

# ARCTIC CAT M8000 Hardcore Evo

## DET ÄR INSIDAN SOM RÄKNAS

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND



Catten är nu argare än någonsin!

Vid en första anblick av årets upplaga av M8000 Hardcore så kan det se ut som att Arctic Cat legat på latsidan, det är dock långt ifrån fallet.

### NY KOSTYM

Utseendet är snarlikt fjolårets modeller men faktum är att Arctic Cat helt har bytt ut kåporna året till ära och smalnat av hela maskinen. Tack vare detta ska fenomenet som amerikanerna kallar för "paneling out", det vill säga att kåporna vid skråkörning i riktigt brant terräng lägger sig mot snön och får skidan att tappa greppet, vara kraftigt avhjälpt. Detta är bara

en av flera förändringar som ingår i införandet av den nya plattform som Arctic Cat kallar för "Ascender". Några fler viktiga punkter som definierar denna plattform är: Smala fotsteg, framflyttade fotholkar, sänkt drivaxel och ny frontbåge samt många lättade komponenter som genererar en viktminskning på 5-7 kilo beroende på modell. Den allra största och intressantaste nyheten till 2018 finner vi dock innanför de nya smala kåporna som hämtat sitt utseende från turbomodellen.

### AMERIKANSKT BLOD I ÅDRORNA

Det är i år det väntade beskedet kom, den välkända Suzuki 800:an som Arctic Cat använt

sig av i flera år har nu fått ge plats för den efterlängtade 800:an med deras nya DSI-insprutning som vi vetat att Arctic Cat filat på de senaste åren. Precis som med 600:an de släppte för några år sedan så är även denna motor "Made in the USA", det är med andra ord inga japanska gener i kraftkällan längre. Vi var ytterst intresserade av att se hur det förändrat karaktären i maskinen. Vi gillade verkligen Suzuki 800:an, en riktigt trevlig motor som upplevdes lite råbarkad, fast på ett bra sätt. Ungefär som en gammal trimmad amerikansk V8 som ligger och rullar sådär härligt på tomgången. På fulla varv levererade den effekt på ett mycket övertygande sätt, vilket den även



Hardcorens fotsteg är smala och tillåter att man kliver långt fram, vi hade dock gärna sett en ännu aggressivare variant med bättre grepp och snögenomsläpp.



Fox Float QS3-dämpare, en mycket uppskattad nyhet på Hardcoren.



De lite mer åtsittande kåporna lämnar lite spelrum till variatorerna vilket ska avhjälpas med en förstärkning.



Den smala Ascenderplattformen borgar för problemfri skråkörning i riktigt brant terräng.



Hardcoren kommer enbart med kort tunnelkylare, vilket gör att bakre delen på maskinen allt som oftast är fri från snö- och isuppsygnad.

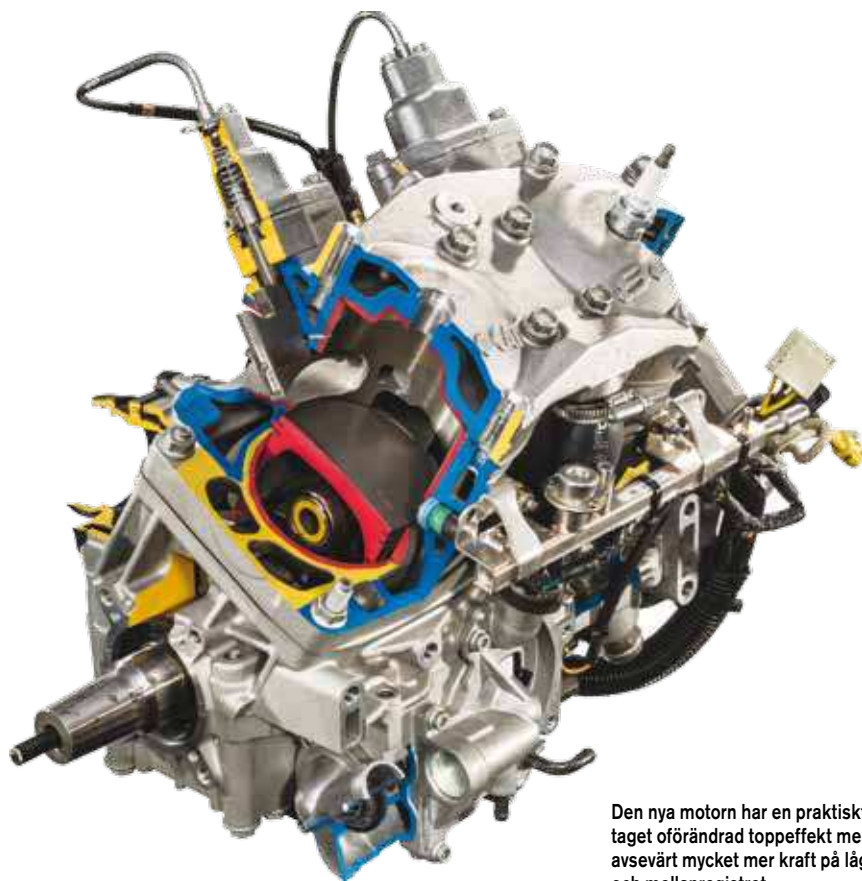
backade upp med ett aggressivt avgasljud. Den hade dock en irriterande svaghet, under vissa förhållanden och körning på lägre varvtal hade den en förmåga att kunna tveka vid gaspådrag. Utöver det så var gamla motorn riktigt fin och hade inte skämts för sig om den använts ytterligare något år. Arctic Cat hade med andra ord en inte alltför lätt uppgift framför sig när de utvecklade sin nya motor, vilket kan vara anledningen till att de väntat något år med lanseringen. Oavsett vilket så är det helt klart en förbättring, och det utan att de tummat på vare sig kraften eller karaktären som den förra motorn gjort sig känd för.

