

BRUTAL SINGELTOURER

POLARIS 800 SWITCHBACK ADVENTURE

TEXT STEFAN SUND | FOTO MATTIAS KLOCKAR



Om det är en kategori av snöskotrar som växer nästan lika mycket som antalet nya mountainmodeller så är det inom segmentet singeltouring.

Naturligtvis måste nästan möjligheten att stoppa dit en dubbeldyna finnas för att underlätta köpet. Just den lilla detaljen hade inte Polaris från början på sitt Rush-chassi. Nu är detta löst och möjligheten att skjutsa är lika god som på andra skotrar i segmentet, Lock & Ride dubbeldynan kostar 6.990:- som tillbehör. Idag kan man få ihop ett tiotal maskiner som skulle passa bättre i ett singeltourer-segment än där dom idag placeras. Det är vanligast att man hittar dessa modeller i crossover-segmentet men det finns kandidater i andra segment också.

SINGELTOURING

Vad är då singeltouring? Det är precis vad det låter som, en ensam rackare som åker långt med sin skoter både på och vid sidan av leden. Detta kan man ju i och för sig göra med väldigt många skotrar, det speciella är att den redan från fabrik ska ha saker som lite högre ruta, packväskor som gärna ska vara sadeltyp och en längre matta med halvhöga kammar. Polaris 800 Switchback är ett lysande exempel på en sådan skoter. Här får man en modern skoter byggd på AXYS-chassit med 137 tum lång matta och den nya tysta men starka motorn på 795 kubik. Skulle en 800 vara för brutal finns den även som 600 med samma specifikationer i övrigt. Det handlar alltså om en Switchback med värsta motorn som med en del utrustning förvandlats till touring och äventyrsredskap. Dessutom behåller man BackCountry-mattan med 44 mm kammar och de fullt justerbara Walker Evans-dämparna.

Väskorna på Adventure är av hårdplast, på var sin sida om aluminiumracket, med en mjuk innerväska som man enkelt tar med sig in efter en dags åkning. Dessutom kan man ta bort väskorna helt dom dagarna man inte behöver dom. Det är även på detta aluminiumrack som man kan placera den extra dynan för passagerare. Förutom den lite högre rutan sitter det även justerbara backspeglar stabil monterade i själva "huvan" istället för direkt på rutan.

UTRUSTNING

På en AXYS sitter man väldigt högt och ergonomiskt riktigt med en bra vinkel på knäna för att lätt kunna ställa sig upp. Dynan är en specialare för modellen som heter AXYS cut & sew, den har en design som smalnar av ordentligt fram mot tanken och är försedd med ett greppvänligt material. Att AXYS lyft premiumkänslan råder det inget tvivel om då allt passar mycket bättre mot varandra med många smarta och genom-



Det här är utan konkurrens marknads bästa display!



Det är helt klart lite svårare att komma åt dämparen när rack samt väskor sitter på plats.



Vi får Gripperskidor och Walker Evans-dämpare på Adventure här i Sverige.



”LIKA UNDERHÅLLANDE SOM PRO-X!”



Adventure är utrustad med en lite kraftigare frontbåge i olackerad aluminium.



En halvhög ruta ger okej med vindskydd utan att förstöra utseendet.

tänkta finesser. Ytterligare en sak som höjer den känslan är den interaktiva digitala displayen i färg. Skärmen är högupplöst och mäter 4,3" och är sjukt tydlig och riktigt informationsrik samt avancerad. Här finns, förutom det vanliga, information och funktioner som dag/natt funktion, diagnosfunktion, serviceindikator och Bluetooth som gör det möjligt att se inkommande samtal, textmeddelanden, batterinivå i telefonen samt signalstyrka. Det man verkligen vill att det ska fungera är GPS-funktionen men hittills har det varit lite si och så med kartor och spår. Man ser saker som latitud, longitud och höjd annars är det mest en jämn beige färg där man kunnat plotta det spår man kört, så man har iallafall alltid kunnat hitta hem.

