

SKI-DOO MXZ X-RS 850

TUFFARE KOSTYM!

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Lössnömaskiner i all ära men det är förbannat roligt att hålla sig på leden också, om man har rätt verktyg!

Nu ska det kanske avslöjas att provkörningen skedde på kanske världens bästa leder. Låt oss berätta lite om hur lederna ser ut i West Yellowstone. När man lämnar samlingsplatsen är det kilometervis av tråkiga, platta, breda och raka ledavsnitt, bra om man vill köra fort men inte så underhållande annars. Om det inte vore för att de har sparat en led parallellt som man inte sladdar! Denna del är mer lik en crossbana och grymt roligt att köra, så länge man orkar det vill säga.

MXZ X-RS 850

Den nya Gen4 MXZ:an med 850:in under huven kom redan förra säsongen men då som X-modell. Till i år har den tuffat till sig ordentligt och kommer som "cross replican"

X-RS! Det borde betyda att våra bekymmer med för mjuka dämpare på förra årets modell är borta nu när man stoppat dit värre saker. I RAS 3-framvagnen sitter det nämligen KYB Pro 36 R med snabbjustering istället för HPG Plus-dämpare. I rMotion-boggin hittar vi KYB Pro 40 med snabbjustering både bak och som centerdämpare, båda med verktygslös kompressionsjustering i 22 lägen. Värre dämpare ska faktiskt innebära att de kan stå minst lika mjukt eller mjukare än på X-modellen och ändå klara guppen utan genomslag. Även mattan har vuxit lite och kamhöjden mäter nu 40,6 mm på Ice Cobra-mattan istället för 32:an som satt där tidigare.

REV-plattformen som nått till generation fyra sedan introduktionen 2003 passar utmärkt på en ledmaskin med sin framåtflyttade ergonomi. Trots sina smalare och kompaktare kåpor har man som förare väl skyddade ben. Tack vare en inåtvinklad tunnel och bekväm

Trail performance-dyna sitter man mycket bra och speciellt sidokåpornas utformning gör det enkelt att flytta runt kroppen på skotern.

X-RS

Kåporna med olika "steg" för knäna fungerar utomordentligt bra på en ledmaskin. De öppna fotholkarna tar däremot ett tag att vänja sig vid, men det det finns ju även tillbehör som löser detta. För att verkligen hitta rätt körställning kan man även justera styret i längsled i fyra olika positioner. Precis som tidigare upplever vi att den mest extrema positionen av styret är just extrem. Styrningen är väldigt precis tack vare det genomarbetade länkage som ska ge en glappfri känsla och direktkontakt med Pilot DS 2-skidorna. I läge två linjerar styret perfekt med styrstången vilket gör styrningen ännu mer precis och lätt. Att det är en RS-modell innebär förutom värre dämpare även en del förstärkningar. Här sitter det tre olika förstärkningar längs fotstegen



Dämparna i rMotion-boggin har hoppat upp några snäpp och är nu KYB Pro 40 med 22 komplägen.



Fotpinnen för stöd uppåt sitter på plats men fotholkarna är öppna åt sidorna, finns tillbehör om man önskar stöd.



RAS3-framvagn med KYB Pro 36 R-dämpare och Pilot DS 2-skidor, här med justerbart styrstäl.



MXZ X-RS ligger som ett strykgjärn i kurvorna och känns riktigt trygg även i höga farter.



**BRUTALT
SNABB!”**

och tunnel vilket både bidrar till hållbarhet och en skoter som reagerar bra på förarinput. Man har även flyttat fram styrcågen ytterligare 4 grader eller två tum för en ännu aggressivare körställning som standard.

EN JUVEL

I och med REV Gen4 har även motorns massa centraliserats för att ge så likvärdigt skidtryck som möjligt. En motor vi börjat känna vid det här laget och som vuxit med 25 kubik per cylinder jämfört med 800:an, vilket resulterar i 165 hästkrafter. De extra 50 kubiken tillsammans med ett gäng andra förändringar ger även vridet en skjuts med en peak på 145Nm. Inne i motorn hittar vi en tvådelad smidd vevaxel, kolringarna med ett kraftigt inbyggt stöd i kolvarna för att hålla och cylindrarna är coatade med plasma som ska hålla kvar oljan bättre. Även lagren till veven och vevstaken

får ordentligt med olja tack vare att centrifugalkraften gör att oljan letar sig direkt dit där den behövs.

Bränslet är som på alla E-Tec-motorer direktinsprutat via toppen men även med extra booster-injektorer i insuget. Den rörliga avgasporten eR.A.V.E. öppnar och stänger tre gånger snabbare än tidigare lösning och har dessutom tre olika positioner istället för två, allt detta ger både bättre bränsleförbrukning och respons. Som både vi och ni vet är Rotax 850 en helt annan varelse än tidigare 800:an.

INTRYCKEN

Tillslaget i pDrive-variatorn ligger på ganska snälla 3600 varv, men tack vare den fina responsen och styrkan i motorn känns det tillräckligt sportigt ändå. Måste vi säga att det här är en seriöst snabb maskin också? När

man kör på den kilometervis långa och platta raksträcken finns det inte mycket som kan hänga på. Den går som en kanonkula även på dom gropiga partierna av lederna. X-modellen hade för mjuka dämpare enligt oss och det är mycket bättre på X-RS även om vi har ytterligare lite till att önska. X-RS ska vara det hårdaste och tuffaste man kan sätta rumpen på och det tycker iallafall inte vi att den kan leva upp till. Däremot har den en otrolig bredd då den nästan kan bli touringmjuk i fjädringen, men vi hade dock hellre sett att man skippade den biten till förmån för en ännu tuffare topp.

Körställningen är dock riktigt bra och man kommer långt fram i kurvorna, vilket hela tiden ger bra kontroll. Även denna Ski-Doo är stabil och säker på leden och i höga farter, den stora frågan är dock varför man ska välja denna framför motsvarande Renegade?



Körställningen är aggressivt framåttflyttad och det är enkelt att flytta runt kroppen på skotern.

Smal och bekväm Trail performance-dyna. Här ser man även de olika stegen för knäna på sidokåpan.



Av de fyra lägena gillade vi det näst längst fram bäst.



Vi slipper de stora klossarna på fotbrädorna i Sverige.

FAKTA SKI-DOO MXZ X-RS 850 E-TEC -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-fakt, c:a 165 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk bränsleinsprutning med extra insugsspridare.
Chassi:	REV Gen4.
Broms:	Brembo racing-hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 3, KYB PRO 36R. Fjädringsväg 255 mm.
Skidor:	Pilot DS 2.
Spårvidd:	107,7 cm.
Boggi:	rMotion, KYB PRO 40. Fjädringsväg 272 mm.
Matta (BxL):	Ice Cobra, 381x3269 mm.
Kamhöjd:	40,6 mm.
Torrsvikt:	224 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljeytolym:	3,4 liter.
Dyna:	1 up, Trail performance.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	151 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.com/se .

