

# DUELL SNOWBIKES

## BRUTALTEKNIK & ARCTIC CAT

TEXT MAGNUS WEDIN | FOTO STEFAN SUND



Två nationers tolkningar möts.

Att montera en bandsats och en skida på en enduro eller cross är inget nytt, både hemmagjord och fabriksstillverkad - det är dock först när som två lagliga alternativ möts.

### REGISTRERING STÄLLER TILL DET

Problemet som de flesta tillverkare av bandsatser till 2-hjulningar stött på är att det är långt ifrån "bara" att registrera dem och därmed göra dem lagliga att både köra och försäkra. Brutal teknik AB, som håller till strax utanför Örnsköldsvik, är ett företag som faktiskt lyckats med detta och är därmed först i Sverige och kanske även i världen med att registrera en snowbike som snöskoter och göra den fullkomligt laglig att framföra med ett förarbevis för snöskoter. Arctic Cat ligger hack i häl och har som mål att registrera sin snowbike, SVX 450, under 2018. Så att säga att vi i detta test ställer två snöskoterregistrerade maskiner mot varandra är faktiskt att tänja lite på sanningen då Arctic Cat i skrivande stund inte är där riktigt än. Vi tänker dock bortse från detta när vi nu ställer Brutaltekniks OneTrack Ranger 120 mot Arctic Cats SVX 450.

### VISSA SKILLNADER

Brutal teknik har ett relativt stort urval av 2-hjul-

ingar som de kan montera bandsatser på och registrera medan Arctic Cat endast bygger på en och samma - Sherco 450. För att göra det hela så rättvist som möjligt så valde vi därför att använda en cykel med samma motorstorlek som Arctic Cats SVX, en Kawasaki KX 450 för att vara exakt. Utöver skillnaderna i själva cykeln så skiljer sig såklart även bandsatserna åt där framförallt skillnaden i mattvalet kan vara intressant för dig som läsare att veta. Brutaltekniks cyklar vi körde under testet är utrustade med en matta med måtten 305x31x51 (L, B, H) medan Arctic Cats cykel använder sig av en matta med måtten 327x31x64. SVX 450 har med andra ord en matta som både är längre och har betydligt högre kammar.

### EN VINGLIG START

Det här med snowbikes är väldigt nytt för oss på tidningen, vi har under pressvisningen i USA redan fått prova SVX 450 en del samt att vi fått en kortare provkörning hos Brutal teknik strax före detta test genomfördes. Mer erfarenhet än så har vi faktiskt inte. Av de tre testförare vi har så är däremot två crossåkare så de har en del vital erfarenhet medan den tredje, undertecknad, är helt grön på det här bortsett från några års karriär på moped. Redan från parkeringen är det därmed en ganska lustig syn när vi

alla ska smyga oss iväg på ett skottat och stenhårt underlag. Arctic Cats SVX är relativt låg vilket innebär att man når ner med fötterna till backen när man sitter i sadeln, något man inte gör på Brutaltekniks OneTrack som är avsevärt högre. Motorkaraktären och utväxlingen är även de betydligt mer användarvänliga hos SVX:en jämfört med konkurrentens relativt högt växlade 1:a växel och betydligt ettrigare motorkaraktär. Det krävs helt enkelt lite mer balans och att man är duktigare på att utnyttja kopplingen för att komma iväg med Brutaltekniks cyklar.

### UNDERHÅLLANDE LEDEGENSKAPER

Väl ute på en skoterled och därmed ett behagligare underlag som består av snö istället för is så börjar vi sakta men säkert komma överens med våra snowbikes. SVX:en är återigen den som initialt inger mest förtroende, den känns trevligare i hur skidan är uppsatt medan OneTrack-cyklarna är lite nervösare i de lägre hastigheter vi inleder dagen med. Allt eftersom vi blir varma i kläderna och tempot trissas upp så faller dock allting på plats även hos Brutaltekniks cyklar. Ju högre tempot blir desto bättre upplevs både skidan och styregenskaperna. Den där lite nervösa känslan försvinner ju hårdare cykeln pressas och skidan bettar rejält



