



MXZ X 850 VS ZR 8000 SP

DUELL SKI-DOO VS ARCTIC CAT

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Även om det här med ledåkning tagit ett steg tillbaka i Sverige så utvecklas hela tiden skotrarna i detta segment.

För första gången på många år har två tillverkare valt att ta in två lite "snällare" modeller till Sverige. Eftersom man bara tar in en eller kanske två olika modeller så har man haft för vana att bara ta in vinstingen som oftast är en crossreplika. I Ski-Doo:s fall har detta sin förklaring i att den nya 850-motorn bara kommer som X-version och inte som X-RS. Att KGK och Arctic väljer att ta in sin Sno Pro istället för RR av ZR 8000 beror främst på att man efter moget övervägande ansåg att Sno Pro-modellen ger kunden mer valuta för pengarna. Som alltid försöker man vara lyhörda och lyssna på vad kunderna efterfrågar, framtiden får utvisa om detta var rätt val och om man håller fast vid den linjen.

MXZ X 850

Det är inte bara motorn som är ny i denna lite udda skapelse utan hela chassit och alla

kåporna är helt nya som ni kanske ser. REV har nu nått till generation fyra sedan introduktionen 2003 och det var länge sedan vi såg så här många och stora förändringar på en och samma gång. Precis som hos Summiten har motorns massa centraliserats för att ge lika mycket tryck på var skida. Trots en betydligt kompaktare kropp så ger de nya kåporna mycket bra vindskydd, speciellt för benen. Tack vare den inåtvinklade tunneln och minimala dynan sitter man mycket bra och det är enkelt att flytta runt kroppen på maskinen.

Kåporna där man har knäna är formade så att man kan placera knäna mot dem i tre steg beroende på hur mycket man ska burka. Då fotholkarna nu precis som på en Summit är helt öppna åt sidan krävs det lite tillvänjning för att känna sig hemma då foten lätt trillar ut vid aktiv ledåkning. Det som finns är en upp- och nedvänd fotpinne som begränsar fotens rörelse uppåt. Om man inte lyckas vänja sig vid detta så finns det ett yttre stöd att köpa som tillbehör. Även fotbrädorna har en annan vinkel och är betydligt plattare än tidigare. För att alla ska kunna hitta rätt förarposition sitter det dessutom en justerbar styrhöjare på plats. Den är inte

justerbar på höjden utan är fast men den går att skjuta framåt och bakåt hela 10 centimeter i fyra fasta positioner. Positionen längst fram är årligt talat riktigt långt fram och känns ganska udda. Även den bekanta RAS3-framvagnen har uppdaterats med nya geometri som ger 20 mm mer i slaglängd. Styrningen ska vara riktigt precis då man har ett nytt genomarbetat länkage som ska ge en glappfri känsla och direktkontakt med skidorna. Där bak återfinns vi dock en oförändrad rMotion-boggi som man lindat en 129 tum lång RipSaw-matta med 31,8 mm kammar runt.

MOTORN

Rotax-motorn har vuxit med 25 kubik per cylinder vilket resulterar i 165 grymma hästkrafter. Man har även vidtagit stora åtgärder för att detta nya bygge ska hålla för dessa nyvunna krafter. Inne i motorn hittar man en ny vevaxel, plasma-coatade cylindrar, stöd för kolringen och direkt smörjning av lagren.

För att säkerställa bränsletillförseln har man förutom direktinsprutningen även Booster injektorer i insuget och som grädde på moset nya eR.A.V.E. som öppnar och stänger den rörliga avgasporten tre gånger snabbare än tidigare



Vi provkörde MXZ:an med Pilot TS där man kan ställa styrstålet, vi tror dock att Pilot DS 2 som vi får passar bättre.



ZR 8000 SP kommer original med bekvämligheter som el-start.



I framvagnen på ZR 8000 SP hittar vi nya Fox 1.5 Zero RC coilover-dämpare med justerbar kompression och retur.



” EN BRUTAL KRAFTKÄLLA ”

lösning och dessutom har den likt Polaris tre olika positioner.

