

# SKI-DOO RENEGADE BC X

## DEN GYLLENE VÄGEN

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Backcountry X känns pånyttfödd i Gen 4!

Äntligen kan den skoter som alltid sett så bra ut på pappret leva upp till och överträffa förväntningarna.

### LIMITED EDITION ANLEDNINGEN

Varför har man gjort denna maskin och vem riktar den sig till? Det är två frågor som vi ska ta och reda ut för att du ska veta om det kanske är något för dig! Det är tänkt att Renegade som är Ski-Doo:s crossovermaskiner ska täcka ett brett spektrum av åkare, här finns skotrar som inte bör lämna leden om snödjupet blir alltför stort och i andra änden har vi Backcountry X som enligt specifikationerna och Ski-Doo:s mål ska klara det mesta, utan att kanske glänsa på något egentligen.

Vi vet mängder av åkare som köper en mountainskoter för att helt riktigt få lössnöegenskaperna, men sedan klagar man över att skotern går varm och åter slides när de drar pulka eller åker lite väl mycket på leden istället för ute i pudret. Som dagens mountainskotrar ser ut är detta ingen som helst överraskning, iallafall inte för oss.

Förra BC X i XM-plattformen förvandlades genom åren för mycket till Summit med lite kortare matta och lägre kammar. Detta resulterade i att skotern blev allt sämre på leden och lössnöegenskaperna var trots detta långt ifrån vad en Summit kunde göra. Målet som Ski-Doo hade var att placera nya BC X mellan gamla Backcountry 137" med rMotion-boggi och den på 146" med tMotion-boggi. Skotern ska enligt målen klara av leden oavsett utseende men även djupsnö och dessutom längre resor i varierande terräng när andan faller på. Det ska

alltså vara en tvättakta 50/50 skoter enligt Ski-Doo, något som många har försökt med men få, väldigt få har lyckats.

Vad har man då gjort för att nå dessa väldigt högt ställda mål?

### NYHETERNA

Själva grunden till detta bygge är självklart REV-plattformen av generation 4, med den kommer då även 850-motorn och 146 tum lång matta. Den stora frågan nu är om man ska plocka resterande delar från lössnö- eller ledskotrarna? Det man har gjort är att man tagit både lite från båda lägren och dessutom konstruerat nya delar.

Om vi börjar framifrån och jobbar oss bakåt har Ski-Doo stoppat dit en RAS 3-framvagn där man med hjälp av DS 2-skidorna kan justera bredden mellan 38 och 40 tum, allt för att man ska kunna finjustera skotern mellan lössnö-

Nya cMotion ska kombinera led och lössnöegenskaper i en boggi. Boggiskenorna är böjda i bakkant för att få en smidigare skoter på leden.



Trots att Backcountry X har en okopplad boggi så håller den nere skidorna betydligt bättre än t.ex. en Summit.



och ledegenskaper. Själva spindeln i RAS 3-framvagnen är väldigt lik den hos Summiten medan krängningshämmaren kommer mer från ledmaskinerna.

Där man står och kör har man fått en framåttflyttad styrstolpe och styre likt lössnömaskinerna och även samma reglage som dessa. Även på styret ser man att skotern är en blandning av två världar med både handtagsskydd och burkrem. Däremot kommer dynan från ledmaskinerna, Performance trail, precis som instrumenteringen och den högre rutan. Fötterna placerar man på fotbrädor med stora öppningar från lössnösegmentet. Backcountry X har fått fotholkar som är öppna åt sidorna, men med en stödpinne uppåt. Så långt en salig blandning av delar från de olika segmenten, annat blir det när vi kommer till boggin. Nya cMotion-boggin är inte tagen direkt från någon annan maskin utan istället en blandning av rMotion och tMotion. cMotion är dessutom okopplad för att få bättre viktförskjutning jämfört med rMotion men ändå inte så mycket som på en Summit med tMotion. Den ska ge komforten och kurvegenskaperna hos rMotion och djupsnöegenskaperna hos tMotion. Den ekvationen har man försökt lösa genom att ha en fixerad bakre sax som är okopplad med en progressiv dämpare, och man har även separerat fjäder från stötdämparen vilket gör att de rör sig olika mycket i förhållande till varandra. För att öka på stabiliteten ytterligare har man bland annat tre vändhjul och dessutom en matta utan Flex Edge. För att maskinen ska kännas lite kortare än vad den är på leden så har man också böjt upp boggiskenorna i bakkant, dock inte mycket.