## ”HÄR HAR SKOTRARNNA NÅGOT ATT BITA I!”

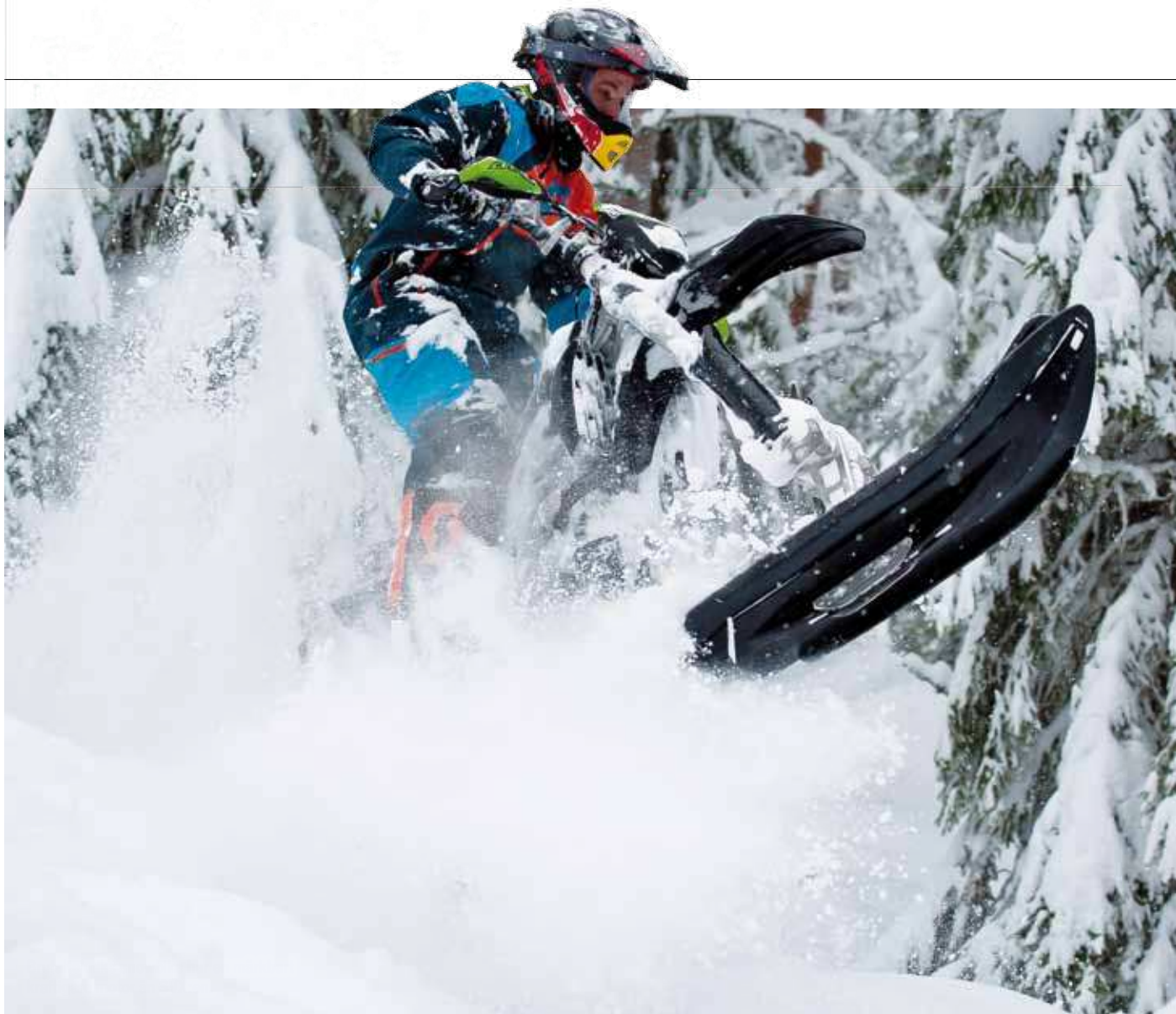


Brutaltekniiks bandsats ser mycket välgjord ut samtidigt som den är väldigt lätt. Hela bandsatsen, komplett med skida, väger endast c:a 45 kilo. Deras snowbike med den här satsen landar på strax över 130 kilo.



Skidan på OneTrack Ranger är lite nervös vid låga hastigheter men trivs bättre ju hårdare den pressas.





Skråkörning är lekande lätt med en snow-bike, det är bara att luta cykeln och gasa!

bra. Initialt är vi alla såklart lite nervösa över att ta en kurva för fort med både SVX:en och OneTracken då ingen av oss vet hur pass bra skidorna ska greppa men det visar sig när vi höjer hastigheten att det är absolut inga problem. SVX:en känns lite trevligare i de låga hastigheterna som OneTracken inte riktigt trivs lika bra i och den klarar även högre hastigheter riktigt bra. När man verkligen pressar cyklarna så får däremot SVX:en se sig slagen, den har inte riktigt effekten för att mäka med att hänga på de ettriga Kawasaki-cyklarna. Även på de knöliga partierna upplever vi att det är Brutaltekniks cyklar som drar det längsta strået. Framgaffeln är under testet visserligen i det mjukaste laget för riktigt tuffa gropar (luftfjädring, går enkelt att pumpa) men det är framförallt boggifjädringen som överraskar. Den känns väldigt förlåtande samtidigt som den tål en hel del stryk. SVX:en fungerar även den helt ok på de knöliga partierna, även den lite mjuk i framgaffeln, men bakre fjädringen upplevs överlag som stelare och studsigare än den hos OneTrack-cyklarna.

