

EXTREM CROSSOVER?

POLARIS 800 SKS 155

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Förra året hade vi Scandinavian Beast, nu har vi fått en återuppstådd maskin vid namn SKS.

Under provkörningarna i West Yellowstone var de milslånga nödvändiga lederna stenhårda ända upp till bergets fot, det fanns en mountainmaskin som inte behövde is-rivare för att ta sig dit utan problem, Polaris SKS!

HISTORIA

Självna namnet SKS eller Snow King Special kommer troligen från tävlingen som årligen hålls i Jackson Hole, vilket nämligen sker på berget Snow King Mountain. På den här tiden, slutet av 80-talet, fanns det ingen RMK i Polaris program utan den värsta lössnömaskinen hette SKS och

var väl egentligen inte mer än en crossover från början. Men med åren växte både längden på mattan och storleken på motorerna hos SKS. Från början var RMK en spin off på SKS och efter att ha legat i träda ett tag har det nu alltså blivit tvärtom då SKS är baserad på RMK.

För drygt tio år sedan fanns det bara två SKS-modeller kvar hos Polaris, båda med 144 tum lång matta med antingen en 700- eller 800-motor under huven. RMK-modellen hade nu tagit över hela mountainsegmentet med varierande motorer samt längder på mattan. Från början var SKS en längre sportmaskin som anpassats för att fungera i ospårad terräng på lite lägre höjd. Nu har man gjort tvärtom och byggt SKS på den senaste RMK:n med 155 tum lång matta och sedan anpassat den för att fungera okej på leden.

Det största problemet med en lössnömaskin på

leden är som vi vet överhettning, både av motor och slides. Normalt har en mountainskoter också en vägghållning, eller ska vi säga ledhållning, som en nackad höna som vingligt irrar runt på leden.

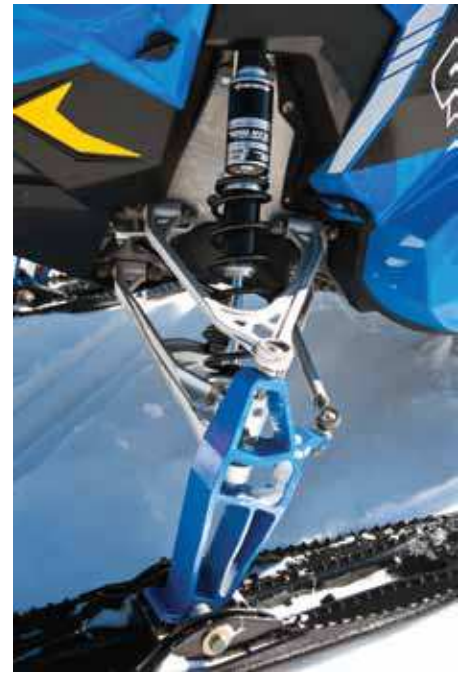
För att råda bot på dessa tillkortakommanden har man stoppat dit flera boggihjul som räddar slidesen när det är hårt. På SKS sitter det alltså boggihjul på boggiskenorna till skillnad från en Pro RMK som är helt ren, den har närmare bestämt två hjul på varje sida. Man har också ett större kylsystem på SKS med en främre tunnelkylare, allt för att hålla motorn sval i alla lägen. När det gäller mattan har man valt den nya Series 6-mattan med 66 mm i kamhöjd på standardmodellen av SKS. På Early Snowcheck-modellen som fanns av SKS fick man istället en PEAK-matta med 57 mm i kamhöjd. Vi har kört båda versionerna och kan väl konstatera det up-



Den nya varianten av Polaris Powdertrac-fotbrädor har större öppningar på den bakre delen av fotsteget.



Till oss kommer SKS med en låg ruta och handtagskydd istället för denna mediumhöga rutan.



Notera den höga nedre delen av spindeln som ger en hög markfrigång och de smidda A-armarna i aluminium.



” THE SNOW KING IS BACK!”



Allt från dämpare till kylning är det som gör att SKS passar så bra för oss svenskar.

penbara att PEAK-mattan med ett ruggigt brett i snön fungerar bättre på leden och tvärtom, även om båda är utpräglade lössnömmattor.

CROSSOVER?

SKS är även utrustad med svarta handtagsskydd vilket är skönt på leden men dessa brukar kunna gå av efter några rullningar i lössnö. Vi ser dock ingen direkt nackdel att dom sitter där från början. En annan väldigt skön grej som sitter som standard på SKS är elstarten, mycket underskattat och som sagt väldigt skönt när man börjar bli trött i slutet av dagen. För att maskinen skulle bli bättre på leden kanske man hade förväntat sig en bredare framvagn också, men SKS har samma bredd som en RMK och är justerbar mellan 99,1-101,6-104,1 cm. Då detta redan är ganska brett för att vara just en lössnömaskin kände man nog att det räckte med de extra boggihjulen som också hjälper till att göra skotern stabilare. Vi kan väl hålla med om att den tillhör de bättre lössnömaskinerna på leden och lite transportsträckor tar varken knäcken på maskinen eller föraren. Men att man skulle njuta av ledåkningen med en SKS är nog att överdriva. Det är ett nödvändigt ont för att ta sig till roligare områden och SKS gör detta utan att gå in i väggen på grund av till

exempel värmeproblem. När det gäller utväxlingen har SKS drevningen 20/40 (2,0:1) och får då ett utväxlingsförhållande på 2,29:1 med 7T drivhjul.

