

# ARCTIC CAT ALTERRA 550 XT



## Arctic Cats nya design som såg dagens ljus för ungefär ett år sedan ger ett riktigt sportigt och kaxigt intryck.

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

Från att bara ha hetat XR har denna modell fått ett längre och lite catchigare namn, Alterra. Vad detta kan betyda kan vi bara gissa oss till och det är väl inte helt orimligt att det fritt översatt betyder "all terräng". Dessutom har den nu begåvats med fler motoralternativ än tidigare. Maskinen vi ska bemästra i detta test är en 550 med EFI av XT-modell registrerad som traktor.

### UTRUSTNINGEN

Väl bakom styret hittar vi Arctic's Power Sport-instrumentering som vi känner igen

från skotersidan, och här finns det gott om information att ta del av. Man navigerar sig enkelt genom saker som varv, hastighet, temp, insugstemp, klocka, bränsle och trip med mera med hjälp av endast tre knappar. Både sitt- och styrhöjden känns optimal, även stående känns allt mycket bra hos denna Arctic. Dynan är åt det hårdare hållet men ändå bekvämt utformad med en avsmalnande design fram mot tanken. Duro 3 Star Kaden är ett mångsidigt däck som här sitter på snygga svarta aluminiumfälgar. Både fram och bak på maskinen

sitter Arctic's Speedrack som är gum-mibeklätt på sina ställen som ger extra fäste för lasten. Dessutom har det 14 så kallade Speedlock-fästpunkter där en massa olika utrustning passar, allt för att det ska vara enkelt att ta av och sätta dit tillbehören. Här hemma är naturligtvis även saker som vinsch placerad fram och en dragkrok bak standard. De snygga dubbla LED-ljusen bak och LightBar fram ger maskinen gott om karaktär.

### VÄG

Man sitter ganska högt vilket är riktigt skönt men samtidigt känner man sig lite utsatt och exponerad för bland annat fartvinden. Servot kan upplevas som lite lätt i högre farter och förtar faktiskt lite av känslan, detta tillsammans med en mjukt ställd fjädring. Men den är ändå säkerheten själv och slappnar man bara av och låter maskinen göra sitt jobb så fungerar det utmärkt. Alla reglage är väldigt lätta att hitta och det syns tydligt på displayen vad som händer. Även motorbromsen tar lagom mycket när man har högväxeln i och ska sakta ner inför en kurva. Det känns verkligen att man har haft med det här med nöjesfaktorn i beräkningarna när man utvecklade Alterra då den är riktigt underhållande efter skogsvägarna, och det trots att det är en traktor!

