

POLARIS RANGER DIESEL HD

Ett smidigt komplement för dom som redan har större dieselfordon på gården.

TEXT STEFAN SUND BILD MATTIAS KLOCKAR

Med tanke på vilka som denna Ranger först och främst riktar sig till är den naturligtvis även traktorregistrerad. Att den är T3-registrerad ger fördelar som att den får framföras på allmän väg utan att den för den skull behöver besiktigas. Dessutom är den avdragsgill för företagaren som har den möjligheten och även billig att försäkra.

NYHETER

Det nya chassit och utseendet på Ranger har nu även kommit på Dieseln. De nya strålkastarna lyfter inte bara utseendet utan 50W-lamporna ger också en bättre ljusfördelning än tidigare. Den nya designen på karossen ger inte heller den bara något vackert att titta på utan förbättrar även sikten för förare och passagerare. Med tillgång till 110 A från generatorn har man nu dubbelt upp med matning av ström till sina tillbehör jämfört med tidigare.

Den nya motorn i Diesel Ranger är en 3-cylindrig Kohler-motor på 1028 kubik, vilket resulterar i 24 hästar. Det kanske inte låter så mycket men vi hade gärna velat veta vridet som iallafall kändes enormt och visst fanns det även någon slags toppeffekt i motorn också. Motorn med överliggande kamaxel och indirekt insprutning ger framför allt en jämn gång och låter inte heller allt för mycket. Kohlermotorn är ganska liten i sin konstruktion för att passa bra i en UTV. Den är gjord med en botten i gjutjärn för hållbarhetens skull och har toppar i aluminium för att hålla vikten nere. För att försäkra sig om en lång livslängd och ett bekymmersfritt ägande har motorn försetts med trycksmörjning.

NORSKA SKOGEN

På den allmänna vägen med sikte inställt på testslingan upplevs Rangern lättstyrd trots att servo är tillval. Detta ger dock en något vag kommunikation mellan föraren och däck. Hela upplevelsen är att den extra vikten som just en Diesel har att släpa på ger en skön och bekväm gång längs transportsträckan efter vägen. Den fina komforten kommer från en främre upphängningen med dubbla A-armar och 25,4 centimeter i fjädringsväg, den bakre upphängningen är även den individuell och fjädrar lika långt som fram. Det är ett robust chassi som är byggt för tuffa tag i många arbetssituationer och ändå ser till att transporten sker med god komfort.

Väl framme vid den väldigt utmanande testslingan i Rudskogarna ser vi att Rangern kommer få jobba hårt för att ta sig fram. Själva banan som sträcker sig över ungefär en kilometer börjar med några ordentliga lerhål och vattenansamlingar då det regnat ordentligt här den senaste tiden och så även denna dag. Med lågväxeln





”GOTT OM FÄSTE VAR
DET ONT OM!”



Här var det grönt för att man ska komma ihåg att det är diesel man ska tanka med.



Ranger Diesel HD bjuder på en enkel men bekväm och funktionell interiör.



Den ställbara ratten sitter ganska plant och en slags busskänsla infinner sig.



Det var en extremt rolig och utmanande bana man byggt upp på Rudskogen.

vald för att vara beredd på alla eventualiteter och fyrhjulsdriften i tog vi oss sakta men mycket säkert mot allt brantare terräng.

INGEN VINSCH

När de leriga och regnvåta klipporna bokstavligen tonade upp sig framför Rangern kände vi alla att det nog skulle bli dags för lite vinschning för att ta oss upp. Inte så lite oroade insåg vi förskräckt att just Ranger Diesel inte kommer med vinsch som standard! En norsk instruktör ropade glatt åt oss att den inte behöver någon vinsch då det inte går att köra fast med en Ranger. Uppmuntrade av hans ord gjorde vi ett snabbt korstecken över bröstet och började kråla oss upp för klipporna med Polarisen. Blixtnabbt känner fyrhjulsdriftssystemet av att det nu krävs en låst diff fram för att undvika hjulspinn och alla 649 kilon plus förare och

passagerare hade snart passerat de branta och hala klipporna helt utan problem.

Rangern har en helt sanslös förmåga att ta sig fram i den mest otillgängliga terrängen och utrustad med Diesel-motor sker detta på låga varv med gott om kraft. Ibland när det är tätare mellan träden kan den dock upplevas lite lång men ändå tar man sig fram smidigt. Det som hjälper Rangern att ta sig fram så pass smärtfritt är bland annat den höga markfrigången 30,5 centimeter och en mycket bra svängradie. Även 489-däcken från Carlisle ger ett imponerande fäste på de flesta underlagen med ett mönster speciellt gjort för extra bra fäste i kurvorna.

