

KAWASAKI PRO-DX

PROFFSENS ARBETSHÄST



Överraskande tyst och bekväm.

TEXT & BILD STEFAN SUND

Normalt sett när ett fordon riktar sig mot professionellt arbete, som Kawasaki gör med denna modell, så brukar allt vara så pass robust att man offrar saker som bekvämlighet, det har man inte behövt göra med Pro DX!

KAWASAKI

Som företag har Kawasaki en lång och imponerande historia. Det etablerades så tidigt som 1878 då som ett båtvarv och man är fortfarande väldigt mångsidig då det inte bara handlar om gröna motorfordon. Man har sju huvudområden Shipping, Rolling Stock, Aerospace, Gas Turbine, Infrastructure, Precision Machinery och det området

där bland annat ATV ingår, Consumer Products. Totalt sett har Kawasaki hela 35.000 anställda, varav 300 av dessa jobbar på Kawasaki Motors Europe.

Terrängfordonssidan är av förståeliga skäl inte den mest lukrativa delen av detta enorma företag, men det finns gott om muskler. Nu har man rullat igång en offensiv när det gäller ATV och UTV med början i PRO-DX och DXT. Man ser ett ökat behov av dessa fordon bland de professionella användarna först och främst, det är även där man siktar med de flesta av sina fordon på terrängsidan. Detta utesluter dock inte alls att den normale användaren kan dra nytta av dessa fordon. Vi har provkört PRO-DX, vilken är den mindre av dessa två, därmed inte sagt att den är liten bara för att den tar färre passagerare! Man ser UTV, eller Side by Side som det också kallas, som

ett fordon som alla kan använda och som en ersättare till en ATV med släp eller en transportmoped etc.

PRO DX & DXT

Dessa två herrar är byggda på samma chassi och har samma hjulbas men utrymmena är prioriterade lite olika. DXT kan nämligen ta upp emot sex personer medan DX tar last istället för passagerare i baksätet. Men här har DXT en liten trumf då man kan trola bort baksätet och förlänga lastutrymmet på flaket! Hos oss är denna Mule registrerad som T1 traktor vilket betyder att den genomgått en ombyggnation. Denna innefattar förutom saker som blinkers, backspeglar och drag fram även att man måste göra sig av med soffan samt baksätet. Soffan är här utbytt mot två stolar vilket lämnar ett ganska stort utrymme mellan dessa. För den som undrar så ska



Flaket är enormt och kan ta 453 kilo med dimensionerna 1375 mm längd x 1355 mm bredd x 280 mm höjd.



Den digitala displayen är både enkel och tydlig.



Pro-DX i sin rätta miljö.



Däcken på Mule Pro-DX är ett perfekt mellanting för terräng och väg.



Den är förberedd för vinsch och har ett högt placerat traktordrag fram.



Dubbla 12V-uttag och mugghållare som standard, den är ju ändå byggd i USA.



Den har LED-strålkastare fram tillsammans med 55/60W huvudstrålkastare.



Dieseltrean från Yanmar imponerade med att vara både tyst och stark.



Förutom ett enormt flak finns även lite utrymme under en lucka fram.



Mule har nu elektronisk diffspärr och LED-strålkastare som kan användas som arbetsbelysning.

originalsoffan följa med om man köper en Mule. Förarens stol är justerbar i alla riktningar och bygger inte mer på höjden än vad originalsoffan gör. För att underlätta att hitta en perfekt körställning kan även ratten justeras 34 grader i höjdlid.

Jämfört med föregångaren har nya Mule fått en helt ny design och dörrar sitter nu standard, ett par dörrar med perfekt passform som både är enkla att öppna och stänga. Den har en "ny" diesel-motor och allt sitter monterat i ett kraftigt chassi. MULE DX och DXT har båda fått en rejäl uppdatering när det gäller åkkomfort, markfrigång och bromsar. Motorn från Yamar har en ökad cylindervolym jämfört med tidigare motor, från 953 cm³ till 993 cm³ och klarar utsläppskraven enligt "Tier 4 Final". Om man ser till prestandan går den som T1:a i ungefär 50 km/h, och är faktiskt ostrypt, vilket är idealiskt för ett renodlat arbetsfordon. Kawasaki är vida kända för att bygga riktiga effektmonster både när det gäller motorcyklar och vattenskotrar, så är det inte riktigt på UTV-sidan. Yanmar-dieselmotorn ger ifrån sig en effekt på 17,8 kW eller 24 HK och

ett vrid på 52,1 Nm, vilket passar applikationen utmärkt. Motorn kan även återfinnas i andra konkurrerande fordon, men Kawasaki har lagt sin hand på motorn för att få ut det där lilla extra. Den har bland annat delad förbränningskammare för att få goda kallstartsegenskaper, men även ett lättare svänghjul än Yanmars standardmotor för att ge en snabbare respons från motorn, ett djupare oljeträg för bästa möjliga smörjning även i branta lutningar och en självsugande elektrisk bränslepump som innebär att man slipper problem om man kör soppatorsk. Även variatorerna är optimerade för den nya motorn med andra fjädrar för vridmomentsoptimering och ökad kontroll samt bättre motorbroms, det sistnämnda ska vi dock återkomma till.