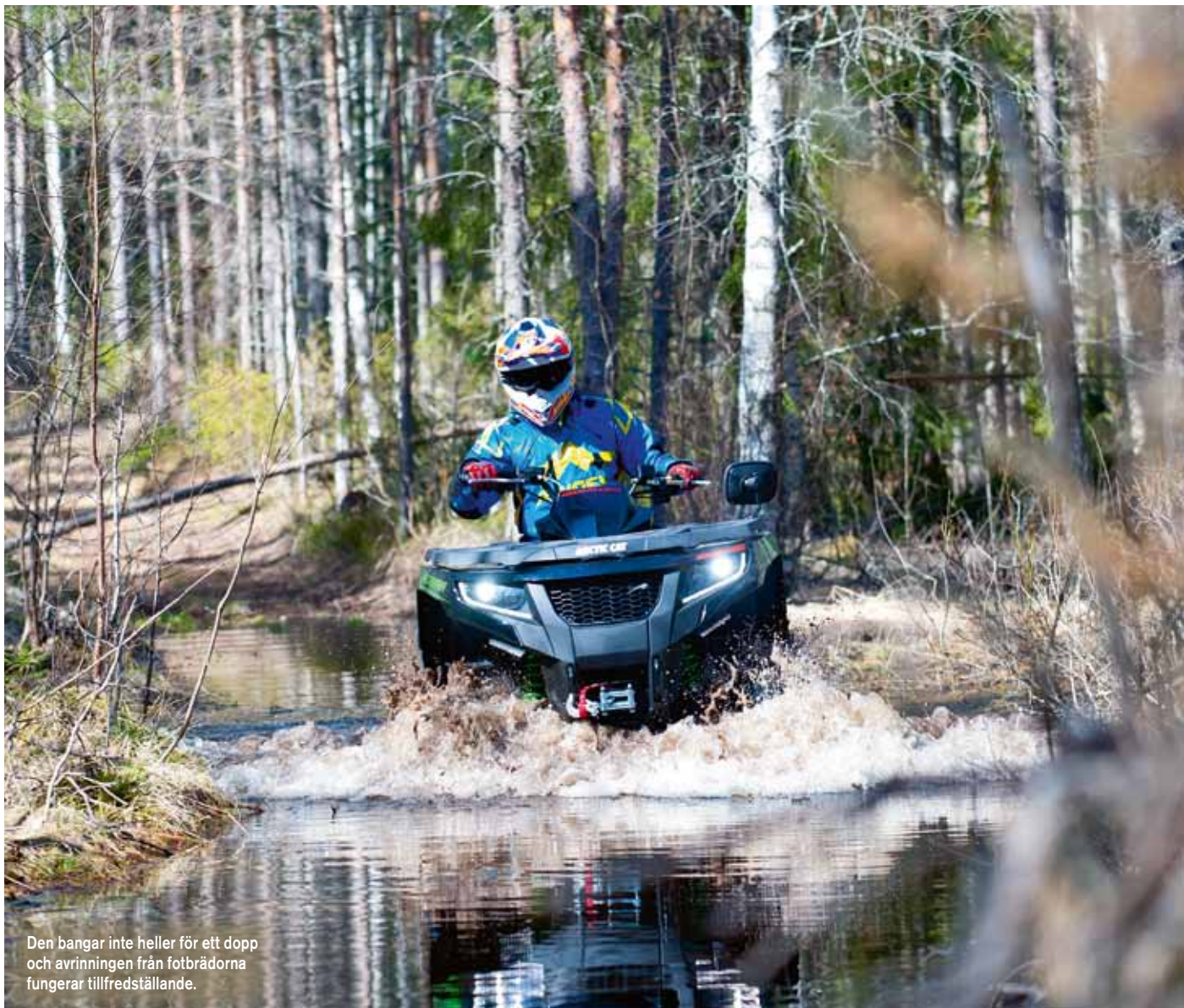
### TERRÄNG

Saker som den följsamma fjädringen tillsammans med den långa fjädringsvägen gör att greppet är konstant mellan däck och underlaget. När det sedan kniper låser man bara diffen fram och fortsätter sin färd framåt mot nya höjder. Det bakre av de två Speedracken ger även ett bra stöd för foten när det är brant. Maskinen står på sitt mjukaste läge och vi upplever det som en mycket bra medelväg för både väg och terräng. Det optimala vore alltså att den var så här mjuk i mittenläget av justeringsområdet så hade man kunnat gå ännu mjukare om det behövts. Alterran står med ungefär 28 centimeter i markfrigång, men upplevs som högre, och har 25,4 cm i fjädringsväg. Fjädringen sköts på traditionellt Arctic-sätt följsamt med dubbla A-armar både fram och bak.

Även när det går utför är det bara att välja fyrhjulsdrift och lägga i lågväxeln så står man nästan still även i brantare lutningar, i med högväxeln och det rullar på lite fortare.

I terrängen fungerar servot som en dröm och maskinen är väldigt smidig. Vi mätte upp en svängradie på 4,58 meter vilket får betraktas som ett ganska normalt mått även om det inte är i närheten av toppen. Att man sitter högt ger en mycket bra sikt över vad som händer runt om maskinen och man kan kryssa mellan träden utan att riskera att det tar i någonstans. Maskinen är väldigt bekväm både när man står och när man





Den bangar inte heller för ett dopp och avrinningen från fotbrädorna fungerar tillfredställande.



Markfrigången känns faktiskt högre än de uppmätta 28 centimetrarna. Detta kan bero på att den är högre fram än bak.



Växellådan fungerade i det stora hela mycket bra under testperioden.



Traktor innebär också att man ska ha en så här snygg backspegel.



sitter, ett fåtal gånger ville man kunna flytta fötterna ytterligare en bit bakåt, men det var inget som störde i det stora hela. Fästet på fotstegen är helt okej och man står stabilt, även avrinningen fungerade bra.

När vi hamnade på ställen där det krävdes skråkörning överraskade maskinen, som ju är ganska hög, med en mycket bra och låg tyngdpunkt. Det märks att man jobbat med just detta då bland annat bränsletanken har en låg placering under dynan. Lågväxeln är ganska lågt växlad hos Alterra och fungerar perfekt vid krypkörning. Motorn är väldigt lätt doserad och allt känns väldigt naturligt och harmoniskt även i svår terräng.

