

DUELL ARCTIC CAT VS YAMAHA

PANTERA 7000 XT LTD VS RS VENTURE TF

TEXT & FOTO STEFAN SUND



Det här med touring på två helt olika sätt.

Precis som i alla andra segment kan man utgå från helt olika saker för att skapa en ny modell. Det är just vad Arctic Cat med sin Panthera 700 XT Ltd och Yamaha med sin RS Venture har gjort. Vad vi och ni gillar är just vad vi ska försöka utröna på de kommande sidorna.

ARCTIC CAT PANTERA XT LTD

XT brukar vara lika med arbetaren hos Arctic Cat, men slänger man dessutom in bokstavs-kombinationen LTD så händer det grejor och skotern blir i en vändning en kompetent touringmaskin. I grunden är detta egentligen mer en BearCat än något annat, men tack vare att den är så himla välutrustad med allt som hör touring till så får den alltså namnet Panthera 7000. Den har därför samma breda 50-matta som en BearCat och det starka ProUte-chassit som kom förra säsongen.

I detta chassi har man sedan stoppat en av de många varianterna på Yamahas 3-cylindriga 4-taktare på 1049 kubik, vilken ger ifrån sig 120-130 hästar i detta utförande. Själva motorn kommer inte att fälla några avgöranden här idag då man nämligen delar denna 3-cylindriga pjäs med varandra. Men något som Arctic har gjort är dock att man tagit bort den bakre kylaren och förlit sig på en främre kylare placerad utanför

huvan men innanför frontbågen, allt för att slippa is på fotstegen och ge kylning trots dåliga eller hårda snöförhållanden.

Själva chassit ProUte 154" är som namnet antyder avsett för en 154 tum lång matta. För att chassit ska tåla alla påfrestningar som både arbete och last innebär så använder man sig av ganska mycket stål i själva chassikonstruktionen och även i lyftbågen bak.

Så här pass stora maskiner kan även vara ganska så osmidiga vilket Arctic har undvikit genom att göra hela skotern kortare samt att den fått en riktigt bra svängradie tack vare att styrvinkeln på skidorna har ökats med 15% jämfört med modellen innan. ARS-ramvagnen har dessutom justerbar spårvidd mellan 37,5 tum och 43,5 tum! Bara att välja hur stabil skoter man vill ha alltså.

YAMAHA RS VENTURE

Mer touring än så här blir det inte hos Yamaha och det med en sportig touch. Yamaha har nått det resultatet genom att göra om en Apex till en tourer. De saker man delar med sportmaskinen är delar av chassit, framvagn och mycket av utseendet, resten är touring rakt igenom. Det faktum att den är besläktad med en sportmaskin gör att känslan blir en annan än hos en renodlad tourer. Allt känns betydligt sportigare hos RS Venture och precis som hos Arctic har man tillgång till den utmärkta 3-cylindriga motorn

på 1049 kubik. Detta är en motor som passar utmärkt i denna typen av skoter då den både är underhållande och stark. Yamaha verkar även använda RS Venture TF som lite av en testbänk för all möjlig intressant teknik, så som servostyrning och avancerade tekniska lösningar för olika körprogram.

Mattan är lite kortare än hos Arctic och mäter här 151 tum i längd och har en normal bredd på 38 cm, vilket helt naturligt tyder på att den trivs bäst med ett liv på leden. Denna maskin väger också mindre i tjänstevikt, 329 kg, än vad Arcticen gör torr, vilket helt klart bidrar till de sportiga egenskaperna hos RS Venture. Nu ska vi titta närmare på de detaljer som kan vara avgörande för valet av touringsskoter.

VÄXELLÅDORNA

Alla touring- och arbetsskotrar av rang måste ha en växellåda som åtminstone ger möjlighet att backa och gärna även en lågväxel vid tung last. Arctics WR-3-låda gör mer än så då den inte bara har en låg- utan även en superlåg växel! Ett tydligt arv från arbetsmaskinen BearCat som inte heller gör bort sig i en touringsskoter med många strängar på sin lyra. Superlåg är precis vad det låter som och ska användas vid farter under 30 km/h och vid tung last eller när man sniglar sig fram i djup snö, lågväxeln används som vilken normal lågväxel som helst och vid lättare last upp till 65 km/h. För bästa brän-



RS Venture TF är helt klart den sportigare av de två och går riktigt stabilt och bra på leden.



