

ARCTIC CAT XR 700 LTD



En förfinad fyrhjuling in i minsta detalj.

TEXT: STEFAN SUND BILD: MATTIAS KLOCKAR

Det första som slår en är hur snygg maskinen är med sina Audi-lika LED-lampor fram som bak. Väl bakom styret märker vi snabbt att man gjort betydligt mer än att bara piffat upp designen på maskinen.

FÖRÄNDRINGARNA

Att förbättra komfort och körkvalitet var ledorden när Arctic gjorde XR:en vilket märks tydligt. De nya XR-modellerna kommer i flera olika varianter, här hemma får vi ta del av två motorer och två olika utföranden. Motorerna är antingen 550 eller 700 där den senare finns i utrustningsnivåerna XT eller LTD medan 550 bara finns som XT. På LTD som vi provkör här får man bland annat saker som Warn-vinsch fram, servostyrning, aluminiumfälgar, skyddsbåge fram och bak samt LED-strålkastare med LightBar och en egen färgsättning. LED är inte bara snyggt, det är även praktiskt i fråga om livslängd och strömförbrukning samtidigt som de lyser väldigt bra.

Den beprövade H1-motorn har flyttats framåt i det nya längre chassit och ändå har man bibehållit en viktfordelning på 50/50, vilket ger föraren hela sju centimeter extra utrymme för fötterna. En smalare design över framförallt dynan och kåporna har även gjort att man har fötterna fem centimeter tätare ihop på XR. Även hela maskinen har gjorts längre och fjädringsgeometrin är förändrad för att ge ordentligt med fjädringsväg som nu är likvärdigt tilltagen både fram och bak.

Vinkeln på styrstången har ändrats fem grader bakåt vilket bland annat ska underlätta vid kurvtagning och ge en mer avslappnad körställning. Det är faktiskt väldigt trevligt bakom styret på XR och vill man ha lite variation under en lång tur finns det gott om plats att flytta kroppen både framåt och bakåt på dynan.

Man har också gjort om lite praktiska funktioner som de nya lastracken SpeedRack II som är gjorda med plast runt en stålkonstruktion täckt med skyddande non-slip PTB-gummi. Som flera andra märken har även Arctic smarta fästen som SpeedLock och SpeedBuckle för tillbehör. Då båda racken har samma form blir det också enklare att använda sina tillbehör fram som bak. Istället för att ha förvaringsboxen mitt mellan benen som tidigare är den flyttad bak på maskinen där man får plats med 5,5 liter av småsaker. Det finns även plats för lite förvaring under dynan om man så önskar.

OFÖRÄNDRAT

Motorn på 695 kubik är så gott som oförändrad förutom när det gäller miljöaspekten. Med hjälp av ett closed-loop system med katalysator och lambdasond har bränsleförbrukningen minskats med hela 25 procent vilket även reducerat utsläppen. Dessutom har XR en betydligt tystare motor än tidigare tack vare nya motorkåpor och



”DET ÄR
EXTREMT LÄTT
ATT FLYTTA
RUNT KROPPEN
PÅ XR OCH
MASKINEN
SVARAR BRA PÅ
DETTA.”



På LTD 700 får man vinsch som standard.



Markfrigången upplevs också den högre än vad den faktiskt är med sina 27 centimeter.



Det är gott om plats för fötterna trots att dom även är väl skyddade.



Man får känslan av att sitta väldigt mitt i maskinen och ganska högt och det är föredömligt enkelt att ta sig från sittande till stående.





SpeedRack II har ett lager skyddande non-slip PTB-gummi och mängder med fästmöjligheter.



Visst sitter det en dragkula bak och på LTD får man även en skyddsståg.



I högre fart är fjädringen mjuk och sväljer alla ojämnheter med glans.



”LÄTTKÖRD, ROLIG
OCH BEKVÄM!”



I skogen upplevde vi att svängradien var förbättrad även om våran mätning visade något annat.

packningar, vilket faktiskt ska minska ljudet med 8 decibel och det märks.

Man har även flyttat luftburken för att den ska vara mer lättåtkomlig. Det omplacerade luftfiltret under dynan är ett pappersfilter som täckts med micronsocka för att stoppa eventuellt vatten, både billigt och effektivt. Även de normala servicepunkterna som batteri, säkringar och kylarvätskan är lätta att komma åt på XR. Hela konstruktionen måste även vara en dröm för mekaniker då det finns gott om plats för att komma åt saker som motor och avgassystem med mera när man demonterat kåporna.

I lite högre farter på transportsträckorna är XR både mjuk och följsam, kanske i mjukaste laget. Men då det är en terrängmaskin är det förlåtet och dessutom finns det gott om förspänning av fjädrarna kvar om man nu vill ha den hårdare. XR ger föraren en grymt behaglig åktur med svårslagen komfort. Ute i det öppna känns mo-

torbromsen väldigt väl avvägd när man släpper på gasen och de vanliga hydrauliska bromsarna ser säkert till att man får stopp på maskinen illa kvickt.

