

SKI-DOO FREERIDE 154&165

GENERATIONSSKIFTE

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND



Året till ära har även Freeride tagit steget till Ski-doo's nya plattform och tack vare det lyft Freeriden till en ny nivå.

Trenden är tydlig, de längre Freeride-modellerna delar allt mer med Summiten allt eftersom åren går. Till i år har Ski-doo utökat utbudet av mattlängder på sina Freeride-modeller, som nu sträcker sig ända upp till 165".

NÄRA BESLÄKTADE

Ski-Doo har även valt att inte uteslutande använda sig av en bredare framvagn på sina

långa Freeride-modeller, standardspårvidden är nämligen densamma som Summiten numer. Ski-doo har dock inte riktigt släppt den bredare spårvidden helt och erbjuder en modell med 38" bred framvagn, dock bara i 154"-utförande.

Den 165" långa Freeriden och 154:an utan tillägget "S-38" i modellnamnet använder sig däremot av samma spårvidd som Summiten. Utöver detta ser vi även en minskning i antal chassiförstärkningar mellan Summiten och de längre modellerna av Freeride. På de långa modellerna vi avhandlar i denna artikel så är det faktiskt bara en förstärkning av bog-

gisenorna framför den bakre saxen som skiljer mellan Freeriden och Summiten.

BEKANTA KÖREGENSKAPER

Likheterna mellan Summit och Freeride är som sagt extra många i år, de använder sig av samma boggi, framvagn och motor samt att chassina är praktiskt taget identiska sånär som på förstärkningen vi nämnde här ovan. Det finns dock två stora skillnader mellan Summit X och Freeriden och det är i första hand stötdämparna, men även mattan. Freeridens betydligt kraftigare stötdämpare öppnar upp mer möjligheter för långa hopp och allmänt hård körning. Detta har en tendens att påverka



Spartansk förarmiljö, precis som vi vill ha det på denna typ av maskin!



Nätt dyna som håller sig ur vägen vid stående körning.

Det är numer 36" mellan skidorna som gäller, 154:an går dock fortfarande att köpa med en bredare framvagn.



” FREERIDENS NYFUNNA SMIDIGHET IMPONERAR!”



Motorns explosiva karaktär och den kapabla fjädringen gör att Freeriden trivs bättre ju hårdare den körs.



Den 38" breda framvagnen är vår favorit för svenska förhållanden.

köregenskaperna en del då Summiten kan göras mjukare i fjädringen och på så sätt bli mer följsam för att bli så smidig som möjligt vid friåkning. Vi måste dock säga att Freeriden inte alls upplevs som att den kräver ett fastare handlag för att få dit man vill, tvärtom så blev vi förvånade hur svårt det var att känna någon skillnad mot Summiten. Vare sig det gällde att bryta ikull Freeriden eller hålla den på skrå så upplevde vi ingen märkbar skillnad jämfört med Summiten. Beteendet är lika fint och förutsägbart som vi blev bekanta med när vi körde nya generationen av Summit redan under förra säsongen.

Det som däremot märks stor skillnad mellan Summit X och Freeride ute i lössnön är mattan. Summit X har gått den kompromisslösa vägen och använder sig av 76 mm höga kammar, vilket ger ett klart bättre driv i lössnön jämfört med Freeriden som använder en matta med 64 mm höga kammar - även på den 165" långa modellen. Det här gör att Freeriden inte upplevs lika lätt i nosen som Summiten när man kör i riktigt djup och lös snö. Är snön bara lite mer greppvänlig så gillar däremot Freeriden



Nästan identiska köregenskaper i lössnö som Summit.

att sträcka på sig. Viktförskjutningen känns väl avvägd och gör att man kan klättra bra om man står långt fram samtidigt som det är lätt att klämma upp skidorna i luften för att undvika diverse gömda hinder under snön om man tar ett steg bak på fotstegen. Den sistnämnda egenskapen ska även motorn ta åt sig en stor del av äran för, då både dess explosivitet och råstyrka gör detta ännu lättare än hos tidigare generationer av Freeride!

TUFF FJÄDRING

Ski-doo har lyckats riktigt bra med fjädringsinställningen i framförallt framvagnen för att klara av att få Freeriden så smidig. De har dock valt att byta till något klenare stötdämpare i framvagnen för att uppnå det. De grova KYB 40 som satt där ifjol har fått ge plats åt KYB 36. En stor del av motiveringen till det var att de kan använda en mjukare fjäderförspänning för att på så sätt få maskinen smidigare samtidigt som de nya stötdämparna erbjuder bredare justeringsmöjligheter på kompressions- och returdämpning än stötdämparna som användes ifjol. Detta innebär ju såklart att de inte orkar hålla emot fullt lika kraftiga belastningar som de grövre stötdämparna, Ski-doo anser dock att den där lilla extra motståndskraften de grövre stötdämparna klarar av inte väger upp alla fördelar som KYB 36-stötdämparna för med sig.

I boggin sitter det däremot fortfarande grova KYB 40-stötdämpare, både fram och bak, så du behöver inte vara orolig för att Freeriden blivit mjuk och "gubbig". Vi gjorde en del hopp inom ramen för vad tillverkarna tillåter under den årliga pressvisningen och utsatte dem framförallt för hård ledkörning. Baserat på det kan vi gå i god för att den minsann fortfarande klarar av rejält med stryk! Och om nu inte fabriksinställningen skulle falla den hårdaste föraren i smaken så finns det gott om justeringsmöjligheter för att styva upp fjädningen ytterligare.

NÅR NYA HÖJDER

Sammantaget så har Freeride i lössnöutförande tagit ett stort kliv framåt till 2018 i och med skiftet till Ski-doo's nyaste plattform. Freeriden har nu extremt likvärdiga köregenskaper som Summiten, kanske lite för lika? Det enda som gör att den drar kortaste strået i renodlad lössnökörning kontra Summit X är kammhöjden på mattan. Freeriden drar dock det längre strået vid hopp, drop och tuffare ledåkning tack vare bättre stötdämpare. Framförallt om man ser till Freeride 154 S-38, som med sin något bredare framvagn blir snäppet stabilare.

Freeride 154 S-38 är för övrigt den Freeride vi anser fungerar bäst för vad maskintypen är tänkt att användas till. Den får tack vare sin bredare spårvidd ett något större användningsområde än de smalare Freeride-modellerna som numer är slående nära Summitens kompromisslöshet när det kommer till lössnöåkning.



Det uppvärmda förvaringsfack är guld värt.



Styva fotsteg med riktigt bra snögenomsläpp.

FAKTA Ski-Doo Freeride 154 (S38) 850 E-TEC -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, c.a 160 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk bränsleinsprutning + insugsspridare.
Chassi:	REV Gen 4
Broms:	Brembo-racing, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 3, KYB Pro 36 R. Fjädringsväg 215 (220)mm.
Skidor:	Pilot DS 3
Spårvidd:	91-95 (97,5-102) cm.
Boggi:	tMotion, KYB Pro 40. Fjädringsväg 239 mm.
Matta (BxL):	PowderMax FE Light, 406x3923 mm.
Kammhöjd:	63,5 mm.
Torrsvikt:	210 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	167 900 (165 900) kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

