

HISUN 700 EPS

LÅNGTEST



Ett långtest under flera månader avslöjar betydligt fler brister men också fördelar och positiva saker på ett fordon än vad en vanlig provkörning gör. Vi låter vår Hisun 700 EPS visa vad den går för i det vardagliga livet.

TEXT & BILD BJÖRN FRISTRÖM

En UTV är överlägsen en ATV på många plan, det är bara du som är inbiten ATV-ägare som ska förstå vilket oerhört bra fordon detta är. Jag menar verkligen detta. En UTV är ett riktigt bra fordon som har många fördelar om man jämför med en vanlig gammal hederlig ATV. Jag är villig att påstå att en UTV är bättre på det mesta, såvida du inte ska tävla i någon form av enduroliknande övningar eller ta dig fram i extremt oländig terräng där du behöver viktkompensera med din kropp utanför maskinen. En UTV skyddar dig mot väder och vind, mot yttre våld när du åker genom snåriga partier eller vid en kollision. Du kan sitta bredvid en kompis och prata samtidigt som du kör vilket gör detta terrängfordon extremt socialt, framförallt om man jämför med en ATV. Den är tyngre, robustare och mer rejäl om man nu skulle tycka detta var fördelar.

FÖRDELAR

Prisbilden är alltid intressant när man väljer ett fordon. Framförallt när fordonet är tillverkat i

Kina. Man får alltid lov att jämföra det man får, mot det man betalar för. Hisun är vad vi tycker en bra kines. Visst, den är tillverkad i Kina (vilket rent historiskt inte varit direkt fördelaktigt om vi ser till mopeder och fyrhjulingar), men har samtidigt en bra prisbild. Man får alltid vad man betalar för och jag tycker att generalagenten KGK motor, som också har Arctic Cat och Suzuki under sina vingar, har prisat den bra, eftersom den känns gedigen och väl ihopsatt. Plasten är fet och hållbar samtidigt som övriga ytskikt känns väl rostskyddade. Hela konstruktionen är gjord för att användas och vi har kört tusentals kilo sten på flaket som vare sig protesterat eller ändrat form efter ganska hårt användande. Tippen fungerar kanon och låsningen till detta går både lätt att öppna och stänga. Man kan tycka att vinschen som följer med en sån här maskin ska vara i klenaste laget, men även den har fått bekänta färg. Vi drog faktiskt loss en Range Rover Discovery som irrart sig ut i terrängen och satt fast i ett lerhål. Det knakade bra, men höll, och håller och fungerar fortfarande. Vi har tagit

otaliga svängar ut i terrängen och idag har vår UTV gått cirka 25 timmar utan några driftstopp. Drivaxeldamaskerna sitter fortfarande på plats utan några hål eller skavanker och vi har inte haft några punkteringar.

NACKDELAR

Jag kan tycka att tomgången är onödigt hög och orolig, framförallt innan motorn blivit varm. Detta gör det svårt att få i en växel direkt efter uppstart. Just detta skiljer en Hisun UTV mot de mer etablerade och dyrare fyrhjulingstillverkarna som har en mer sofistikerad och mer genomarbetad insprutning. Har man väl kommit över varmkörningsfasen så försvinner detta fenomen, men det hela tar ner helhetsintrycket och är en av sakerna som irriterar. Växellådan har också den lite diffusa lägen och är inte helt hundra alla gånger. Under en dags hårt användande så kan man missa växeln och vara lite väl snabb på gasen, med ett obehagligt rassel som följd innan växeln hoppar på plats. Man får



Dragkroken sitter lite väl dumt till under flaket, det är nätt och jämnt man får dit en släpvagnshandske.



Strypningen som traktor-registreringen kräver är lite väl brysk och gör att maskinen helt enkelt bryter vid dryga 40 kilometer i timmen. Den hackar och går lite illa. Detta löste vi genom att helt enkelt kapa strypningsladdan och koppla denna via en brytare i handskfacket och därmed få en valmöjlighet. Hur man gör och vilken kabel man kapar får du fråga din lokala handlare om. Är det lagligt? Nej.



