

# SKI-DOO SUMMIT X 850 E-TEC

## GENERATION 4

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Det gäller att tänka lite utanför boxen när man vill ta ett stort steg framåt.

The REvolution startade som alla vet 2003, vilket man sedan kompletterade med SDI-motor på iallafall 600:an. Generation två av REV såg dagens ljus 2008 och det var i den plattformen som E-tec-motorn gjorde sin debut. Den senaste generationen av REV kom ytterligare fem år senare och behöll E-tec-motorerna utan större förändringar. Nu när man presenterar Gen 4 av REV gör man det med en ny och tydligt omarbetad motor från Rotax på 850 kubik! Och vad det gäller själva skotern har man inte sparat på krutet för fem öre.

### NY PLATTFORM

Själva plattformen är helt ny och bygger fortfarande på en pyramidkonstruktion där den bakre delen ser ut att vara kraftigare än tidigare. Själva bulken är pressgjuten i aluminium, tunneln är

avsmalnande och har en helt ny kylare som täcker större delen av tunnelns överdel så att den blir snö- och is-fri.

Man har också försökt centralisera massan från sidorna och omarbetat ergonomin ytterligare för att ge föraren större möjligheter att kontrollera skotern. Genom att speciellt ha smalnats av magnet-sidan på motorn har man kunnat placera den endast 25 mm från centrum, mot tidigare 82 mm. Även oljebehållaren är flyttad till vänster sida för bättre viktfordelning. Detta ska ge en perfekt viktfordelning på 50/50 mellan höger och vänster sida! Gen 4 har också väldigt kompakta kåpor och huv som dessutom är framflyttade. Tack vare den avsmalnande tunneln kan man också ha en riktigt smal dyna, vilket märks tydligt när man står på maskinen. Man kan även ha foten hela 68 mm längre fram än på tidigare modell och fotholken är ett minne blott då det är helt öppet. Summan av allt detta blir något du inte upplevt tidigare.

Den bredaste delen av fotstegen är totalt 16

mm smalare än tidigare och de har även en helt ny design och är på Summit X formpressade och blir då väldigt tunna men förhoppningsvis ändå starka nog. De sitter dessutom betydligt högre än tidigare, 57 mm i bakkant och 47 mm i framkant, och delen där man har foten är mer horisontal än tidigare. För att ge så lite motstånd i snön som möjligt är sidopanelerna 10 cm smalare och formade för att ge så lite motstånd som möjligt. Även PowderMax-mattan har fått sig en översyn och är nu 4,5 kilo lättare på 154". Den har också en annan delning på 3,5" vilket sägs ska ge bättre fäste åt mattan, antagligen då kammarna hamnar längre ifrån varandra. Tar man och lägger ihop hela härligheten så stannar vågen 11,5 kilo tidigare än med REV-XM om vi pratar 154".

### 50 KUBIK & 10 HÄSTAR

Man kan även säga att Rotax E-tec tar steget in i nästa generation med 850:in. De extra 50 kubiken tillsammans med ett gäng andra förändringar ger hela 10 hästar mer att leka med jäm-

Oavsett vilken längd på Summit X man väljer så får man en lätthanterlig skoter till sitt förfogande.



RAS 3-framvagnen är bekant men man ser tydligt hur aggressivt långt fram hela huven är på Summit X.



Dynan på Summit X är minimal, även tanken är lite mindre och rymmer nu 36 liter.



Ny snygg styrhøjare på 19 cm, högt placerade luftintag och bekvämt fatbar-styre.



Nya Rotax 850:in har den gasrespons och effekt som vi ibland har saknat hos Ski-Doo.

fört med 800 E-tec, detta betyder ungefär 165 hästar och tro oss när vi säger att det märks. Även vridet med en peak på 145Nm är betydligt bättre, då framförallt vid låga varv. Nu börjar även Ski-Doo prata om inertia precis som Polaris gjort under en tid vilket ska beskriva trögheten i motorn. Här har man minskat denna tröghet markant med bland annat ny vevaxel och man använder sig av den lätta pDrive-variatorn som dessutom är underhållsfri. Båda dessa sakerna ger en motor som är betydligt snabbare att reagera på gaspådrag. R.A.V.E.-portar har man haft i sina motorer ett bra tag och nu tar man steget till att styra dessa på elektronisk väg, namnet blir då eR.A.V.E. Dessa öppnar och stänger tre gånger snabbare än tidigare och har dessutom, likt Polaris, tre olika positioner.

För att hjälpa E-tec-systemet att pumpa in mer soppa på mellanregistret och toppen tar man också hjälp av Booster-insugsspridare placerade vid trotteln, vilket ökar responsen ytterligare. Med all denna nyvunna kraften vill man även vidta försiktighetsåtgärder för att det ska hålla i längden. Här har man faktiskt tagit inspiration av 4-taktarna och dieselmotorer i sin konstruktion. Man har en tvådelad smidd vevaxel, som alltså inte är hoppessad. Kolringarna har också ett kraftigt inbyggt stöd i kolvarna för att hålla och cylinderna är coatade med plasma som håller kvar oljan på ett bra sätt. Lagren till vevaxeln och vevstaken får också ordentligt med smörjning då oljan med hjälp av centrifugalkraften letar sig direkt dit där den behövs som mest. Tack vare detta ska oljeförbrukningen även ha gått ner betydligt.