## DRIVLINAN

Alterran har bestyckats med en 545 kubik stor en-cylindrig 4-taktare med EFI. Trots att den maskinen vi körde var registrerad som traktor upplevdes den som pigg och med på noterna. Vi tror dock att en helt ostrypt maskin skulle vara ännu piggare då den här maskinen bland annat var strypt i gasen, vilket innebär att man aldrig riktigt får full effekt. Hade man istället enbart på elektronisk väg strypt hastigheten kan man ju ha full effekt ända upp till hastighetssparren vilket är att föredra.

Ljudet är till en början riktigt härligt, men på längre turer är det också lite tröttande. Om den låter mer än någon annan encylindring maskin låter vi dock vara osagt då detta är den första maskinen vi mäter ljudet på. Här kom vi vid tomgång upp till 69dB och vid 3000 varv 80 dB. Detta mäter vi där föraren sitter då vi tycker att det är den siffran som är mest relevant. När man sedan kör tillkommer naturligtvis en massa andra ljud och dessutom varvar man även mer, men detta ger ändå en fingervisning om hur väl ljuddämpningen fungerar hos maskinen.

Vi har inget att invända mot hos variatorn då den växlar precis som man kan förvänta sig. Innan den blev inkörd hade den dock egenheten att centrifugalkopplingen inte frikopplade, vilket fick till följd att maskinen fortsatte framåt fast man släppt gasen, ja faktiskt även när man la i neutral eller parkering! Detta hände dock bara en gång innan den var ordentligt inkörd och återupprepades aldrig, men kanske ändå något att påtala för sin återförsäljare om det skulle inträffa. Lådan i Alterra fungerade annars perfekt och det är faktiskt en fröjd att byta växel nästan helt utan motstånd.

## SUMMERING

Vi var redan imponerade av denna maskin när den kom, då med en 700:a under skalet. Trots den mindre motorn och strypningen på det är vi fortfarande lika imponerade av Arctics nya modell. Kvalitetskänslan är riktigt bra hos Alterra, vilket tillsammans med en snygg design väcker habegäret. Maskinen är väldigt harmonisk i alla lägen och verkligen en fröjd att köra oavsett underlag.



Med inbyggd EBS bromsas framfarten mycket bra utför, lite mer med lågväxeln i och lite mindre med högväxeln.



Med förspänningen på lägsta läget får man en mycket harmonisk maskin som jobbar bra i fjädringen, både på väg och i terräng.



550 H1 med EFI ger den kraft man behöver även som traktor, fast visst hade det varit roligare med en ostrypt variant.





Duro 3 Star Kaden är ett mångsidigt däck som här har måtten 25x8-12 fram och 25x10-12 bak.



Speedrack II underlättar när man ska fästa sina tillbehör tack vare 14 fästpunkter.



Dynan är bekväm och fast samt avsmalnande fram emot tanken.



Här ser vi den låga placeringen av bränsletanken.



Naturligtvis har även Alterra utrustats med dragkrok.



Vinsch fram är standard på denna maskin.



Servostyrningen fungerar som allra bäst när man kör sakta och behöver den som mest, svängradien är dessutom helt okej jämfört med konkurrenterna.





Trots löst ställd förspänning känns Alterran väldigt trygg och följsam på vägen.

Under dynan hittar man verktyg, luftburk, instruktionsbok och batteri.



En så kallad lightbar ger lite extra karaktär åt maskinen.



Maskinen verkar ha en väldigt låg tyngdpunkt trots att den ser väldigt hög ut, vilket man kan dra nytta av när det är brant.

## Motor

Typ:	Vätskekyld, 1-Cyl, SOHC, 4-takt, 4-Ventiler
Volym cm <sup>3</sup> :	545
Borrning/slag mm:	92x82
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Generator:	28A
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	-@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, neutral, parkering och backväxel
Koppling:	CVT, Centrifugal med EBS
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, diffspärr.
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

## Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	25.4
Bakfjädring:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	25.4
Hjulbas mm:	1321
Sitthöjd mm:	58
Markfrigång mm:	27.9
LxBxH mm:	2118x1232x1257
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. vikt torr kg:	340.2
Tankvolym liter:	22.7
Svängradie m:	4.58
Ljud tom/3000rpm:	69dB / 80dB

## Att äga

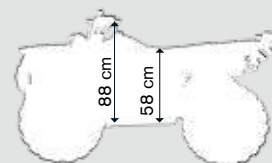
Pris:	105 900:- / 115 900:-
Färg:	Svart, Vit
Generalagent:	KGK Motor AB, <a href="http://www.arcticcat.se">www.arcticcat.se</a>

## Registreringsform

Terräng / Traktor b

## Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start EI / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	✓ / -
Inspurtning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	✓ / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	- / ✓
Skyddsståg 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:	-



Den digitala mätaren känner vi igen från skotersidan, vilken fungerar mycket bra.