som såldes här tidigare och den mer komfortabla PRO-S som aldrig togs in i Sverige. XCR delar den mjukare krängningshämmaren med PRO-X som faktiskt ger lite av samma känsla över

ojämnheter som utan krängare och XCR är dessutom lika hög, eller låg, som en PRO-S i framvagnen.

En tävlingsinspirerad maskin ska naturligtvis ha ordentliga bromsar och det har XCR. Man har stoppat dit nya bromsklossar som är hållbarare och ska klara mer värme utan att mattas. Dessa klossar griper sedan tag i en ny bromsskiva med större yta som hjälper till att hålla ner temperaturen. Även toleransen mellan ok och klossar är tightare vilket ska ge en mer direkt känsla i bromsen. Kylningen är även förbättrad genom att man har satt dit ett litet scoop på den högra sidokåpan.

### MOTOR

Man har att välja mellan 600 eller 800 H.O. Cleanfire-motorn när det gäller XCR och vi körde mest på 600:an under provkörningarna. Skillnaden mellan en 800 och en 600 är inte mycket mer än att skidorna går oftare till väders tack vare effekten i 800:an. Annars är det nog just i den här kategorin av snöskotrar som



Även i den PRO-S höga framvagnen har man kryddat med lite chrome-moly och krängaren kommer från PRO-X. De nya Walker Evans-dämparna har justering av både hög- och lågfartskompressionen.



Det nya instrumentet är lite som en enklare variant av färgskärmen PID och man kan logga upp till 3 minuters körning.



Även styret med betydligt längre hooks kommer från IQ R.

**”LEDÅKNING ÄR JU  
RIKTIGT ROLIGT!”**







Man klarar sig långt med 600:an, riktigt långt, men vill man ha upp skidorna ännu högre är det 800:an som gäller.



Fotbrädorna är fortfarande ganska korta och breda men ger gott om fäste.



Mycket av denna maskins uppträdande hänger på stötdämparna som klarar det mesta.



Boggin är förstärkt på flera punkter och har chrome-moly på båda "svingarmarna". Solida boggihjul och vändhjulerna kommer från crossmaskinen IQ R.



Både att starta och backa med denna "tävlingsmaskin" sker med hjälp av el.



Närmast snön har man på XCR en kort Back Country-matta med 44mm kammar, perfekt för ändamålet.



Snacka om lättjusterad boggi! Lika bra dämpare här som i framvagnen, schimsade för cross-country.

**FAKTA Polaris 600 RUSH XCR LE -2017**

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 599cc, 2-takt, c.a 120 hk.
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion.
Chassi:	AXYS Rush
Broms:	PRT, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AXYS, Walker Evans PB HLC Adj. Fjädringsväg 236 mm.
Skidor:	Pro-Steer
Spårvidd:	108 cm.
Boggi:	PRO-XC, Walker Evans PB HLC Adj. Fjädringsväg 345 mm.
Matta (BxL):	Back Country, 381x3073 mm.
Kamhöjd:	44 mm.
Torrsvikt:	223 kg.
Bränsletank:	45,4 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, AXYS Performance.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	133 900 kronor.
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, www.polarisracing.se



man märker minst skillnad mellan en 600 och en 800. Nu är det dessutom så att det nog är 800:an som låter snabbast av de två tack vare alla uppdateringar på H.O-motorn. 600:an har den effekt man behöver för att köra fort på leden, men visst har 800:an betydligt mer klipp, helst på toppen av registret. Men det kostar också 11 lakan mer om du absolut vill vara värst och ha 800:an under huven.

Mellan motorn och mattan, oavsett vilken man väljer, sitter en ny solid och härdad variatoraxel, allt för att den ska hålla för ett brutalt långlopp.

Tack vare alla dessa komponenter går XCR som ett skållat troll över ojämnheter, men det ska ju som sagt hålla också! Här är melodin att köra på material som både är starka och lätta, nämligen chrome-moly. Detta material hittar man i viktiga nyckelkomponenter av boggin som tillsammans med förstärkta dämparinfästningar och boggiskenor ger en boggi som ska palla allt man kan kasta på den. Man använder sig även av solida boggihjul och vändhjul från IQ R för att minska risken för att något ger vika i boggin.

**BEKVÄMLIGHET**

Redan när man slår sig ner bakom styret känner man en förändring på styret. Det känns bekant men det ska väl inte sitta på denna typ av skoter? Mycket riktigt har man tagit styret från sin crossmaskin IQ R och placerat det på den 9 cm höga styrhöjaren från PRO-X. Man har även sytt dynan lite annorlunda för att göra den övre delen lite mjukare så att föraren lättare ska komma ner i kurvorna och kunna burka. Som brukligt på en cross-countrymaskin är rutan också lite högre, här utan att förstöra utseendet på maskinen helt. Att starta skotern sker enkelt med ett knapptryck och detsamma gäller när man ska backa.

Polaris snackar ofta om Rider-Balanced när dom pratar om AXYS och även om det kanske kan bli lite tjatigt och låta som säljarsnack har man en stor poäng när det gäller Rush XCR. Det är nämligen en av få maskiner på marknaden som lyckas med konststycket att ligga som ett strykjärn i kurvorna för att sedan gå mer på rullen med lågt skidtryck över ojämnheter. Visst kräver det en viss teknik från föraren men det funkar bara man är aktiv. Ändå har man byggt bort mycket av den karaktär som Rushen hade från början då den var väldigt känslig för både förarens input och dämparinställningar. I boggin har man nämligen stoppat dit 35% mjukare fjädrar för att den ska ligga plattare i kurvorna och dessutom har den 33% längre fjädringsväg fram i boggin för att inte bottna och vara så känslig på förarens vikt.

**SUMMERING**

XCR-modellerna var väldigt populära under 90-talet då det var den här typen av åkning som gällde. Vi tror inte att den modernare tappningen av XCR kommer nå samma framgångar här som den gjorde då, inte för att det är en dålig skoter utan för att intresset för denna typen av åkning minskat så pass kraftigt som den gjort. Lite synd kan vi tycka då vi alltid slås av hur roligt det är att köra en så här pass kapabel ledmaskin! Dags att börja använda denna devis igen "We race what we sell and we sell what we race."