

# ARCTIC CAT M8000 MOUNTAIN CAT

## MINNESVÄRD KLÄTTRARE

TEXT MAGNUS WEDIN | FOTO STEFAN SUND



### Vissa dagar är bättre än andra!

Det är ytterst få dagar under en säsong som allting stämmer sådär perfekt, antingen är det rejält kallt, mulet, föret är stenhårt, något har kommit i vägen och du kan inte köra etc. etc. De där få dagarna allting stämmer däremot, ja, då är det helt underbart. Under Snowshooten i USA tidigt i mars fick vi just en sådan dag. Solen visade sig från sin bästa sida, inte ett moln på himlen, snön låg sådär härligt lös framför oss vid Klippiga bergens fot och det skulle visa sig att vi fick möjlighet att testa en underbar snöskoter i dessa minst sagt optimala förhållanden.

### ETT NYTT HJÄRTA

Mountain Caten var inte den enda lössnömaskin vi hade med oss uppe bland bergen när vi nu stod och kollade uppför bergssidan som inte bara var ordentligt brant, den var flera hundra meter lång också. Mer än nog för att ta knäcken på majoriteten av lössnömaskiner med andra

ord, i synnerhet med tanke på snömängden. Av självklara skäl så tog vi Mountain Caten och riktade den mot branten för att sedan gå till full attack med öppna spjäll. Den nya och efterlängtdade 800:an ryter ifrån riktigt bra redan från stillastående och skäms absolut inte för sig, men ca 3000 meter över havet så lider den ändå av ett rejält effekthandikapp. Motorn håller varven klockrent och mattan har bra med grepp men det hjälps inte när både snömängd och gravitation sätter käppar i hjulet. Allt eftersom det blir brantare så börjar skidorna klättra allt högre ifrån underlaget varav hastigheten sjunker drastiskt. Vi får därmed avsluta klättringen i förtid och vända ner igen för att ta till ett av Mountain Catens partytrick som även det är nytt för året – lock out. För den som inte vet vad det är så kan man helt enkelt säga att det, som namnet antyder, innebär att man praktiskt taget kan låsa boggins bakre stötdämpare med hjälp av ett justervred på stötdämparen och därmed minimera viktförskjutningen som i sin tur kan

leda till onödigt mycket skidlyft.

Med den bakre stötdämparen i låst läge så tar vi oss än en gång an bergssidan med så mycket gas det bara går. Det märks stor skillnad i hur mycket, eller rättare sagt lite, som skidorna vill resa sig över snön. Motorn kör sitt eget race och knuffar oss allt längre uppför branten, en skaplig bit förbi vårt gamla spår innan hastigheten återigen sjunker ju längre upp vi kommer, varav vi återigen får vända och se oss slagna. Effekten räcker helt enkelt inte till för att ta sig längre upp. Toppeffekten i denna motor är likvärdig mot dess föregångare, så på full gas är det med andra ord ingen större skillnad mot Suzuki-motorn den ersätter bortsett från att den har ett något aggressivare ljud. Vi skulle dock snart bli varse att likheterna i övrigt var mycket få när vi beslutade oss för att överlämna uppgiften att bestiga berget till turboskottrarna för att istället bege oss in i skogslandet med Mountain Caten.



## ” ETT LÄTTSAMT MONSTER!”



Trots att Mountain Cat ska var lite mer civiliserad jämfört med HardCore har den det lika bra ställt på dämparsidan och en lika smal och justerbar spårvidd i AMS Bone 36-framvagnen.



Fox Float QS3-dämpare överallt utom bak i boggin där man har Lock istället för läge 3.



Då dynan ska rymma ett batteri är den något större än på HardCore.



## I SITT ESSE

Till skillnad mot den långa och kala bergssluttningen så bjöd den öppna skogsglätten vi nu befann oss i på en del träd att sick-sacka runt samt en brant och lagom glest beväxt backe som inte krävde en turbomaskin för att bli besegrad. Arcticen släpps återigen lös och snirklar sig upp i utkanten av backen där träden står aningen tätare. Det är ändå så pass bra med utrymme att man inte behöver vara orolig att göra något misstag, jag kliver därför inte över till skoterns insida när jag behöver byta riktning utan låter en fot stå på vardera fotsteg medan vi gasar oss fram mellan träden. Redan nu är det två saker som imponerar, först och främst hur bra motorn svarar både i form av gassvar och hur stark den känns på låg- och mellanregistret jämfört med fjolårets 800:a, som under vissa förhållanden hade ett smått tvekande vid gaspådrag och som trivdes som bäst med lite mer snurr på grejerna. En klar förbättring om än många gärna hade sett att toppeffekten stigit så pass mycket att den på allvar tagit upp hästkraftskriget med 850 E-tec.

