

# POLARIS RANGER 570 EFI



## Ranger har blivit synonymt med ett tufft arbetsfordon.

TEXT & BILD STEFAN SUND

Polaris har tre olika storlekar och chassin på sina arbets-UTV:er Ranger. Dels har man minstingen som är gjord för två kallad Mid Size, följt av Full Size och den enorma Crew. Vi har provkört deras Mid Size med den pigga 570-motorn.

### ARBETSMOTOR

Ranger 570 har verkligen en motor och drivlina som optimerats för att passa i Ranger med bra vrid och effekt tillsammans med god bränsleekonomi och tillgänglighet för service och underhåll. Tack vare att motorn är placerad långt bak och inte mitt emellan förare och passagerare är det också förhållandevis tyst i kupén. Att kunna sitta bredvid varandra och prata är en av de stora fördelarna med just en UTV. Motorn sitter fast monterad tillsammans med växellådan vilket ger minimala förluster och mer kraft som hittar hela vägen ut till hjulen. ProStar-motorn har begåvats med dubbla överliggande kamaxlar som förutom en bra toppoeffekt även ger bra vridmoment och en mjuk gång. Framför allt ger denna motor mer kraft med sina 44 hästar än den 500

som den ersatte för något år sedan. Vi känner absolut inget behov av en starkare motor i detta fordon som främst är byggd för arbete. Det är också fördömligt lätt att hålla en jämn gas med Rangern även vid krypkörning, vilket man nog kan tacka variatorerna och mappningen för.

### ÄKTA FYRHJULSDRIFT

Det märks verkligen att Polaris har byggt denna CVT och On Demand fyrhjulsdrift för sin 570 ProStar-motor. När systemet börjar skicka kraft till framhjulen så fort detta behövs när bakhjulen slirar, tappar aldrig motorn kraft utan fortsätter som om inget hänt. Systemet frikopplar lika smidigt framhjulen när hjulen bak börjar återfå fästet. Ute på lite känsligare mark har ju Polaris även sin Turf-mode som innebär att maskinen endast driver på ett bakhjul så att man slipper plöja stora fåror när man svänger. Även om variatorerna jobbar mycket bra med motorn är däremot växellådan lite oprecis och ibland stretar den emot vid växling. Väghållningen är bra i lägre farter men när farten ökar känns den faktiskt något tippbenägen, vilket kanske mest tyder på att detta är ett arbetsfordon framför ett nöjesfordon.

Med 570:in kan man dra upp till 680,4 kg på den standardmonterade dragkroken

och dessutom lasta 226,8 kg på tipplaket försett med gasdämpare vilka underlättar tippandet. Att ha bra lysen är också viktigt på ett arbetsfordon och det är många som dessutom monterar arbetsbelysning för det där lilla extra ljuset. Polaris har med denna modell också ökat spolens styrka så att man har tillgång till den strömstyrka som krävs för många tillbehör. Men även helt standard har Ranger 570 50W helljus med bättre ljusbild än tidigare samt LED-ljus bak. Även designen av karossen gör att man ser var man har fordonet, något som brukar kunna vara en bristvara på just UTV:er.

### ERGONOMISKT

Kort som lång hittar faktiskt en bra sittställning trots begränsade justeringsmöjligheter då man mer sitter på en "bänk" än i en stol och kör. Kupén erbjuder ändå bra med benutrymme tack vare en ganska hög sitthöjd och det är enkelt att ta sig i och ur Ranger 570. Det som går att justera är rathöjden för att hitta rätt körställning. Denna plattform är utformad för att göra underhållet av maskinen smidigt, och med flaket fäلت hittar man enkelt servicepunkter för variator, oljefilter, oljesticka med mera. Det är inte heller bara på flaket man kan ha last då den har tillgång till hela 46 liter





Ranger är en riktig arbetshäst som bara tuffar och går oavsett hur terrängen må se ut.



Den skyddande buren har ett nytt utseende vilket gör det enklare att montera en hytt.



Det märks tydligt att Rangern inte är byggd för det drag som sitter fram på grund av traktorregistreringen.



Bakom ratten finns det inte mycket att klaga på och det är enkelt att hitta de reglage man söker.



