

# HISUN SECTOR 750 EPS

LÅNGTESTAREN



## Vi har kört sönder lite allt möjligt och gjort ytterligare justeringar av dämparna.

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Då vi insett att det är 80% terrängkörning och resten transport som är användningsområdet för våran långtestare har vi försökt att optimera fjädningen ytterligare för just detta ändamålet. Vi har alltså gått ännu mjukare på framförallt förspänningen.

### JUSTERING

Som sagt är det betydligt krångligare att ställa förspänningen när den är steglös och det är nästan en förutsättning att man höjer upp fordonet för att ta bort belastningen på fjädern för att kunna justera. Fördelen är dock att man har så mycket större område att justera på än med fasta lägen på förspänningen. Nu är våran Sector riktigt mjuk och följsam i terrängen med den nackdelen

att det i högre farter slår igenom lite mer, men det kan vi leva med. Ska man vara riktigt noggrann när man gör detta ska man ha fyra vågar placerade under varje hjul så att man kan justera vikten jämnt mellan hjulen. I det här läget nöjde vi oss dock med att mäta med en tumstock så att det var samma förspänning runt om.

Sedan lossnade oturligt nog en sladd från sin infästning i ett buntband och slets följaktligen av mot en pinne eller någonting annat som kom in i hjulhuset. Detta fick till följd att maskinen inte gick att starta efter att vi hade stängt av den. Det visade sig att sladden gick till bromsen och sensorn som känner av om man håller foten på

bromsen när man startar. Nödlösningen blev att tvinna ihop dessa två så att man inte behövde hålla foten på bromsen vid start. I förlängningen ska vi naturligtvis löda ihop allt som det ska vara kopplat, allt för säkerheten.

### LITE SERVICE

När vi ändå höll på att leta efter orsaken till att maskinen inte startade så passade vi på att gå igenom den och efterdra lite skruvar och bultar. Det här med att det lossnar lite bultar verkar vara en återkommande grej då vi i samband med detta nog hittade orsaken till den något höga ljudnivån från motorn. Båda bultarna till avgasflänsen på ena cylindern hade nämligen ramlat loss. Efter att detta var åtgärdat med nya muttrar såg vi också att två av fyra fjädrar till ljuddämparen var borta, vilket även det åtgärdades med nya avgasfjädrar. Nu uppmätte vi ljudnivån till 75dB på tomgång



För att justera förspänningen är det nästan en förutsättning att man tar bort vikten från hjulen, annars orkar man inte skruva på fjädern.



Den övre låsringen lossar man med en haknyckel av lämplig storlek, när man ska göra den mjukare kan man lämpligen ställa den ungefär där man vill ha huvudringen och fjädern.



För att göra detta exakt och enligt konstens alla regler bör man ha tillgång till fyra vågar, vi nöjde oss dock med en tumstock.



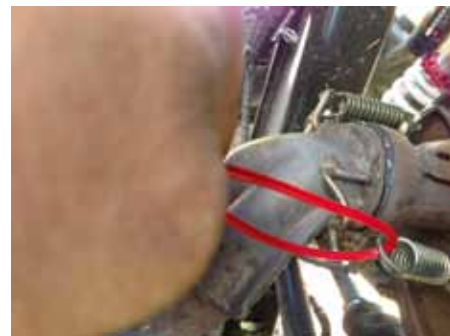
Efter att vi stängt av maskinen så gick den helt plötsligt inte att starta! Felet var denna sladd som går till bromsen, snabbblösningen blev att tvinna ihop de två ändarna.





Två av fjädrarna till ljuddämparen hade också ramlat loss, vilket kan ha varit orsaken till den något höga ljudnivån.

Lite beroende på hur hård fjädern är och hur den sitter kan det vara bra att ha lite olika knep för att få tillbaka en avgasfjäder. Då det var okej med plats kunde vi få tillbaka den med hjälp av haknyckeln (finns speciellverktyg för detta). Om fjädern sitter oländigt till kan det vara klokt att använda sig av en sladd eller snöre då den kan vara ganska lång så att man får utrymme att dra fjädern på plats.



Vi upptäckte även att ena flänsen till avgas-systemet hade lossnat.

och 82dB vid 3000 varv, en minskning med 1db respektive 3db mot tidigare. Inget ont som inte har något gått med sig.

Ända sedan vi fick maskinen har den tvekat lite på startmotorn och det har känts som att det har varit ett glapp någonstans och till slut ville den inte starta alls. Dumma som vi är började vi med att byta reläet, vilket var ganska bökigt då det sitter svåråtkomligt under huven fram och dessutom hjälpte det föga för vårt problem då det kvarstod. Av en slump hittade vi en säkringsdosa bredvid batteriet där en av säkringarna hade

brunnit, ett byte av denna var istället den enkla lösningen på startproblemet.