På tal om stabil skoter så personifierar Pantera 7000 det ordet mycket bra.



Yamahan förlitar sig fortfarande på en mekanisk back som sköts via denna spak.



Arctics växelåda WR-3 kommer från TEAM och fungerar ypperligt, försedd med tre växlar framåt.

sleekonomi samt mer normala hastigheter kör man självklart på högväxeln. Förutom denna valmöjlighet vad det gäller utväxlingen imponerar Arcticen även med att ha en otroligt lättväxlad låda, likt en joystick väljer man mellan lägena som ligger i ett L-mönster. Kraften går sedan vidare till mattan via två välkalibrerade TEAM-variatorer. En bra finess är att när man lägger i backen så tänds ett LED-backlyse vilket underlättar i mörkret.

Yamahas låda sköts inte på samma avancerade sätt utan förlitar sig istället på ren mekanik. Det är den klassiska spaken vid höger knä som ska dras ut och till vänster för att få backväxeln, och någon lågväxel är det väl egentligen inte tal om då detta är en touring- och ingen arbetsmaskin. Om RS Venture istället baserats på VK Professional II hade denna funktion säkerligen återfunnits, men nu är det inspirerad touring som gäller hos RS Venture.

Om det är avancerad teknik som ska fälla avgörandet här så är det Arcticen med sin WR-3-låda som tar hem ronden lekande lätt. Men om man varken har tänkt sig att arbeta eller dra tungt så klarar man sig långt utan en massa extra växlar.

Arctic Cat Pantera: 5
Yamaha RS Venture: 3

BOGGI, SKIDOR & MATTA

Samtidigt som Arctic lanserade detta chassi så fick den en ny boggi vid namn XtraAction Flip. Då boggin är utrustad med Arctic Cat gas 1.5" IFP-dämpare ska den med hjälp av olika funktioner klara varierande last utan problem. Först har den en vad man kan kalla för normal justering av förspänningen med ett block som vrids i tre lägen, men med några handgrepp med ringnyckeln kan man även spänna upp torsionsfjädrarna ytterligare fem steg genom att flytta infästningen i framkant. Som inte det vore nog har man dessutom utrustat den med overload-fjädrar för speciellt tunga dagar. Kanske främst för att underlätta när man behöver backa i djupare snö så är boggin utrustad med en rörlig bakdel som även enkelt kan låsas i en fast position.

Arctic Cat använder sig av sin XT Q/T-matta med 35 mm kammar och som sagt mäter den drygt 50 cm på bredden, fotavtrycket i snön är med andra ord enormt. Detta gör att den trots sin lättare fetma håller sig flytande i snön på ett imponerande sätt, men skulle man sätta fast sig har man problem, stora problem. Vi skulle faktiskt starkt fundera på en vinsk om vi hade haft den här skotern eller kanske du kan lyfta en torrviikt på 338 kilo?

Även de enorma skidorna hjälper till att hålla skapelsen flytande i snön. De kallas ProUte 10/8, detta för att dom är hela 10 tum breda fram för att sedan smalna av till 8 tum bakåt. Förutom att vara breda i sig har dom även en djup och bred köl för att styra bättre i lössnön, de är också väldigt böjda för att enklare kliva upp ur snön. För att få bättre kurvegenskaper har skidorna också höga sidor så att skidan inte skär igenom snön utan istället håller emot.

Vid en snabb titt på vad som nuddar snön hos Yamahan så ser vi två stora skillnader på den



Pantera är frösedd med de riktigt breda skidorna ProUte 10/8 som fungerar bra både på och vid sidan av leden.



Vi får inte ta del av dessa Tuner II-skidorna utan får istället ett par 7" breda diton som är lite mer mångsidiga.

Den ledade Xtra-Action-boggin på Pantera är verkligen gjord för att palla för tung last.



På Yamahan har passageraren ett upphöjt fotstöd i plast och man sitter riktigt bra där bak.



Vi får även en mer mångsidig matta på RS Venture i form av en BackCountry-matta med 32mm kammar.



Den ledade rörelsen har förbättrats med 85% jämfört med tidigare modell och den rör sig även lättare.



På Arcticen har passagerarfotstödet bra med grepp och ni ser även den avsmalnande tunneln som gör det lite bekvämare.



