

POLARIS RANGER XP 900 EPS

KUNGEN AV KOMFORT



Den stora Rangern med 900 kubik är mer som en bil än något annat.

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

Ranger har verkligen vuxit på alla fronter och känns helt enkelt vuxen, även om den har barnasinnets i behåll.

68 KUSAR

Vårt testexemplar andades helt fritt utan stryplingar och herre jösses vad den gick! Ostrykt innebär att ProStar-motorn i Ranger XP 900 EPS har tillgång till 68 hästkrafter. Motorn har utformats tillsammans med fordonet för att ge bra balans mellan mjuk och tillförlitlig effekt samt en kombination av hög effekt, utmärkt bränsleekonomi och enkelt underhåll. Vi tyckte däremot att variatorerna är lite väl sportigt ställda med tanke på att detta är en arbetshäst i första hand och ett nöjesfordon i andra hand. Det är dock mest i startögonblicket som den växlar lite hårt, högre upp i registret drar den mjukt och fint. Detta gör att det krävs en viss teknik med högerfoten för att det ska gå lugnt bland träden och speciellt om man måste backa, jag kommer på mig själv med att hålla vänsterfoten beredd på bromsen när det uppstår en knivig situation. Så är det mestadels arbete som står på schemat kanske man ska överväga ett

mjukare starttryck på fjädern i primärvariatorn, eller tyngre vikter.

En fördel som upphäver mycket av detta är den grymma hjuldriften som Polaris nästan är ensamma om att använda sig av. Samtidigt som framkomligheten är enorm hos Rangern så kan man genom ett knapptryck även smyga fram på gräsmattan utan att riva upp den tack vare Turf-mode som endast driver på ett hjul. Detta kallas för Pro-Lock On-Demand 4-hjulsdrift och är alltså ett helt automatiskt system när det gäller att låsa diffen fram och på så sätt få äkta fyrhjuldrift. Lika snabbt frikopplar den också automatiskt framhjulen när de roterar snabbare än bakhjulen, vilket ska göra att maskinen blir stabilare och ger mindre slitage på både underlag och däck, detta fast du kör med fyrhjuldrift. Med samma knapp som man ändrar hjuldriften kan man även välja ADC (Active Descent Control) som är ett motorbromssystem för att säkert lotsa maskinen nedför branterna. Vid lite svår och kuperad terräng är det också viktigt att lägga i lågväxeln på ett så här tungt fordon då det annars finns

en risk för att man slirar på och bränner remmen. När det gäller växlingarna är lådan mycket smidig med tydliga lägen på alla växlar utom backen som bråkade lite med oss. Här händer det ibland att den visar att backen ligger i men det är ingen växel där när man ska köra iväg, antagligen en mindre justeringssak.

SMIDIGHETEN SJÄLV

För att vara en UTV har Ranger 900 en otroligt liten svängradie, vi mätte upp 4,6 meter vilket är bra även om det hade varit en liten ATV! Vid teknisk körning bland träden är det alltså inte svängradien som sätter stopp, istället är det storleken på maskinen som är begränsningen. Allt som oftast är det flaket som man måste hålla koll på i backspegeln så att man inte tar med sig något träd i framfarten. Även EPS:en eller servot underlättar i trånga situationer men vi lyckades överanstränga servot efter alldeles för mycket rattande inne i skogen. Som tur var behövde vi endast byta en säkring för att allt skulle fungera igen. Annars fungerar servostyrningen utmärkt och när den slutade att hjälpa till så märkte man en stor skillnad, skam vore väl annars. Servostyrningen är naturligtvis progressiv för att man inte ska förlora körkänslan i högre hastigheter. Arbetskapaciteten hos Ranger XP 900

”DEN BEKVÄMASTE UTV:N PÅ MARKNADEN!?”



Förutom tak och vindruta hade testexemplaret extratrustats med en kraftigare frontbåge.



Även ratten är justerbar och det rejält, mellan 59 och 80 cm mätt från golvet.



När flaket fälls blottas hela motorn och det är enkelt att komma åt vid service.