Naturligtvis vill man kunna utnyttja sin GPS till fullo och åtminstone kunna se en karta med höjdlinjer och vägar markerade. Drömmen vore ju naturligtvis att även se alla skoterleder och kunna använda den precis som i bilen för att få vägvisning. Vi vet att man jobbat hårt med detta från Polaris sida men ännu har man alltså ingen lösning.

Det finns dock många andra anledningar till att älska detta instrument så som stödskyddet där man med en kod låser styrboxen, man har även möjligheten att uppdatera programvaran för att alltid ha den senaste versionen.

En singeltourer ska naturligtvis även ha el-start och där är Adventure inget undantag och för att förstärka äventyrlusten sitter det även en ny förstärkt frontbåge i aluminium monterad.

PÅ ÄVENTYR

När vi körde denna skoter var den utrustad med FOX nya trestegsdämpare men de kommer alltså inte till oss på Adventure. Istället blir den extremt lik PRO-X i sin set-up och presterar därför precis lika bra på ojämna leder. Detta är ju inte så konstigt för köper man en låg ruta till sin Adventure och plockar bort lite utrustning har man ju i princip en PRO-X! Att maskinen sen är lite längre är inte heller något man lider av på leden då den fortfarande är väldigt kvick i reaktionerna. Då förarpositionen är ganska hög på skotern får man dock jobba lite med att flytta kroppen när det börjar gå fort i kurvorna. Det är precis som med många andra skotrar väldigt viktigt att man hittar rätt dämparinställningar, den i vanliga fall så lättåtkomliga bakre boggi-dämparen sitter lite sämre till med rack och packväskor på plats, men visst går den att komma åt.

I ospårad terräng överraskar skotern stort trots sina lite breda och längre fotbrädor (jämfört med Rush). Adventure har dom fina Gripperskidorna som sitter med den fasta bredden av 108 cm, varför man inte använder sig av samma inställningsmöjligheter som på en RMK när det gäller spårvidden tycker vi är lite konstigt. Mattan med sina 44 mm kammar ger mycket bra grepp på leden och helt okej med driv när det är ospårat och djupare snö.

Att den här maskinen inte är dyrare är nästan konstigt då man i grunden får en fullutrustad PRO-X för endast 2.000:- mer, vilket är en grym deal! Efter en snabb blick i tillbehörskatalogen skulle det nämligen kosta ungefär 17.000:- att gå den andra vägen och börja med en PRO-X! ■



Med några klick på dämparna kan man lugna ner tempot och köra långa touringsvängar om man vill.



I sadelväskorna av plast finns en mjuk väska som man enkelt tar med sig, man behöver alltså inte stå och packa ute i kylan.

Har man tröttnat på att vara själv finns en dubbeldyna som även kan fås med värme i ryggstödet och handtagen, men passageraren får max väga 68 kilo!



FAKTA Polaris 800 SWITCHBACK ADVENTURE -2016

| | |
|-----------------------|---|
| Motor: | 2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-takt, ca 150 hk. |
| Bränslesystem: | Cleanfire Injektion. |
| Chassi: | AXYS |
| Broms: | AXYS Radial, hydraulisk skivbroms. |
| Framfjädring: | AXYS, Walker Evans PB Comp. Adj. Fjädringsväg 236 mm. |
| Skidor: | Gripper |
| Spårvidd: | 108 cm. |
| Boggi: | PRO-XC, Walker Evans PB Comp. Adj. Fjädringsväg 340 mm. |
| Matta (BxL): | Back Country, 381x3479 mm. |
| Kamhöjd: | 44 mm. |
| Torrsvikt: | 223 kg. |
| Bränsletank: | 45,4 liter. |
| Oljetank: | 3,6 liter. |
| Dyna: | 1 up, AXYS cut & sew. |
| Elstart: | Ja. |
| Backvxl: | Ja. |
| Pris: | 145 900 kronor. |

Prisexempel försäkring: Helförsäkring från 4.998:-/år hos Svedea.*

Generalagent: Polaris Scandinavia AB, www.polaris sverige.com

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

