

EFFEKT OCH LÄNGD!



ARCTIC CAT M9000 KING CAT 162” VS YAMAHA SIDEWINDER M-TX 162”

TEXT MAGNUS VEDIN | FOTO STEFAN SUND

Tar klättring till en ny nivå!

Vid det här laget är det troligtvis få som lyfter på ögonbrynen när man säger att det finns många likheter mellan en del av Arctic Cats och Yamahas snöskotermodeller.

SLÅENDE LIKA

När samarbetet mellan dessa tillverkare avslöjades var det däremot desto fler som gjorde just det, vissa i positiv bemärkelse, andra inte. Samarbetet går i stora drag ut på att Arctic Cat står för chassit medan Yamaha levererar motorerna, exakt samma upplägg som de haft i många år – fast då med den lilla barnskotern de båda sålt i flertalet år. Ett fullkomligt logiskt beslut ur flera hänseenden som såhär i praktiken visat sig vara lyckat och som innebär att vi som konsumenter bl.a. kan åtnjuta dessa 2 modeller, som året till ära tagit klättring till en ny nivå.

NY TEKNIK TÄNJR GRÄNSERNA YTTRELLIGARE

Att valet av stötdämpare samt uppsättningen av dessa kan göra en enorm skillnad på hur en skoter beter sig visade framförallt Yamaha för några år sedan när de lanserade Nytro T-TX, vilket egentligen var en Nytro X-TX med stötdämpare från Öhlins runt om. Skillnaden

blev enorm gentemot en vanlig X-TX, trots att maskinen i övrigt var oförändrad. Lite samma sak kan vi även se i år då dessa två långa maskiner tagit del av helt nya stötdämpare. Centerdämparen och stötdämparna i framvagnen går under namnet QS3 (Quick Switch 3) och innebär att de har ett vred som man enkelt kan vrida mellan 3 förbestämda lägen, där varje steg skiljer markant från varandra i hur hård kompressionen i stötdämparen blir, både hög- och lågfart. Returdämpningen håller sig dock på samma nivå oavsett om du väljer att använda det mjukaste läget (1) eller det hårdaste (3). Eftersom man enkelt kan ändra mellan dessa lägen och att vreden är så pass stora att man kan justera dem med handskarna på sig så är det fort gjort att optimera fjädringen för led- eller lössnöåkning. Detta i sig kommer innebära att allt fler kommer att våga använda justeringarna när det inte finns en oändlig mängd justeringskombinationer samt att man inte behöver skrapa fram de små justerrattarna som normalt används på justerbara stötdämpare och alltför ofta är täckta med is.

Bak i boggin finner vi en liknande stötdämpare som kallas för QSL (Quick Switch Lock) och har en väsentlig skillnad mot QS3-stötdämparna. Det 3:e och hårdaste läget är nämligen

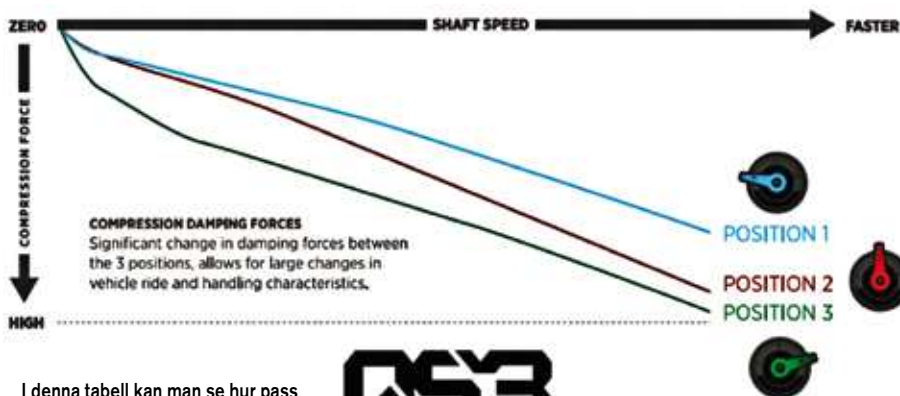
ett praktiskt taget låst läge vilket gör att den bakre armen i boggin kommer att röra sig ytterst lite och därmed minimera viktöverskjutningen. Vad ska detta vara bra för då? Jo, eftersom dessa maskiner har en enormt bra klättringsförmåga och hög effekt så kan man köra dem där det är så brant att de vill stegra över innan de nått sin fulla potential, genom att begränsa bakre armens rörelse kan man kraftigt motverka detta. En fråga som många av oss direkt ställde när vi hörde om detta läge var att det måste vara lätt att förstöra något om man gör den bakre dämparen stum. Fox har självklart tänkt på detta och det sitter en övertrycksventil inuti stötdämparen som öppnar vid kraftiga påfrestningar. Det kommer med andra ord inte vara helt stumt bak i boggin med stötdämparen i det 3:e läget, men det kommer att vara långt ifrån komfortabelt!

