

# MOUNTAIN SLED OF THE YEAR

2018

TEXT STEFAN SUND | FOTO STEFAN & NISSE



Då är det dags att avhandla de kanske populäraste snöskotrarna i landet lagom!

Minst 150 tum och över 800 kubik under huven är det som står på menyn. Minns ni hur det gick förra året? Det gör inte jag! Men efter att ha läst på lite ser jag att favoriterna då blev Summit X tillsammans med Polaris Pro-RMK. Men det har hänt mycket sedan dess och kanske har de andra tagit ikapp något eller rent av gått förbi?

## DE FEM

Då vi har blivit begåvade med extremt mycket snö även på lägre höjd detta år bestämde vi oss för att inte dra iväg med skotrarna på släp utan köra från dörren hemmavid! Har nog aldrig hänt tidigare... Det innebar dock några mil på leden innan vi nådde branterna och ännu mera lössnö. Uppe på höjderna på mellan 5-600 meter ligger det runt 1,5-2 meter snö och det med en bra botten, helt magiskt! Våra maskiner för dagen tillhör alla den populäraste klassen av mountainmaskiner. Yamaha ställer upp med sin

turbomatade nykomling Sidewinder M-TX 153, chassibrodern Arctic Cat kontrar med sin HardCore också den med 153" i längd och Polaris kommer med sin nu beprövade Pro-RMK 155 i Axy's-chassit. Hos Ski-Doo hittade vi en Summit X 154 och Lynx har sin nya Boondocker 3900 DS med 850-kubikaren precis som Ski-Doo. Förarna som skulle försöka bemästra dessa maskiner är som brukligt en brokig skara skoterördar med helt olika bakgrund, men med det gemensamma att man älskar skotrar. Vissa har sin bakgrund som crossåkare, andra ledsmiskare eller veteranentusiaster, men de flesta har också gått över till mer och mer lössnöåkning. Till vardags kör de flesta 2-taktare men några har även trimmade turbo 4-taktare. Vi kan tänka oss att det ungefär ser ut så hos våra läsare också. För om vi alla vore proffs skulle vi kanske missa det där som är viktigt för en nybörjare, en skoter som proffsen gillar kanske inte alls faller lössnönybörjaren i smaken.

## TEKNIK

Det är ju så att det här är ett sådant där roligt år där faktiskt hela tre av fem skotrar är nya, även

om det kanske inte känns så!? Arctic Cat kommer med sin nya smalare Ascender-plattform på sin HardCore med en betydligt smalare plast som även är mycket enklare att ta av än tidigare. Det har man sedan toppat med en ny, snålare och piggare motor, 800 C-Tec2. Det här är en motor som redan på tomgång låter rappare än tidigare, man får lite crossmaskinskänsla när man öppnar spjällen på denna 800:a. Jämfört med tidigare år har den även fått en ny kraftigare frontbåge och en mindre ruta. Dämparna kommer fortfarande från FOX men är av QS3-modell med tre olika lägen på kompressionen, lätt och smidigt när man vill göra en snabb justering. I boggin har man dessutom stoppat dit en QSL-dämpare bak där man kan låsa dämparen för att klättra effektivare när det blir brant, allt för att hålla nere skidorna.

Även Yamahan är ju ny då det inte fanns någon M-TX 153 i fjol, då var det B-TX som gällde eller den längre M-TX 162. Den nya maskinen kommer med spännande uppdateringar i form av lågt placerad drivaxel och 8-kuggars drivhjul som ger fart åt den 153" långa PowerClaw-mattan med 76 mm kammar, samma som



**” BOONDOCKER ÄR  
LÄTTHANTERLIG  
MEN VILD!”**



BoonDockern har ganska så stabila fotsteg som också ger gott om fäste för skorna.



Ny Lynxen har en lättare LFS-framvagn med längre fjädringsväg och högre markfrigång.



Dynan på BoonDocker är verkligen minimal, precis som det ska vara på en lössnömaskin.



De flesta känner att styrhöjaren är lagom hög på BoonDocker och de flesta reglagen är rensade från styret.

på Arctic. Tittar man på dämparna så är den bestyckad precis som Arctics HardCore och här behövs verkligen Lock out-funktionen när de 180 hästarna släpps löst. På varje maskin står effekten skriven på tunneln och den kampen vinner Yamaha-turbon utan problem med över 182 kusar! Den lägre attackvinkeln på mattan hjälper tillsammans med effekten till att få upp skotern på snön.