Hos Yamahan är boggisenorna ställbart ledade, allt för ökad smidighet och för att underlätta vid backning.



maskin vi provkörte och vad som kommer till oss. Vi körde med Yamahas Tuner II-skidor med dubbla kölar och en Ripsaw-matta, båda väldigt ledorienterade och väldigt bra på just detta. Hos oss vill man dock vara lite mer mångsidig och därför har man valt en 7 tum bred skida för att öka på flytförmågan och mattan är den mångsidiga Camso Back Country-mattan, vilken har ett betydligt bredare register än RipSaw-mattan. Bredden är som sagt var 38 cm och längden 151 tum, man har dock valt att gå på samma kamhöjd på denna matta som på RipSaw, nämligen 32 mm. Då detta främst är en ledtourer och ingen äventyrsmaskin tycker vi att det är ett bra val att endast ändra karaktären hos mattan

utan att försämrå några lederegenskaper med högre kammar. Precis som hos Arctic har man en boggi som är byggd för att klara lite mer last i form av en passagerare och lite last. Den heter Pro Comfort och är även den utrustad med ledade boggisenor längst bak, man kan även justera hur mycket dom ska vara ledade. Förspänningen sköts steglöst fram i boggin och i tre steg bak, det enda man egentligen behöver justera när man åker två på Yamahan är förspänningen bak. Här är det besvärligare att kora någon segrare i ronden då det helt beror på vad man prioriterar, den ena kan se 50-mattan som något bra även

för en tourer medan den andra inte för allt i världen vill beblanda sig med en så bred matta. Vi säger att det får bli oavgjort just därför.

Arctic Cat Pantera: 3
Yamaha RS Venture: 3

UTRUSTNING & KOMFORT

Hur har då Arctic förvandlat denna arbetsmaskin till en touringmaskin, jo genom att skruva dit massor av utrustning avsedd för ändamålet. Till att börja med har den självklart plats för en passagerare, en person som får det lika mysigt och ombonat som föraren med justerbart ryggstöd, värme i både rumpan och händerna samt



På Panteran kan man sitta hela tre personer, men man kan även välja att plocka bort den bakre sittplatsen till förmån för ytterligare bagage.



På RS Venture kan man justera både ryggstödet och höjden på passagerarens handtag i två steg.



På Yamahan hamnar ryggstödet lite högre när man fäller fram det, vilket ger mer stöd.



Ibland kan det faktiskt vara skönt med lite extra stöd och det får man genom att fälla fram passagerarens ryggstöd

handtagsskydd. Men den har även plats för ytterligare en passagerare placerad mellan förare och den bakre passageraren, det är faktiskt snudd på att denna person kan vara fullvuxen! Saker som 12V-uttag och uttag för elvisir både fram och bak är också standard på modellen. Instrumentet är det som brukar höra ihop med denna motor, Deluxe Gauge, med dubbla digitala fönster och massor av funktioner. Självklart sitter man även som i en bubbla bakom den enorma rutan försedd med backspeglar. För att kunna få med sig mer än bara passagerare har man även gott om förvaringsmöjligheter på Pantera 7000 XT Ltd. Dessa består av en total volym på hela 82 liter, fördelat på fem

olika utrymmen. Sadelväskorna är dessutom låsbara och lätta att plocka loss för att ta med sig in i värmen efter en lång dagstur. Skulle inte allt detta räcka finns även en lång lista med tillbehör för bland annat ytterligare lastutrymme eller varför inte Groomer Special-tillbehören. Att starta en kall skoter kan ibland kännas som ren tortyr och det slipper man med denna Arctic då den har motorvärmare som standard, vi sa ju att den var välutrustad!

Rent ergonomiskt är det nog inte bara vi som har lite svårt för skotrar med 50-matta då det oftast innebär att även tunneln, tanken och dynan är väldigt breda. Men om man gör som



Stor ruta bjuder båda maskinerna på, allt för att färden ska bli så behaglig som möjligt.

Totalt sett finns det 85 liter förvaring på Pantera fördelat på fem ställen.



Det är inte bara föraren som kan få värme i baken på Arctic Cat Pantera.



Sadelväskorna kan låsas och även tas loss för att man ska kunna ta med sig packningen enkelt och smidigt.