#### **MER KRAFT, FRÄMST PÅ LÄGRE VARV**

Den första frågan alla ställt om Arctic Cats nya 800 handlar såklart om effekt, närmare bestämt om toppeffekten är högre än dess föregångare. När vi frågar Arctic Cats representant om detta får vi till svar att effekten inte är lägre, men att vi inte pratar om någon stor effekthöjning på toppen utan att det rör sig om någon enstaka hästkraft. En besvikelse kan nog många tycka men om man ser förbi just toppeffekten och ser över resterande varvtalsregister så kan



Då Arctic Cat räknar med att den genomsnittliga Hardcore-ägaren tänjer lite extra på gränserna så har de valt att utrusta den med en kraftig frontbåge.



Den nya motorn har en praktiskt taget oförändrad topp effekt men avsevärt mycket mer kraft på låg- och mellanregistret.

man se att Arctic Cat har lyckats höja effekten avsevärt på låg-/mellanregistret. De har höjt vridmomentet under 5000 varv med hela 36 % jämfört med Suzuki 800:an vilket även resulterat i att de valt att sänka tillslagsvarvet med 6-800 varv, som nu ligger på c:a 3200. Något som gör att skotern blir snäll att smyga igång med samtidigt som den har gott om kraft på lågregistret för att snabbt bygga upp matthastighet om man föredrar gasglada starter framför smygande varianter. Effekttökningen avtar högre upp i varvtalsregistret men upp till 6000 varv så är vridmomentet fortfarande närmare 20 % högre än dess föregångare. En tämligen imponerande bedrift då de samtidigt även har höjt toppvarvet jämfört med Suzukin. Så även om topp effekten är praktiskt taget oförändrad så har Arctic Cat lyckats ge sin nya motor bra med kraft över ett nästan otroligt brett varvtalsregister.

Detta märks även när man kör maskinen. Den biter ifrån betydligt mer från botten och till vår glädje så har den även en del drag av Suzukis aggressiva karaktär kvar, fast i ett mer finslipat format. Den upplevs med andra ord inte fullt lika råbarkad som sin föregångare men ljudet upplevs däremot som strået vassare, vilket såklart gör sitt till i att stärka körupplevelsen! Att den lite råa karaktären är borta är heller ingen större nackdel då de där tvekingarna som man kunde uppleva på Suzuki 800:an under vissa förhållanden är helt bortblåsta med denna motor. Nu svarar den precis som man förväntar sig hela tiden och allt från gassvaret i motorn till variator kalibreringen lilar så bra att vi under vår provkörning ofta inte ens lägger en tanke på drivlinan. Kraften kommer direkt man trycker in högertummen utan några som helst tveksamheter och ger därmed föraren ingen anledning till att lägga fokus på drivlinan och man kan koncentrera sig till fullo på körningen istället - precis som det ska vara!

#### HÅRD ATTITYD BACKAS AV HÅRDA DÄMPARE

En rejält trevlig uppgradering på flera av Arctic Cats maskiner, och Hardcore är inget undantag, är att de nu utrustats med Fox Float 3 QS3-dämpare på alla punkter förutom längst bak där den istället fått en QSL-dämpare. Grundprincipen hos alla dessa stötdämpare är densamma, du har en justerratt med tre fasta lägen att vrida mellan för att ändra kompressionen i dem, varken mer eller mindre. Genialt simpelt. Eller som amerikanerna kallar det; K.I.S.S = Keep it simple, stupid! Detta kan tyckas vara spartanskt och ge väldigt begränsade justermöjligheter, men helt ärligt, hur många av oss har faktiskt utnyttjat de oändliga justermöjligheter och kombinationer en stötdämpare med fulla justeringsmöjligheter ger? Och när vi rattat så vi känner oss nöjda för en viss typ av körning så ändras justeringarna aldrig igen. Med denna lösning kan man enkelt justera dämparna hårt för transportsträckan och mjuka upp dem direkt man hittat lössnö på ett litet kick – och det utan att ens behöva ta av sig handskarna! Eller som en av våra testförare sammanfattade det: "Nu kan till och med en vanlig Svensson ställa om stötdämparna med de lättåtkomliga rattarna!".