ZR 8000 137

Denna maskin är oss bekant sedan lanseringen som 2012-års modell. Visst har det förändrats en del som till exempel att tunneln blivit platt och att den fått ett större styrutslag, men grunden är densamma. Fem år av utveckling har dock steg för steg gett oss tillgång till en allt bättre skoter och när man beslutade att köra på en modell som var 137 tum lång fick man också en mer mångsidig maskin perfekt för åkningen på våren enligt många.

Receptet på denna skoter ser ut som följer, ett ProCross-chassi för 137”, en beprövad 800 från Suzuki utrustad med EFI och dubbla tändstift per cylinder, en Arctic Race Suspension framvagn som är 42 tum bred med nya Fox 1.5 Zero RC coilover-dämpare med justerbar kompression och retur. Boggin är Arctics kopplade SlideAction utrustade med Arctic 1.5” och 2.0” IFP-dämpare som fått ny kalibrering. Mattan är en mångsidig BackCountry X av längden 137” med 44 mm höga kammar. En matta som bland annat är utvecklad på crossbanan där grepp och hållbarhet prioriteras, ändå ger den även goda flytegenskaper när det är ospåret.

Sedan något år tillbaka använder sig Arctic av TEAM-variatorer vilket är bland det bästa du kan få tag i, och är man inte nöjd med set-up:en är v-kitten många. I övrigt har man uppdaterat styret som är lättare tillsammans med nya greppvänligare handtag. Halogenstrålkastaren på Catten har fått en ny reflektor där helljusbilderna ligger 5 grader närmare halvjusbilden för att ge en bättre täckning. Det sitter även en 0,3 kilo lättare TCL (Torque Control Link) på Arcticen. Vi hittar även en del andra ändringar som lättare skotern och avgasdeflektorn är konstruerad för att ge mindre avgasmottryck i packad snö.

SUZUKI-MOTORN

Ett långt liv till trots har den alltid legat i topp när



Man har hittat en mycket bra set-up på dämparna till ZR 8000 SP och ju sämre, eller roligare, leden blir desto bättre går den.



I X-kostym är MXZ:an mer av en ledraket än crossreplika, som den i och för sig inte utger sig för att vara.

det gäller effekt och underhållningsvärde är efter år. Det är fortfarande en väldigt underhållande motor trots att Rotaxen både kommit ikapp och gått förbi när det gäller effekt. Tittar man närmare på tekniken så kan man väl konstatera att den i en jämförelse tillhör den gamla skolan med tanke på insprutningen och de rörliga avgasportarna. Nu vet vi att Arctic sedan ett bra tag har testat efterföljaren som ska se till att man kommer ikapp på alla plan och det är väl nu när konkurrenterna kommit ikapp som det är hög tid att lansera denna skapelse.

INTRYCKEN

Dämparna på Ski-Doo:n hänger inte med när leden blir riktigt gropig, men i övrigt är dom riktigt mjuka, följsamma och bekväma. Körställningen är dock riktigt bra och man kommer långt fram i kurvorna, vilket ger bra kontroll på vad som händer. Själva motorn går som ett skott och är den klart kraftfullaste 2-taktaren som finns på marknaden idag.

Jämfört med tidigare årsmodeller är Arcticen väldigt oförändrad, även om det är en "ny" modell för oss. Ski-Doo:n som är ny på riktigt har i jämförelse med tidigare modell fått en helt perfekt körställning och motorn gör att den även är betydligt kvickare, så till den milda grad att Arcticen trots sin bättre dämpare har problem att hänga på om leden är fin. När det däremot blir styggare så åter Arcticen snabbt ikapp försprånget som Ski-Doo:n byggt upp. Det spelar ingen roll hur mycket vi skruvar på MXZ:ans dämpare, som dessutom var utrustad med Quick Adjust som erbjuder ett bredare



Bak hittar vi standardversionen av rMotion och inte QA som på bilden, lätt att justera men lite för mjuk för våran smak.



Styrhjäjaren på MXZ går att skjuta framåt och bakåt hela 10 centimeter i fyra fasta positioner.



