



ARCTIC CAT XF 9000 HIGH COUNTRY

TURBO POWER

TEXT & FOTO STEFAN SUND

High Country innebär att det är en skoter som ska ses som en crossover med övervikt åt lössnöhållet.

Just denna variant har dock en del twistar som vi inte är riktigt vana vid. Dels är den hela 153 tum lång, precis som vilken lössnömaskin som helst och som kronan på verkat har den dessutom turbo! Vi pratar alltså om Yamahas 3-cylindriga 4-taktare som bestyckats med stressfläkt redan från fabrik, vilket ska ge minst 180 hästar att skotta snö med.

GRUNDEN

Då Arctic Cat och Yamaha byter saker med varandra så finns det också helt naturligt nästan en likadan modell hos Yamaha, där kallad B-TX LE 153. Men nu är det alltså Arctics variant vi ska titta närmare på. Receptet lyder, förutom

motorn, att man har en lång PowerClaw-matta med lagom höga 57 mm kammar där bak medan framvagnen består av den halvbreda varianten av lössnöframvagnen AMS Bone på 40 tum, vilket betyder att man kan justera skidorna i flertalet lägen mellan 965 mm till 1067 mm. Då detta är en LE-version sitter det också mycket bra stötdämpare på alla fyra platserna runt om på skotern, eller vad sägs om FOX Float 3 EVOL och EVOL R längst bak i boggin.

Här har man alltså valt att ta hem den längsta varianten av denna turbo-maskin vilket vi tycker är helt rätt med tanke på effekten i denna maskin. Som ni kanske förstår har denna Yamaha-motor med turbo ersatt 1100 Suzukitwinen med turbo. Förutom en höjning av effekten innebär det även att man bantat bort fem kilo där fram. Denna best ska naturligtvis tankas

med minst 98-oktanigt bränsle för att prestera som den ska. När den matas med rätt soppa ska den också ge ifrån sig 180 hk vid 8750 varv. Men det ligger så mycket mer bakom denna motor än bara själva turbon.

180+

Motorn som nu mäter 998 kubik har fått ett nytt 3 till 1 grenrör som mynnar i ett kort avgasrör innan turbon tar vid. Detta hjälper till att ge en mycket snabb turborespons. Själva turboaggregatet har också keramiska kullager för att ha en snabb respons. Den är också utrustad med integrerad wastegate och den är vätskekyld. Själva motorn är modifierad för att klara av den ökade effekten som turbon ger. Den har smidda kolvar för hållbarheten och de håller dessutom dimensionerna bättre under hög temperatur och belastning. Kolvens utformning och dess kolvk-



Trots att XF 9000 High Country står med mer än ett ben i lössnön är den överraskande bra på leden.

rona är också anpassad för just överladdning. Anpassningen för överladdning fortsätter sedan ner till vevstakarna som är både lätta och hårdade, försedda med en Defric-coating som är en typ av höghållfast film som underlättar smörjning och ger skydd mot rost.

Kolvarna är dessutom oljekyllda via munstycken från huvudoljekanalerna, vilket kan vara nödvändigt vid långa fullgaskörningar. Motorn är också försedd med en balansaxel som dessutom driver den nya vattenpumpen från Mikuni, en konstruktion som ger färre rörliga delar. Den gamla regeln där man alltid ska låta en turbomaskin gå på tomgång en stund innan man stänger av den gäller inte riktigt här då kylvätskan faktiskt kan fortsätta att cirkulera även om motorn är avslagen.

Det är inte bara turbon som bidrar till all effekt då den även har hjälp av en intercooler som är placerad stående längst fram under huven. Jämfört med Arctics tidigare turbomaskin har denna intercooler en design som ger en större volym och dessutom är ett kilo lättare än tidigare.



Fotbrädorna är av mountainstuck med bra snögenomsläpp. Hållbarheten hos dessa är dock lite sisådär med.



Framvagnen är av mountainstuck, men något bredare med sina 40 tum.

”HÄR FINNS DET BÅDE FÄSTE OCH KRAFT!



are. Och som alla vet ger kallare luft till motorn också högre effekt!

DESIGNEN

Kall luft till motorn är dock inte samma sak som en kall motor, utan för att hålla temperaturen nere har man också gjort om kåporna för att förbättra luftväxlingen under huven. I samma veva har man även förbättrat passformen och gjort det enklare att ta bort sidokåporna och huven helt utan verktyg, vilket tidigare har krävt en speciell teknik. Sedan tycker vi att den ser något brutalare ut än tidigare. Även LED-ljusen som startar så fort man vrider på tändningen bidrar till ett tufft utseende. Men även funktionen är förbättrad hos framljusen då helljusbilden ligger fem grader närmare halvljusbilden och på så sätt ger en bättre täckning. Dessutom är alltid halvljuset tätt, alltså även när man växlar

till helljus. Det är även en typ av "Comfort light" som ska vara skönare för ögonen samt hålla bättre än halogenlampor.