MYCKET ARBETE

Mule Pro-DX och DXT har nu båda en elektronisk differentialspärr som låser diffen fram vid behov. Lågväxeln känns som en riktig arbetsväxel som ger gott om styrka då den är 8% lägre utväxlad än tidigare Mule. Den elektroniska servostyrningens ECU har optimerats och anpassats utifrån detta

ganska stora och tunga fordon, tjänstevikt på hela 828 kilo. Sällan har vi väl kört med en så här stark servostyrning där man kan köra med låst diff och ändå ha en lätt styrning, knappt så man märker av låsningen i framdiffen!

Nya Mule har även kraftiga LED-strålkastare fram som standard tillsammans med 55/60W huvudstrålkastare. Här kan man med fördel använda LED-lamporna som arbetsbelysning då de drar så pass lite kräm ur batteriet och ger bra med ljus. Att ha en god räckvidd är viktigt på ett arbetsfordon, speciellt om man riktar sig till proffsen. Här har bränsletanken fått en ökad tankvolym från tidigare 24 liter till 30 liter. Detta tillsammans med en snålare motor ger c:a 50% bättre räckvidd!

Det är minst lika viktigt att ha en god lastkapacitet ur samma avseende och lastkapaciteten på flaket hos Pro-DX är 453 kilo. Även volymen är avgörande och där är den störst i klassen med dimensionerna 1375 mm i längd, 1355 mm i bredd och 280 mm i höjd, riktigt stort. Naturligtvis är flaket även tippbart och tack vare sin låga design är

”GJORD AV PROFFS FÖR PROFFS!”



Vi mätte upp en markfrigång på upp emot 30 centimeter, betydligt mer än tidigare modell.



I Pro-DXT kan man välja mellan lastutrymme eller persontransport.



Då luftintagen till både variator och motor inte längre sitter långt upp i buren får man hålla sig på grundare vatten än tidigare.



Reggad som T1 knatar Mule Pro-DX på upp till 50 km/h utan problem.



Växellådan fungerar utmärkt i alla lägen, blinkersspaken har dock en något underlig placering.



Som traktor ska man ha separata stolar, där den för föraren är justerbar.

det lätta att lasta från alla tre sidor. Svänggraden hos Pro DX är inte direkt liten och mäter 5,70 meter, men så är det också ett ganska stort fordon. Markfrigången mäter med förspänningen på nästan mjukaste läget 31 cm fram och 29 cm bak vilket är betydligt mer än vad Kawasaki anger i specifikationen. Fjädringen är mycket mjuk och behaglig när förspänningen står i de lösare lägena och hjulen följer underlaget mycket bra även i terrängen. Motorbromsen är ganska speciell då den när man släpper gasen håller i remmen i ungefär 5 sekunder för att sedan släppa den helt och frihjala ner för backen om man nu inte gasar till igen eller bromsar. Ett system man bör vänja sig vid om man ska släpa något tungt utför en brant sluttning. Ganska omgående noterar vi även att växlarna sitter precis där dom ska med lagom med motstånd och god precision. Frågan var om den skulle fortsätta att fungera så bra även

under last i branterna, vilket inte alltid är fallet med många andra UTV:er. Här visade Kawasaki att det går alldeles utmärkt att konstruera en växellåda som kan växla oavsett läge och last, mycket bra gjort!

SUMMERING

Om vi ska sammanfatta dessa, eller denna, nya modell så måste vi säga att man från Kawasakis sida verkligen lyckats med det som man ville, att bygga en riktig arbets-UTV för proffsen. Den är gedigen samtidigt som den är förfinad så att alla potentiella kunder kan njuta av den. Om det är något som den inte är så är det sportig, vilket också var meningen. Men denna mycket trevliga och starka motor är istället byggd för att dra tungt och jobba hela dagen, och även natten om så krävs. Att fordonet i sig sedan är mycket bekvämt och enkelt att köra är ett stort plus. Även det enorma flaket tillsammans med räckvidden talar för denna nya Kawasaki.

Motor

Typ:	Vätskekyld, 4-takt, 3-Cyl
Volym cm³:	993
Borrning/slag mm:	74x77
Bränslesystem:	In-line injection pump
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	-
Uppg. effekt/varv:	24 Hk@3600 rpm
Uppg. vrid/varv:	52.1 Nm@2400 rpm
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, neutral och backväxel
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, diffspärr.
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	222
Bakfjädring:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	217 / 222
Hjulbas mm:	2345
Sitthöjd mm:	885
Markfrigång mm:	265
LxBxH mm:	3385x1625x1965
Däck fram:	26x9-12
Däck bak:	26x11-12
Tjänstevikt kg:	828
Tankvolym liter:	30
Svängradie m:	5,70

Att äga

Pris:	171 900:- (151 900:- oregistrerad)
Färg:	Grön
Generalagent:	Kawasaki Motors Europe, www.kawasaki.se

Registreringsform

T1 / Oregistrerad

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffslås:	✓
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 / startspärr:	- / -
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnät:	-