Att Lynxen är helt ny råder det ingen tvekan om, om man nu inte är blind. Här handlar det om ett helt nytt chassi kallat Radien och en helt ny 850-motor för Lynx. Ski-Doo hade ju redan lagt vantarna på denna pärla förra säsongen. Ett utmärkande karaktärsdrag hos DS-modellerna är att tunneln är ett snäpp kortare än brukligt jämfört med mattlängden och att den saknar stänklapp. Detta mycket på grund av att alla svenskar ändå tar bort stänklappen. Detta för med sig att tunneln utsätts för en ganska stor påfrestning om man kör på rullen så då har man helt sonika kortat den! Lynx har tillsammans med Polaris de lägsta kammarna på sina mattor med 64 mm respektive 66 mm, men hos Polaris kan man även välja 76 mm om man satsar på ett konventionellt kedjehus istället för Quick-drive. Lynxen var även utrustad med SHOT, ett smått magiskt sätt att starta skotern på utan att för den skull behöva släpa på ett batteri.

Polarisen är av den dyrare modellen och har som sagt var Quickdrive, Series 6-mattan och PID-instrumenteringen. Vår test-maskin var även utrustad med en 36"-framvagn från Zbroz och C&A Pro BX-skidor, något som i de rådande snöförhållandet vägde upp varandra ganska bra. Flera av förarna efterfrågade faktiskt originalskidorna då dessa var lite tungstyrda. Polarisen är även klart lättast av alla deltagarna med sina 185 torra kilon! Detta märks faktiskt ganska tydligt redan när man håller på att lasta och kånka runt på maskinen. Motormässigt ligger man däremot lite i lä om man ser till ren effekt nu när BRP-maskinerna har 850 kubik och Yamahan en turbo. Det är något jämnare med den enda övriga 800-kubikaren från Arctic men ändå med en fördel för Catten. Börjar vi prata om vikt/effektförhållande kommer dock Polarisen snabbt ikapp de flesta.

Tillsammans med Polarisen är Ski-Doo:n gamla nyheter då den inte är ny för året. Men det beror ju mest på att man istället var lite före under förra säsongen. Summiten är av Generation 4 och mäter 154 tum utrustad med samma kraftfulla 850 som man hittar i Lynxen. Kamhöjden ligger i toppen tillsammans med Arctic och Yamaha med 76,2 mm. Det är den enda maskinen som har en tiltande boggi, en funktion som är en vattendelare i många läger. Precis som Lynxen har den även en matta med böjliga kanter, så kallad Flex Edge. En markant skillnad mot Lynxen när man ställer sig på skotern är att Ski-Doo:n har ett betydligt högre placerat styre. Summiten har även en mer normal och passande tunnellängd i förhållande till mattan.

#### LEDEN TILL SNÖN

Som sagt var började vi med någon mils ledåkning upp till höjderna och de stora mängderna med snö. Allt som oftast är detta moment mer eller mindre oundvikligt trots att man har spenderat sina pengar på en mountainskoter



Man reagerar på hur plant man står på Summitens fotbrädor och där man står rensas snön mycket bra.



Här är det väldigt likt Lynxen men med en betydligt högre styrhögare, en fördel vid stående körning på leden men inte annars.



Även Summit X har en minimal dyna, möjligen är den något högre än Lynx dyna.





Yamaha M-TX har en klar fördel nu när framvagnen blivit smalare än på B-TX 153 som var med i fjol.



PowerClaw-mattan hjälper till att skotta otroligt bra när det finns lite botten att bita i.



Arctic och Yamaha delar fotbrädor med varandra och här ligger man lite efter i vår mening.



”MOTORN ÄR  
ETT STORT  
PLUS!”

som är långt ifrån optimal på leden. Alla maskinerna var också utrustade med is-rivare ifall detta skulle behövas för kylning av motor och slides. Men med ett tunt lager av lösare snö på leden blev kylningen inget problem denna dag. Den enda maskinen som blinkade till om att det började bli varmt var Arcticen och detta mycket på grund av att första varningen kommer redan vid 65 grader, men så saknade den också sin stänklapp... Både Arcticen och Yamahan har en kort tunnelkylare vilket annars skulle kunna vara ett problem på isigare leder. Även Lynxen var utan sin lilla läpp som ska styra snön mot kylaren. Men båda BRP-maskinerna har kylare ända bak i tunneln då denna är en del av själva tunneln. En mer viktbesparande lösning än att ha separata kylare, men den konstruktionen är även lite mer utsatt om man drar in en sten i tunneln. Men det gäller ju alla maskiner, kör inte in stenar i tunneln för då behöver du ta fram svetsen...



