

HISUN SECTOR 750 EPS

LÅNGTESTAREN



En långtest handlar egentligen om att vi ska rapportera om de problem vi haft och vilka lösningar vi kommit på, något vi annars inte hinner göra under en vanlig provkörning.

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Då maskinen känns så pass stabil och säker med bra fjädring börjar vi så sakta tröttna lite på strypningen. Det är däremot inte så att vi absolut vill kunna åka fortare än 40 km/h, men vi hade mer än gärna haft full effekt upp dit. HiSun brukar nämligen ha elektronisk hastighetsspärr och om man väljer att ta in denna modell hoppas vi att detta sitter på plats och inte som på denna som har mekanisk strypning. Jag vet inte vad som krävs för att på elektronisk väg strypa ett fordon vid till exempel 40 km/h, men det är nog bra mycket dyrare än att strypa effekten på mekanisk väg med gas- eller trottelpädd.

JUSTERA DÄMPARNA

När det gäller fjädringen så har vi tillgång

till en massa olika rattar för att ställa både kompression och retur samt förspänningen av fjädern. Förspänningen kan man ställa steglöst vilket har både sina fördelar och nackdelar. Fördelen är just att den är steglös och sträcker sig över ett stort område, nackdelen är att det inte alls är lika enkelt att ställa in som när man bara kan vrida en ring mellan olika fasta lägen. Förspänningen bestämmer saker som höjden på fordonet samt hur hård eller lös fjädringen ska vara, oftast ställer man den efter vikten på fordon och förare samt last. Vi tyckte den kanske stod lite hårt från början och ska försöka hitta den inställningen som passar oss och de flesta situationer vi kan tänkas hamna i. Naturligtvis kommer vi med all säkerhet behöva vrida på lite

när vi kör med tung last då det är svårt att tillfredsställa alla behov med en inställning.

Sedan har vi det här med kompression och retur som handlar om att justera själva stötdämparen och hur den ska uppträda under ihop- och utfjädring. Om vi börjar med kompressionen som bestämmer hur fort dämparen ska fjädra ihop så ställs den beroende på vilken typ av åkning man är ute efter. Här bör man eftersträva att den står så att man utnyttjar hela fjädringsvägen utan att den för den skull bottenar allt för ofta. Detta låter kanske lättare än vad det är, då det är speciellt svårt på en fyrhjuling som ju ska klara av så varierande åkning. Här innebär en mjukare (soft) inställning helt naturligt också ett mjukare och "svampigare" uppträdande. Står den för hårt kommer man lätt att känna det i rumpa och ratt då dämparen inte alls kommer att absorbera guppen. Vi räknar här totalt antalet klick och startar på mitten som utgångspunkt. Men man kan även med



Som den stod ställd i dämparna standard fungerade mycket bra efter vägarna, både komfort- och prestandamässigt.



Nu har vi vant oss med pedalernas position och besväras inte av att dom från början kändes som de satt lite nära föraren.



På dessa dämpare kan man ställa allt från förspänning till kompression och retur. Vi började med allt ställt i mitten av sitt justeringsområde.



Innan vi gör en bakruta i plexiglas eller liknande testade vi om vinddraget minskade genom att montera en kartongbit. Visst blev det bättre då det inte drar direkt i nacken, men väl från sidorna.



Växelväljaren är lite känslig för last men fungerar för det mesta mycket bra.



I krypfart bland stubbarna var fjädringen däremot för hård och måste justeras.



Här hittade vi anledningen till att dörren börjat krångla lite, en skruv hade lossnat.

Efter våra justeringar av fjädningen blev den betydligt mer följsam i terrängen.



fördel starta på mjukaste läget och klicka sig uppåt därifrån tills det känns bra. Oftast ska kompressionen stå mjukare än man kanske tror.

