

SKI-DOO RENEGADE X-RS

SNABBASTE 2-TAKTAREN?

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Då Lynx X-Trim RE, som vi avhandlade i förra numret, blivit mer bus än "seriös" förlängd ledracer får Ski-Doo hålla fanan högt med sin nya Renegade X-RS.

Till skillnad från Lynx håller Ski-Doo fast vid leden med denna maskin, därmed inte sagt att den är helt borta ute i pudret. Även Renegade X-RS har förenats med Ski-Doo:s nya plattform av fjärde generationen och det innebär mängder av förändringar även om man behållit grundtanken med skotern.

REV GEN4

Den 4:e generationens REV-plattform känns väldigt anpassad för hård ledkörning. Den är smalt byggd med centrerad massa och som förare är det väldigt enkelt att flytta runt kroppen för att parera alla tänkbara situationer. Då

det är en X-RS är den också förstärkt på sina ställen med RS-fotsteg. För att klara hårda landningar utan att krokna har man en extra aluminiumplatta under fotstegen som är 3mm tjock, även bak har man en extra aluminiumförstärkning. Längst fram på fotstegen sitter det däremot en rejäl förstärkning i stål. Att skotern blir styvare just här gör också att den reagerar snabbare på input från föraren. Utformningen på RS-fotstegen skiljer sig också mot standardmaskinen i REV gen4 då de är mer gjorda för stående körning med sin åtta tum längre platta del samt att de är bredare, en hel tum längre bak på fotstegen.

Framvagnen är RAS 3 som har ungefär samma geometri och konstruktion som föregångaren RAS 2, fast den har anpassats efter Gen4-plattformen. Detta för med sig att den har 25 mm längre fjädringsväg och dessutom är 3,2 kg lättare. Kontakten mot snön sköts av ett par Pilot DS 2-skidor, i staterna får man däremot

de där skidorna med justerbart styrstål. En trevlig uppfinning men på inget sätt avgörande för hur man upplever Renegade X-RS. Som brukligt sedan många år på de mer ledanpassade modellerna sitter det en rMotion-boggi på X-RS. Oftast brukar denna boggi stå lite väl mjukt när vi får skotern i våra händer på provkörningarna. Men tack vare den enormt breda justeringsmånen är detta snabbt avhjälpt och anpassat efter vår körstil. Detta gäller även fast man verkar ha backat ett snäpp på stötdämparna i framvagnen, från KYB 40 till 36. Alla dämparna har snabbjustering för att man utan några verktyg ska kunna ändra både kompressionsdämpning och returen. Det finns många fördelar med grymma dämpare och justeringsmån, skotern blir helt naturligt mer kapabel i hård terräng men desutom kan man få bättre komfort över hela registret genom att man kan ha en mjukare setting från start. Greppet bak sköter en Ice Cobra-matta på 137 tum med 41mm höga



Förrarmiljön är trevlig och styret är justerbart i längsled, vilket gör stor skillnad!



Stötdämparna är justerbara och pallar det mesta.



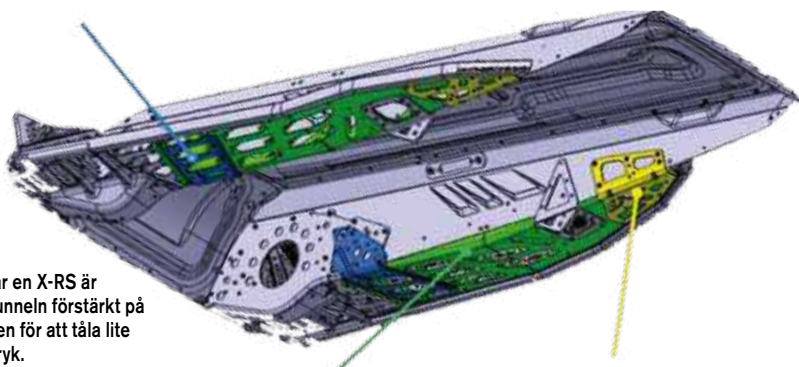
Renegade X-RS är en äkta förlängd racer med enorm potential i motorn för en snabb framfart.



” LIKA TUFF SOM VANLIGT!”



Bra flyt i snön och lätt att handskas med men håll farten uppe.



Då det är en X-RS är också tunneln förstärkt på tre ställen för att tåla lite extra stryk.

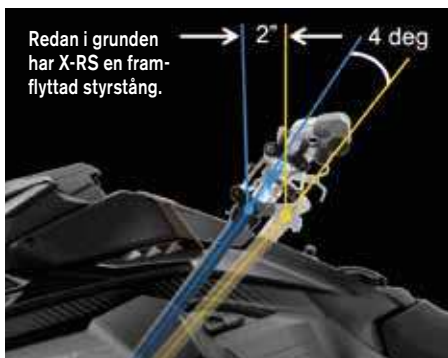
kamrar, en matta huvudsakligen anpassad för leden.

