

KANADAS COMMANDER

SKI-DOO EXPEDITION EXTREME 800R E-TEC

TEXT & FOTO STEFAN SUND



I och med att en Xtreme lämnat oss i form av Tundra, fanns det utrymme för en ny extrem.

För att skapa denna variant av en värstin-garbeta maskin gick man mer på bredden än tidigare och byggde den på en Expedition med REV-XU-chassi. Detta innebär att man får 50 cm bred matta och sedan stoppar man i sin värsta motor. Receptet är väldigt likt Lynx Commander som även den kom med 800 E-Tec för några år sedan. Ski-Doo har fram till nu inte haft någon motsvarighet till Commandern vilket betyder att dom på andra sidan Atlanten inte haft tillgång till denna intressanta maskin förrän nu.

SKI-DOO-PRÄGEL

Då konceptet så gott som var klart redan från

Lynx återstod det bara att sätta en Ski-Doo-prägel på det hela. För att göra det har man tagit styre, en 205 mm hög styrhöjare samt burkrem från en Summit SP. Man har också stoppat dit en RAS 2-framvagn med raka nedre A-armar, till skillnad från Lynx böjda diton. Det sitter även HPG-dämpare i form av Plus R i framvagnen och Plus samt KYB Pro Easy Adjust i boggin. Dessa dämparna är snäppet mindre än på Lynx Commander, som ju i och för sig har samma set-up som en Rave RE! Detta betyder att Extreme faktiskt har lite svårare att hantera skoterns ganska höga vikt än vad vi upplever att Lynxen har som gör det med bravur. Man får helt enkelt ta det snäppet lugnare på en stökig led, därmed inte sagt att man behöver ta det piano...

Även skidorna skiljer sig åt då Extreme har Ski-Doos Pilot DS 2 vilka faktiskt fungerar alldeles

utmärkt både på och vid sidan av leden. När det gäller mattan har man gått samma väg och stoppat dit en 154-tummare med 44 mm i kamhöjd. Valet av matta är mycket väl avvägt då längden och kammarna tillsammans med bredden ger ett enormt avtryck i snön, så fäste behöver man inte sakna. Att den har fäste märks tydligt då den oavsett underlag verkar ha gasen i direktkoppling till en liten kniv nere vid balataremmen, för så fort man gasar känns det nämligen som att balatan skurits av då skotern mer än gärna reser skidorna ur snön, precis som på Lynxen. De har alltså samma underhållande beteende trots att man har olika boggis och stötdämpare på maskinerna. Då det handlar om en så pass bred matta krävs det också mycket snö för att den ska bli riktigt smidig. För att underlätta lite att få ner maskinen även om det är hårdare snö kan man ställa



” EN LYNX PÅ
SKI-DOO: S VIS ”

Både fäste och kraft finns i överflöd så att få upp den på rullen är inga problem.



spårvidden till sitt smalaste läge som ligger på 97,5 cm.

SWISS ARMY KNIFE

Den har helt klart fästet för att vikariera som arbetsmaskin och naturligtvis sitter det även i draganordning på plats. Den har den obligatoriska mekaniska Synchro-växellådan från Lynx med två växlar framåt och en back som även går att växla i farten. Just det där med att växla i farten har sitt pris då det nog också är den stora orsaken till att lådan känns lite yxig, allt för att palla den hårda behandlingen. Förutom den vanliga kylaren i boggin som kyls med snö sitter det också en under huven med fläkt som alltså kyls med hjälp av luft. Detta är helt nödvändigt om man ska ha en chans att utföra något tyngre arbete framåt vårkanten när snön börjar bli en bristvara.

Det fanns dom som hade problem med kylningen när Lynx kom med 800:an i Commandern, ett problem som vi inte upplevt, det gäller att lära känna sin maskin och sedan behandla den efter dess behov. Att gasa till lite i den djupare snön gör under för vilken skoter som helst som börjar gå varm då den både får snö på kylaren samtidigt som det kommer in lite mer bränsle som också kyls. Sedan finns det ju alltid is-rivare att köpa till maskinen. Det är helt

enkelt priset man får betala för att ha den värsta arbetsmaskinen.

Den här typen av skoter är ju även så mycket mer än bara en arbetsmaskin. Lynx har ju till exempel placerat sin Commander i crossover-segmentet och klickar man dit en passagerardyna har man helt plötsligt även en tourer. Ett annat stort plus är ju även hur underhållande dessa maskiner är att köra, för det känns helt fel i hela kroppen att stundom behandla dom som sportskotrar för att sedan dra tunga lass eller skjutsa frugan på långtur, allt med en och samma skoter. Allt detta gör Expedition Extreme så mycket mer mångsidig än den tidigare Tundra Xtreme som i stort sett "bara" var en lössnö-maskin, men då också väldigt bra på just det.

SUMMERING

Det här slaget står bara mellan Lynx och Ski-Doo då ingen annan riktigt kommit på idén med en bredbandad crossover/arbetsmaskin med över 150 hästar. I det här fallet känns det som att man får lite mer på Commandern, även om det är lite. Ski-Doon är å sin sida lite billigare, även om det också är lite. Det som faller avgörandet får istället bli vilken dekal man föredrar! ■



Man har tagit upp ordentliga hål i fotbrädorna på REV-XU-chassit.



På studiobilderna har den ett rakt styre och en högre styrhøjare, så vi får anta att det är så specifikationen kommer se ut.



Att backa i djupare snö utan en ledad boggi är snudd på omöjligt om man nu inte vill gräva ett dike.



Mattan mäter 50 cm i bredd och är 154 tum lång samt har 44 mm i kamhöjd.



En stor motor kan göra vilken skoter som helst underhållande, om det sedan är praktiskt är en helt annan fråga.

Med lite smarta tillbehör kan Extreme bli lite vad som helst, crossover, arbete eller touring.



FAKTA Ski-Doo Expedition Extreme 800R E-Tec -2016

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 799,5cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52.
Chassi:	REV-XU
Broms:	Brembo racing, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 2, HPG Plus R. Fjädringsväg 210 mm.
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd:	97,5-101,8 cm.
Boggi:	SC-5U, HPG Plus / KYB Pro 36 EA. Fjädringsväg 406 mm.
Matta (BxL):	500x3923 mm.
Kamhöjd:	44 mm.
Torrsvikt:	284 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,7 liter.
Dyna:	1 up, Modular
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	150 900 kronor.
Prisexempel försäkring:	Helförsäkring från 3.468:-/år hos Svedea.*
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

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