Det andra som slår mig är hur lätt det är att byta riktning på maskinen, ett lätt tryck på fotsteget är allt som krävs för att den ska börja svänga och vill man göra det lite snävare så är det bara att hjälpa till med gasen. När jag sedan ska nerför backen så märks det ännu tydligare hur lätt den är att kasta från sida till sida. Jag åker nerför i en hygglig fart med snön yrandes över huvan medan jag låter Mountain Caten snirkla sig i en stor S-formad bana. Hastigheten ökar lite eftersom backen blir successivt brantare ju längre ner vi kommer och rent instinktivt så tar jag i lite mer för att kompensera för den högre hastigheten när jag ska byta riktning och vips så vrider sig skotern för mycket och pekar skidorna uppför backen istället, något som inte varit ett problem om inte föraren varit inställd på att fortsätta åka nerför. Gasen ges helt enkelt för sent, när skotern redan tappat all fart, och fastkörningen blir ett faktum! Maskinen rullas enkelt runt ett varv för att komma lös och kort därefter så upprepas samma fenomen när undertecknad ännu inte fattat att det går lättare att lägga ikull den än vad som instinkten säger och nästa, praktiskt taget identiska, fastkörning är ett faktum. Detta utan att någon gång klivit över till skoterns insida, vilket normalt är att föredra när man kör i dessa lutningar. Klart imponerande över hur lite som krävs för att den ska lägga omkull sig!



En härlig bekantskap som för arvet vidare.



Den längre kylaren ger även extra stadga åt tunneln.



Även här skulle vi vilja se extremare fotsteg.

## BRA FLYT

Vid körning i tätare skog så uppskattar man den nya motorn ännu mer för varje ny linje man tar samtidigt som vi reflekterar över hur långt Arctic Cat har lyckats utveckla sina lössnömaskiner som baseras på detta chassi. Trots att de utseendemässigt ser väldigt lika ut jämfört med när de lanserades så är det mycket stor skillnad i köregenskaper, här är det verkligen som ett gammalt och välanvänt uttryck lyder - 'Det är insidan som räknas'. En av de största förbättringarna de gjort genom åren är att förbättra boggi geometrin och attackvinkeln. De första lössnömodellerna ville gärna gräva ner sig och skicka upp skidorna i vädret utan att ge lika mycket driv framåt som konkurrenterna. En vis-



Även ett mer rensat styre hade passat bättre på M8000 Mountain Cat ES.



**FAKTA ARCTIC CAT M8000 MOUNTAIN CAT ES -2018**

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 794cc, 2-fakt, 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:	219 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts mountain.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	158 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se



serligen underhållande egenskap men likväl en irriterande sådan om man vill ha bra framkomlighet vid klättring och skråkörning.

Allt justerande och förbättringar genom åren har gett stora resultat. Den drar sig visserligen inte för att skicka skidorna i vädret, men nu är det föraren som bestämmer när det händer och även när den reser så lyckas den ge ett bra driv framåt ändå - avsevärt mycket bättre än de tidigare modellerna. Framförallt så märks detta vid långsam skråkörning där man många gånger står still eller har väldigt låg fart på mattan och behöver gasa för att ta sig ur riktigt djup snö eller för att ge sig iväg uppför en brant. Tidigare modeller har mer velat gräva medan Mountain Caten klöser tag i snön, kastar upp maskinen ovanpå snön och driver den framåt. De 76 millimeter höga kammarna gör ju såklart inte detta sämre, de borgar för ett mycket gott grepp och räddade oss mer än en gång när ytterligare förarmisstag inträffade!

**BÄTTRE KYLNING OCH BEKVÄMARE STARTER**

Den som har bra koll på samtliga maskiners tekniska specifikationer har säkert reagerat på att Mountain Caten har slående lik utrustning som Hardcoren. Och ja, de är mycket lika varandra. Hardcoren är dock lite mer avskalad för att bli både lite lättare och så ändamålsanpassad som möjligt. Där får man nöja sig med att enbart kunna rycka igång sin maskin och en kort tunnelkylare, och därmed ett relativt litet kylsystem. Mountain Caten har till skillnad mot Hardcoren både elstart och en lång tunnelkylare, vilket gör att den blir lite lättsammare att leva med då man inte behöver rycka igång den eller oroa sig att den går varm i första taget. Det kommer dock på bekostnad av en nästan 15 kilo högre maskinvikt. I övrigt är de extremt lika faktiskt. De delar stötdämpare, framvagn, matta, boggi osv. osv. Så även om Mountain Caten till modellnamnet inte är lika respektingivande som Hardcoren så ska man definitivt inte underskatta den, det är en ytterst kapabel maskin som tål hårda tag även den.

**DEN SOM LEVER FÅR SE**

Det enda vi egentligen saknar på denna maskin, Hardcoren i synnerhet, är ännu bättre fotsteg och ett styre som rensats på onödiga knappar och reglage. Fotstegen håller sig förvånansvärt fria från snö med tanke på hur lite öppningar de har jämfört med konkurrenterna. Det syns verkligen hur stor skillnad lackade fotsteg/tunnel gör i snöuppbyggnaden kontra obehandlad aluminium som har en förmåga att kladda fast stora mängder med snö. Utöver det så lämnar den ytterst lite att klaga på, frågan nu är bara hur många fler uppdateringar detta chassi kommer att få. Är det dags för ett nytt snart eller kommer de att fortsätta på inslagen linje och slipa på detta? Det ska bli väldigt intressant att följa och dessutom se om deras nya ägare, Textron, väljer att pumpa in extra mycket kapital till vidareutveckling för att ta marknadsandelar från konkurrenterna eller om de bara kommer att sitta lugnt i båten tills vidare.