VIKTIGT ATT JUSTERA

I och med införandet av denna typ av stötdämpare, både QS3 och QSL så blir det även väldigt viktigt att vara noga med att ändra på stötdämparnas vred beroende på vilken körning man tänker göra. Skillnaden mellan de olika lägena är nämligen inte små. I första hand blev vi varse om detta när vi provade hur bra maskinerna var på att klättra. I det 1:a läget på den bakre dämparen så kom vi inte alls så



Med rätt inställning på stötdämparna är det inga problem att skräköra i riktigt brant terräng.



King Catten med sin 162" långa matta och effektstinna motor är i dagsläget Arctic Cats mest potenta klättrare.

I denna tabell kan man se hur pass stor skillnad det är mellan de tre olika lägena på QS3-stötdämparna.





Det är både mäktigt och extremt underhållande att ge Sidewindern fria luftvägar och känna hur den matar iväg uppför Klippiga bergens branta lutningar.

långt vi hade trott medan det gick något bättre i det 2:a. När vi slutligen slog om till det 3:e och sista läget tilläts vi helt plötsligt att hålla full gas hela vägen upp utan att maskinerna ville stegra över. Något som vi för övrigt kan säga är en rejäl upplevelse, det är nämligen inte ofta man kan hålla full gas i flera tiotals sekunder med en maskin med 180 hästar! Det är dock inget vi rekommenderar om du är rädd för att åka utför i tresiffriga hastigheter, för när det lutar så pass mycket att man behöver använda lock-läget på stötdämparen för att komma hela vägen upp, ja, då kommer det att gå rejält fort när du ska ner igen!

Det är däremot inte bara vid just klättring som det är viktigt att justera fjädringen - och inte heller bara den bakre stötdämparen. Efter att vi klättrat flertalet repor med både Yamahan och Arctic Catten så begav vi oss in i ett skogsparti för att köra i kuperad terräng. Där blev vi fort röda om kinderna samtidigt som det flåsades friskt inuti hjälmarna, maskinerna var så fruktansvärt bångstyriga! Vid detta tillfälle hade vi redan provkört Sidewinder M-TX 153 (som har exakt samma kalibrering på stötdämparna som M-TX 162 och King



Arctic Cat använder variatorer från Team i King Catten. En av skillnaderna mellan maskinerna.



Arctic Cats val av färgsättning gör sig riktigt bra på denna skoter.



”ETT RESPEKTINGIVANDE NAMN SOM KING CAT KRÄVER EN RESPEKTINGIVANDE ATTITYD!”

Catten har) och den var riktigt fin att bryta omkull och hantera på skrå. Detta var varken King Catten eller M-TX 162 för oss inledningsvis – tills vi såg att justeringarna på de övriga stötdämparna var inställda på de hårdare lägena. När vi sedan vred om till det mjukaste läget på samtliga stötdämpare så kände vi igen oss. Vi behövdes inte längre slita för att få upp maskinerna på en skida och den ökade viktförskjutningen i boggin fick helt plötsligt maskinen att kännas lätthanterlig under gaspådrag i de lägre hastigheter man upplever vid skogskörning. Det är med andra ord av yttersta vikt att utnyttja snabbjusteringarna på båda dessa maskiner om man vill få dem att fungera optimalt både vid led- och lössnökörning, annars kan det bli svettigt!

FLACKARE ATTACKVINKEL

Utöver de nya stötdämparna så har både King Catten och Yamahas M-TX fått en avsevärt flackare attackvinkel till i år, tack vare att drivaxeln sänkts 28,5 millimeter och att de nu använder sig av drivhjul med 8 tänder. Detta resulterar i en nästan 10 (!) grader flackare attackvinkel jämfört med tidigare modeller och det märks tydligt när man kör dem. De kliver upp avsevärt mycket lättare och fortare ur snön än tidigare, något som underlättar kraftigt när man ska komma igång från stillastående eller väldigt låga hastigheter. Det här påverkar även det en renodlad klättring positivt och tillsammans med den nya bakre stötdämparen i det låsta läget så får både King Catten och Yamaha M-TX i det närmaste ingen konkurrens bland standardmaskinerna om att klättra allra högst. Det skulle möjligtvis vara antingen Ski-doo Summit 175" eller Polaris Pro RMK 174" men vi är tveksamma till om de har det lilla sista för att hänga med hela vägen upp. I USA hade de andningssvårigheter i Klippiga bergen på ca 3000 m.ö.h. och drogs med kraftiga effektför-

Komfortabel dyna som även gömmer ett startbatteri.



