

POLARIS 800 SWB XCR

RACE-READY!

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Värstingen XCR har vuxit på längden och vunnit mark.

Det faktum att det står XCR på denna Switchback och inte Pro-X gör större skillnad än man kanske först tror, det är mer än bara ett fränt klistermärke! Det anrika XCR-märket intog Rush-plattformen redan förra säsongen, men då de riktigt korta maskinerna säljer som de gör är en Switchback XCR en betydligt bättre väg att gå för Polaris.

IRON DOG

Den här modellen är utvecklad i tätt samarbete med Polaris cross country-åkare och man tänker även köra klassiska loppet Iron Dog och andra tävlingar med just den längre Switchback-modellen av XCR. Det som gör att denna maskin pällar långloppstävlingar hittar man främst i saker som stötdämpning, bromsar och förstärkningar. Om vi ska gräva djupare i dessa komponenter kan vi väl ta och börja med fjädningen på XCR. Det här är det första man ser att Polaris bytt ut på XCR jämfört med PRO-X. Själva justeringsratten skiljer sig nämligen åt på modellerna. Dämparna i framvagnen och bak i, eller rättare sagt utanpå boggin, har justering av både hög- och lågfartskompression och de är schimsade för att klara hög fart på tuffa leder. Det är lika

enkelt som tidigare att finjustera dämparna för att passa ens egna åkning. Om vi tittar fram i boggin hittar vi en stor Walker Evans 2.0" som är redo att klara hårda tag under lång tid tack vare sin ökade oljevolym.

Man har inte bara nöjt sig med att byta stötdämpare, resten av skotern måste ju även den palla för långlopp. Den bakre armen i boggin har därför tillverkats i lätt men stark chrome moly och även infästningen för den främre boggidämparen är förstärkt. Man hittar även chrome moly i den främre svingen och boggisenorna är förstärkta med ny utformning. Boggihjulen är solida för att palla med och vändhjulerna kommer från crossmaskinen. Även drivlinan ska vara redo för race med hållbarhet i första rummet med en solid härdad variatoraxel. En sådan här maskin utsätter även bromsarna för hårda prov och det har Polaris löst med en race-bromsskiva med större yta för att absorbera värmen bättre, vilket ger en mer konstant bromsverkan. Även Type 81-klossarna ska klara högre värme utan att blekna. På höger sidokåpa sitter även ett litet scoop som förser bromssystemet med den kylning som ibland krävs.

TVÅ MODELLER

Det är inte bara värsta 800-motorn som finns

som XCR, den mindre 600-motorn finns också för den som är lättskrämd. Oavsett om du väljer 600 eller 800:an så får man en 137 tum lång BackCountry-matta med 44 mm höga kammar. Det här är en perfekt matta för den här maskinen som ger gott om grepp på leden och inte heller bangar för en sväng i det ospårade. Men det är bara 800-kubikaren som kommer med marknadens bästa instrumentering PIDD. Den högupplösta 4,3" LCD färgdisplayen är otroligt tydlig och lättavläst och innehåller betydligt mer information än man normalt behöver. Eller vad sägs om hastighet, varvtal, vägmätare, dubbla trippmätare, klocka samt dag/natt funktion, bränslenivå, kylvätsketemperatur, diagnosfunktion och serviceindikator. Tyvärr har inte GPS-funktionen som finns nått ända hit när det gäller funktion. Med hjälp av Bluetooth kan den även kopplas ihop med telefonen så att man ser inkommande samtal och SMS.

Alla skotrar som byggs på Axys-plattformen har LED-strålkastare som standard vilket är 80% ljusare än vanliga glödlampor och färgtemperaturen på 5000 Kelvin är nästan som dagssljus. Även hållbarheten hos LED slår glödlampor med hästlängder, Polaris säger att de ska hålla hela skoterns liv! En annan fördel är att halvljuset är på även när man slår om till



XCR tillhör helt klart de mest kapabla ledmaskinerna 2018.



Helt rakt styre med bra hooks och reglagen är enkla att sköta, på 800:an ingår även PIDD-instrumenteringen.



BackCountry-mattan mäter 137 tum i längd och kamrarna är 44 mm höga.



Även om XCR trivs bäst på leden kan man ha lite roligt även vid sidan om.



”KUNG PÅ LEDEN!”

helljus vilket gör att det aldrig blir mörkt, ens för en bråkdel av en sekund. Den har också ett litet uppvärmt förvaringsutrymme framför styret, men här får det bara plats mindre saker och ett par goggles är svårt att få ner. Det är inte meningen att man ska åka på någon touringsemester med den här skotern, så gott om förvaringsmöjligheter är det alltså ont om.

INTRYCKEN

Är det här ledkungen i år var det många som undrade under provkörningarna! Visst finns det många konkurrenter som vill slåss om den titeln men det här blir helt klart en svår nöt att knäcka. Vi upplevde dämparna som grymma och de tar även de stora knölna galant, maskinen är lättmanövrerad och nästan lite motocrossaktig. Luta dig fram och få tyngd på skidorna och du svänger igenom en hårnål-skurva i hög fart eller luta bakåt och få upp skidorna i luften över nästa knöl. Det gäller att vara aktiv som förare och verkligen ta kontrollen över skotern för bästa resultat. Det är ett ganska stort spann på justeringsmånen

i fjädringen, men den är helt klart hårdare än till exempel Ski-Doo:s motsvarighet X-RS. Man sitter riktigt bra på Performance-dynan, som vi hittar på flera av Polaris modeller, men kanske passar den som bäst här.

Som förare sitter man väldigt centrerat på XCR och även lite ovanpå, en körställning som fungerar perfekt både när man står och sitter på maskinen. Även om det står Switchback på skotern hör den hemma på leden. Här pratar vi inte om någon 50/50 skoter snarare 80/20 eller kanske ännu mindre lössnö. Det här är skotern för dig som vill ta ett litet steg från kortbandaren men absolut inte lämna leden. Någon fördel för den korta Rush-modellen av XCR kan vi inte direkt se, det finns för mycket som talar för den längre modellen helt enkelt. Polaris vill ha 153.900 kronor för den längre XCR:en med 800 vilket gör den till den billigaste maskinen i det här segmentet av crossinspirerade crossover-maskiner.



Fotbrädorna ger gott om grepp åt skorna fast det inte är så gott om håligheter.



Det är lika lätt fram som bak att justera de fina dämparna på Switchback XCR.

FAKTA POLARIS 800 SWITCHBACK XCR -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-fakt, c:a 150 hk.
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion.
Chassi:	RUSH
Broms:	AXYS Race Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AXYS front suspension, 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):	BackCountry, 381x3479 mm.
Kamhöjd:	44 mm.
Torrvtikt:	223 kg.
Bränsletank:	45,4 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, AXYS Performance.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	153 900 kronor.
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, www.polarisracing.se