Trots att Lynxen heter DS, Deep Snow, och är finnarnas största ansträngning någonsin att skapa en renodlad lössnömaskin så är den klart bäst på leden enligt förarna. Den har en mjuk och följsam fjädring både fram och bak utan att slå igenom. Det några anmärkte på var konstigt nog en ganska så kraftig motorbroms och backshiften verkar inte alls hänga med ibland. Ledegenskaper vi på förhand trodde skulle vara omöjliga att uppnå då vi vet hur kapabel den är i lössnön! Vi hade även en förare som tyckte att den var för kraftfull i motorn med en lite på/av känsla. Men de flesta trivdes bra på Lynxen. Här led nog även Polarisen lite av att ha en smalare framvagn då den tillhörde de tippigaste i kurvorna, den brukar normalt vara mycket bra på leden för att vara en lössnömaskin. Vi försöker väga in detta när det gäller att ta sig fram på leden. Då Polarisen redan standard ligger ganska tungt på skidorna blev även C&A Proskidorna lite väl tungstyrda. Summiten skiljer sig ganska så markant från Lynxen, mycket på grund av sina betydligt mjukare dämpare och tiltande boggi. Den har även något nervösa skidor och vill niga ordentligt i kurvorna, rakt fram går det däremot bra även om den står mjukt. Man står även helst på Summiten när man kör då den har en rejäl styrhöjare, vilket skiljer den från alla de övriga. På Yamahan kan man däremot sitta ner då styret är lagom högt och dynan lite större. Sidewindern är även väldigt stabil trots att dämparna står på läge två i framvagnen. Däremot fick vi lov att styva upp den i boggin för att det inte skulle slå igenom. Den är även fruktansvärt snabb, nästan för snabb för sitt eget bästa med tanke på att den har en rejäl matta. Arcticen fungerar också nästan för bra på leden och påminner mycket om att köra en crossmaskin i fjädring och körställning. Motorn är vild när man så vill samtidigt som att den har en lugnare sida också. Men nog med ledkörning nu då vi tagit oss fram till lössnön!

#### Ledegenskaper

1. Lynx
2. Arctic Cat
3. Yamaha
4. Polaris
5. Ski-Doo



Polaris dyna har en bra storlek och är fast stoppad, utrustad med en ganska stor väska under.



Nedflyttade reglage och en utmärkt PIDD-display i färg, handtagsskydden hade man dock kunnat skippa på den här typen av skoter.



Powdertrac-fotstegen tillhör toppen fast de andra börjar efterrapa Polaris, de är stabila och rensar lätt bort snön.



Fusk och fusk, men det sitter iallafall en smalare Zbroz-framvagn på testexemplaret.



Även efter en hel dags körning är dessa fotsteg så gott som rena med minimalt med is-uppbyggnad.



Arctic har samma layout på reglagen och instrumentet som Yamaha och båda skulle må bra av en upprensning.



HardCore har en kort, smal och hög dyna med integrerad förvaring samt en väska placerad bakom.



Även HardCore kör med en PowerClaw-matta med 76 mm i kamhöjd, vilket fungerar utmärkt i detta före.

# ”HARDCORE HÅLLER VAD DEN LOVAR!”



Förarna diskuterar hur de ska ta sig till platsen där fotografen tycker att de ska åka...



Vi kollade även hur mycket soppa som skotrarna ville ha, där vissa överraskade mer än andra.



