



ARCTIC CAT 2018

Vi hyller oppgradering som vi nå ser fra Arctic. Det er vel ingen tvil om at deres egen 6000/2-takter har vært en fulltreffer.

Nå er den presentert i 800-utgave – «8000 C-TEC2» og alle M-modellene får samme oppgradering som HardCore i fjor. De store nyhetene er for lengst sluppet fra Arctic: Ny plattform, ny 800-motor. Fjorår-

ets HardCore er chassis-mal. Arctic sin 6000-motor er utgangspunkt også for den nye 8000-motoren.

All american

Alt er Arctic, alt er american-made. "America first" gjelder også Arctic – ikke

bare i Trumps verden (!). Så langt er ikke vekt på noen av de nye modellene oppgitt, heller ikke hk. Men en passe spekulasjon er 10% opp fra den gamle 800-motoren – som hadde 149-151 i ulike dyno-kjøringer.

Ny verden med gassrespons

Uansett- det aller viktigste som vi brukere får erfare med den nye motoren, er langt bedre gassrespons over hele registeret. Effektøkningen er 10% på topp, 15% på mellomregisteret. Dessuten 10-15% reduksjon i drivstoff-forbruk. Også oljeforbruk er redusert.

Olje der det behøves

Oljebruken er et viktig tema for den nye motoren. Via mapping/dastyring blir nå oljeforbruk styrt etter turtall og gasspådrag.

For eksempel er forbruket ned på promiller(under 1%) ved tomgang. Den nye motoren er rentbrennende og skiller seg radikalt fra den gamle «skitne» 800-motoren. En følge av dette er at Cat-fabrikken nå har opparbeidet seg «kreditt». Det vil si at de er trygt innenfor normen i USA for utslipp. Slike krav har alle fabrikanter av motorkjøretøy der, men det er altså slik at hver fabrikant har en "kvote" å holde seg innenfor(mht utslipp).

Litt mer oljefokus

Den nye motoren tilfredsstiller alle de krav man forventer av en moderne motor. Oljen ledes nå direkte der den «bør» være – for eksempel til lagre. Man utnytter altså oljen i langt større grad -i forhold til gammel 2-taktsteknologi der mye gikk rett ut igjen, uten at man var



NORSEMAN

Dette er en modell som kommer til Norge. den er ny og er liksom ment å skulle erstatte Bearcat-begrep som man vel mener er blitt litt overmodent og trenger en erstatning. Et nytt begrep som kan signalisere at tiden med Bearcat er på hell. Dette er altså en utility-modell på linje med andre Bearcat.

Den kommer i to versjoner - en 3000/154 - 4-takt, og en

6000 med deres egen 2-takter. Opprinnelig skulle man ha et annet navn på modellen - Explorer, men navnet var det tatt «patent» på slik at man måtte beholde det opprinnelige.

Vi på vår side synes da Norseman er et langt bedre begrep. tøffere, litt sånn «norsk» . Ikke bare det, annet merke har jo allerede hatt en modell med navnet Explorer i seg.

BEARCAT XT - YAMAHA I CAT-BEKLEDNING

En modell som Arctic har i USA er Bearcat XT. Denne er også superinteressant. Men den kommer ikke til Norge. Ja visst, det er en Yamaha Vx540!! - verdens mest solgte scootermotell. Selv om nok Arctic ønsker den her, regner vi med at det er Yamaha som setter stopper. Den er fortsatt en skikkelig storselger her til lands.



- Hightech 2-takt - Lettet mnt.plattform - Ny «body» **YOU NAME IT!**

i stand til å utnytte all den energien som var i oljen. Dette er ikke nytt i motorverden. Denne teknologien har andre benyttet seg av i sine motorer en stund. Løsningen lanserte Arctic Cat på sin C-tec2 i 6000-utførelsen - sent 2013.

