

SKI-DOO FREERIDE 154"

FÄRGSPRAKANDE

TEXT&FOTO STEFAN SUND



Det sägs att sista året är bäst.

Då Ski-Doo presenterat helt nya REV Generation 4 begåvad med ny större 850-motor medan Freeride fått stanna kvar i sitt REV-XM-chassi minst ett år till har man inte lagt allt för mycket krut på att utveckla den. För att slippa allt vad barnsjukdomar och måndagsexemplar heter brukar det vara just den sista modellen av ett fordon som man ska sikta på om man vill ha ett bekymmersfritt ägande. Däremot kan det kosta lite i form av andrahandsvärde då de nya modellerna har en tendens att stå sig lite bättre

även om de är av samma årsmodell.

HISTORIA

När Ski-Doo presenterade Freeride för första gången 2011 tog den över från X-RS Hillclimb som lössnövrästring och den största grejen då var nog att motorn begåvats med E-Tec. Precis som den maskin vi testar här så mätte den 154", även om den nu finns i tre längder, och andra nyheter var boggin SC-5MR, matta med 57,1 mm kammar och dessutom gjorde Pilot DS-skidorna debut. I denna form var Freeride ganska mycket tuffare och hårdare än dagens maskin som har sina rötter i den modell som

kom 2014, även då fick Freeride vänta ett år extra på XM-chassit som kom på vanliga Summiten året innan. Det var då som Freeride fick tMotion-boggin som tillsammans med Flex Edge och Quick disconnect link till krängaren gjorde den till en mycket bättre lössnömaskin än tidigare. På Freeride har man dessutom förstärkt boggisenorna jämfört med Summiten, men det finns flera förstärkningar än så.

REV-XM RS är ett uppstyvat samt breddat chassi jämfört med övriga Summit-modeller vilket både ger fördelar och nackdelar. Fördelarna består i att det är starkare och därmed



RS-fotbrädorna må vara breda men gott om hål för snön finns det.



Fullt och enkelt justerbara KYB Pro 40 R i RAS 2-framvagnen, i boggin får man klara sig utan returjusteringen.



Smal, kort och låg men ändå bekväm, precis som alla vill ha det.



” INGET FÖR DEN BLYGE!”

hållbarare, men breda fotsteg för även med sig en större risk att man blir hängande på dessa ute i djupsnön. I fjol begåvade man Freeride med den högre RAS 2-framvagnen som innebär att man har mindre ofjädrad vikt fram och bättre respons, den harmoniserar bättre med resten av skotern helt enkelt. Spårvidden som här är lite bredare än hos motsvarande Summit kan justeras mellan 97,5 cm och 101,9 cm. Detta är en bra bredd på Ski-Doo:n om man vill ha det bästa av två världar med både smidighet och stabilitet. Vill man ha en stabilare skoter på leden kör man i bredaste läget och när man väl är framme vid favoritbranten klickar man helt enkelt bort krängaren, för ingen ställer väl sig och byter läge på skidorna mitt ute på fjället? En smidig och enkel lösning helt enkelt.

LÖSSNÖ

Det råder nog ingen tvekan om att PowderMax FlexEdge-mattan med 63,5 mm kammar är en lössnömatta, vill man ha en mer lek- och hopvänlig skoter är det istället den kortare 137" som gäller. Men visst sitter det bra dämpare även på den långa varianten av Freeride, KYB Pro 40 piggyback med Easy-Adjust runt om



Tysta 800 E-Tec med sin linjära effektkurva är nog på väg bort från Freeride till förmån för 850:in.



Mycket tack vare den bredare framvagnen är det enkelt att hitta balansen i maskinen.

med justerbar kompression i 22 steg och i framvagnen kan man även justera returen. Likt en riktig crossmaskin har den också Brembo racing-broms med stålomspunnen slang. Man sitter faktiskt riktigt bra bakom det höga Fatbar-styret med rumpen placerad på lättviktsdynan med låg profil som dessutom har förvaringsutrymme på 3 liter. Mer förvaring hittar man dessutom framför styret. Ja den är faktiskt inte så tuff och opraktisk som den gör sken utav, man får ju till exempel med bekvämligheter som el-start och el-back som standard! Tack vare den Heavy duty bumper som sitter bak kan man ju till och med montera ett drag utan problem, vilket många tydligen gör...

Freeride finns ju också i längden 146" och här är det inte mycket mer än lilla drevet i kedjehuset som skiljer dessa åt när de lämnar fabriken i sitt hemland, 21 kuggar på 146" mot 19 kuggar på 154" och mattlängden då förstås. Desto större är skillnaderna mot 137" då den har en helt annan boggi och 57 mm kammar. Här hemma har dock alla höghöjdsmaskiner sedan fyra år vad man kallar för Sea Level Calibration vilket är en anpassning av variatorer och utväxling för att det ska passa låg höjd och därmed den högre effekten detta innebär. Ni kanske minns att man hade lite remproblem innan detta och lite andra lösningar infördes? Detta betyder att man drevar upp maskinerna, till exempel har 154" här 21 kuggar på övre drevet samt andra fjädrar och vikter i variatorerna. I teorin drevar man upp från en toppfart på 119 km/h till 131 km/h vilket ger en bra allround drevning som inte alls är tokhög på något sätt, det är snarare så att originaldrevningen är åt det låga hållet. Alla förstärkningar som REV-XM RS-chassi har gör också Freeride lite tyngre än övriga Summitar, detta är inget vi lider eller märker av vid provkörningarna då Freeride är riktigt smidig med en bra balans i chassi. Det är betydligt enklare att hitta den där "sweet spoten" med Freeride än med en Summit med samma REV-XM-chassi till exempel, det mycket tack vare den bredare framvagnen hos Freeriden.

INTE 850

Den direktinsprutade 800-motorn sjunger antagligen på sista versen när det gäller Freeride. Det är en riktigt tyst motor med en väldigt linjär effektkurva utan större överraskningar. Ibland kan den absolut kännas som att den tvekar lite och inte ger den kraft som man önskar eller förväntar sig, man får helt enkelt lov att läsa av terrängen lite bättre och ligga steget före så att man kan gå på gasen i tid, för nog finns kraften där, ganska mycket kraft dessutom. Det är också väldigt lätt att i alla lägen hitta en korrekt förarposition på Freeride. Det händer dock att man jämför med den nya Summiten som har tagit just detta ett eller två steg till. Hoppas verkligen att Freeriden också följer samma fotspår för det är självklart att bra kan bli ännu bättre. Men under tiden håller vi mer än gärna tillgodo med denna skönhet målad i Octane Blue.



Just den här maskinen är fullmetad med utrustning i form av bensindunk, bukskydd och ventilations-kit.



Den tiltande tMotion har förstärkta boggiskenor på Freeride. Flex edge-mattan har 63,5 mm i kamhöjd.



Freeride har ett mycket behagligt Fatbar-styre med skön burkrem och antalet reglage är minimerat.

FAKTA Ski-Doo Freeride 154 E-Tec 800R -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 799,5cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52.
Chassi:	REV-XM RS
Broms:	Brembo, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 2, KYB Pro 40 R EA. Fjädringsväg 210 mm.
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd:	97,5-101,9 cm.
Boggi:	tMotion, KYB Pro 40 EA. Fjädringsväg 239 mm.
Matta (BxL):	PowderMax 2 FE, 406x3923 mm.
Kamhöjd:	63,5 mm.
Torrsvikt:	226 kg.
Bränsletank:	40 liter.
Oljetank:	3,7 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts REV-XM
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	160 400 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