## ÖPPNA YTOR

Det första som möter oss när vi kommit upp på höjd är ett stort hav till myr, nu är det dags att se hur lätt det är att ha kul trots att det är platt. Då det är ganska så sent på vintern och snön har legat ett tag finns det gott om gamla spår under ett lager av puder som gör det hela lite svårare. Det fanns ett par maskiner som gärna sladdade runt när de kom på ett gammalt spår. Det gäller främst BRP-maskinerna och även Polarisen i viss mån. En egenhet som både Lynx och Ski-Doo tog igen då de är väldigt villiga på att hissa skidorna till väders. Lynxen med sin korta tunnel känner inte heller någon gräns för när det räcker utan slår gärna runt om du inte är med på noterna som förare. Mycket underhållande! Även Blade DS-skidorna gillade den snön som var. Tillsammans med Catten så är det Lynxen som man kan göra tajtast svängar med och ändå ha det drivet som behövs för att ta sig upp igen. Båda är även väldigt spårsäkra. Summiten är extremt lättmanövrerad, så till den

grad att det blir tippigt och svårt att hålla en tänkt pudersväng. Vissa tyckte även att den ville dyka med innerskidan vilket gjorde den nervös. Motorn är dock ett stort lyckopiller. Det skiljer ganska mycket på hur man upplever motorn i Ski-Doo och Lynx på grund av utväxling och hur variatorerna jobbar. Tillexempel har Ski-Doo ett betydligt högre tillslagsvarv, vilket inte alltid är en fördel.

Yamahan formligen stortrivs när den får släppa lös alla hästar! Det krävs lite mer av föraren för att initiera en sväng men sedan håller den i bra och det är bara att hänga kvar så går den dit man vill. Om man däremot fegar med gasen vill den gärna hoppa tillbaks till upprätt position, lite samma tendens har Arcticen. Polarisen är nog den enklaste och bäst balanserade maskinen på myren. Tvärtemot de två ovan vill den dock hellre lägga sig på sidan i snön om man tappar fart och driv. En nybörjare känner sig nog klart tryggast på just den här maskinen. Mer erfarna

Då Lynx har en integrerad kylare som går långt bak i tunneln blir det också en del is som byggs upp under en dags körning.



Även om Arctic inte bygger is på fotstegen så blir de annars så lättjusterade QS3-dämparna ganska svåra att justera efter några dagar i snön.

Även om dessa maskiner inte är byggda för leden så är det många gånger ett nödvändigt ont och vissa är bättre än andra på detta.



#### FAKTA LYNX BOONDOCKER DS 850 E-TEC -2018

Motor: 2-cyl. vätskekyld, 849cc, 2-takt, c.a 160 hk.

Bränslesystem: Elektronisk DI, extra insugsspridare.

Chassi: Radien

Broms: Hydraulisk skivbroms.

Framfjädring: LFS, KYB 36 Fjädringsväg -- mm.

Skidor: Blade DS

Spårvidd: 90-94,2 cm.

Boggi: PPS Radien DS, KYB 36. Fjädringsväg -- mm.

Matta (BxL): PowderMax Light FlexEdge, 406x3923 mm.

Kamhöjd: 64 mm.

Torrsvikt: -- kg.

Bränsletank: 37 liter.

Oljetank: 3,4 liter.

Dyna: 1 up, BD.

Elstart: Nej, SHOT.

Backvxl: Ja.

Pris: 152 900 kronor.

Generalagent: BRP Scandinavia, [www.brplynx.com](http://www.brplynx.com)





förare verkar dock ha roligast på Lynxen eller Arcticen och när de får tillgång till all effekt i Yamaha!

1. Lynx
1. Arctic Cat
2. Yamaha
2. Polaris
3. Ski-Doo

#### TEKNISK ÅKNING

Äntligen framme vid branterna och ännu mer snö! På det första stället stod träden lite tätare och smidighet hos både förare och skotrar skulle ställas på sin spets. Här vill man ha en maskin som är enkel att byta riktning på och en som inte stegrar över för lätt även om det kan komma till användning också. Både HardCore och Pro-RMK verkar vara en mycket bra mix av allt detta! Båda maskinerna går dit förarna vill på ett förtroendeingivande sätt och drivet i matta och motor är fullt tillräckligt. Arctics uppdateringar har verkligen gjort skillnad på HardCore, borta är till exempel den där tendensen att sidokåpan snor fästet från skidan när man kör på skrå. Den nya Boondockern är också duktig på att hålla linjen på skrå men sämre på att klättra när det blir brant på grund av att den har skidorna alldeles för långt från snön! Busigt men inte så effektivt. För många blir Ski-Doo:n för obalanserad på skrå då den gärna vill uppåt istället. Här krävs det helt enkelt lite vana. Den är lite som ett Jas 39 gripen där man byggt in obalans för att den ska vara snabb i svängarna och där krävs det datorkraft för att den ens ska gå att flyga. När det gäller riktig krypkörning kommer även det där med det höga tillslagsvarvet in i spelet då det kan bli lite ryckigt ibland. Yamahan har en otrolig förmåga att klättra tack vare sin grymma motor och fästet som mattan bjuder på. Men det krävs också att man har möjlighet att utnyttja effekten för att den ska upplevas smidig. När det går sakta bland tät skog får man lov att ta i lite mer än på de andra för att få med sig den, men sedan håller den linjen på ett bra sätt.