Så här ser snöskotermarknadens effekttinnaste motor ut i genomskärning.



Här kan vi skymta de nya QS3-stötdämparna från Fox.



3" höga kammar i Powerclaw-utförande borgar för bra grepp i snön.



**”TURBOMOTORNS MELLAN-
OCH TOPPREGISTER ÄR
BEROENDEFRAMKALLANDE!”**

Yamaha är en av de få tillverkare som ännu inte valt att banta bort diverse knappar och elektronik från styret på sina lössnömaskiner.



Yamaha använder sina egna variatorer med en egen kalibrering.



luster, så där var det inget snack om saken. Den kommande vintern får helt enkelt utröna vilken maskin som verkligen är fjälltoppens konung, är det en 4-taktare eller en 2-taktare?

FÅ OLIKHETER

Som vi inledde med att säga så är det ytterst få saker som skiljer Arctic Cats King Cat och Yamahas M-TX 162 åt. Utseendemässigt så skiljer det ju uppenbarligen en del med färgsättning och mindre detaljer. Rent tekniskt så är det däremot faktiskt bara variatorerna och variatorsetupen som skiljer, samt skidorna i viss mån, där Yamaha använder sina egna variatorer medan Arctic Cat använder variatorer från Team. Även fast det används helt olika variatorer så är karaktärerna väldigt lika.

Vi kappkörde dem mot varandra ett flertal gånger och det enda som avgjorde vilken som vann var den som fick bäst grepp i starten. Vid en rullande start så uppenbarades ingen märkbar skillnad. King Catten har ett något mjukare tillslag men det är ingen avgörande skillnad, hade vi inte vetat att det var olika

Klippiga bergens branta terräng och stora snömängder passar perfekt för King Catten.



variatorer på dessa maskiner skulle vi nog inte ens reagerat på det. Så står du och funderar mellan en Arctic Cat King Cat eller en Yamaha M-TX 162 så är nog den avgörande faktorn hur långt du har till din närmsta återförsäljare för Yamaha eller Arctic Cat, antingen det

eller att fåfången styr och att det är någon av maskinernas utseende som gör det lite extra värt att välja just Yamahan eller Arctic Catten. Oavsett vilket så kommer du att få en klättrare av rang med en vrålstark motor som inte går av för hackor!



Framvagnen tillåter en stor justermån av spårvidden, från det bredaste till det smalaste läget skiljer det hela 10 cm!



Trots att fotstegen inte är lika aggressiva som konkurrenternas lössnömaskiner så håller de sig förvånansvärt fria från snö.

FAKTA Arctic Cat M 9000 King Cat -2018

Motor:	3-cyl, turbo, vätskekyld, 998cc, 4-takt, ca 180 hk.
Bränslesystem:	EFI, 3x41 mm.
Chassi:	ProClimb
Broms:	Race radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AMS Bone 36", FOX Float QS3. Fjädringsväg 178 mm.
Skidor:	ProClimb-7.
Spårvidd:	86,4-96,5 cm.
Boggi:	FLOAT-ACTION 162", FOX Float QS3 / QSL. Fjädringsväg 419 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x4115 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	242 kg.
Bränsletank:	37,5 liter.
Oljevolym:	3,08
Dyna:	1 up, Mountain.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	168 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se



FAKTA Yamaha SideWinder M-TX LE 162 -2018

Motor:	3-cyl, turbo, vätskekyld, 998cc, 4-takt, ca 180 hk.
Bränslesystem:	EFI, 3x41 mm.
Chassi:	SRV-M
Broms:	Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	SRV-M, FOX Float QS3. Fjädringsväg 177 mm.
Skidor:	6" Mountain ski.
Spårvidd:	87,6-97,8 cm.
Boggi:	Dual Shock SR 162, FOX Float QS3/QSL. Fjädringsväg 419 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x4115 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	37,5 liter.
Oljevolym:	3,08
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	169 900 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.eu

