

POLARIS SPORTSMAN

XP 1000

Konsten att förena nytta med nöje.

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

Stor motor och lite småändringar har skapat en riktigt underhållande och nyttig maskin.

EN GIGANT

Polaris har årligen en omsättning på runt 4 miljarder dollar så det finns verkligen muskler i företaget för att producera underhållande fordon. Dessutom verkar man växa hela tiden då man köper upp både mindre och större bolag på löpande band bara dom har något bra att erbjuda oss motorburna entusiaster. Att tillverka och utveckla fyrhjulingar är en av de större delarna inom Polaris, om inte den största. Dessa resurser gör att man snabbt klarar av att anpassa sig efter marknaden och efterfrågan från oss konsumenter, vilket verkligen märks när man tittar på vad Polaris har att erbjuda.

Årets stora nykomling är en ny toppmodell bland arbetsfordonen hos Polaris. Nu har man tillgång till en enorm kraft för att utföra lite nytta på gården samt leka med. Sportsman XP 1000 har försetts med allt man kan erbjuda från Polaris i form av en driftsäker ProStar-motor, servostyrning, EBC (motorbroms) och ADC (Active Descent Control). Drivningen har naturligtvis försetts med det man från Polaris sida kallar för äkta fyrhjulsdrift och individuell fjädring runt om. 4WD-systemet frikopplar automatiskt framhjulen när de roterar snabbare än bakhjulen, så fort bakhjulen sedan tappar fästet så kopplas driften på framhjulen in och man återfår förhoppningsvis fästet. Detta ger en stabilare gång och gör fordonet mer lättkontrollerat, dessutom slipper man stanna för att sköta reglagen manuellt.

Jämfört med Scrambler 1000 som vi kört tidigare är Sportsman större på alla ledder utom bredden och även betydligt tyngre även om det är i stort sett samma chassi på båda maskinerna.

EN LITER KRAFT

Som sagt är det en ny motor i den värsta Sportsman-modellen. En ProStar Twin på 952 kubik med elektronisk bränsleinsprutning på hela 88 hästar. Den är försedd med dubbla balansaxlar och 270 graders offset på vevaxeln för att minska vibrationerna från den stora motorn.

Om vi jämför motorn med hur vi upplevde den i Scrambler så känns det fortfarande att det finns gott om effekt, men den levereras lite mjukare hos Sportsman. Man har alltså justerat variatorerna och utväxlingen så att man även ska kunna arbeta med denna maskin i större utsträckning än med Scrambler. Om man däremot låter varvräknarnålen jobba sig upp i registret börjar det hända grejor då effekten kommer allt snabbare. Detta kraftpaket är alltså snällt i botten och argt på toppen, en perfekt kombination för detta fordon. Variatorerna har även en bra backshift och är med på noterna direkt man går på gasen igen efter ett släpp.

FJÄDRING

På den öppnare vägen är Sportsman 1000



De två strålkastarna i fronten kompletteras med en tredje strålkastare som är inbyggd i styrkåpan på de svenska maskinerna (ej på bild).

Bra markfrigång och en rejäl krängningshämmare bak på Sportsman 1000.



Även fotstegen blir breda tack vare den längsmonterade motorn.



Välbekant och funktionellt bra, notera hur lätt man kommer åt vinschreglaget.





Polaris "äka" fyrhjulsdrift sköter allt automatiskt och med den äran.

Både styret och dynan har en bra höjd, men framför allt är det den smala tanken och främre delen av dynan som sticker ut.

Notera hur smal tank och den främre delen av dynan är vilket underlättar för föraren att röra sig på maskinen.



Det är nog främst på dämparsidan som Sportsman ligger några steg efter Scrambler när det gäller sportighet.



Det är enkelt att se att 14-tums fälgarna hör hemma på en Polaris.



väldigt följsam även om den står lite mjukt ställd i fjädringen. Bromsarna fungerar mycket bra, både de hydrauliska och motorbromsen. Även i terrängen är Polarisen mjuk och följsam i fjädringen och släpper ogärna kontakten med underlaget. Trots sin storlek har den grym framkomlighet som vi kan tacka markfrigången och servostyrningen för. Servot har en bra feedback och förhindrar slag på ett utmärkt sätt. De dubbla A-armarna med lång fjädringsväg samt en styraxel placerad nära hjulets centrum hjälper också till att minska slag i styret. Även Polaris smarta fyrhjulsdriftssystem bidrar starkt till framkomligheten.

Vid teknisk krypkörning doserar man enkelt gasen och maskinen följer underlaget fint utan hjulspinn, även en väl tilltagen fjädringsväg gör detta beteende möjligt. Då maskinen har både Polaris motorbromssystem (EBS) och Active



Sportsman 1000 har både motorbromssystem (EBS) och Active Descent Control (ADC) vilket tar en ner för branta utförsbackar utan problem.

Descent Control (ADC) behöver man heller aldrig oroa sig för att branta utförsbackar ska bli ett problem. Systemet fungerar bara om hastigheten understiger 24 km/h vilket det allt som oftast gör nedför en brant backe. Säkrare och mer kontrollerat än så här blir det nog inte.

ERGONOMI

Rent ergonomiskt känns maskinen bekant, med ett bra placerat styre och en smal tank som underlättar för föraren att flytta runt kroppen. Även reglage och mätare känns igen och fungerar utmärkt. Den smala konstruktionen kan vi tillskriva den långsmonterade motorn som ger utrymme för både bredare fotsteg och en smalare dyna, speciellt i framkant.

1000 kubikaren har även saker som integrerat plogfäste fram och en Polaris HD 2500 vinsch redan som standard. Att den kan arbeta syns inte minst på att den får lasta upp till 55 kilo i

den främre lastboxen och bak kan man lasta 110 kilo. Dragkroken får dra en max släpvagnsvikt på 680,4 kilo, men vi misstänker att Polarisen maskinellt klarar bra mycket mer än det. Båda racken är Lock & Ride kompatibla vilket betyder att originaltillbehör med Lock & Ride är väldigt smidiga och enkla att montera.

SUMMERING

Gillar man förutom att arbeta även kraft och att titt som tätt ha lite roligt med sin fyrhjuling hittar man allt detta paketerat i Polaris Sportsman 1000. Även om till exempel Scrambler inte är helt bortkommen när det gäller arbete har den inte en chans mot Sportsman. Förhållande blir i och för sig ganska likvärdigt om man istället värdesätter lek och bus högre. Ändå tycker vi nog att man får betydligt mer i en Sportsman 1000 när man slår ihop allt, för den är faktiskt riktigt roligt att köra! 🐾



”DET BÄSTA AV
DET MESTA!”

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	952
Borrning/slag mm:	90,5x74
Bränslesystem:	EFI, 2 x 42 mm
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	88Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Netutral, Back, Park.
Koppling:	CVT (PVT), ADC och EBC
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	229
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	260
Hjulbas mm:	1346
Sitthöjd mm:	940
Markfrigång mm:	292
LxBxH mm:	2114x1209x1289
Däck fram:	26x8-14
Däck bak:	26x11-14
Uppg. vikt torr kg:	379
Tankvolym liter:	19,9
Svängradie m:	--

Att äga

Pris:	134.875,-
Färg:	Svart
Generalagent:	PolarisScandinavia, www.polarisverige.com

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:	- / ✓
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:	-

