



# VÄRSTINGDUELLEN

SKI-DOO FREERIDE 154" VS ARCTIC CAT HCR 153"

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Lika tuffa som en crossmaskin men ändå anpassade för ett liv i lössnö.

Dessa två herrar är lite av de ultimata hybriderna för den med beslutsångest, det är helt enkelt svårt att göra bort sig om man slagit till på en av dom. Trots att dom riktar sig till samma typ av köpare finns det ändå väsentliga skillnader. Häng med så ska du få reda på vilken som kanske passar dig!

## GRUNDRECEPTET

Själva tanken med denna skotertyp, där man även kan räkna in Polaris Assault och Lynx Boondocker RE, är en mountainskoter med lite bredare framvagn samt en tuffare dämparsetup.

Allt detta för att skotern ska tåla lite tuffare tag än vad en viktoptimerad mountain kanske gör.

## FREERIDE

Freeride har genom åren blivit betydligt smidigare än vad den var från början och därmed också en betydligt bättre lössnömaskin än tidigare. Denna förändring beror främst på steget ner i REV-XM RS till 2014 som innebar ett byte från SC-5M-2 till tMotion, ni vet den där tiltande boggin. Även Flex Edge-mattan hjälper här till att göra skotern smidig och behålla greppet om snön.

I år har man även uppdaterat framvagnen då Freeride får ta del av RAS 2 med bland annat högre spindlar. Vi körde den i sitt smalaste läge på 97,5 cm, som bredast kan Freeride få 101,9 cm mellan skidorna.

Tillägget RS i chassinamnet innebär att man utgått från det bredare och kraftigare chassit hos crossmaskinen när man byggt Freeride. Ett hållbart chassi men inte alltid optimalt i lössnön då det har ganska så breda fotbrädor. Snögenomsläppet är helt okej men det finns alltså en större risk att man hänger sig på fotbrädorna än på andra mountainskotrar.

## VÄLUTRUSTAD

Sedan Freeride började baseras på REV-XM-plattformen har man inte ändrat på så mycket mer än framvagnen och målat den i lite olika glada färger. Tittar man på stötdämparna är det KYB Pro 40 R med Easy-Adjust som gäller fram och bak i boggin sitter samma dämpare fast utan returjustering. Mattan mäter som namnet antyder 154", men Freeride finns också i 137"





Motorn i HCR jobbar mycket bra tillsammans med de nya TEAM-variatorerna.

och 146", där den kortare skiljer sig mest från de övriga två.

Freeride är i motsats till vad man kanske tror ganska så välutrustad med bland annat el-start. Den har också en kraftigare lyftbåge bak och hos oss har den även vad man kallar för Sea Level calibration av variatorerna, detta främst för att remmen ska hålla bättre på låg höjd.

**HCR**

Likt övriga mountainmaskiner från Arctic Cat har det även hänt en hel del med HCR. Denna maskin föddes ur backtävlingarna i USA och namnet står också för Hill Climb Racer. Den har genom åren främst fått lite smalare framvagn i omgångar samt bytt dyna. Det signifikativa med denna modell är att den alltid har haft lite värre stötdämpare med gott om justeringsmöjligheter



Båda har de reglage man behöver och dödmsgrepp men Freeride har betydligt mer slimmade reglage.





Är det i trixig terräng bland träden man vill köra så håller vi Freeride högst.



Båda har gott om hål i fotbrädorna för snön och de känns stabila i sin konstruktion för att vara lössnömaskiner.



samt en fast styrhögare. Detta för att de som tävlat med maskinen inte har utnyttjat teleskophöjningen och att man gärna ser att styret sitter kvar där det ska i alla lägen.

HCR fortsätter att ha samma stötdämpar-setup som tidigare med FOX Float EVOL i fram och Zero Pro samt Float 3 i boggin. Det är absolut inget fel på denna set-up, det är bara det att den interna konkurrensen ökat. I boggin på HCR faller nämligen vårt resonemang om att det skulle vara värre dämpare på denna typ av skoter då helt plötsligt Hard Core och Ltd-modellerna från Arctic är bestyckade med värre grejor än HCR! Där sitter det nämligen EVOL och EVOL R även i boggin. HCR delar även den korta tunnelkylaren med just Hard Core, allt för

viktens skull då detta förutom att man behöver en mindre mängd kylarvätska även fått till följd att man samlar på sig mindre snö och is.

#### TEAM

Som övriga Arcticar i år hittar man en TEAM Rapid Response BOSS sekundär och TEAM Rapid Response primär under huven. De nya skidorna på Arctics mountainskotrar gör att spårvidden kan justeras betydligt mer än tidigare. Vi körde maskinen med spårvidden ställd i mittenläget på ungefär 102 cm, men hade kanske önskat att den stod i sitt smalaste läge. Som smalast kan den bli lika smal som en Hard Core i sitt bredaste läge, det vill säga 96,5 cm. ProClimb-7 som skidorna heter är 7" breda längst fram för att sedan smalna av till 6,5" på

mitten. De har även en djupare och bredare köl för att styra bättre i lössnöen.

Annars är den stora nyheten Arctic Mountain Suspension som främst innebär en förändrad castervinkel, men också en lättare konstruktion på både övre A-arm och spindel. På HCR kallas den för AMS Bone 40". På HCR får man också nöja sig med en kamhöjd på 66 mm hos PowerClaw-mattan till skillnad från Hard Core som har 76 mm.

