

HARD CORE VS ASSAULT

NAMNEN SÄGER ALLT!

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Ren lössnö fast med en tuff set-up eller en lång hybrid redo för allt?

Då Arctic Cat när man presenterade sin Hard Core förra säsongen på många sätt gjorde HCR:en överflödigt får också denna maskin axla manteln och ta sig an även hopp- och lekmaskinerna. Idag är det Polaris RMK Assault som står för motståndet, en etablerad tuffing som fick ny kostym förra säsongen då den kom i AXYS-utförande.

LITE OLIKA

Det finns en tydlig skillnad mellan dessa två som placerar dem i lite olika kategorier om man ska hårdöra det och det är naturligtvis bredden på framvagnen som jag syftar på. Men även om vi jämför med en renodlad och lite smalare lössnö-maskin från Polaris så är dessa genomgående bredare än vad en Arctic Cat av M-modell är, en skillnad som Polaris istället tar igen mycket av på höjden. Man lyckas helt enkelt få en smidig maskin trots att man så gott som alltid har den bredaste skotern i gänget.

Om man tittar på dämparsidan är båda dessa herrar, eller damer, mycket väl utrustade för att både kunna justeras efter behov och klara av tuffa tag utan att kollapsa. I takt med att just stötdämparna blir allt bättre även på vanliga PRO RMK har nog Assaulten fått det svårare att hitta sina kunder, precis som fallet med

HCR, den interna konkurrensen har helt enkelt hårdnat.

Många av de som köper en Assault stoppar dessutom dit en smalare framvagn då man värdesätter ökad smidighet framför stabilitet vid hopp och dropp. I och med Arctics väldigt smala framvagn AMS Bone 36" är just det behovet helt borta på Hard Core. Men kan en mountainmaskin bli för smal? Visst kan den det! Och detta sker ungefär när spårvidden är smalare än vad själva skotern är och skidorna ligger under skotern likt 60-talets skotrar. Det som händer när detta inträffar är att kåporna "spolar" bort skidan ur snön vid skråkörning och man tappar helt enkelt fotfästet. Detta sker dock oftast om snön är hård och endast skidan skär igenom men inte panelerna. I sitt smalaste läge ligger Hard Core väldigt nära och ibland lite förbi just denna gräns. På Assaulten behöver man nästan aldrig oroa sig för att detta ska inträffa då marginalen mellan kåpor och skidor är så pass stor. Det finns som sagt både fördelar och nackdelar med allt och det gäller att hitta balansen mellan dessa i alla lägen. Sedan föredrar ju olika förare olika saker helt beroende på var och hur man kör.

MOTORERNA

Motorn är ju hjärtat i alla motorfordon och så även i skotern. Hos dessa två är det 2-takt som gäller, båda med semi-direkt insprutning och

närmare 800 kubik i volym. Arctic Cats 800 kommer från Suzuki och är vid det här laget extremt beprövad och med ett gott rykte från alla som gillar effekt. Polaris 800-motor har utvecklats väldigt mycket genom åren och den senaste varianten Cleanfire H.O. kom för två år sedan i samband med att AXYS:en presenterades. Efter att detta skedde verkar de flesta vara mycket nöjda med sina 800:or, även om några saknar det tuffare och hårdare ljudet som föregångaren hade. Några verkar även tycka att den är för snäll vilket säkerligen har mycket med själva ljudupplevelsen att göra och skulle man sakna något när det gäller prestanda ska man nog gå på variatorerna eller utväxlingen innan man gör något annat för effekten finns helt klart redan där.

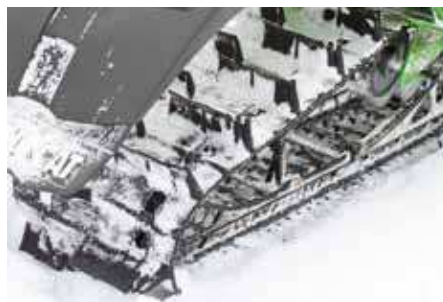
Polaris motor är jämfört med Arctics alltså betydligt tystare och upplevs därmed även lite snällare. Med en mer avancerad uppbyggnad speciellt när det gäller avgasportarna som har tre lägen och den elektroniska oljepumpen borde även Polaris dra fördelar när det gäller saker som utsläpp och bränsletörst. Arctics 800:a kan vara den av alla motorer som varit skottsäkrast genom åren och även behövt minst med omvårdnad i form av service. Ett problem som kan inträffa ibland när vi pratar om Arctics 800:a så är det att vissa motorer kan tveka och inte alls vara med på noterna, gärna precis när man behöver effekten som mest. Polaris motor



Hard Core är väldigt smidig och för att undvika att kåporna bromsar framfarten i den hårda snön hade vi skidorna i mitten av det breda justeringsområdet.