### SUMMERING

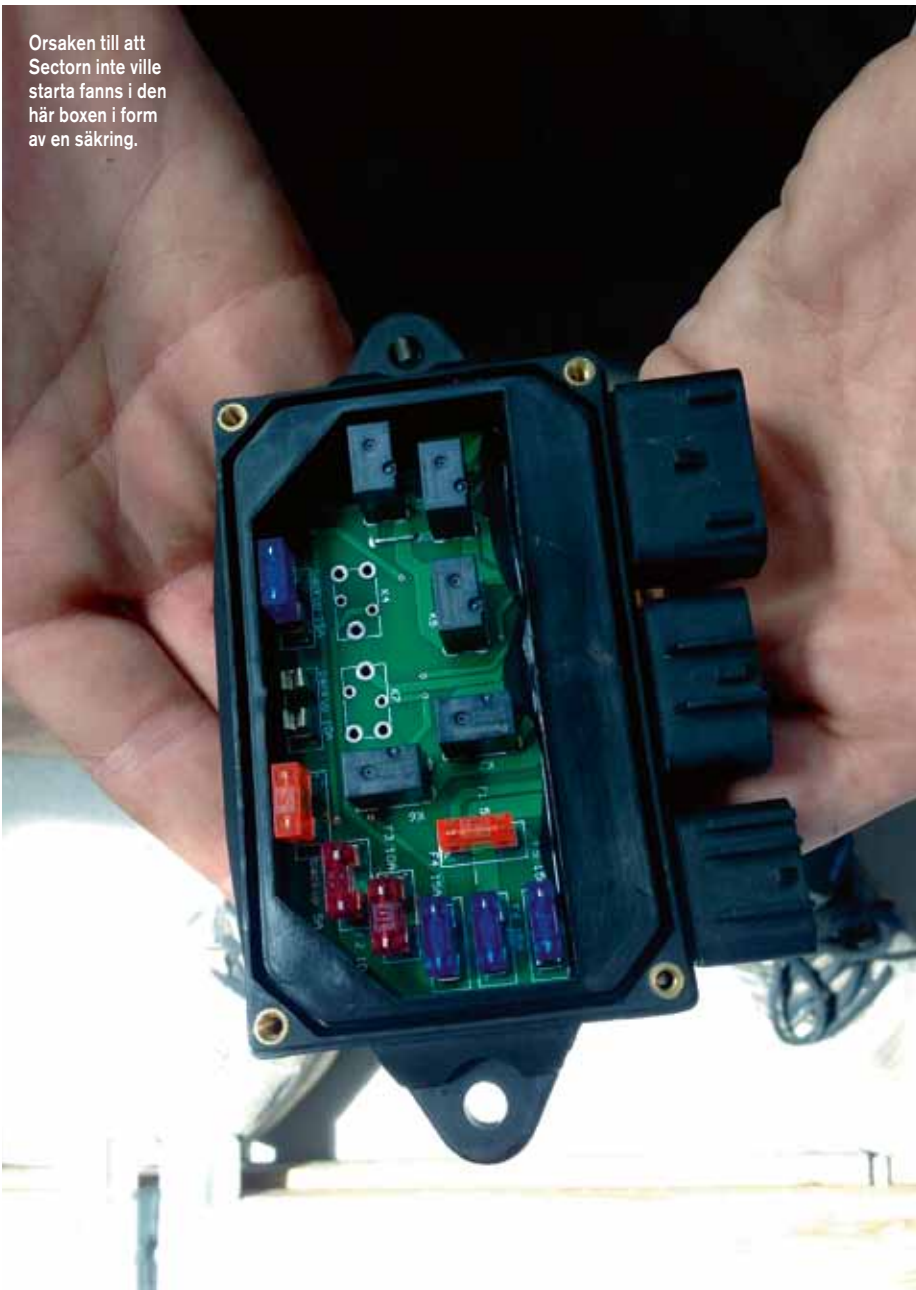
Det vi har lärt oss när det gäller vår an Sector 750 är att vi lite mer kontinuerligt måste gå igenom maskinen så att vi inte blir stående i skogen, sedan är det ju alltid svårt att förutse vad som kan hända, men några problem kunde ha undvikits om vi bara regelbundet kollat över den. När det gäller själva körningen så har Sector imponerat på oss med sina goda terrängegenskaper och fina framkomlighet. Servostyrningen har även den varit till stor

hjälp när vi låst diffen fram och kört i tuff terräng. Som arbetsmaskin har den fungerat ypperligt, mycket tack vare sitt stora flak och goda dragförmåga. Sedan har vi helt klart haft en del småproblem, så när det gäller kvaliteten kan dom spotta upp sig några snäpp. Jämför vi kvalitetsmässigt med HS500 UTV och HS700 UTV, som vi också kört mycket, så verkar Sector vara en bit efter av någon anledning. Detta kan bero på att det är en nyare modell som inte är lika väl uttestad eller på att de tillverkas i olika fabriker!? Tar man sig bara upp till samma nivå med denna modell som man har på övriga maskiner är man hemma även med Sector.



För "skojs" skull och helt i onödan bytte vi reläet som var placerat lite svåråtkomligt under huven.

Orsaken till att Sectorn inte ville starta fanns i den här boxen i form av en säkring.



### Motor

Typ:	1-cylinder, OHV, vätskekyld, 4-takt
Volym cm <sup>3</sup> :	735
Borrning/slag mm:	102x90
Bränslesystem:	Delphi EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	-@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift, diffåsning fram
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

### Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	-
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	-
Hjulbas mm:	1950
Sitthöjd mm:	-
Markfrigång mm:	305
LxBxH mm:	2977x1568x1949
Däck fram:	26x9-14
Däck bak:	26x10-14
Uppg. vikt torr kg:	618
Tankvolym liter:	30
Svägradie m:	4,88
Ljud tomg/3000rpm:	75dB / 82dB

### Att äga

Pris:	-
Färg:	Vit, Svart, Blå, Röd, Orange, Camo
Generalagent:	KGK Motor AB, <a href="http://www.hisunmotors.se">www.hisunmotors.se</a>

### Registreringsform

-

### 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:	-
Skärmbreddare:	✓
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspär:	- / -
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	✓
Tak:	✓
Skyddsnät:	-

**ATV & MC SERVICE**  
www.atvservice.eu

Skånes största Atv-Center **TGB** **MC** **CFMOTO** **ATV** **TERRÄNG & MAGAZINET**

Nu säljer vi även



Polaris Sportsman  
570 SP

Pris från:  
**96.125 kr**  
inkl moms