1. Lynx
1. Arctic Cat
2. Ski-Doo
2. Polaris
3. Yamaha

#### BRÄNSLEFÖRBRUKNING

Om man kan köra en hel dag på en tank bensin är man nöjd! Eller? Tekniken har gjort stora framsteg på den här fronten de senaste åren och då främst när det gäller 2-taktarna. Det blir allt mer avancerad insprutning på alla maskiner och mindre och mindre med oförbränd bensin letar sig ut genom avgassystemet. Yamaha å sin sida har också gjort motorn bättre och bättre, men att stoppa dit en turbo brukar inte betyda att den blir snålare. Tacksamt nog har den ju i sitt senaste chassi även fått en bränsletank som rymmer lite mer soppa om man jämför med Nytron. Då vi körde några mil på leden följt av timmar i lössnön blev det här vad man kan kalla blandad körning. Rotax har allt sedan SDI-motorn kom hela tiden legat minst ett steg före sina konkurrenter och trots att man nu bifatt upp motorn till 850 kubik så är man klart

# ”RMK: N GÅR DIT MAN VILL ATT DEN SKA GÅ”



#### FAKTA Polaris 800 Pro RMK 155 -2018

Motor:	2-cyl, vätskekyld, 795cc, 2-takt, c:a 150 hk.
Bränslesystem:	Cleanfire Injektion.
Chassi:	AXYS
Broms:	AXYS Radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AXYS front suspension, Walker Evans PB adj. Fjädringsväg 229 mm.
Skidor:	Gripper
Spårvidd:	99,1-101,6-104,1 cm.
Boggi:	AXYS RMK, Walker Evans IFP / WE PB adj. Fjädringsväg 406 mm.
Matta (BxL):	Series 6, 381x3937 mm.
Kamhöjd:	66 mm.
Torrsvikt:	185 kg.
Bränsletank:	43,5 liter.
Oljetank:	3,3 liter.
Dyna:	1 up, PRO-Lite.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	153 900 kronor.
Generalagent:	Polaris Scandinavia AB, <a href="http://www.polarisracing.se">www.polarisracing.se</a>





RAS 3-framvagn med mjuka HPG Plus-dämpare, har en tendens att vilja dyka ibland men gör skotern smidig bland träden.



Vid dagens slut har Summiten precis som Lynxen skapat lite is längst bak på fotstegen och tunneln.



tMotion tillsammans med Flex Edge-matta gör Summiten oroligast av alla men det gör även att Summiten blir smidigast.



**FAKTA Ski-Doo Summit X 850 E-TEC -2018**

Motor:	2-cyl. vätskekyld, 849cc, 2-takt, c:a 160 hk.
Bränslesystem:	Elektronisk DI, extra insugsspridare.
Chassi:	REV Gen4
Broms:	Brembo-racing hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	RAS 3, HPG Plus Fjädringsväg 215 mm.
Skidor:	Pilot DS 3
Spårvidd:	90,7-95 cm.
Boggi:	tMotion, HPG Plus. Fjädringsväg 239 mm.
Matta (BxL):	PowderMax FlexEdge, 406x3923 mm.
Kamhöjd:	76,2 mm.
Torrsvikt:	199 kg.
Bränsletank:	36 liter.
Oljetank:	3,4 liter.
Dyna:	1 up, Mountain.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	152 900 kronor.
Generalagent:	BRP Scandinavia, <a href="http://www.ski-doo.com/se">www.ski-doo.com/se</a>



snålast! Lynxen som hade några procent kvar på inkörningen snittade 2,49 liter/mil och den inkörda Ski-Doo:n ville inte ha mer soppa än 2,2 liter/mil, imponerande! Kanske lite överraskande så följdes dessa två av Polarisen! Här snackar vi fortfarande om en SDI-motor, men som fått fler sensorer och datorkraft samt rörliga avgasportar med tre lägen. Men det är klart den är ju även effektsvagast i det här gänget. Den nöjde sig iallafall med 2,75 liter/mil denna dag, vilket är fullt godkänt. Bara några droppar efter hamnar den c:a 40 hästar starkare Sidewindern på sina 2,78 liter/mil, imponerande även det då det är svårt att låta bli att gasa fullt titt som tätt... Trots en ny och mer avancerad motor med Dual Stage Injection ville Catten ha mycket att dricka. Kanske även den lockar till fullgas? 3,1 liter/mil blev det vid dagens slut, alltså nästan en liter mer per mil än den starkaste 2-taktaren i Ski-Doo.