850 E-TEC

Visst är även motorn ny och under kåporna hittar man en 850 kubik stor 2-taktare med direktinsprutning backuppat av extra injektorer i insuget. Då det är den största 2-taktaren på marknaden är det också den starkaste och jämfört med föregångaren på 800 kubik har den 10 hästar mer på toppen. Men främst är det ändå karaktären som gör den stora skillnaden. Förut fanns det en viss tvekan i Rotax 800:an och den är som bortblåst i 850:in, här känns det som att alla hästar vaknar direkt man trycker in gasen. Även variatorerna bidrar till och förstärker den känslan och ska ge 30% snabbare respons jämfört med tidigare TRA-variator, mycket tack vare låg friktion och vikt hos pDrive.

ERGONOMI I FOKUS

En annan sak som GEN4 har och som kommer till stor nytta på en maskin avsedd för leden är Ergo-step sidopaneler, ni vet dom där kåporna man slår knäna i. Man har konstruerat kåporna så att de har tre olika steg där man kan ha knäna för stöd i kurvorna beroende på hur mycket man burkar. Det fungerar mycket bra



Redan i grunden har X-RS en framflyttad styrstång.



Kåporna med olika steg för knäna är riktigt behagliga.



Trots sin bredd fungerar den överraskande bra i djupare snö.

och är faktiskt riktigt bekvämt, iallafall om man som förare är mellan 170-185 cm över havet. Dynan hos Renegade är nästan lika liten som hos en Summit, men ändå fungerar det perfekt vid aktiv ledåkning och bekväm är den också.

Renegade X-RS har en 12 centimeter hög styrhöjare som dessutom är justerbar i längsled, vilket även påverkar höjden något. Till att börja med har man flyttat fram styrstången jämfört med en standard GEN4 vilket ger bättre kontroll vid stående körning i gropiga partier och en aggressivare körställning. Styrhöjaren har fyra positioner där läge 2 är som på en med fast styrhöjare, vi körde uteslutande med styret i de två lägena längst fram. Maskinen har även en helt öppen fotholk precis som en lössnömaskin men med tillägget av en fotpinne ovanför foten. Det tar ett tag att vänja sig vid och i början ramlar foten ibland ut, men man vänjer sig. Skulle man inte vänja sig så finns det tillbehör att köpa som åtgärdar detta.

INTRYCK

Tack vare skotrar som Renegade X-RS är det extremt svårt att försvara ett köp av en äkta kortbandare. Vi kan inte komma på många ställen där man hellre skulle sitta på MXZ än på en Renegade med samma utrustningspaket, X-RS i det här fallet. Det skulle väl kanske vara på crossbanan då, men även där kör de ju med allt längre maskiner, nå vi vet helt enkelt inte... Renegade X-RS är riktigt grym på leden, känns som att man kan åka hur fort som helst. På tal om det, under provkörningarna i West Yellowstone var det två motorer som stod ut från mängden när det gäller pulver under huven och toppfart och Rotax 850 är en av dem, speciellt i ett kortare chassi. Här kan man verkligen känna vilken kraft som finns i 850:in. Vi gillar verkligen hur man sitter på Renegade X-RS, den smala dynan gör att man lätt kan förflytta kroppen i kurvorna och man kommer långt fram på maskinen.



Rent ergonomiskt är skotern ett föredöme.



Det tar ett tag att vänja sig vid de öppna fotholkarna.

Det är enkelt att hitta rätt och justera dämparna som ju har gott om justeringsmöjligheter. Det känns hela tiden som att man har kontroll på maskinen i varje kurva och gupp när det gäller X-RS. Faktiskt är det så att den enligt oss är den stabilaste och tryggaste maskinen man kan ha på leden om det ska gå undan! Vi körde mest på en fullutrustad maskin med justerbara styrstäl och klossarna på fotbrädorna som bland annat ger extra möjlighet till förspänning av boggin, trots det var den ändå åt det mjuka hållet i de största guppen. Däremot är det riktigt bra kvalitet och känsla i hela maskinen, något vi vant oss vid de senaste åren när det gäller BRP och det är en känsla GEN4 förstärker ytterligare.

Till vår stora förvåning fungerar X-RS:en ovanligt bra ute i den lösa snön fast det är en Renegade anpassad för leden, den flyter bra och är lättmanövrerad. Det är väl egentligen mattans kamhöjd som sätter stopp i djupsnön för kraft finns det gott om. Visst får man även bryta lite mer än med en maskin som är mer lössnöanpassad, den har ju trots allt en ganska bred framvagn. Det här är helt klart skotern för dig som ska ta ett lite minde steg bort från den där korta sportskotern.

FAKTA SKI-DOO RENEGADE X-RS 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 EA. Fjädringsväg 255 mm.
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd:	107,7 cm.
Boggi:	rMotion, KYB Pro 40 EA. Fjädringsväg 270 mm.
Matta (BxL):	Ice Cobra, 381x3487 mm.
Kamhöjd:	40,8 mm.
Torrvikt:	228 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4
Dyna:	1 up, Trail performance
Elstart:	Ja.
Bäckvxl:	Ja.
Pris:	161.900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