Stolarna är inte direkt skålade utan man sitter mer på än i dom, trots det är dom bekväma.



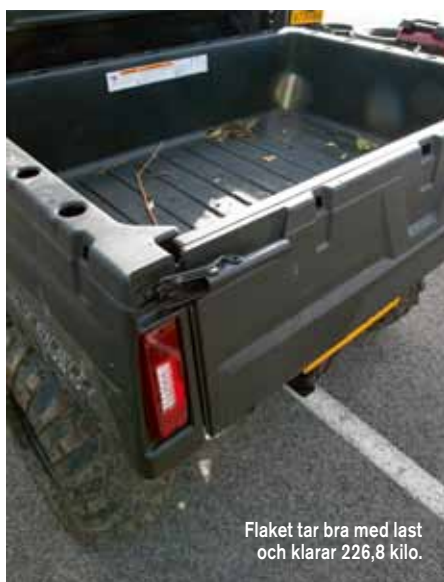
Även om denna testförare är onödigt stor får han plats i denna Mid Size Ranger.





Jämfört med en fullstor UTV blir Ranger 570 smidig och drar stora fördelar av att vara smal och ha en kortare hjulbas.

För att komma åt det mesta som har med motorn att göra är det bara att tippa flaket.



Flaket tar bra med last och klarar 226,8 kilo.

slutet förvaringsutrymme under dynan och i handskfacket.

Vill man ha det ännu mer ombonat bakom ratten på sin 570 har Polaris sitt Pro-Fit som är en standard för tillbehörshytter. Det finns en rad olika hyttalternativ att välja mellan, från robusta dörrar till vindruta med bilglas, allt med bra kvalitet och passform tack vare en ny utformning på buren. Som vanligt har man även Lock & Ride som gör att man snabbt, enkelt och utan att behöva använda verktyg kan montera tillbehör, och det är inget dåligt utbud med tillbehör man har till Rangern.

### LITE HÅRT

Mid Size Rangern har en fjädringsväg på 22,9 centimeter fram och 25,4 centimeter bak vilket är klart fullgott. Utan last upplever vi att fjädningen är för hårt ställd och schimsad med för mycket retur, framfarten blir alltså lite studsigt, vilket till viss mån kan avhjälpas med en mjukare förspänning. Hjulbasen ligger på 185 centimeter vilket

gör den kort nog för att inte hänga sig på underredet så lätt som en fullstor UTV. Markfrigången är 25,4 centimeter vilket får betraktas som okej utan att imponera. Bredden ligger på 147 centimeter vilket gör den nästan lika smidig som en vanlig ATV och även har den fördelen att det är enkelt att lasta den på till exempel ett släp.

Det finns även en modell med EPS, vilken man kanske ska ta en extra titt på om man alltid vill ha en lättstyrd och lite extrautrustad maskin, även om det fungerar helt okej utan också. Den är ganska kvickstyrd, vilket kräver lite tillvänjning då den lätt kränger vid större ratt rörelser. Även saker som fjädring och broms är lite oprecist, men ändå fungerar det i det stora hela. Då Ranger 570 är en EU-traktor så har den en spärrad toppfart vilket också är den enda nackdelen med registreringsformen. Som vi nämnt många gånger ger EU-traktor fördelar när det gäller att den är godkänd att köra på allmän väg, den är avdragsgill, har ej besiktningssplikt och den är billig att försäkra.

### Motor

Typ:	1 cylindrig, vätskekyld, DOHC, 4-takt
Volym cm³:	567
Borning/slag mm:	99x73,6
Bränslesystem:	EFI med 42 mm spjälhus
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	44HK@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift, turf
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

### Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	MacPherson
Fjädringsväg fram mm:	229
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	1854
Sithöjd mm:	--
Markfrigång mm:	254
LxBxH mm:	2790x1470x1850
Däck fram:	25x8-12
Däck bak:	25x11-12
Uppg. vikt torr kg:	473
Tankvolym liter:	34,1
Svängradie m:	--

### Att äga

Pris:	144.875,-
Färg:	Grön
Generalagent:	Polaris Sverige, www.polarissverige.com

### 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:	✓ / -
Skyddsåge 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:	-
Skyddsnät:	✓



Dragkroken är av traktormodell med två olika dragmöjligheter.