

EXTREM REDAN FRÅN FABRIK!

ARCTIC CAT M8000 SP HARDCORE 153

TEXT STEFAN SUND | FOTO STEFAN & KLOCKAR



Behovet av att modifiera framvagnen på årets Arctic Cat:s M-modeller är lika med noll från och med nu.

Som ni kanske listat ut är det i framvagnen man lagt den stora kraften när det gäller nyheter på årets mer lössnöinriktade modeller från Arctic Cat. Värst av alla dessa mountainmaskiner är M8000 HardCore som finns i två längder, 153" och 162". Detta är en modell som är unik för oss i Skandinavien, framtagen i ett nära samarbete mellan Arctic Cat här i Sverige och fabriken i USA. Vid en första anblick kanske många tror att man endast klistrat på en HardCore-dekal på M8000 Ltd, men man har faktiskt gjort mer än så. Man kan nästan sammanfatta skotern som en blandning, där man i vårt tycke, tagit det bästa från alla M-modeller och fört dom samman i en modell.

SPJUTSPETSEN

HardCore riktar sig till dig som är ute efter de extremaste maskinerna på marknaden då det gäller teknisk åkning i djup snö bland tätt stående träd. Den nya modellen HardCore har snudd på gjort den trogna M8000 HCR lite överflödig, om man nu inte absolut måste ha en bredare framvagn då förstås. HardCore har dämparna som krävs för lite tuffare åkning och en matta samt motor som orkar skotta snö i mängder.

Den nya framvagnen heter Bone, vilket blir ganska tydligt när man ser den. Förutom en 1,1 kilo lättare spindel som ser ut som ett ben har den en helt annan caster-vinkel än tidigare, förut var vinkeln 17 grader medan den nya har 27 graders caster, allt för att underlätta vid skråkörning. Detta gör även att man får en ökad negativ camber när man svänger, vilket betyder att ytterskidan lutar inåt. Detta ska ge fördelar när det gäller styrförmågan i snön som blir bättre då skidan inte vrids lika "platt" som tidigare. Största fördelen upplever man vid skrååkning som blir enklare och kräver mindre kraft från styret. Den nya spindeln är dessutom designad att bara ta med sig den under A-armen i en olycka och inte skada bulkheaden. Tittar man noga ser man även att den nya lättare övre A-armen är identisk på båda sidor vilket betyder att man i de flesta fall endast behöver ha en hemma som reservdel!

Men det finns en del andra förändringar förutom dekalen på sidan på årets M8000 HardCore som är värt att notera. Den har endast en mindre frontkylare i tunneln likt HCR och den har då också is-rivare som hjälp för att säkerställa kylningen. Då Ltd-modellen som HardCore baseras på kan ha el-start har den också en större dyna med batteriet i, vilket alltså inte är fallet med HardCore som fått den minsta lättvikts



När det var ett lager skare och skidan skär ner lite finns risken att sidokåpan tar i snön och man tappar fästet med skidan och mattan. Det är nog optimalt att köra med den mellersta spårvidden på denna smala framvagn.



Det kommer sitta en kortare dyna på Hardcore i Sverige, men fortfarande finns det förvaringsmöjligheter.



Mycket nytt i framvagnen på Hardcore för att få en ännu smidigare maskin.



Den hyllade teleskopstyrningen är tyvärr ett minne blott på M-modellerna.



Det är bra snurr på Suzuki-motorn och den har inga som helst problem att hantera en matta med 76 mm kammar.

mountain-dynan med extra separat förvaringsväska på tunneln istället. Precis som Ltd sitter den grövre ProClimb-frontbågen på plats och framme vid styret hittar vi även gogglesväskan som värms av motorn för att snabbt tina isiga goggles.

Man har också gjort ett bra jobb med att skapa en ny mountainskida. ProClimb-7 som den heter är sju tum bred framme vid spetsen för att sedan smalna av till 6,5 tum längre bak, allt för att hålla skidan ovanför snön utan att förlora förmågan att få den att skära ner i snön när det behövs. Kölen på den nya skidan är både djupare och bredare än på den tidigare skidan från Arctic Cat. Även infästningen är förändrad och med hjälp av fyra distanser per skida kan man justera spårvidden totalt 10 cm i flera olika lägen.