STUDSAR FRAM

Returen styr hur snabbt dämparen går tillbaka till sitt normalläge. Här betyder det mjukast läget att den går tillbaka så snabbt som möjligt. En för mjuk retur kan kicka till ordentligt efter ett gupp och ibland bli riktigt farligt. En för hård inställning gör istället att den aldrig hinner fjädra ut ordentligt mellan guppen, här börjar vi också på mitten av inställningsområdet för att vara på den säkra sidan. Alla justeringar utifrån dessa grundinställningar ska sedan göras en åt gången så att man vet vad som orsakade vad och ska också justera med max två klick åt gången på både komp och retur.

Redan nu känns maskinen mer följsam än tidigare på vägen och den är riktigt komfortabel utan att för den skull slå igenom. Men när det gäller terrängkörning skulle vi vilja ha den ännu mjukare, vilket kanske betyder att vi får lov att offra lite av väghållningen. Vi provar att släppa ytterligare på förspänningen och klickar även kompressionen mjukare med två klick i taget. Nu börjar hjulen att följa underlaget riktigt fint runt om hela maskinen och jag tror vi har hittat rätt. Men mycket riktigt har vi nu även en maskin som tar kurvorna sämre än tidigare då den niger betydligt mer. Men då maskinen bara får gå i 40 km/h är detta inget stort problem och något vi kan leva med. Vill man så kan man ju även justera kompressionen lite snabbt

beroende på vart man kör.

STENHÅRT

I övrigt har vår Sector fungerat utmärkt och endast mindre justeringar har gjorts. Av någon anledning stod bland annat ratten snett, vilket åtgärdades enkelt genom att ta loss ratten och skruva fast den rakt. Vi har även fått lov att ladda batteriet vilket inte var så enkelt som det kanske borde. Då vi inte kunde lokalisera instruktionsboken vid det tillfället var vi inte heller 100% säkra på att batteriet satt under dynan även om vi misstänkte det, detta på grund av att vi inte fattade hur man fick bort dynan! Eller rättare sagt, den ska ryckas uppåt och lossna, men den satt så jäkla hårt att vi blev tveksamma. Men med lite uteslutningsmetoder blev vi säkra på vår sak och tog i för kung och fosterland, då lossnade den tillslut och vi hittade batteriet. Nu har vi smort gummit lite så att piggarna inte ska fastna så hårt i fortsättningen. Ena låset hade även tappat en skruv så dörren var lite svår att stänga, vilket nu är åtgärdat.

Vi har tidigare nämnt att ljudnivån blir högre när man har tak och vindruta, här mätte vi upp 76dB på tomgång och 85dB vid 3000 varv, dessutom blir det ett ganska kraftigt baksug i kupén. Vi har därför testat att sätta en pappskiva, ska senare bli plexigals, bakom stolarna, vilket även gör att man slipper få vatten från taket på sig. Annars är detta just det sociala fordon vi misstänkte och vårans Hisun gör stor nytta på gården och vid bygget av vårans testbana tack vare sitt stora flak och goda framkomlighet.

Motor

| | |
|-------------------------|---|
| Typ: | 1-cylinder, OHV, vätskekyld, 4-takt |
| Volym cm ³ : | 735 |
| Borring/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, diffslåsning 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 |
| Svängradie m: | 4,88 |
| Ljud tomg/3000rpm: | 76dB / 85dB |

Att äga

| | |
|---------------|------------------------------------|
| Pris: | - |
| Färg: | Vit, Svart, Blå, Röd, Orange, Camo |
| Generalagent: | KGK Motor AB, www.hisunmotors.se |

Registreringsform

Utrustning

| | |
|-----------------------------------|-------|
| Servo: | - |
| 2wd / 4wd: | ✓ / ✓ |
| Diffslås: | ✓ |
| Start EI / Manuell: | ✓ / - |
| Växellåda Aut. / Man: | ✓ / - |
| Inspurtning: | ✓ |
| 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: | ✓ |
| Handtagsvärme: | - |
| Lastflak: | ✓ |
| Säkerhetsbälte: | ✓ |
| Dörrar: | ✓ |
| Vindruta: | ✓ |
| Tak: | ✓ |
| Skyddsnet: | - |



Av någon anledning stod ratten ett halvt varv snett vilket var enkelt att fixa till.