Något som kraftigt imponerade på oss var att vi med både SVX:en och OneTracken kunde hålla ett avsevärt mycket högre tempo längs de slingrande lederna vi testade på än vad vi någonsin skulle kunna gjort på en snöskoter. Det är så mycket enklare när man bara kan luta ner cykeln i kurvorna och inte behöva oroa sig





Precis som med snöskoter så händer det ibland att man ramplar av även när man kör snowbike.



Skidan på Arctic Caten fungerade mycket bra och lämnade lite att önska.



Den höga markfrigången på Brutaltekniks snowbike kom verkligen till sin rätt ute i lössnön



SVX:ens bandsats är helt annorlunda i uppbyggnaden jämfört med konkurrenten och använder sig t.ex. av en enda boggiskena. Hela bandsatsen, komplett med skida, får vägen att stanna på c:a 70 kilo.

över att kränga upp på en skida som med en snöskoter. När man börjat få upp lite vana och förtroende för cyklarna så var det dessutom riktigt underhållande att köra med kraftig gas genom kurvorna och gå på ställ ut ur dem.

## SNÖ I MÄNGDER

Under planeringen av testet så var vi inställda på att vi mest troligt inte skulle ha möjlighet att se hur dessa snowbikes skulle prestera mot varandra i riktigt utmanande snödjup men ibland har man tur! Bara dagarna före vi styrde ut i skogen i utkanten av Mora så hade en rejäl duns med snö landat och skapade helt magiska förhållanden för oss denna dag. På den första myren vi kastar oss ut på så ser det ut ungefär som när bönderna släpper ut sina kor på grönbete. Samtliga snowbikes snurrar runt med öppna spjäll och vi hinner med att ramlav både en och två gånger. Det är definitivt inte som att köra skoter men lika fullt så är det rejält roligt att vältra sig i lössnön. Båda cyklarna flyter på bra i snön, SVX:ens något längre matta och högre kammar gör bra ifrån sig men Brutaltekniks cyklar kompenserar detta med deras högre markfrigång och kraftigare motorer. SVX:en är en gång den snowbike som upplevs lättare att lära sig att komma igång med även ute i lössnön men det kommer på bekostnad av att man måste växla oftare än med de kraftigare OneTrack-cyklarna. Med SVX:en är det sällan man kliver upp högre än andra växeln ute i snön medan Brutaltekniks snowbike utan större problem kan ligga på 3:ans växel när man fått upp lite snurr på mattan.

Den relativt högt växlade första växeln på Brutaltekniks snowbike gör sig riktigt bra ute i snön. Den gör att man får bra snurr på mattan redan från stillastående och inte är beroende att snabbt växla upp för att få fart på maskinen, vilket gör att man väldigt sällan har problem att komma iväg utan att fastna när man är ute och härjar i lössnön. SVX:en har en något snällare utväxling på första växeln som gör att man inte får upp lika bra fart på grejerna men tack vare dess längre matta och högre kammar så är det inga större problem att komma igång från stillastående ändå. Ett knep som vissa erfarna snowbikoförare brukar använda ute i lössnön är att börja på 2:an från stillastående och ge full gas. Detta funkade riktigt bra på Brutaltekniks snowbike i de här förhållandena men med SVX:en så var det att föredra att börja på 1:an, den orkar inte riktigt med att få full snurr på mattan om man börjar på 2:an.

## SKOGSKÖRNING

Den största skillnaden mellan en snöskoter och en snowbike märks när vi letar oss in i skogen. Här är det verkligen bara styrets bredd som begränsar var det går att ta sig fram! Och en annan fördel är att man inte behöver oroa sig för att bryta omkull maskinen för att skråa längs en brant, med en snowbike är det bara att luta ekipaget så mycket som behövs och gasa. Något som vi fascinerats av med båda dessa cyklar är hur bra de tar sig fram. Dessa snowbikes har ju i snöskotersammanhang väldigt lite matta ut skryta med och likaså när det kommer till effekt, men ändå så skottar de på klart över förväntan! Vi lyckas köra fast dem vid



Det är framförligt vid tigt skogskörning som en snowbike kommer till sin rätt, här är det bara styrets bredd som begränsar vars du kan ta dig fram.