«Ny» boggi, ny body

Det nye chassiset ble egentlig presentert allerede i fjor i Hard Core-modellen. «Ascender» heter det som nå vil være plattformen i M-modellene – og samtidig ble også en ny boggi presentert. Stigtrinnene er smalnet inn her med ca, 2,5cm på hver side. I det nye «body'en» er sidedekslene smalnet inn. De har også fått «snap-on» løsning.

Hard Core er malen

Alle ZR-modellene har nå

den nye Body2-plattformen men M-bodyen er blitt ytterligere smalere. Det er snakk om totalt 10cm. Den den nye Hard Core-plattformen i fjor fikk senket kjedekassen og 10 graders flatere angrepsvinkel mot snøen. Dette er nå standard på alle M-modellene. Vekten er enn så lenge ikke oppgitt, men man kan vel anta at det er snakk om 3-4% i forhold til 017-utgaven av M/153-lengde. Ellers er det altså slik at det er Hard Core-chassiset som er plattformen for 018-modellene – da i «body-betegnelsen».

Ny Team-variator

Siden man ikke angir den store vektreduksjon i den nye plattformen er det fordi Hard Core-chassiset i fjor fikk en betydelig vektreduksjon. Også beltevalget gjorde sitt til vektreduksjon da. En annen nyhet er at

alle modeller nå får Team RapidResponse II-variator. Denne clutchen har opplagret senternav, og reimen hviler mot dette. Systemet er selvjusterende. Reimen skal være betydelig strammere enn øvrige løsninger. Dermed oppleves responsen og smidigheten som markant forbedret. Dessuten alt som var på 017 standard på 9000-serien, blir nå standard all over. Det betyr altså «body», clutch, motor og led-lys som blir standard på alle ltd-modeller



NORDEN SPESIAL

Man tar inn M8000/153 Mnt Cat som man oppgraderer litt for nordiske forhold. Denne får ekstra kjøler og el.start.



CAT-LYNX

Arctic Cat har i flere år hatt en modell de kaller lynx. Den finnes ikke i Europa. Dette er en rimelig touring som tusler rundt på prærien i USA –lynx 2000 LT heter modellen.



ZR200

NY SCOOTERMOPED

En skikkelig morsom nyhet fra Arctic er den nye ZR200. Det er ikke en barnescooter, mer en mellomklasse. Motoren er en Yamaha og det skal være mulig å få skilt på den.

Et alternativ til hyttebruk som man sier. Eller en «scooter-

moped». Det skal være mulig å få opp mot 45-50km/t. Beltet har dimensjonen 25x236 med 2,5kam. Det er en «ordentlig» scooter med clutch og brems og ellers helt lik en vanlig scooter i komponent-sammensetting. Bare i en mindre skala.

NYHET HUS FORBI

Egentlig – helt sånn fakta, så var Hardcore-modellen i fjor den store nyhet fra Arctic. Dette er modellen som i USA ble lansert som Mnt.Cat. Her var det både ny forstilling, oppgradert understell med flatere vinkel mot snøen og oppgradert, smalet inn chassis. Det er denne oppgraderingen som nå er på alle M-modellene for 2018.

M8000



XF 7000 CROSS TOUR



ZR 6000 RR



SNOW BIKE

Også Arctic sin Snowbike får stort fokus i USA – moro- og freeride-maskin som den er. Den slippes nå på det amerikanske marked, men ikke i Europa. Fordi den ennå blir betegnet som et offroad-kjøretøy(!) Ikke en snøscooter.

Dette jobber man med å få endret slik at vi også her hjemme skal få den i salg. Men så er det jo det: Dette er

absolutt ikke noe løypekjøretøy. Du ser den, da er den jo nærmest «ubrukelig» her i vårt regelland – så lenge vi ikke har friområder som man lovlig kan ha det gøy i. Ellers er også støy et «problem» for dette kjøretøyet. Man jobber også her med å få ned lyd på denne maskin – 450 crosser som den i utgangspunktet er.