Den gröna faran har AMS Bone 36" framvagnen bestyckad med luftdämpare från FOX.



Hard Core har sin vana trogen en PowerClaw-matta, här med hela 76 mm i kamhöjd!



Hard Core har en praktisk tunnelväska där även spaden får plats.

är dessutom väldigt befriad från vibrationer och känns i det stora hela väldigt förfinad. Hard Core är alltså i motorhänseende just väldigt Hard Core och den motor som känns kraftfullast av alla 800:or, sin rutin till trots. Däremot börjar tiden rinna ut för denna motor då avtalet med Suzuki lider mot sitt slut och att Arctic med all säkerhet har hållit på med en egentillverkad C-Tec2 800 under en längre tid, men det är vad som komma skall, just nu är det denna motor och ingen annan som gäller.

TEKNIKEN

För att Assaulten med säkerhet ska klara av tuffa tag så har man valt ett normalt kedjehus med kedja framför Quickdriven med sin rem. Vidare har man inte bara en bredare framvagn än övriga RMK-modeller utan även en som är av mer konventionell typ om man jämför med den i gjuten aluminium, troligen också det med tanke på hållbarheten. Kraftigare fotsteg är dock inget man behöver bekymra sig om då PowderTrac som sitter på alla RMK-modeller både är hållbara och har ett grymt snögenomsläpp, däremot är de väldigt vassa och kan gå hårt åt både skosulor och byxben.

Rent tekniskt la Arctic Cat sitt krut på variatorer från Team i fjol och i år har just Hard Core fått ett nytt chassi med smalare fotsteg än tidigare, vilket man är ensam om bland M-maskinerna. Fotstegen är en tum smalare på vardera sida och fotstegsförstärkningen fortsätter 2" längre fram. Men det handlar också om viktbesparingar då tunnelns bakre del går från 1,6 mm till 1,3 mm tjockt aluminium och man har dessutom borrar lättningshål i främre delen av tunneln. Men det slutar inte här då det även sitter en ny lättare TCL (Torque Control Link) monterad, man har lättare material i nedre huvhalvan och lättare boggiskenor. Man har även sparat lite vikt på att ha keramiskt coatad ljuddämpare, ny pipa och motorplatta.

Det nya chassit innebär också att man kan ha drivaxeln 28,5 mm lägre placerad i chassiet vilket ger 9,7° mindre attackvinkel mot snön, vilket gör att maskinen lyfter snabbare upp ur snön. Den lägre placeringen tillåter dessutom att man använder sig av 8T-drivhjul till 3" Power-Claw-mattan, vilket på ett effektivare sätt ska få effekten till mattan.

Alla årets förändringar på Hard Core innebär att Catten har klättrat upp till samma nivå som Polarisen håller rent tekniskt, även om den nog inte riktigt kan matcha Polarisen när det gäller vikt.

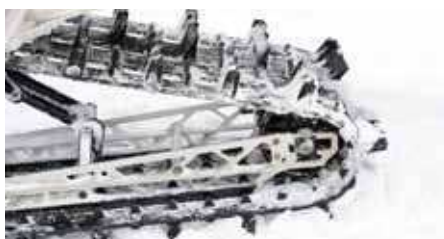
UTRUSTNING

När det handlar om vad man får för prylar förutom en grym skoter är ingen av dom direkt välutrustade. Snackar vi om förvaring så får man på Polarisen en väska under den smidiga Pro-Lite-dynan och det lilla uppvärmda facket framför High-Rise ProTaper-styret, som också är försett med handtagsskydd och burkrem. Det som numer får anses som standard på dagens skotrar som handtag- och tumvärme samt el-back sitter också på Assaulten. Den har också den lite enklare digitala instrumentering som ger information om hastighet, varvtal, timräknare, motortemp och trippmätare. Man kan även logga upp till tre minuters körning, men sedan är det slut på lyxartiklar på Assaulten.

Vi körde med Assaulten i sitt smalaste skidläge vilket ger en stabil maskin på skrå.



På Assault har man den högre varianten av Protaper-styret vilket passar denna modell av RMK mycket bra.



Polaris matta kommer vara av modell Series 6 vilket är en bra allroundmatta för lössnö, men vi provkörde även med Peak-mattan som fungerade bra i den hårda snön.