### FÖRBÄTTRINGAR

Om vi jämför den prototypskoter som vi körde i våras med den maskin som kommer hit till vintern så har man jobbat vidare med vissa saker. En av få saker som vi tyckte var lite bristfälliga på prototypen var den lilla LCD-display som maskinen har som mätarinstrument. Vi vände oss vid att den är väldigt liten och enkel men den lyste helt enkelt för dåligt och detta ska man alltså ha åtgärdat till produktionen. Men man har även jobbat vidare och gjort om drivaxeln och dess drivhjul samt tillverkat drevren i bi-metall. Även om man jobbat vidare med maskinen var vi otroligt nöjda med provkörningarna som skedde redan i mars månad på andra sidan Atlanten.

Den här maskinen är, precis som det är tänkt, inte mycket att åka led med även om det ibland är nödvändigt. Skotern är väldigt mjuk i dämparna och dessutom är den smal, vilket gör att den gärna vill niga ner sig i kurvorna och det om något håller nere tempot betydligt även jämfört med andra lössnömaskiner. Men det är ju inte i denna miljö som Summit X ska briljera.

### LÖSSNÖ

Denna nya plattform är helt enkelt grym i snön, otroligt lättkörd och skotern håller linjen vid skråkörning mycket bättre än tidigare. Gen 3 av Summiten ville gärna klättra uppåt fast man försökte skråköra rakt, nu går den istället dit



Fotbrädorna känns både starka och samlar inte på sig någon snö, dessutom är de konstruerade för att skära genom snön och ge mindre motstånd.



Summit X finns i både 154 och 165 tum, båda med 76,2 mm höga kammar på PowderMax FlexEdge-mattan.



Det både känns och syns att föraren behöver använda mindre kroppsspråk för att få skotern dit han vill.



**” NÄSTAN ETT MED KROPPEN!”**



Det är inte mycket till fotholk på Summit X, däremot kan man köpa till en fotpinne som då sitter ovanför foten.

du vill helt utan problem. Man verkar ha lyckats med att centralisera massan då man har större kontroll i den nya förarpositionen. De nya fotstegen formligen skär igenom snön för att inte hänga sig och dessutom ger de ett bra grepp åt fötterna. Hela skotern känns smalare och lättare än tidigare, det nya chassit bara känns rätt helt enkelt.

Det är stor skillnad på hur man upplever denna 850 jämfört med 800:an då den nu har ett grymt klipp, vilket man som bekant ibland saknade på 800:an. Den nya motorn är med på noterna hela tiden och det här är den helt klart kraftfullaste 2-taktande skotermotor du kan hitta idag. I kombination med ett av de smidigaste chassin du kan hitta blir det lite av en ny upplevelse. Det känns nästan som att alla backcountryåkare har gått ihop och fått välja en egenskap var. Det kan till en början kännas lite skumt med helt öppna fotholkar och skulle man inte vänja sig så finns det fotpinnar att köpa som tillbehör, dessa placeras då ovanför foten. Även om man nästan aldrig sitter ner på denna typen av skotrar har dom en dyna, den på Summit X är verkligen minimal och ändå så fungerar det utmärkt. Att både dyna och tunnel är avsmalnande är väldigt bekvämt och bidrar till att skotern känns smidig.

#### 154" & 165"

Trots att det mesta är nytt så känner vi igen vissa konstruktioner och egenskaper, bland annat har man behållit både boggi, framvagn och skidor. Man har alltså behållit hörnstenaerna och bytt ut mitten för att skapa något nytt. Även mattans egenskaper känns igen då den fortfarande har FlexEdge och tMotion-boggin tiltar fortfarande i sidled, två egenskaper som alltid har fungerat riktigt bra och gör maskinen så enkel att hantera. RAS 3-framvagnen kom ju bara här om året och det är mycket möjligt att den konstruerats med just denna modell i åtanke. Vi kan också notera att bränsletanken endast rymmer 36 liter, betyder det att motorn är snålare än tidigare eller hade man helt enkelt inte plats för mer?

Nya Summit X finns i två längder och det är antingen klassiska 154 tum eller nya 165 tum som gäller. Oavsett vilken man faller för så får man 76,2 mm i kamhöjd och en smidig maskin där längden aldrig är något större problem. Faktum är att vi knappt noterade vilken av de två vi satt på förän vi kollade längden på tunneln. Polaris har dessutom fått sig en värdig utmanare när det gäller vikten då 154" väger in på 197 kg och den längre 165" hamnar prick på 200 kg. Den kanske största nackdelen med denna skapelse skulle väl vara dess utseende. Det tar ett tag att vänja sig helt enkelt, men när funktion går före form kan man ha överseende med det mesta. När man dessutom inser att Ski-Doo har flörtat med 70-tals Blizzarden i sin design, speciellt med den svarta och gula modellen, så börjar den nästan bli vacker.



Trots att det som nud-dar snön är nästan oförändrat så betar sig Summit X annorlunda och vill inte alls lika mycket uppåt som tidigare vid skräkörning.



Generation fyra av REV har behållit smidigheten men ökat kontrollen.

#### FAKTA Ski-Doo Summit X 850 E-TEC -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, ca 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 239 mm.
Matta (BxL):	PowderMax FlexEdge, 406x3923/4178 mm.
Kamhöjd:	76,2 mm.
Torrsvikt:	197/200 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, <a href="http://www.ski-doo.se">www.ski-doo.se</a>