BETT I SNÖN

Inte heller behöver man leta efter en värre matta

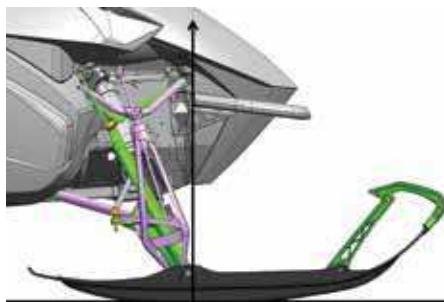
på eftermarknaden till sin HardCore. Den har både som 153" och 162" en kamhöjd på 3 tum eller 76mm, vilket får till följd att man även stoppat dit drivhjul med sju tänder istället för åtta för att få plats, annars är det samma utväxling som på övriga M-modeller. Den grymma 76 mm PowerClaw-mattan är dessutom otroligt nog över ett kilo lättare än motsvarande matta med 66 mm kammar. HardCore har dessutom fått en låghöjds-kalibrering av de nya variatorerna från TEAM. Man har ju även för vana att förändra lite i Float-Action-boggin för varje år som går. Nu har man ökat den främre svingens fjädringsväg med hela 2,5 cm och förändrat boggiskenornas profil för att få en mer konstant mattspänning under fjädringsrörelsen.

Arctic Cat har länge haft TEAM-variatorer på sina tävlingsmaskiner och nu sitter dom även på alla produktionsmaskiner från Arctic Cat. Hos HardCore handlar det om en TEAM Rapid

Response primärvariator och en TEAM Rapid Response BOSS sekundärvariator. De stora fördelarna med TEAM-primären, som för övrigt har ganska många likheter med Arctics tidigare variator, är bland annat en ökad hållbarhet på själva korset som är tillverkat i stål och att rullar samt glidknappar har en större kontaktyta, allt för att ge en ökad hållbarhet. Dessutom ska hela skapelsen var något lättare, vilket vi har lärt oss att det är något bra då det gäller roterande massa. Sekundären från TEAM har så kallad BOSS-design vilket står för "Built On Shaft Secondary". Denna design ska ge fördelar när det gäller vikt, åter igen roterande sådana, men även balanseringsfördelar samt en tightare tolerans. De stora grejorna man noterar som konsument är mjuka snabba växlingar och kanske framförallt hur mycket enklare det är att byta samt justera remmen. Likt några Polaris-modeller och Arctics tävlingsmaskiner har sekundären ett verktyg som man skruvar in för att enkelt



Tack vare en kort kylare fram i tunneln likt HCR ska det samlas mindre med snö och is i boggi samt på fotsteg. Som tur är har man även hjälp av is-rivare.



Här ser man tydligt skillnaden i caster-vinkel, förut var vinkeln 17 grader medan Bone-ramvagnen har 27 graders caster.



76 millimeters PowerClaw är mycket, vi lovar!



En stor nyhet som kanske inte syns så tydligt är de lättare och användarvänligare TEAM-variatorerna.



Sin vana trogen har man även förändrat boggin lite med ökad fjädringsväg för den främre svingen och förändrat boggisenornas profil för att få en mer konstant mattspänning.



ProClimb-7 heter den nya mountainskidan med grövre köl samt avsmalnande design.



såra på skivorna i sekundären vid rembyte. Precis som på ovan nämnda skotrar justeras remhöjden i sekundären mycket smidigt med en mutter placerad på den yttre skivan.

UT I SNÖN

Det rådde ganska hårda snöförhållanden under provkörningsdagarna och jakten på puder var febril i bergen. Fördelen med detta var att vi fick möjligheten att testa den nya framvagnen i varierande snöförhållanden, precis som hemma en normal vinter alltså.