Assaultens framvagn är lite bredare och lite hållbarare jämfört med den hos en Pro RMK, försedd med enkel och snabb justering av dämparna.



”HARD CORE HAR ALLT MAN KAN ÖNSKA”

Troligen den sista Suzuki-motorn du kommer att hitta i en Arctic Cat, men vilken motor sen!



H.O-motorn i Polaris är rejält uppdaterad jämfört med föregångaren och det är egentligen bara direktinsprutningen som saknas rent tekniskt.



Här syns det tydligt hur man har smalnats av fotstegen på det nya chassit som även är lättare, nu är det bara kåporna kvar.



Assaulten som kommer till oss är lite extrautrustad med bland annat lackad tunnel, boggiskenor och fotsteg.

Arctic är utrustad på ungefär samma sätt med de skillnaderna att man får en väska till på tunneln för till exempel spaden och att den har 12V-uttag. Det finns även möjlighet för förvaring i den lätta mountain-dynan. Hard Core har också den kraftigare frontbågen ProClimb och den uppvärmda förvaringen för goggles är något större än hos Polaris. Instrumenteringen är den beprövade Deluxe-mätaren innehållande det mesta man behöver veta. Trots att de alltså ska vara lite spartanska och tuffa i sin attityd så får man ändå det mesta av den utrustningen man har behov utav, men el-start får man alltså klara sig utan för där går iallafall gränsen för att upprätthålla attityden som tuffast i klassen.

TRANSPORTEN

Även om leden skulle vara något hårdare tar man sig fram med dessa två tack vare att isrivare ska vara standard, vilket är nödvändigt då de har ganska så små kylsystem för att hålla vikten nere både när det gäller själva systemet i sig och den is som kan bildas. Mycket tack vare sina dämpare och deras justerbarhet på båda maskinerna kan man hålla ett högt tempo på leden. Det gäller dock att hela tiden ha i bakkuvudet att detta faktiskt är mountainmaskiner som trivs bäst i djup snö och är byggda därefter. På just Hard Core kanske man ska vara extra försiktig då de stora drivhjulen sitter ganska så utsatta. Av helt naturliga orsaker upplever vi att Polaris är något stabilare i kurvorna tack vare sin bredd, men Catten är inte alls långt efter! Båda har ett ganska högt styre, men i gengäld sitter man också ganska högt på de minimala dynorna, för det är just bara på leden som man sitter ned på dessa maskiner. Då båda två har verkligt låga rutor så är det extra skönt att sitta på Assaulten med sina handtagsskydd, något som är tillbehör på Catten.

Ska vi titta närmare på dämparna så står Polaris med sina Walker Evans nåldämpare, både enkla att justera och kapabla i guppen. Arctics dämpare kommer från FOX och är också dom av den värre sorten. Just det faktum att det är en Evol-kammare på dämparen gör att man kan ha en ganska mjuk huvud-kammare för att det ska fungera i djupsnön och sedan en hårdare Evol-kammare för att dämparen inte ska bottna. Det tar dock något längre tid att göra eventuella justeringar då man måste fram med pumpen. I boggin har Polaris samma fina dämpare bak och en lite enklare fram, med liknande fördelar när det gäller justerbarhet. Hard Core har däremot snäppet bättre dämpare i boggin jämfört med framvagnen då den bakre dämparen även är begåvad med justeringsmöjlighet av returen. Nog med ledåkande och över till det som dessa skotrar är byggda för.

LÖSSNÖ

Om vi tittar på mattorna på de två så har Arctic en liten fördel ute i snön med sina enorma paddlar på 76 mm. Polaris har en Series 6-matta, men finns även med Peak-mattan i USA och det är möjligt att vissa maskiner kommer leta sig hit även med denna spec. Series 6-mattan har en centimeter lägre kammar än Catten och får klara sig med 66 mm, men det är ju inget att skämmas för då detta är en mycket mångsidig matta för många olika snöförhållanden.



**”ASSAULT REGERAR
FORTFARANDE I
LUFTEN”**

På den här bilden syns det tydligt hur mycket lägre drivaxeln är placerad på Hard Core. Det ger plats för 8T-drivhjul och ger en bättre attackvinkel, men den sitter också ganska så utsatt. Notera även den 2 tum framflyttade fotholken.



Hard Core har ny TCL (Torque Control Link) som ger ytterligare 0,3 kg i viktbesparing.