1. Ski-Doo 2,20 liter/mil
2. Lynx 2,49 liter/mil
3. Polaris 2,75 liter/mil
4. Yamaha 2,78 liter/mil
5. Arctic Cat 3,10 liter/mil

### KVALITETSKÄNSLA

När man kör fem maskiner och byter mellan dem hela tiden får man också ett ganska bra intryck av kvalitetskänslan i grejorna. Hur känns knappar och reglage, är det missljud, hur smidigt är det att ta av kåporna och hur sitter allt ihopskruvat på maskinen. Sedan har man även med sig olika erfarenheter i bakhuvudet när det gäller hållbarheten. Det är däremot inte säkert att dessa intryck gäller om vi skulle köra exakt samma maskiner under flera säsonger, men det ger kanske en fingervisning. Till exempel är det lätt att man väger in det faktum att Yamahan har en hållbar 4-taktare under huven och att främst Lynx har haft lite remproblem och Arctic sin böjliga tunnel... Lite överraskande är det också Yamaha och Lynx som delar på förstaplatsen! Detta strax före Ski-Doo och Arctic. Polarisen hamnar sedan ensam på sista plats, detta även fast AXYS känns betydligt mer gedigen än sin föregångare.

1. Yamaha
1. Lynx
2. Ski-Doo
2. Arctic Cat
3. Polaris

### NÅGON EKONOMI?

Att det inte är ekonomiskt försvarbart att köpa en ny snöskoter vet alla. Man har sjukt kul en vinter och sedan måste man stå sitt kast genom ett stort tapp i andrahandsvärde. Just den aspekten har vi dock inte tagit hänsyn till, här är det rent nypris som gäller. Men innan du slår till kan detta absolut vara något att fundera på innan du bestämmer dig. Alla maskiner har ungefär samma utrustning då de är "purpose-built" för att fungera som mountainskotrar och nästan inget annat. De har lite olika stora väskor och förvaringsutrymmen original, men i det stora hela är de ganska så likvärdiga. Det som sticker ut lite är att Polarisen står med sin grymma PID-instrumentering som både är extremt tydlig och även avancerad. Här hittar man BRP-



Här känner vi igen oss från Arcticen och precis som där hade vi önskat en mer slimid layout på reglagen och även att man kanske flyttat ner något.

Det blev ingen is alls på dessa fotbrädor efeter en hel dag, bara lite snö som man lätt sparkar bort.



### FAKTA YAMAHA Sidewinder M-TX LE 153 -2018

Motor:	3-cyl, Turbo, vätskekyld, 998cc, 4-takt, c:a 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 153, FOX Float QS3 / QSL. Fjädringsväg 394 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	-
Bränsletank:	33,6 liter.
Oljevolyt:	3,08
Dyna:	1 up, Mountain
Elstart:	Ja.
Backvxl:	Ja.
Pris:	168 900 kronor.
Generalagent:	Yamaha Motor Scandinavia, <a href="http://www.yamaha-motor.eu">www.yamaha-motor.eu</a>



maskinerna i andra änden med sina enkla LCD-displayer och Arctic samt Yamaha mitt emellan då man delar instrumentering. Polarisen kostar 153.900 kronor att köpa loss från handlaren vilket gör den näst billigast och då finns det en billigare modell att tillgå av denna maskin. Den finska Lynxen är faktiskt billigast i sällskapet med sina 152.900 kronor medan Summit är 3.000 kronor dyrare. Näst dyrast blir HardCore som går lös på 156.900 kronor. Nästan självklart så är Yamahan med sin avancerade turbomotor klart dyrast i sällskapet med en prislapp på 168.900 kronor.