Som maskinen stod när vi plockade upp den var FOX EVOL-dämparna ganska hårt ställda vilket trots den smala framvagnen faktiskt gjorde den lite tung att bryta ner. Men i gengäld tog den oss längs de gropiga lederna upp till bergen på ett föredömligt vis. Nu var inte det lilla problemet mer än en justeringssak och efter lite pysande från dämparna hittade vi balansen i maskinen och den blev betydligt smidigare att köra. I boggin sitter det faktiskt ännu kompetentare dämpare i form av FOX Evol fram och Evol R med justerbar retur bak!

En sak som blev ganska tydlig och lite negativ när man skråkörde i den hårdare snön var att det fanns en större risk med den nya framvagnen att sidokåpan tar i och på så sätt snor fotfästet för skidan och mattan, vilket resulterar i att man tappas linjen och börjar åka neråt. Nu skedde detta bara under vissa förhållanden och avtog ju mer snö det var. För att undvika detta har man ju dessutom all möjlighet att välja en lite bredare spårvidd också.

Till 2016 har Arctic Cat optimerat sin teleskopstyrning med tydligare lägen och mindre glapp, i samband med det har man valt att ta bort den från alla maskiner utom några XF-modeller!? Anledningen ska ha varit att alla mountainåkare man snackat med sagt att man väljer ett läge som passar och sedan kör man så hela säsongen. Det är inte riktigt den uppfattningen vi har, då vi alltid anpassat styrhöjden efter åkningen som ligger på schemat. Dessutom blir det ju svårare att välja höjd den där enda gången per säsong med en fast styrhöjare...

SUMMERING

Den nya HardCore-modellen är helt klart ett välkommet inslag från Arctic Cat och vi är helt på det klara med vilken typ av åkare den riktar sig till. Det är klart frågarna ska ha tillgång till de värsta grejerna utan att behöva tyngas ner av en massa lull-lull som Ltd-modellerna släpar på. Vill man ha dessa attribut får man väl stoppa dit dom i efterhand. Den tekniska åkningen av idag kräver istället en så lätt maskin som möjligt med en stark motor och en rejäl matta, allt detta lever HardCore upp till med råge.

Den sedan lång tid beprövade motorn är fortfarande något utöver det vanliga när det gäller kraft, men visst kunde den ha varit lite snålare på de dyrbara bensindropparna. Då vi med stor säkerhet redan har provkört nästa generation av Arctics 800 under SnowShoot vet vi att det där med kraften inte kommer bli någon bristvara i framtiden heller, om den är snål återstår att se när den nu kommer i produktion. Under tiden njuter vi en säsong till med Suzuki-motorn som med sin karaktär passar perfekt i HardCore! ■



Både Bone-ramvagnen och skidorna fungerar utmärkt, det gäller bara att hitta rätt på dämparna också.

FAKTA Arctic Cat M8000 SP HardCore 153 -2016

Motor: 2-cyl, vätskekyld, 794cc, 2-takt, ca 150 hk.

Bränslesystem: BEFI 46 mm.

Chassi: Proclimb

Broms: Race radial, hydraulisk skivbroms.

Framfjädring: AMS Bone 36", FOX Float 3 EVOL. Fjädringsväg 178 mm.

Skidor: ProClimb-7

Spårvidd: 86,4-96,5 cm.

Boggi: FLOAT-ACTION 153", FOX Float 3 EVOL / EVOL R. Fjädringsväg 394 mm.

Matta (BxL): PowerClaw, 381x3886 mm.

Kamhöjd: 76 mm.

Torrsvikt: - kg.

Bränsletank: 45 liter.

Oljetank: 3,6 liter.

Dyna: 1 up, lättvikts mountain.

Elstart: Nej.

Backaxel: Ja.

Pris: 146 900 kronor.

Prisexempel försäkring: Helförsäkring från 4.998:-/år hos Svedea.*

Generalagent: KGK Motor AB, www.arcticcat.se

*Priserna avser helförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ågarålder på 35 år. Läs mer på svedea.se