Att man i slutändan ska behöva betala lite mer jämfört med en Hard Core för att få en bredare framvagn, lägre kammar och "sämre" stötdämpare är inte helt lätt att förstå. Enda anledningen att välja HCR framför Hard Core skulle i vår värld vara att den senare är slutsåld. Men nu var det





I det hårdare före som tidvis rådde hade vi gärna haft HCR:n i sitt smalaste läge på 96,5 cm.



Båda har korta lättviktsdynor med förvaring, när man väl sitter ner förstår man att de är där lite till nöds även om de funkar.



**” MYCKET LÄTTKÖRD MASKIN!”**





Skillnaden på vinkeln mellan dessa två beskriver mycket av känslan när man kör dom.



Freeride är betydligt stabilare än Summit och på så sätt även lättare för många att vänja sig vid.



ju Freeride den skulle jämföras med och då blir den helt plötsligt betydligt billigare då Freeride går loss på hela 7500:- mer än HCR. Till Ski-Doos försvar har den el-starten att skylta med.

#### MER MOUNTAIN

Intrycken från dessa två värstingar är att Freeride känns betydligt mjukare och mer som en renodlad mountain än vad HCR gör. På vägen upp mot bergen var det HCR:en som glänste med sin bredare framvagn och hårt ställda stötdämpare, dessutom bet skidorna i ordentligt i kurvorna. Mjukheten hos Freeride blev istället en fördel när vi väl tagit oss upp i bergen medan HCR:en i en jämförelse kändes för hård och inte lika medgörlig. Med lite mindre förspänning fram och skidorna i sitt smalaste läge är vi övertygade om att skillnaden hade varit mindre, men vi tror inte att den hade nått ända fram.

När vi kommer till motorn är det istället Arcticen som drar det längsta strått med sin "Suzuki" 800. När man hoppar mellan maskinerna är skillnaden påtaglig främst i botten- och mellanregistret där Rotaxen nästan känns tam. Vi upplever även att Team-variatorerna gjort sitt till att förstärka denna känsla ytterligare. Vilken kalibrering den kommer ha i Sverige låter vi vara osagt, då det säkert skiljer sig från den prototyp vi körde, detsamma gäller för Ski-Doo:n som ju kommer ha Sea Level calibration när den landar i Sverige.

Väll uppe i varv tar Rotaxen igen något av tappet som man känner på lägre varv och båda ska enligt tillverkarna ge över 160 hästar.

#### KOSTNAD

Struntar man i kostnader kan man blunda nu. Gör man inte det så har vi redan konstaterat att

Freeride är dyrare i inköp men har å andra sidan också ett högre andrahandsvärde och drar lite mindre bränsle. De är både lika dyra att försäkra då de hamnar i den värsta klassen på grund av sina kraftfulla motorer. Pratar vi kvalitet blir det första intrycket att Ski-Doo ligger snäppet före Arctic även om båda känns solida och välbyggda.

#### SUMMERING

Om vi ska dra någon slags slutsats av detta känner vi att Freeride är den bättre mountain-skotern i många avseenden. Tycker man att den kostar mer än den smakar och vill åt den grymma motorn i Arctic Cat skulle iallafall vi slå till på en Hard Core istället för HCR! ■



# ”HÅRRESANDE KLIPP I MOTORN!”



Hos HCR hittar vi en PowerClaw-matta med 66 mm kamhöjd. Freeride har ungefär samma kamhöjd med sina 63,5 mm på sin Flex Edge-matta.



Båda maskinerna har nya framvagnar, RAS 2 på Freeride och AMS Bone 40" på HCR.



## FAKTA Arctic Cat M8000 153 HCR -2016

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 794cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	BEFI 46 mm.
Chassi:	Proclimb
Broms:	Race radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AMS Bone 40", FOX Float 3 EVOL. Fjädringsväg 229 mm.
Skidor:	ProClimb-7
Spårvidd:	96,5-108 cm.
Boggi:	FLOAT-ACTION 153", FOX Zero Pro / Float 3. Fjädringsväg 394 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	66 mm.
Torrsvikt:	- kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts mountain.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.

Prisexempel försäkring: Helförsäkring från 4.998:-/år hos Svedea.\*\*

Generalagent: KGK Motor AB, [www.arcticcat.se](http://www.arcticcat.se)

\*\* Priserna avser helförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ågarålder på 35 år. Läs mer på [svedea.se](http://svedea.se)



## FAKTA Ski-Doo Freeride 154 E-Tec 800R -2016

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 799,5cc, 2-takt, ca 150 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk DI 52.
Chassi:	REV-XM RS
Broms:	Brembo, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 2, KYB Pro 40 R EA. Fjädringsväg 210 mm.
Skidor:	Pilot DS 2
Spårvidd:	97,5-101,9 cm.
Boggi:	tMotion, KYB Pro 40 EA. Fjädringsväg 381 mm.
Matta (BxL):	PowderMax 2 FE, 406x3923 mm.
Kamhöjd:	63,5 mm.
Torrsvikt:	229 kg.
Bränsletank:	40 liter.
Oljetank:	3,7 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts REV-XM
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	160 400 kronor.

Prisexempel försäkring: Helförsäkring från 4.998:-/år hos Svedea.\*

Generalagent: BRP Scandinavia, [www.ski-doo.se](http://www.ski-doo.se)

\* Märkesförsäkring med hög självrisk inklusive rabatt för medlemskap i snöskoterklubb samt en ågarålder på 35 år.