### OM VALET VAR FRITT

Alltid när vi har kört klart brukar vi fråga alla förare vilken skoter de skulle tagit med sig hem om det stod dom fritt att välja utan att tänka på vad dom kostar. Här väljer faktiskt tre personer Lynxen utan att tveka nämnvärt medan en person tar den som näst sista val, vilket gör att den halkar ner till en andraplats. Smaken är som baken helt enkelt. För de mindre erfarna förarna är Yamahan allt för mycket att hantera med sin enorma effekt för att komma till sin rätt, vilket placerar den sist i listan strax efter Polaris. Förarna som däremot är van vid turbomaskiner eftersökte dock mer effekt i Yamahan! Detta för att få en ännu starkare botten och därmed en tidigare viktförskjutning bakåt med en smidigare skoter som resultat. Den nästan för smidiga Ski-Doo:n lägger sig i mitten och nya HardCore seglar lite oväntat upp som förarnas favorit!

1. Arctic Cat
2. Lynx
3. Ski-Doo
4. Polaris
5. Yamaha

### SUMMERING

Efter en lång och rolig dag i snön ska vi försöka sammanfatta alla intryck vi samlat på oss. Resultatet blir att de största nyheterna verkligen lever upp till förväntningarna. Det måste erkännas att vi inte kunde undvika att fundera på om vi skulle skjuta någon rem, då speciellt på Lynxen efter allt liv som är på olika forum. Mycket riktigt, med 500 meter kvar hem så small den... Tur att de går på garantin om remmen lever upp till de ställda kraven från BRP. Lite lustigt att se en rem gå sönder på längden!? Testmaskinen i fråga hade fått alla uppdateringar förutom en ny helix. Vi får hoppas att den uppdateringen gör susen. BRP har även jobbat fram en mer ingående lösning till 2019 års maskiner. Nog om det. Fram till dess hade Lynxen legat konstant i toppen oavsett vad vi hittat på och vart vi kört. En väldigt allround skoter för att först och främst vara en lössnöskoter. Jämför man sedan den gamla motorn med den nya 850:in så skiljer det ljusår i karaktär och kraft. Ett riktigt lyckopiller precis som hos Ski-Doo och även Yamahan har en trumf på handen när det gäller effekt. Boon-dockern är också den busigaste maskinen i det här gänget även om HardCore inte kommer långt efter. Det är också mycket riktigt Arctic Cat Hardcore som kniper platsen bakom Lynxen när vi räknat ihop alla placeringar, där bränsleförbrukningen gör glappet mot Lynxen större än vad det annars skulle varit.

Bland de tre sista skotrarna är det riktigt jämnt där Ski-Doo kniper den sista pallplatsen strax före Yamaha och Polaris som får dela på fjärdeplatsen. Sedan kan man ju räkna bort vissa egenskaper som till exempel ledåkningen eller bränsleförbrukning och få ett helt annat resultat om man vill. Man får helt enkelt prioritera vilka som är de viktigaste egenskaperna och välja skoter utifrån det. Även det där med prislappen kan ju spela in när man ska köpa en ny skoter, men då värdeminskningen enligt oss är mycket viktigare tog vi inte med det i summeringen. Nu bär det av till staterna för att se vad tillverkarna hittat på till nästa säsong!

### TOTALT

- |               |    |
|---------------|----|
| 1. Lynx       | 8  |
| 2. Arctic Cat | 12 |
| 3. Ski-Doo    | 16 |
| 4. Yamaha     | 18 |
| 4. Polaris    | 18 |



Även om Lynxen gillade rullekörning mest i gänget hängde även Arcticen gärna på.

### FAKTA ARCTIC CAT M8000 HARDCORE EVO -2018

Motor:	2-cyl. vätskekyld, 794cc, 2-takt, c:a 150 hk.
Bränslesystem:	Dual stage injection DSI.
Chassi:	ASCENDER
Broms:	Race radial, hydraulisk skivbroms.
Framfjädring:	AMS Bone 36", FOX Float QS3. Fjädringsväg 178 mm.
Skidor:	ProClimb-7.
Spårvidd:	87,6-97,8 cm.
Boggi:	FLOAT-ACTION 153", FOX Float QS3 / QSL. Fjädringsväg 394 mm.
Matta (BxL):	PowerClaw, 381x3886 mm.
Kamhöjd:	76 mm.
Torrsvikt:	205 kg.
Bränsletank:	45 liter.
Oljetank:	3,6 liter.
Dyna:	1 up, lättvikts mountain.
Elstart:	Nej.
Backvxl:	Ja.
Pris:	156 900 kronor.
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se

