

POLARIS RZR XP1K



En liter ren kraft!

TEXT STEFAN SUND FOTO MATTIAS KLOCKAR

En av många nyheter som Polaris presenterade under 2014 och kanske den största var RZR XP 1000 H.O. Med över hundra kusar hittade den snabbt sina kunder på andra sidan Atlanten. Med tanke på det svettiga priset och lite smala användningsområden återstår det att se hur många som kan lockas till köp här hemma. Efter den här provkörningen är vi övertygade om att väldigt många iallafall skulle vilja ha en!

XP1K

Den nya ProStar-motorn mäter knappt en liter med sina 999,6 kubik, vilket ska ge ifrån sig 110 hästkrafter! Polaris ProStar-motorer har DOHC, vilket innebär dubbla överliggande kamaxlar och fyra ventiler per cylinder, dessutom är dom bränsleinsprutade. Detta tillsammans med höjd

kompression och ny mappning ger gott om kraft, att den är så ren som möjligt ser saker som katalysator och lambdasensor till. Det omarbetade förbränningsrummet ser också till att man uppnår en effektivare förbränning. Man har optimerat flödet av både luft och vatten till topplocket för att hålla arbetstemperaturen i schack. De har även sett till att motorn får betydligt renare luft än tidigare med en ny placering och lösning av luftburken på XP1K. När det gäller prestanda uppger Polaris att RZR XP 1000 ska göra 0-50 km/h på 2,26 sekunder och 0-80 km/h på 5,33 sekunder vilket vi inte tvivlar en sekund på. För vilket klipp det är i den här motorn! Det är en synd och skam att sätta käppar i hjulen för denna motor genom att strypa den för de svenska vägarna. Har man råd med denna best så ska man också ha möjligheten att utnyttja den till fullo, precis som vi gjorde på crossbanan i Norge.

Vad är det då som är så speciellt med denna motor? Jag menar tusen kubik har väl funnits länge och från många olika tillverkare! Visst är det så, och för att inte tala om att i de allra flesta fall räcker både 900 och 800 kubik alldeles utmärkt. Men mycket vill alltid ha mer så det är precis vad Polaris har gett oss! Denna maskin är så mycket mer än bara 100 kubik och några hästkrafter extra, hela skapelsen har genomgått betydligt större förändringar än bara en större motor och lite småfix. Allt mellan hjulen och burens har förändrats eller gjorts om för att ta emot den nya motorn och ge föraren den bästa möjliga körupplevelsen. På toppen av effektkurvan kanske inte skillnaden mot en 900:a är enorm men hela vägen dit upplevs betydligt starkare än tidigare. Om man släpper lös alla 110 hästarna tar det inte lång tid innan man når långt över 100 knyck med RZR 1000! Det är heller inga problem att köra



Flaket på RZR 1000 har vuxit lite tillsammans med maskinen.



Kör hur du vill RZR 1000 anpassar sig.



Dämparna som kommer från Walker Evans är av nåltyp och har clicker med 16 läges justering av kompressionen.



”RZR XP1K FÖRTJÄNAR EN AVLYST BANA!”



med fyrhjulsspinn genom kurvorna trots att man redan håller en hög fart, vilket vi får tacka motorn för. Även bromsarna matchar resten av fordonet och det blir istället däcken som sätter gränsen för hur snabbt det är möjligt att få hejd på grejorna.

ON-DEMAND

Likt det som Can-Am gjort genom åren har även Polaris förbättrat sitt drivsystem genom att göra det ännu snabbare att koppla in fyrhjulsdriften när framhjulen slirar. I kombination med servostyrningen, EPS, ska dock inte detta förta något av körupplevelsen. Som många andra Polarisar har den även hjuldrift med allt från en- till fyrhjuldrift, mycket av detta sker också on-demand utan att man behöver agera som förare. Detta system gör maskinen snäll på känsliga underlag som gräsmattan eller grusgången samtidigt som det ser till att man alltid tar sig fram även i den tuffaste av terränger. CVT-lådan eller variatorn, som man också säger,

är helt klart sportigt kalibrerad för att matcha hela maskinens uppenbarelse, men det utan att vara speciellt svårkörd. Kåpan runt variatorsystemet har också den nya design för att ge en ökad luftgenomströmning vilket sänker temperaturen med upp till 50 grader och ser till att remmen ska hålla för ett tufft liv.