Som många andra Arcticar i år så har även High Country ett nytt styre som ska vara både lättare och starkare, försett med nya tunnare handtag. Dessa ger även något bättre grepp åt händerna tack vare ett nytt mönster. Precis som vi vant oss vid på 4-taktarna och 600:an är den utrustad med Delux-mätaren med två digitala fönster där man kan kombinera otalig information om skotern och omgivningen. Däremot kan man inte se saker som laddtryck, vilket faktiskt hade varit lite roligt. Då det är en LE finns det också en lagom stor väska att tillgå under dynan men däremot ingen gogglesväska. Vi hittar även en liten knapp som eldar på i rumpan, mycket skönt att ha vissa dagar. Även

saker som 12V-uttag samt hand- och tumvärmare är standard.

TEAM

Man har också behållit sina TEAM-variatorer och uppdaterat sekundären. Där sitter nu en TEAM Rapid Response II som helt eliminerar behovet av att justera remmens spänning. Dessutom ger den en 12.5% lägre effektiv startväxel som ger en mycket lättkontrollerat tillslag och minimalt med remslitage och värmeutveckling. Precis som Yamahas turbo-maskiner är denna skapelse väldigt lättkontrollerad via gashandtaget och inte alls vild på något sätt, ja eller tills man trycker fullt iallafall. Skidorna heter ProClimb-7 mountain ski vilket betyder att de mäter 7 tum längst fram för att sedan smalna av till 6,5 tum längre bak. Mycket fina lössnöskidor som nästan betar sig som



Den lilla LED-rampen bidrar helt klart till det kaxiga utseendet hos High Country.



Här ser vi ett av de snygga luftintagen på turbo-modellen. Passformen är mycket bra på de nya kåporna.



Nere till vänster ser man en av de vridfästen som finns till huv och kåpor. Man har även tillgång till värme i rumpan.

carvingskidor där framdelen hjälper till att få upp skotern ur snön för att sedan underlätta när man ska lägga ner skotern. Direkt när vi beger oss iväg med maskinen längs leden slås vi av hur bra den går, känns inte alls som en lössnömaskin. Ett tecken gott som något att dämparna kanske står lite väl hårt på testmaskinen. Precis som vi förväntat oss så går även motorn ruskigt bra och väldigt odramatiskt. Det finns helt enkelt tonvis med kraft att ösa ur denna enlitsers-motor, tacka turbon för det. Som vi nämnde så lilar variatorerna mycket bra med den starka motorn och det går utmärkt att krypa fram om man så önskar. Vid full mutter så blir det däremot lite läskigare, på ett positivt sätt!

I DET FRIA

Till en början känns maskinen väldigt tung och lite bänglig ute i ospårad terräng. Det är alltså ett måste att justera lufttrycket i dämparna innan vi fortsätter. Nu blir det lite enklare att få maskinen dit man vill, men visst är det mycket skoter att köra med och helt enkelt känns det aldrig i teknisk terräng. Här krävs det helt klart lite tillvänjning innan man kan utnyttja all effekt som finns om det nu inte bara ska gå rakt fram det vill säga. De nya styret och dess handtag är riktigt sköna och ger bra fäste åt handsken. Mattan ser till att det finns mycket att skotta med och valet av 57 mm kammar känns perfekt på denna maskin, för den som tänkt hålla sig mest på leden finns det iallafall i staterna en annan matta att välja på. Den som slår till på denna maskin får tillgång till en skoter som man kan växa med och utvecklas som förare. Skulle man någon gång känna att kraften inte räcker till underlättar det mycket att det redan finns en turbo. Vi tror dock att många kommer tycka att det redan finns kraft så det både räcker och blir över. Att den är av mountain-längd tycker vi inte störde speciellt mycket på leden, även om man kanske ska ta det lite lugnare om den är riktigt stygg. Gillar man kraft och modern teknik i kombination med en mångsidig skoter är man hemma med XF 9000 High Country Ltd.



Denna 153 tum långa mattan med 57 mm kammar känns som ett bra val på just denna modell som även vill kunna skotta snö ute i den ospårade terrängen. Om det är hög fart på leden man vill åt finns ju Thundercat att tillgå.

FAKTA Arctic Cat XF 9000 153 High Country -2017

Motor:	3-cyl, vätskekyld, 998cc, 4-takt, c:a 180 hk.
Bränslesystem:	3 x EFI.
Chassi:	ProClimb
Broms:	Radial hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AMS 40, FOX Float 3 EVOL. Fjädringsväg 229 mm.
Skidor:	ProClimb 7
Spårvidd:	96,5-106,7 cm.
Boggi:	Float-Action, FOX Float 3 EVOL / R. Fjädringsväg 368 mm.
Matta (BxL):	PoawerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	57 mm.
Torrsvikt:	241 kg.
Bränsletank:	38 liter.
Oljevolym:	3,08 liter.
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	163 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se.