Det betyder att den är något högre utväxlad än Pro RMK som har 2,23:1 med 7T drivhjul. I variatorn är de två däremot identiska. Den nya H.O.-motorn har även hittat till mountainsegmentet och sitter alltså i SKS. Den levererar gott om effekt även om både ljudet och den jämna fina gången lurar en något. Cleanfire H.O. har ett omarbetat insug samt avgassystem för att optimera flödet både till och från motorn. Den betydligt större ljuddämparen håller sedan ner ljudnivån markant. De rörliga avgasventilerna jobbar i tre steg och är elektroniskt styrda vilket ger högre effekt med en bra gasrespons, här hjälper även lättviktsvevaxeln från crossmaskinerna till, dessutom bidrar de till en lägre förbrukning. Även oljepumpen är elektronisk vilket ger en exaktare tillförsel av olja och gör skotern mer lättgasad. För en ökad livslängd, vilket det kanske varit si och så med tidigare, har HO-motorn räfflade kolvar som ska ge en bättre smörjning.

Tack vare en bypass-ventil får den nya motorn upp sin arbetstemperatur 40% snabbare än

tidigare motor, vilket är mycket bra för den som inte orkar vänta lite innan man börjar gasa.

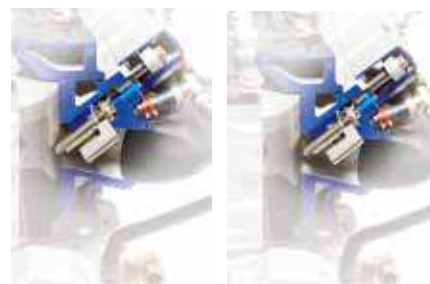
ALLROUND RMK

En mångsidig maskin måste även ha bra stötdämpare och på SKS har man löst detta med Walker Evans Piggyback-dämpare med kompressionsjustering. Dessa sitter både fram och bak på SKS med en enklare variant fram i boggin. Här ställer man enkelt hårdheten på kompressionen genom att vrida på det stora vredet placerat på Piggyback-behållaren. Precis som på en modern bil är nu även A-armarna på Polaris mountainmaskiner smidda i aluminium för att ge önskad hållbarhet samtidigt som de är lätta. Borta är alltså de limmade varianterna som kunde orsaka problem på vissa maskiner. På transporten fram till lössnöåkningen vill man ha stabila fotbrädor och väl där vill man ha så bra snörensning som möjligt. Med den nya varianten av Polaris Powdertrac får man just det. De är väldigt lika den förra varianten fast med den skillnaden att de har större öppningar på den bakre delen av fotsteget. Det var ett tag sedan Polaris introducerade sina Gripper-skidor som även sitter på SKS. Ja, varför byta något som fungerar så bra? Precis som fjolårets Axys Switchback har även SKS de snygga LED-

Early Snowcheck-modellen har lite mer förvaringsmöjligheter med sin tunnel- och styrväska.



Den rörliga avgasventilen jobbar i tre steg för att alltid ge bästa respons och effekt samt spara lite bensen.



Vi tycker att den högre varianten av ProTaper-styret fungerar bra som sitter på standardmodellen av SKS, medan Early Snowcheck-modellen får ett mediumhøgt-styre.



På standardmodellen av SKS sitter denna SERIES 6-matta med 66 mm kammar medan Early Snowcheck-modellen har PEAK-matta med 57 mm i kamhöjd.



lysena som ger betydligt mer ljus än tidigare lysena och ska dessutom hålla hela livslängden på skotern! Halvjuset lyser också hela tiden, alltså även när man byter till helljus för att det aldrig ska bli mörkt. Som alla Axys har SKS även en uppvärmd förvaring framför instrumenteringen. Detta är mycket skönt att ha även om Polaris variant är lite väl snålt tilltagen och dessutom lite krångligt att både öppna och stänga. Vill man ha mer förvaring får man titta i tillbehörskatalogen, eller så beställde man Early Snowcheck-modellen med Burandt Adventure Tunnel Bag och styrväska. Förutom dessa saker samt den ovan nämnda PEAK-mattan har denna modell också den interaktiva digitala displayen i färg samt ett lägre 6" ProTaper medium-styre. Bara att säga gratis till dem som var tidigt ute!

SUMMERING

I fjol kunde vi njuta av Scandinavian Beast som var skraddarsydd för oss, i år är det alltså SKS som gäller för dessa kunder. SKS är en RMK anpassad för de åkarna som inte bara lever och kör på hög höjd men ändå vill kunna lämna den trygga leden till förmån för lössnöåkning och klättring i djup snö. Trots att den inte går varm och fungerar okej på leden är SKS som sagt en mountainskoter och ingen crossover, tro inget annat! ■



HO-motorn innehåller bland annat räfflade kolvar för att öka hållbarheten.

FAKTA Polaris 800 SKS 155 -2016

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-takt, c:a 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, 381x3937 mm.
Kamhöjd:	66 mm.
Torrsvikt:	201 kg.
Bränsletank:	43,5 liter.
Oljetank:	3,3 liter.
Dyna:	1-up, PRO-LITE.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	148 900 kronor.
Prisexempel försäkring:	Helförsäkring från 4.998:-/år hos Svedea.*
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, www.polarissverige.com.

*Märkesförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ågarålder på 35 år.