SMIDIG I SKOGEN

När vi vänder in i skogen slås vi av hur smidig maskinen är och det känns tydligt att svängradien måste ha minskats jämfört med tidigare modeller. Vid våran mätning fick vi fram att svängradien är 3,96 meter vilket endast är några centimeter bättre än tidigare, vi kan dock säga att det upplevdes som betydligt bättre. Man har en bra överblick av maskinen i skogen och man får känslan av att man är placerad högt på XR:en. Den är väldigt följsam och lättkontrollerad både vad det gäller gasen och genom att man flyttar runt kroppen. Något som underlättas av att maskinen blivit smalare och fotstegen större. Trots detta känns det också som att benen och fötterna är mer skyddade än

tidigare. Den smalare dynan går långt upp på tanken och är både fast och bekväm för längre turer.

Motorn upplevs helt klart tystare än tidigare och kraft finns det så att det räcker och blir över i H1:an och det över hela registret. Oavsett underlag är fjädningen väldigt följsam och fyrhjulingen strävar hela tiden efter att behålla kontakten med underlaget med sin långa fjädringsväg och låga tyngdpunkt. Att välja rätt växel med XR är en fröjd och om man med den normala kraften som brukar krävas försöker växla hoppar man lätt över det läget som önskades, här krävs bara en liten vickning av handleden för att hitta rätt i lådan.

Den nya instrumenteringen är tydlig och har ärvt från skotersidan. Här kan man se roliga saker som insugstemperatur tillsammans med lite nyttigare saker som sträcka, klocka och mo-



Dynan är smal på rätt ställe och väldigt bekväm.

Även om förvaringsfacket på 5,5 liter sitter väldigt utsatt ska det vara väderskyddat. Notera även LED-lamporna bak.



Lättanvänt och informativt, men det kunde även varit lite tydligare.



Det finns helt klart fördelar med att själv välja om differ ska låsas, för när man gjort det är den verkligen låst.



Tack vare Duramatic-systemet behåller variatorn ett konstant remtryck och den slirar aldrig.

torvarv samt hastighet. Med tre knappar är det dessutom enkelt att förstå sig på instrumentet och hitta rätt.

AVVÄGD HJÄLP

Servostyrningen ger en bra känsla för vad som händer vid hjulen och upplevs ändå väldigt lätt i alla lägen. Vid krypkörning bland stock och sten gav EPS-systemet ordentligt med hjälp för att sedan, när maskinen sträcker ut, gradvis avta med sin assist. Som brukligt på en Cat är även XR utrustad med Duramatic som med hjälp av en centrifugalkoppling ser till att remtrycket hålls konstant, vilket inte bara minskar slitaget utan även ger en bra motorbroms i alla lägen. Systemet förvandlar enkelt lite läskiga nedförsbackar till odramatiska inslag i provkörningen. Även

själva drivningen är oförändrad tillsammans med reglagen och man väljer manuellt vilken hjuldrift som önskas, även i fart! Inga onödiga stopp ska hindra framfarten på en Cat.

Det känns verkligen som att Arctic Cat med sin XR har gått från att vara en lite råbarkad bruksmaskin som japanerna till att vara något mer raffinerat och förfinat, en grym blandning av sport, komfort och arbetshäst. Som ett Kinder egg, allt i ett! Det känns som att allt sitter rätt på Arctic XR, allt från reglage till positionen av kroppen stående som sittande. Även hur drivlinan jobbar är väl avstämt och den tvekar aldrig inför uppgiften som den ställs inför. *

Arctic Cat XR 700 LTD

Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	695
Borrning/slag mm:	102x85
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Generator:	28 Amp
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	44 Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, back, parkering och neutral
Koppling:	CVT, centrifugal med EBS
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjuldrift med diffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	254
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	1321
Sitthöjd mm:	--
Markfrigång mm:	279
LxBxH mm:	2195x1232x1257
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. torrvtikt kg:	344
Tankvolym liter:	22,7
Svängradie m:	3,96

Att äga

Pris:	119 900,-
Färg:	Svart
Generalagent:	KGK Motor AB, www.arcticcat.se

Registreringsform

Terräng

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut./ Man:	✓ / -
Insprutning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	- / ✓
Skyddsbåge fram / bak:	✓ / ✓
Lastrack fram / bak:	✓ / ✓
Hasplåt plast / alu:	✓ / -
A-armsskydd fram / bak:	✓ / -
Handskydd:	-
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	-
Ryggstöd:	-
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	-
Säkerhetsbälte:	-
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnet:	-