MXZ har öppna fotholkar åt sidan vilket verkligen kräver tillvänjning, alternativt att man köper till ett stopp.



justeringsområde och inte är original, så fick vi dem inte tillräckligt hårda och kvicka.

OSPÅRAT

När vi lite modigt letar oss ut vid sidan av leden och upp i brantare terräng så tar självklart den längre Arcticen kommandot, detta trots att testmaskinen har lägre kammar än vad den kommer ha hos oss. Arcticen är riktigt busig och går klart mer på rullen än vad Ski-Doo:n gör, Suzuki 800:an är ju inte direkt slö den heller! Jämfört med Ski-Doo:n som känns som en ren leddräpare är Arcticen helt klart mer allround och passar perfekt i den vårsnön som finns att tillgå under provkörningen.

Båda två har dock en väldigt bred framvagn för att vara riktigt lätthanterliga i lössnön och passar naturligtvis mycket bättre på leden. Däremot fungerar bådas skidor över förväntan även när det är ospårat. I MXZ:ans fall har det sin förklaring i att det kommer sitta lössnöskidor i form av Pilot DS 2 på maskinen när den kommer till oss. Arctic har däremot sin trail-skida, men då den mäter 6" och har en bra köl så fungerar det bra även vid sidan av leden.

SUMMERING

Trots att Ski-Doo:n är så ny och modern en skoter bara kan bli så har man lika roligt på den beprövade Arcticen. I den här jämförelsen så handlar det mycket om motorer, dämpare och matta. Vad är du som köpare ute efter? Om det är en ren ledracer så kommer du att trivas ypperligt med MXZ:an och dess underbara kraftkälla. Om du tror att du är Tucker Hibbert så ska du välja samma märke som han då Arcticen trots att det "bara" är en Sno Pro är begåvad med mycket bra stötdämpare. Även när du är ute efter en något mer mångsidig skoter så står Arctics 137" högt i kurs. Bestäm dig först för vilken typ av åkning du är ute efter, sedan väljer du skoter efter det!

” HELA PAKETET LIRAR HOS ZR 8000 ”

ZR 8000 har en "fast" styrhøjare på nästan 14 centimeter och handtaget är betydligt greppvänligare än tidigare.



Hos oss kommer Catten med en värre matta än i staterna och har här 44mm kammar.



Fotbrädorna passar bra på denna typen av skoter, bra grepp, okej snögenomsläpp.



Dessa två bilder kan få symbolisera hur bra vi tyckte Rotax 850 gick, det var nästan svårt att få hejd på grejorna.



Det försprång som MXZ:an byggt upp när leden var fin tar däremot Arcticen igen så fort det blir lite knöligare.

FAKTA Arctic Cat ZR 8000 137 SP ES -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 794cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	BEFI 2x46mm.
Chassi:	ProCross.
Broms:	Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	Arctic Race Suspension, FOX 1.5 Zero RC. Fjädringsväg 254 mm.
Skidor:	ProCross - 6
Spårvidd:	106,7-109,2 cm.
Boggi:	Slide-Action, AC IFP 1.5" / AC IFP 2.0". Fjädringsväg 343 mm.
Matta (BxL):	BackCountry, 381x3480 mm.
Kamhöjd:	44 mm.
Torrsvikt:	225 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,4 liter.
Dyna:	1 up, ProCross.
Elstart:	Ja.
Backsvxl:	Ja.
Pris:	149 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se



FAKTA Ski- Doo MX Z X 850 E-Tec -2017

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 849cc, 2-takt, ca 160 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk bränsleinsprutning + insugsspridare.
Chassi:	REV Gen 4
Broms:	Brembo-racing, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 3, HPG Plus. Fjädringsväg 233 mm.
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd:	106 cm.
Boggi:	rMotion, HPG Plus. Fjädringsväg 272 mm.
Matta (BxL):	RipSaw, 381x3269 mm.
Kamhöjd:	31,8 mm.
Torrsvikt:	215 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4
Dyna:	1 up, Trail
Elstart:	Ja.
Backsvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.ski-doo.se