MOTORBROMS

Trots att Ranger Diesel har Polaris EBS (Engine

Braking System) kändes motorbromsen ibland lite svag för att bromsa alla kilon riktigt effektivt, men så var det också en extrem terräng vi körde i. Ytterligare tecken på Rangerns arbetskapacitet är att man kan lasta upp till 453,6 kilon på det tippbara flaket. Måttet på flaket är gjort för att rymma en pall och tippas smidigt med hjälp av gasdämparna. På den standardutrustade dragkulan kan man dessutom dra en vagn med hela 907,2 kilo på!

Variatorn imponerande på oss då den aldrig slirade på remmen trots att den fick slita både hårt och länge. Polaris har likt Can-Am en fyrhjulsdrift som sköter sig själv. Polaris On-Demand-system fungerar så att den automatiskt frikopplar framhjulen när de roterar snabbare än bakhjulen, vilket gör maskinen mer lättsvängd även om man har valt fyrhjulsdrift och så fort man be-



Förspänningen har fasta lägen och dämparna erbjuder en bra och följsam komfort.



Den har en bra markfrigång på över 30 centimeter.



Man behöver inte göra mycket mer än att välja fyrhjulsdrift manuellt sedan sköter maskinen resten.



Ranger Diesel HD är en rejäl pjäs och EBS-en får jobba hårt i branterna.



Det är på ett imponerande sätt som Rangern tar sig fram trots lera och regnvåta klippor.

Fleket är gjort för att kunna lasta en pall som max får väga 453,6 kilo!



489-däcken från Carlisle ger ett imponerande fäste och mönstret är gjort för att ge extra bra grepp i kurvorna.



höver fyrhjulsdrift igen kopplas den in automatiskt. För att få den ännu mer lättmanövrerad och göra mindre åverkan på underlaget samt minska däckslitage kan man välja Turf mode där den endast driver på ett bakhjul.

BAKOM RATTEN

Då man sitter som på en soffa saknade vi möjligheten att justera stolen och fick nöja oss med att justera ratten, trots detta satt man ganska bra i denna något enkla förarmiljön. Det är föredömligt enkelt att kliva i och ur maskinen vilket man säkert har just soffan att tacka för. Dessutom är det rymligt i Rangern och man kan faktiskt sitta tre vuxna här. Att Ranger Diesel HD har en stor aktionsradie beror inte bara på att motorn är snål utan även

på den stora tanken som rymmer hela 37,9 liter. Det är inte bara tanken som är stor på Ranger Diesel då den även har 37 liters förvaringsutrymme fördelat under sätet och i handskfacket. Hela ROPS-skyddsbågen är anpassad för Polaris Pro-Fit tillbehör vilket inkluderar saker som dörrar, tak och rutor. Pro-Fit är en ny standard för just tillbehörshytter, ett slags modulsystem som ska ge en bra passform på grejorna. Detta gör att det finns många olika hytter att välja mellan till Ranger Diesel HD. Med denna diesel har Polaris ett riktigt bra koncept för företag och jordbrukare. Med tanke på priset känns det också som att det är just dom som kan dra av momsen som man riktar sig till. Men då får man också en riktig gedigen och robust arbetshäst i garaget. 🌲

Motor

Typ:	3 cyl, vätskekyld, 4-takt Diesel
Volym cm ³ :	1028
Borrning/slag mm:	--
Bränslesystem:	Indirekt insprutning
Smörjning:	Trycksmörjning
Generator:	110 A
Tändning:	--
Uppg. effekt/varv:	24Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Park, Back, Neutral, Låg, Hög
Koppling:	PVT
Hjuldrift:	Kardan
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	254
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	2060
Sitthöjd mm:	--
Markfrigång mm:	305
LxBxH mm:	2960x1520x1930
Däck fram:	25x10-12
Däck bak:	25x11-12
Uppg. vikt torr kg:	649
Tankvolym liter:	37,9
Svägradie m:	--

Att äga

Pris:	199.875,-
Färg:	Grön
Generalagent:	PolarisSverige, www.polarissverige.com

Registreringsform

Traktor

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:	--
Skärmreddare:	--
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	-- / --
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärm:	--
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	--
Vindruta:	--
Tak:	--
Skyddsnät:	✓