Arctic och bygger på höjden samt har en avsmalnande tunnel samt dyna och tank blir det ett mindre problem. Som förare sitter man utmärkt och om det skulle behövas kan man även justera passagerarens ryggstöd så att föraren har användning av det, ganska bekvämt faktiskt. Trots avsaknaden av servostyrning på Arctic och en ganska ordentlig köl på skidorna så är den förvånansvärt lättstyrd. Detta beror nog mycket på det ökade styrutslaget samt att skidorna är väldigt bananformade för att minska ytan som ligger i vid hårt före. Den stora kölen ser även till att göra ett eget spår i snön vilket minskar spårkänsligheten, skulle tro att även vik-

ten hjälper till med detta. Styrhöjaren mäter 14 centimeter vilket placerar styret på en behaglig höjd för föraren.

YAMAHA

Allt på Yamahan känns väldigt välgjort och känns premium precis som det ska på en Grand Tourer. All utrustning är också gjord efter dessa premisser och känns genomarbetat. Man har ett smidigt reglage för att justera ryggstödet framåt eller bakåt beroende på om man åker själv eller med passagerare. En passagerardyna som till skillnad från Arctic sitter där den sitter. Som passagerare har man tillgång till väl skyddade



Mellan själva motorutrymmet och frontbågen sitter kylaren till motorn.

”PANTERAN ÄR EN REN URKRAFT”



handtag med värme i och dessa är dessutom höj- och sänkbara i två lägen. Instrumenteringen är en blandning av analogt och digitalt där varvtalet visas på den analoga runda mätaren. Resterande information hittar man i något av de två digitala fönstren. En smart funktion här är att den visar hur långt man har kört sedan bränslevarningslampan tänts! Man har även här, på klassiskt touringmanér, en enorm ruta som skyddar alla på skotern mot fartvinden på ett effektivt sätt. På rutan sitter också backspeglarna monterade. Självklart har man även ett 12V-uttag som standard, dock hittar vi inga uttag för el-visiren. Även om man kanske sitter lite lägre än på Arcticen så är körställningen bekväm med en rejäl styrhøjare. Lastutrymmena är väldigt begränsade på RS Venture i jämförelse med Pantera och sträcker sig till en snygg men liten plastlåda bakom passageraryrggstödet. Ett slags rack finns dock som tillbehör till Yamahan.

På Yamahan har man även möjligheten att ställa in olika körlägen vilket sköts av två olika system som samarbetar. Dels har man YCC-T Engine Management som tar hand om luftflödet genom att känna av gashandtagets position och sedan styr den med hjälp av en servomotor hur mycket spjället ska öppnas. Det andra systemet är D-MODE som tar hand om bränsletillförseln genom att plocka in datan från YCC-T samt varvtal för att ge rätt mängd bränsle. Det är i D-MODE som man också kan välja mellan tre olika körprogram. De tre lägena är Sport, Touring och Entry. Sport betyder att motorn gör det du ber den om via gashandtaget. Touring är läget för dig som vill ta det lite lugnare där systemet



Den enorma mattan hos Arcticen mäter 154 tum i längd och 50 cm i bredd vilket ger bra bärkraft i snön.



” EN RIKTIG SPORT-TOURER ”

I en jämförelse blir RS Venture TF det prisvärda alternativet om du bara är ute efter touringegenskaper.



hjälper dig med att hålla nere effekten för att uppnå en mjuk körning som även blir bränsleeffektiv. Entry är som det låter ett läge för den som aldrig suttit på en snöskoter förut, perfekt för uthyraren! Den har dock ingen spärr, så är det en smart rackare byter denna helt enkelt körläge via knappen. Något som fungerar ypperligt på Yamahan är servostyrningen, dels för att det är väldigt lätt att styra oavsett situation och dels för att slag i styret elimineras på ett bra sätt. Den arbetar också väldigt bra när det gäller att vara progressiv, vilket betyder att man har god kontroll på vad som händer vid skidorna. I denna rond är det också jämnt då Yamahan har sina teknikfördelar medan Arctic har sina smarta lastmöjligheter och lyx i form av värme i dynan samt motorvärmare. Som förare sitter man också, 50-mattan till trots, bra på Arcticen, mycket tack vare höjden på dynan. Vi gillar tekniken så pass mycket att det är nära oavgjort även här, men inser samtidigt fördelarna med stora lastutrymmen. Så om vi måste välja så hamnar Arcticen något före fast med samma betyg som Yamahan.