Hardcoren föredrog vi att köra på de hårdaste lägena när vi härjade med den. Det kändes vara den inställning som passar maskinens attityd bäst och till vår stora förvåning så upplevde vi ingen markant skillnad i smidighet hos Hardcoren i lössnön mellan det lösaste och hårdaste läget – något vi däremot gjorde på turbomaskinen Mountaintacat 9000 med samma typ av stötdämpare. Där var det helt avgörande att ha rätt inställning för att maskinen skulle fungera bra. Hardcoren känns däremot smidig ändå, vi fann den lätt att bryta ikull och skråköra med trots att den var ställd väldigt hårt i fjädringen. Nackdelen med detta är att den såklart inte blir lika förlåtande vid lite snällare körning. Det blir lätt stöttigt om man behandlar den för snällt med stötdämparna i de hårdaste lägena. Detta ger dig som förare två alternativ, större hopp och allmänt hårdare hantering eller ändra vreden på stötdämparna. Vi föredrar det förstnämnda då det är precis vad maskinen upplevs be om, för att inte tala om modellnamnet "Hardcore", som sätter lite press på dig som förare att visa upp din hårdare sida. Känner man sig dock inte fullt så erfaren eller bekväm med att tänja på Hardcorens gränser är en betydligt mjukare attityd bara några snabba klick bort.

Med stötdämparna i de mjukare lägena så blir Hardcoren en ulv i fårakläder. Den känns helt plötsligt väldigt följsam och förlåtande i karaktären samt att den av förklarliga skäl blir ännu smidigare att hantera i lössnön. Man upplever kort och gott att man sitter på en vanlig lössnömaskin och inte en utmanare till t.ex. Freeride och Assault, vilket egentligen inte är särskilt underligt då Hardcoren faktiskt har sin grund i Mountaintacaten.

### DISKRET UPPDATERING

Sammantaget så pratar vi om flertalet uppdaterade punkter där framförallt en helt ny och smalare kaross, nya stötdämpare och en fantastisk trevlig motor står för de stora och avgörande förändringarna. Arctic Cat har trots denna långa lista med förändringar lyckats hålla utseendet relativt oförändrat och en icke insatt skulle nog inte reagera på att vi pratar om en maskin som skiljer sig ganska kraftigt mot fjolårets modell med samma namn. Namnet "Hardcore" är för övrigt något vi gillar skarpt och gärna ser att Arctic Cat fortsätter att använda. Det finns dock några förändringar som vi gärna hade sett på just Hardcoren för att känna att den verkligen lever upp till sitt respektingivande namn och det är aggressivare fotsteg och ett styre med enbart de absolut nödvändigaste knapparna och reglagen.

Utöver dessa två punkter så har vi faktiskt inget direkt att invända. Arctic Cat har lyckats rejält bra med att finlipa sina lössnömaskiner i detta chassi. De har precis som ett bra vin bara blivit bättre med åren. Varje år har de blivit ännu trevligare och tryggare att köra, framförallt på skrå, med hjälp av förändringar som inte alltid varit lätta att upptäcka eller som aktivt lyfts fram. Vi trodde redan häromåret att Arctic Cat lyckats nå max-potentialen i detta chassi men deras lössnömaskiner inför 2018 har bevisat motsatsen!



Hardcoren trivs som bäst när man är lite hårdhänt med den.

### FAKTA ARCTIC CAT M8000 HARDCORE EVO -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 794cc, 2-takt, c:a 150 hk.
Bränslesystem:	Dual stage injection DSI.
Chassi:	ASCENDER
Broms:	Race radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AMS Bone 36", FOX Float QS3. Fjädringsväg 178 mm.
Skidor:	ProClimb-7.
Spårvidd:	87,6-97,8 cm.
Boggi:	FLOAT-ACTION 153", FOX Float QS3 / QSL. Fjädringsväg 394 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	205 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts mountain.
Elsfart:	Nej.
Bäckvxl:	Ja.
Pris:	156 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, <a href="http://www.arcticcat.se">www.arcticcat.se</a>