### FAKTA ONETRACK RANGER 4520KX -2017

Motor:	1-cyl, vätskekyld, 449cc, 4-takt, c:a 56 hk.
Bränslesystem:	Insprutning 43 mm x 1.
Chassi:	Perimeter, aluminium.
Broms:	Enkel 240 mm vågformad skiva bak.
Framfjädring:	49 mm inverterad Separate Function-framgaffel Air - Trippel luftkammare. (SFF-Air TAC).
Skidor:	Blade.
Spårvidd:	0 cm.
Boggi:	RANGER 120, FOX + Uni-Trak. Fjädringsväg 239 mm.
Matta (BxL):	Challenger, 310x3050 mm.
Kamphöjd:	51 mm.
Torrsvikt:	132 kg.
Bränsletank:	6,3 liter.
Oljetank:	-- liter.
Dyna:	1 up.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Nej.
Pris:	167 500 kronor.
Generalagent:	Brutalteknik AB, <a href="http://www.onetrack.se">www.onetrack.se</a>





Både när det kommer till utrustning och användarvänlighet så drar SVX:en det längsta strået.

**FAKTA ARCTIC CAT SVX 450 -2018**

Motor:	1-cyl, vätskekyld, 449,4cc, 4-takt, c.a -- hk.
Bränslesystem:	Synerject digital electronic fuel injection.
Chassi:	Chrome-Molybdenum steel semi-perimeter.
Broms:	150 mm hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	WP, 48mm open chamber, Fjädringsväg 300 mm.
Skidor:	CAMSQ 4 keel snowbike ski.
Spårvidd:	0 cm.
Boggi:	Camso DTS 129, Torsionfjäder gasdämpare, Fjädringsväg 305 mm.
Matta (BxL):	Camso Snowbike. 317,5x3277 mm.
Kamphöjd:	63,5 mm.
Torrsvikt:	Camso 66 kg, Sherco 109 kg med hjul.
Bränsletank:	9,7 liter.
Oljetank:	-- liter.
Dyna:	1 up.
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Nej.
Pris:	Ej fastställt.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se

ett fåtal tillfällen, vilket huvudsakligen berodde på förarfel. En gång så kördes t.ex. SVX:en in mellan några träd tills vegetationen blev så tät att det helt enkelt inte gick att köra framåt längre och en annan gång så körde undertecknad in i en snötäckt gren och tappade all sikt och fick lov att stanna i motlut med snö upp till framskärmen.

Det enda som vi egentligen märkte begränsade framkomligheten hos båda maskinerna var toppeffekten. Detta märktes extra väl när vi hittade en riktigt fin backe att ladda uppför, ungefär halvvägs upp så var det dags att vika av medan man med en fullfjädrad lössnöskoter skulle ha tagit sig hela vägen upp. Pondera att man skulle få samma effekt som i en 600:a i en av dessa maskiner så skulle de ta sig fram skrämmande bra, och det med oförändrade mattor!

**UTRUSTNING**

Det finns några vitala skillnader i utrustning mellan dessa snowbikes som i det stora är till SVX:ens fördel. De två huvudsakliga punkterna är elstart och handtagsvärmare, något som inte satt på maskinen från Brutalteknik. Där var det kickstart och fodrade handskar som gällde. En annan punkt som under testet satte lite käppar i hjulen för oss vid något tillfälle var att Brutaltekniks snowbike inte hade ett meshtygt för luftintaget, vilket gjorde att luftburken vid ett par tillfällen blev totalt fylld med snö och behövde tömmas. Ett lätt fixat problem som Brutalteknik filar fram en lösning på redan i skrivande stund.

**SVENSK SEGER**

Trots den negativa feedbacken när det kommer till utrustning så är Brutaltekniks OneTrack Ranger 120 den snowbike som vi anser drar det längsta strået i denna duell. Det finns en del att jobba på i form av utrustning och även för att minska det nervösa beteendet i styrningen vid lägre hastigheter men i övrigt så känns det som en suverän snowbike. Själva kitet i sin helhet ser även det riktigt bra ut, mycket fin design och slutfinish, vilket vi även kan säga om SVX:ens bandsats. Brutaltekniks maskin är med andra ord inte perfekt ännu men i vårt tycke är det den mest kompetenta snowbiken av dessa två. Dessutom så är de på gång att gjuta en helt ny skida som vi hoppas ska göra den ännu trevligare i styrningen. Och en slutlig sak som är till Brutaltekniks fördel och inte ska föraktas, de är i skrivande stund ensamma om att kunna leverera en snowbike som är laglig att framföra på vanliga skoterleder.

Med det sagt så ska det även tilläggas att Arctic Cats SVX 450 är den klart mest användarvänliga av dessa två direkt ur kartong och bör vara förstahandsvalet för den som har lite eller ingen erfarenhet av vare sig snowbikes eller cross/enduro. Den lämnar dessutom väldigt lite att önska i utrustningsväg. Brutaltekniks OneTrack Ranger 120 är dock den maskin som ger dig som förare mest utvecklingspotential och det är den huvudsakliga anledningen till att vi utser den till vinnare.