Däcken på denna UTV är bra avvägda för att fungera både på vägen och i terrängen.



Flaket som för övrigt är gjort i plåt får anses som rejält och stabilt. Vi har misshandlat det rejält utan att flaket vare sig har ändrat form eller funktion.



”FLER HÄSTAR UNDER HUVEN ÄN I HAGEN”



Växellägena är inte helt precisa. Ta det lugnt och försäkra dig om att du fått i växeln så ordnar sig resten.

Instrumenteringen skvallrar föredömligt om det mesta man vill få reda på.

Den lilla bågen är kanske bra som skydd men är lite i vägen både när man ska i och ur.



ha lite känsla och ta det lite lugnare så inträffar dessa fadäser alltmer sällan. Startförfarandet kräver också det någon slags tillvänjning. Fast batteriet är fulladdat så kan startmotorn tveka och inte förrän man släpper nyckeln och "tar om" så får man fart på motorn som startar snällt. Jag vet inte riktigt vad det är som händer, men detta fenomen har jag också varit med om på en av våra Polaris Ranger som var så under hela tiden vi testade den.

JUSTERINGAR

Vi har gjort några justeringar och det första vi gjorde vara att lossa krängningshämmarna för att få en mer medgörlig fjädring. Detta råder jag alla att göra, egentligen oavsett vad ni ska använda den till. Den är hård i fjädringen, men blir avsevärt bättre med denna åtgärd. Vi har

också knipsat av en sladd som har till uppgift att strypa den här traktorregistrerade UTV:n till 45 kilometer i timmen. Utan strypningen gör den närmare hundra men blir vettigare att använda utanför vägen, när man behöver lite extra att åka med. Vi har också kopplat denna sladd till en strömbrytare som vi slår om vid vägkörning så att den fortfarande är laglig att åka med då. Vi har också laborerat lite med däckstrycket för att hitta det som passar oss bäst. Hur det står till med lagligheten då det gäller att mixtra med strypningen vill jag låta vara osagt. Men räkna med att detta säkerligen inte är helt korrekt i länsmans ögon.

SUMMERING

Vår Hisun UTV håller ihop bra och levererar det som man förväntar av en 700 UTV med servo-

styrning för dryga 100.000 kronor. Den har inte riktigt avslöjat sig att vara tillverkad i Kina och den är ljusår från vad man lite föraktfullt kallar för "kina-hjuling". Visst är det med en viss skepsis jag kallar vår långtestare för högkvalitativ, så jag nöjer mig än så länge med att säga att den helt klart är kvalitativ. Men jag ser den fortfarande lite som en bråkig elev som helt klart kommer att granskas betydligt hårdare än de i klassen som kommer från finare familjer. Jag ska i alla fall säga att jag är extremt positivt överraskad över vad den hittills har levt upp till. Stay tuned, vi återkommer. 🌟



Det är inte små garage på andra sidan vattnet utan båthus!

Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	686
Borning/slag mm:	102x84
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	18 Amp
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	--@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, back och neutral
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan2/4-hjulsdriftmeddiffspärr
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydraulisk skivbroms

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	90
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	65
Hjulbas mm:	1890
Sitthöjd mm:	--
Styrhöjd mm:	--
Markfrigång mm:	245 (260 uppmätt)
LxBxH mm:	3010x1460x1940
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x10-12
Uppg. vikt kg:	524
Tankvolym liter:	29
Svängradie m:	5,22

Att äga

Pris:	99 900:-
Färg:	grön, röd
Generalagent:	KGKMotorAB, www.hisunmotors.se

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:	- / ✓
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:	-



Passagerarstolen knäpper man enkelt loss med ett handgrepp.

Krängningshämaren ser till att maskinen håller sig styv. Skruvar man bort dessa så att varje hörn kan jobba mer individuellt så blir maskinen lite mjukare och mer medgörlig.



UTV:n är ett utmärkt dragfordon.