Hard Core med sin smala framvagn känns fin på skrå och 3"-mattan greppar snön som bara den, man kan även ana att ändringarna med större drivhjul och därmed mindre attackvinkel har de fördelar man eftersträvat. I sitt smalaste skidlägg finns det som vi nämnde en risk att sidokåporna tar i snön, i de förhållandena som rådde med ganska hård snö stod skidbredden i sitt kanske bästa och mest mångsidiga läge, nämligen i mitten. De smalare fotbrädorna fungerar mycket bra och känns inte på något sätt för smala, men visst borde man kanske gått hela vägen och även försökt smalna av själva buken och sidokåporna också.

På Assaulten hade man ställt skidorna i sitt smalaste läge vilket gjorde den väldigt medgörlig trots den hårda snön. Som vanligt var även Polarisen väldigt trygg när det gällde att hålla linjen vid skråkörning. Det gäller dock att på båda maskinerna ta sig tid och hitta den bästa dämparinställningen efter rådande förhållanden, då det belönas stort.

Om vi ska prata effekt och variatorer så lirade Hard Coren mycket fint med bra klipp i motorn,



Naturligtvis kan den smala framvagnen göra landningar och uthopp lite ostabilare men dämparna klagar inte.

som alltid med Arctic. Den kommer dock inte med dessa variatorinställningar till oss då vi inte kör på sådan hög höjd här hemma. 2017 Hard Core har dock annan kalibrering än 2016 med förändringar i båda variatorerna för något högre inkopplingsvarv, högre toppvarv och snabbare backshift. Det är även mycket bra tryck i Assaultens Cleanfire 800 H.O. och även om den känns betydligt tamare än Catten då den är så tyst och mjuk i sin gång så hänger den med bra. Båda maskinerna har nu, efter Arctics uppdatering, både smala och greppvänliga handtag med styren i en bekväm höjd för stående körning. På Polarisen har man flyttat ner allt som går i reglageväg bort från styret och bara behållit det nödvändigaste, vilket andas väldigt mycket lössnö. Hos Arctic har man däremot kvar sina klossar med reglage precis vid handtagen vilket kanske inte känns så rejsigt, lite mer crosskänsla hade faktiskt inte skadat på just denna modell iallafall.

SUMMERING

Då detta är renodlade värstingar i detta segment så tillhör dom även bland de dyraste maskinerna man kan lägga vantarna på. Båda ligger på

Polaris display är en enklare variant av Polaris Interactive Display, fullgod funktion även om den inte är lika tydlig som färgvarianten.



Borta är teleskopstyrningen när vi pratar om M-modellerna, om det är bra eller dåligt råder det dock delade meningar om.



runt 150 tusen kronor i inköp, men Hard Core är dock tre lakan billigare än Assaulten. Om det hänger på just dessa tre tusen kan du med gott samvete välja Hard Core framför Assaulten. Men det beror också mycket på vad man värdesätter då vi håller Hard Core som den smidigare av de två mycket tack vare sin smalare framvagn. Men ibland är det också en fördel att ha lite bredd som på Polarisen, allt beroende på vad man gör mest med sin lössnömaskin. Är det teknisk skogsåkning som lockar så blir det alltså Catten, men om det är hopp och lek så ligger Assaulten bäst till. Men visst är det jämnt då även Hard Core klarar av hoppen och Assaulten trädåknigen, det krävs bara lite mer från föraren. När det gäller "fit and finish" har Arctic några pinnhål upp till Polaris Axys, ett race som kommer bli betydligt jämnare om (läs när) även de 2-taktande M-maskinerna får de nya kåporna från turbomaskinerna. Det är egentligen svårt att göra bort sig när vi pratar om dessa två "top of the line" skotrar och man blir nog inte besviken hur det än vinden blåser den dagen man ska hala upp lädret.

FAKTA Arctic Cat M 8000 153 Hard Core -2017

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:	206 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,7 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts mountain.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	149 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se



FAKTA Polaris 800 RMK Assault -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion.
Chassi:	AXYS RMK
Broms:	AXYS RMK LWT, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AXYS Assault, Walker Evans PB. Fjädringsväg 254 mm.
Skidor:	Gripper
Spårvidd:	105,4-108-110,5 cm.
Boggi:	AXYS RMK, Walker Evans Monotube / PB. Fjädringsväg 406 mm.
Matta (BxL):	Series 6, 381x3937 mm.
Kamhöjd:	66 mm.
Torrsvikt:	194 kg.
Bränsletank:	43,5 liter.
Oljetank:	3,3 liter.
Dyna:	1 up, Pro-Lite
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, www.polarisracing.se