SPORTIGT BEKVÄM

Man har även gjort en rad förändringar när det gäller bekvämlighet och användarvänlighet. Här är både stolen och ratten justerbar för att man ska hitta den körställningen som passar. Både föraren och passageraren har fotstöd och kupén lysas upp av LED-belysning. Den nya designen ger såväl förare som passagerare lite mer benutrymme än tidigare. Även bränsletanken har vuxit lite för att ha ungefär samma räckvidd som 900:an. Den har också ett litet men naggande gott flak där bak, som även är lite större och djupare än på tidigare RZR-modeller. De sportiga och

skålade stolarna ser inte bara till att man sitter kvar i fordonet utan dom ser också till att man har det skönt och komfortabelt.

När det gäller reglage har man det som behövs redan som standard men även möjligheten att välja till det avancerade instrumentet med färgskärm och GPS som tillbehör. Växellådan i RZR fungerar okej även om den ibland kan upplevas lite yxig i växlingarna. Dörrarna på RZR 1000 är standard och fungerar felfritt med en bra passform då dom både är enkla att öppna samt stänga. Gillar man inte att dörrarna är öppna nedtill finns det även tillbehör som stänger till det hålet.

FJÄDRAR ANAMMA

Med all denna kraft så har man även fått lov att uppgradera fjädring och hjulupphängning. Jämfört med en vanlig RZR har man hela 25% mer i markfrigång. Vaghållningen är mjukt ställd för att hantera de stora guppen men ger ändå en mycket bra feedback genom ratten, trots



Mer än såhär är det svårt att se av den 110 hästar starka ProStar-motorn.



Alla lägen man behöver finns och man kör med fördel på lågväxeln när man kryper runt i terrängen, detta för att spara remmen.



Dörrarna på RZR 1000 har en riktigt bra passform och känns tryggare än bara ett nät.



Både markfrigången på 34,3 centimeter och fjädringsvägen är väl tilltagen och 6-lagers 29" Maxxis Bighorn-däck ger både grepp och komfort.



Stolarna är sportigt skålade, bekväma samt vattentäta.



Ibland önskar man att det såg ut såhär även i Sverige.

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	999
Borring/slag mm:	--
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	110@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT, PVT
Hjuldrift:	Kardan, turf/2x4/4x4-hjulsdrift
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	406
Bakfjädring:	Trailingarmar
Fjädringsväg bak mm:	457
Hjulbas mm:	2286
Sitthöjd mm:	--
Markfrigång mm:	343
LxBxH mm:	3022x1626x1873
Däck fram:	29x9-14
Däck bak:	29x11-14
Uppg. vikt torr kg:	632
Tankvolym liter:	36
Svängradie m:	--

Att äga

Pris:	239 900,-
Färg:	Svart/Blå
Generalagent:	PolarisScandinavia, www.polarisverige.com

Registreringsform

Väg

Utrustning

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



Ratten är justerbar i höjdlängd med hela 25 centimeter.

servostyrningen som faktiskt inte förtar något av körglädjen, så man alltid är med på vad som händer i alla situationer. Gillar man inte allt för mycket niggande i kurvorna finns det all möjlighet att justera dämpare och fjädrar tills man är nöjd, bara att ge sig på förspänningen och ställa höjden på fordonet samt finjustera kompressionen med hjälp av några klick på ett lättåtkomligt reglage. Här finns det 16 lägen att tillgå på kompressionsjusteringen. Dämparna som kommer från Walker Evans är av nåltyp, vilket innebär att dom inte ska bottna i första taget. Fjädringsvägen är bland det hårigaste vi kört och kan nästan jämföras med en buggy byggd för Paris-Dakar. Även hjulbasen hos XP1K är lite längre än tidigare vilket hjälper till att öka stabiliteten hos fordonet över ojämnheter. När man ser siffror som 40,6 centimeter fram

Lysena ger inte bara ett bra ljus, de är en del av designen på RZR 1000.



och 45,7 centimeter bak i fjädringsväg förstår man hur den kan svälja även de största groparna utan att man som förare påverkas nämnvärt. Det gäller dock att även markfrigången är väl tilltagen med en sådan fjädringsväg och det är den på RZR 1000 med sina 34,3 centimeter. Däcken är riktigt stora 29 tumms Maxxis Bighorn, Polaris är faktiskt första tillverkare att erbjuda så stora däck på en UTV direkt från fabrik. Tack vare sina väl tilltagna stötdämpare kan man landa hur illa som helst och ändå sväljer fjädringen dårskapen utan att protestera. Mer än en gång trodde vi att det skulle gå överstyr men inte då, helt fantastiskt rent ut sagt! Vi vågar påstå att Polaris XP1K just nu ligger högst upp på listan av sportiga UTV:er, men samtidigt vet vi att Can-Am har ett ess i rockärmen som stavas TURBO. ✨