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, DOHC, 4-takt
Volym cm ³ :	875
Borrning/slag mm:	--
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	68Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT Close Ratio
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdrift, turf
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	254
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	2060
Sitthöjd mm:	490
Markfrigång mm:	305
LxBxH mm:	2960x1520x1930
Däck fram:	25x10-12
Däck bak:	25x11-12
Uppg. vikt torr kg:	598
Tankvolym liter:	37,9
Svängradie m:	4,60
Ljud tom/3000rpm:	64dB / 75dB

Att äga

Pris:	199.875,-
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:	✓ / -
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:	✓



Vinsch är inte standard på Rangern men ett nödvändigt tillbehör enligt oss. Markfrigången mättes upp till 26 centimeter med mjuk fjädring.



Efter vägarna sväljer fjädringen alla potthål helt utan att guppet transporteras vidare till rumpan.

Tack vare en mycket bra svängradie kan man ta sig fram där man kanske inte trodde det var möjligt.



Att ha ett flak är mycket praktiskt så fort ett arbete ska utföras.



Här sitter man riktigt bra och kupén rymmer faktiskt tre personer, som förare kan man justera stolen i längsled.



De 68 hästarna i oströpt utförande sätter bra fart på det stora ekipaget och gör körningen riktigt underhållande.

EPS är otroligt bra precis som hos många andra UTV:er. På flaket kan man lasta upp till 453,6 kilo och det rymmer faktiskt en europa-pall. Det känns som att dämparna till flaket mest hjälper till när man ska fälla tillbaka det och inte när man ska tippa, vilket betyder att man får hjälpa till lite när lasten ska av. Plasten på flaket är stryktålig och det märks knappt att man kört sten och dylikt. Naturligtvis kan man även koppla på en vagn och Rangern får då dra hela 907,2 kilo. Det finns även en uppsjö av tillbehör till Ranger som passar klockrent på fordonet tack vare Lock & Ride-tillbehörssystem som tillåter dig montera dina tillbehör snabbt och enkelt helt utan att behöva använda verktyg.

DEN STORA SKILLNADEN

Det som överraskade oss mest under den långa testperioden var hur mycket bättre komforten blivit hos Ranger. Som förare har man till att börja med gott om justeringsmån på stolen i längsled och ratten

kan justeras hela 21 centimeter i höjdd, allt för att man ska hitta en skön sittställning. Stolarna är både lite sportiga och bekväma, dessutom så får det plats en liten passagerare i mitten. Man sitter skyddad i hytten av en ROPS-bur som är anpassad för Pro-Fit-tillbehör såsom dörrar, tak och rutor. Testexemplaret var utrustad med allt utom dörrar vilket gjorde den extra tyst och minimerar vinddraget till en behaglig nivå. Men den kanske största skillnaden mot tidigare modell förutom att man sitter mycket bra är hur fjädringen jobbar. Hjulupphängningen är identisk fram och bak rent tekniskt och består av dubbla A-armar med 25,4 centimeter i fjädringsväg, vilket verkligen utnyttjas för att ge en behaglig gång oavsett terräng. Trots att maskinen är byggd för att lasta samt dra tungt så har den en grym komfort, så nära en bil man kan komma.

Polaris anger markfrigången till hela 30,5 centimeter vilket kanske kan stämma, men med mjukt ställd förspänning av fjädrarna

så mätte vi upp 26 centimeter, fullgott för att klara besvärlig terräng. Förutom ett stort flak har man även tillgång till 37,9 liter sluten förvaring, bland annat under sätet, och mugghållare är naturligtvis standard i detta amerikanska fordon, eller vad trodde ni?

Då motorn exponeras när man faller flaket så är Rangern även väldigt lättmekad. Vinschen som satt på är tillbehör och var utrustad med nylonlina, vilket är att föredra i många situationer, speciellt på vintern. Rangern säljs som EU-Traktor vilket begränsar farten men ger istället fördelar som att man får köra på allmän väg, den är avdragsgill, krävs ingen besiktning och den är billig att försäkra. Summeringen av Ranger 900 är att maskinen helt klart börjar leva upp till sitt höga inköpspris på nästan 200 tusen tack vare sin grymma motor, arbetskapacitet och slutligen kvaliteten i kombination med otrolig komfort.