Arctic Cat Pantera: 4
Yamaha RS Venture: 4

PRIS & SOPPA

Om vi ska summera vad som återstår av dessa potentia touringkotrar trots helt olika syn på det här med touring så har båda en klassisk flipphuv, men på Arcticen kan man dessutom ta bort sidokåporna när det är dags för service.

Det finns två saker kvar som kan vara helt avgörande för valet av touringkotter och det är räckvidd samt pris! Trots avancerade körprogram och en mindre vikt tvivlar vi på att Yamahan kan ta igen det faktum att den har 17,4 liter mindre bränsle i tanken. Alltså tar man sig längre med Arcticen innan det är dags att tanka, vilket är viktigt för de som åker på ruskiga turer, för mer normala dagsturer räcker dock Yamahas bränsle mer än väl.

Sedan har vi det där priset och Arcticen har ett väl tilltaget sådant också, eller vad sägs om 162.900 kronor!? Inte för att Yamahan är direkt billig men 145.525 kronor känns helt klart mer överkomligt.

Arctic Cat Pantera: 3
Yamaha RS Venture: 4

Som ni märker blir denna jämförelse väldigt jämn mellan de två kombattanterna. En bättre växellåda kan ju inte få fälla avgörandet på en touringkotter, då kan lika gärna den mer avancerade motorstyrningen hos Yamahan göra det enligt oss.

Totalt sett tycker vi att Yamahan är en fulljädrad tourer med sportiga och roliga lederegenskaper och detta till ett bra pris dessutom. Den stora Panteran är väldigt lyxig, med goda lastmöjligheter och mångsidiga egenskaper samtidigt som det lika gärna kunde ha varit en arbetsmaskin. Men om det är det man är ute efter så kanske den också är värd sitt pris. Vi får se detta som oavgjort när allt tagits i beaktan.



Yamaha är ensamma om att erbjuda servostyrning och trots att många tvivlar så tycker vi att det fungerar utmärkt.



Helt standard så ligger Yamahan rejält i lä när det gäller lastutrymmena, men det finns ju tillbehör.



På Yamahan kan vi välja mellan tre olika körprogram, här har man valt T vilket betyder Touring.

Om man ignorerar priset så är Pantera 7000 XT Ltd det självklara valet då man får en betydligt mer mångsidig skoter.



FAKTA ARCTIC CAT PANTERA 7000 XT LTD -2017

Motor: 3-cyl, vätskekyld, 1049cc, 4-takt, ca 130 hk.
 Bränslesystem: Mikuni EFI, 3 x 41 mm.
 Chassi: ProUte WT.
 Broms: Radial hydraulisk skivbroms.
 Framfjädring: Arctic Race Suspension, AC Gas IFP. Fjädringsväg 229 mm.
 Skidor: ProUte - 10/8.
 Spårvidd: 95-110,5 cm.
 Boggi: XTRA-ACTION ledad, AC Gas IFP. Fjädringsväg 320 mm.
 Matta (BxL): XT Q/T, 508x3912 mm.
 Kamhöjd: 35 mm.
 Torrsvikt: -
 Bränsletank: 56 liter.
 Oljevolym: 3,69 liter.
 Dyna: 2 up, ProTour
 Elstart: Ja.
 Backvxl: Ja.
 Pris: 162 900 kronor.
 Generalagent: KGK Motor, www.arcticcat.se



FAKTA YAMAHA RS VENTURE TF -2017

Motor: 3-cyl, vätskekyld, 1049cc, 4-takt, ca 130 hk.
 Bränslesystem: Mikuni EFI, 3 x 41 mm.
 Chassi: Deltabox III.
 Broms: Hydraulisk skivbroms.
 Framfjädring: Dubbla A-armar, HPG 36. Fjädringsväg 219 mm.
 Skidor: 8FN, 180mm
 Spårvidd: 108 cm.
 Boggi: ProComfort 151, HPG 36. Fjädringsväg 351 mm.
 Matta (BxL): Back Country, 381x3835 mm.
 Kamhöjd: 32 mm.
 Torrsvikt: -
 Bränsletank: 34.6 liter.
 Oljevolym: 3,69 liter.
 Dyna: 2 up, Touring
 Elstart: Ja.
 Backvxl: Ja.
 Pris: 145 525 kronor.
 Generalagent: Yamaha Motor Scandinavia, www.yamaha-motor.se