#### MOTOR OCH DRIVLINA

Även 850-motorn får väl ses som en nyhet i Backcountry X. En riktig dröm att köra jämfört med tidigare Rotax 800:an med betydligt rappare gassvar, ytterligare 10 hästar och en kvick pDrive-primärvariator. Förutom att anpassa variatorerna för ett liv både på och vid sidan av leden måste man bestämma sig för en drevning som passar båda världarna. Man har då valt samma lilla drev som på den ledanpassade Renegade X-RS men sex kuggar mer på det större drevet. Resultatet blir då mer åt Summit-hållet än åt det hos ledmaskinen Renegade X-RS. Tittar man på stötdämparna spelar de en viktig roll för hur skotern uppträder och klarar av olika typer av förhållanden. Den värsta dämparen har man placerat längst bak i den nya boggin, KYB Pro 36-piggyback med verktygslös justering av kompressionen i 22 lägen, fram i boggin sitter det en enklare HPG Plus precis som i framvagnen. Men den stora frågan är väl hur man lyckats med kalibreringen av dessa, är dom åt lössnöhållet eller inte? Låt oss ta er på en tur för att förklara vad vi upplevde under provkörningarna, är den mer led än lössnö eller har man lyckats nå målet på 50/50?

#### INTRYCKEN

Alla hybrider kan nästan delas in i två läger, en där man förbättrat lössnöegenskaperna hos en ledmaskin och en där man gjort en lössnömaskin stabilare och därmed bättre på leden. Vi måste säga att man lyckats riktigt bra med att göra BC X varken eller, den är snudd på



# ”DEN BÄSTA 50/50 SKOTERN!?”



Fotbrädor och burkrem kommer direkt från Summit medan handtagsskydd och dyna är mer ledmaskin.



RAS 3 på Backcountry X är en framvagn med lösnöinspi-  
rerade spindlar med hårdare krängningshämmare,  
ställbar mellan 38" och 40".







Även om skotern inte är lika "tippig" som en Summit fungerar den bra i lössnö och vissa kanske gillar mer stabilitet.

spot on en äkta 50/50-skoter som inte tillhör något av lägren. Äntligen har Backcountry X blivit som den borde varit från början. Förut blev den nästan sämre och sämre ju mer Ski-Doo försökte göra den till en kortare Summit. Nu upplevs den grym efter leden jämfört med flera av konkurrenterna, med ett riktigt lugnt och stabilt uppträdande. Det känns inte alls att man kör en skoter som mäter 146 tum i mattlängd, inte heller lider man av kammhöjden på 51 mm. Den kombinationen av tMotion och rMotion som cMotion är fungerar perfekt på den här maskinen. Bortsett från stötdämparnas kapacitet i det värsta som leden kan bjuda på är Backcountry X väldigt lik X-RS:en på leden och det är ett gott betyg. Som förare sitter man riktigt bra på sportskoterdynan, som även den är ganska liten. Styret är placerat i en lagom höjd för leden med sin 120 mm höga styrhjäjare och alla reglage samt instrument känns bekanta och väl utformade.

Vi tar med oss maskinen upp på de riktigt höga höjderna och letar reda på några branter med gott om orörd pudersnö för att se om den fungerar även där. Trots den framåflyttade förarpositionen kunde styret faktiskt varit något högre enligt oss. Kraft finns det däremot gott om och det är något som man behöver på den här höjden och i den här mängden snö. Den extra kraften i 850:in gör att man lättare tar sig upp ur snön trots att skotern "endast" mäter 146 tum, något som den okopplade boggin även hjälper till med. Inställd på smalaste läget i framvagnen är den faktiskt ganska smidig ute i pudret även om den inte alls upplevs lika tippig och med på riktningförändringar som en Summit, om det är bra eller dåligt får ni avgöra. Hela skotern med Gen 4-plattformen är minst lika smidig som den tidigare versionen av Backcountry X var men med mer kontrollerbarhet, trots att den i stort ju var en kortare Summit. Det beror nog mycket på att man centrerat vikten i REV Gen 4 med motorn betydligt mer i mitten än tidigare. För enligt specifikationen är den några kilo tyngre än föregångaren. Jämfört med lite konkurrenter känns den inte lika mycket lössnö som till exempel en Arctic Cat XF HC eller Polaris SKS, men så är ju de mer som kortare lössnömaskiner än 50/50-skotrar. Ski-Doo siktade ju på 50/50 och har träffat rusktigt rätt med denna skapelse i vårt tycke. Här finns den där optimala kompromissen för er som gnäller på att lössnömaskinen inte fungerar på leden!



Skidorna Pilot DS 2 är tillräckligt vassa för att fungera både på och vid sidan av leden.

FAKTA Ski-Doo Renegade BC X -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, HPG Plus. Fjädringsväg 214 mm.
Skidor:	Pilot DS 3
Spårvidd:	89,5 cm.
Boggi:	tMotion, HPG Plus. Fjädringsväg 220 mm.
Matta (BxL):	PowderMax, 406x3705 mm.
Kammhöjd:	50,8 mm.
Torrsvikt:	217 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4
Dyna:	1 up, Trail performance
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

