

POLARIS SPORTSMAN 570 SP



570:in finns nu som extrautrustad SP-modell och som lite enklare renodlade arbetsmaskiner, vad är då skillnaden mellan SP och den maskin som vi körde 2014?

TEXT STEFAN SUND | BILD ANN-SOFIE DAHL

Man kan säga att SP-modellen har fått en helt ny framvagn likt den hos de större Polaris-maskinerna, och så är den extrautrustad. Då Sportsman 550 utgått är det 570 SP som har tagit över stafettpinnen. Detta betyder att man fått lov att uppdaterar 570:in med alla tekniska lösningar som 550:in hade, man får alltså alla förkortningar som Polaris har att erbjuda i form av EPS, EBS, ADC med mera. Lägg därtill snygga aluminiumhjul och en framvagn begåvad med dubbla A-armar. Det var en kort beskrivning av 570 SP, nu tar vi den långa!

MOTORN

Denna ProStar-motor som kom till modellår 2013 går riktigt mjukt och fint både på tomgång och även upp i varv. Denna encylindriga motor mäter 567 kubik och

är försedd med elektronisk insprutning, dubbla överliggande kamaxlar och 4 ventiler. Ljudet som kommer ur denna motor upplevs som lågt och harmoniskt, vilket också visade sig stämma när vi gjorde ljudmätningen då resultatet blev 71 dB på tomgång. Någon mätning på 3000 varv lyckades vi däremot inte med då vi inte hittade varvräknaren! Det sitter alltså en lite enklare variant av mätare på 570:in och i de allra flesta fall, utom just detta, är ju faktiskt varvräknaren ganska onödig. Det kan också vara så enkelt att det var sbs och inte alls en enklare mätare...

Här har man tillgång till 44 hästar i ostrypt utförande vilket känns som fullt tillräckligt i precis alla lägen. När man är på humör så är också Sportsman 570 SP riktigt underhållande och aldrig saknar man kraften

från en 800- eller till och med en 1000-kubikare. Den här motorn tillhör helt klart toppen av detta segment om man ser till underhållningsvärde och effekt. Variatorerna är också med på noterna vid sportig körning och säkerligen en bidragande orsak till hela upplevelsen.

Sportsman har en mycket bra körställning och det känns som man sitter i maskinen och inte på, detta trots att man faktiskt sitter högre än på den enklare 570 EPS och UTE. En låg tyngdpunkt bidrar också till säkra köregenskaper, men då gäller det också att justera dämparna efter körsättet.

UTRUSTNING

För att skilja 570 SP mot den billigare 570 EPS så får man förutom en helt annan framvagn också 14" hjul i aluminium istället för 12" i stål och helt naturligt är även däcken större och bredare. Man får dessutom dra hela 680 kg att jämföra med 556 kg hos 570 EPS och UTE. Sedan sitter det en vinsch som standard på SP och man har som sagt även tillgång till alla förkortningar, mer om dessa lite längre fram. Lastracket

SP-modellen har högre markfrigång än övriga Sportsman 570-modeller.



Polaris Sportsman 570 SP har mycket som talar till dess fördel men växellådan är inte en av dem.



Den här kombinationen av digital och analog instrumentering visar bara det nödvändigaste.



Via den här gula knappen väljer man mellan två- och fyrhjulsdrift samt ADC.



”IMPONERANDE MOTOR OCH SVÄNGRADIE!”



570 SP har dubbla A-armar både fram och bak med förutbestämda fasta lägen för förspänningen.



Här finns det okej med utrymme för fötterna men avrinningen kan nog i vissa leriga lägen vara i minsta laget.



Dynan upplevs som ganska fast och har en skön avsmalnande utformning.



Med alla förändringar är 570 SP en helt ny maskin.



570 SP är smidigheten själv i terrängen och allt från motor till variator och den imponerande svänggraden är bidragande orsaker till upplevelsen



Förvaringsboxen fram har en volym på 24 liter och även om man har packning ovanpå kan man öppna locket. Tillsammans med bakre lastracket kan man totalt lasta 220 kilo på 570 SP.



Fram får man A-armsskydd i aluminium och markfrigång- gen mäter närmare 30 centimeter.



Bara man har valt fyrhjulsdriften så sköter maski- nen det där med att låsa diffen fram helt själv.

bak är av Lock&Ride-typ där det är enkelt att hitta fästpunkter för alla tillbehör som Polaris erbjuder. Det främre racket är kanske inte lika lastvänligt men har väl en integrerad lastbox som rymmer hela 24 liter, mycket praktiskt. Som komplement har man också ett lite mindre lastutrymme bak på maskinen.

SP-modellen har som sagt EPS som standard, vilket ofta behövs med lite större hjul. Servostyrningen ger precis lagom med hjälp utan att för den skull förta körkänslan. Maskinen säljs för övrigt som både terrängregistrerad och som EU-traktor A på den svenska marknaden, där den senare är tiotusen kronor dyrare i inköp. Vi körde här den terrängregistrerade varianten och hade alltså tillgång till alla hästar oavsett hastighet.

Vi har alltid haft lite svårt att vänja oss vid växellådorna hos Polaris, så även här. Motståndet som alltid finns närvarande i växellådan gör ofta att man växlar förbi önskat läge när den väl släpper taget om aktuell växel, det här är verkligen något man måste vänja sig vid. En fördel med denna låda jämfört med andra är dock att den inte brukar fastna helt i ett läge utan har istället ett jämnt motstånd hela tiden. Vilket man föredrar är ju en smaksak, men har man vant sig så föredrar nog vi att det alltid går att växla med ett visst motstånd framför att den ibland fastnar helt. Även om en låda som både växlar lätt och inte fastnar är det optimala.

KÖREGENSKAPER

Denna maskin är som sagt väldigt sportig när den lägger denna sida till, men det går lika bra att ta det piano med 570 SP. Det är enkelt att ta kontrollen över motorn med gasreglaget då samspelet mellan gas, motor och variator fungerar bra över hela registret. Vid normal körning är motorbromsen ganska lagom och stör inte vid inbromsningar genom att vara för kraftig. De vanliga bromsarna gör även de jobbet på ett bra sätt, speciellt när man använder fotbromsen. Här har man dubbla hydrauliska bromsar både fram och bak på maskinen.

Ute i skogen är terrägegenskaperna hos Polaris 570 SP mycket imponerande! Med en svängradie på otroliga 2,79 meter är maskinen smidigheten själv. Trots likheterna med andra Polaris-modeller är det alltså just 570-varianten som alltid lägger sig i toppen när det gäller svänggraden, det spelar tydligen ingen roll vilken framvagn den har! Lägg därtill en markfrigång på 29 cm fram, som sedan ökar till 31 cm bak, så är det inte mycket som kan stoppa framfarten. Just markfrigången är också något som skiljer SP-modellen mot de enklare varianterna med samma motor. Man har också vad man kallar Autolok i framdiffen kryddat med både ADC, Active descent control, och EBS, engine braking system. Låsningen av fram-diffen sköter sig alltså helt själv bara man på elektronisk väg valt fyrhjulsdriften. Detta gör man med en



14" fälgar i aluminium, 8" breda fram och 10" bak med Maxxis-däck på 26".



I mitten bak sitter det tätade lite mindre förvaringsfacket.



Den 44 hästar starka ProStar-motorn har inget emot lite sportigare körning.

ny liten gul knapp på höger sida av styret där man även kan välja ADC inför en brant klättring nedför. Vilket läge man valt syns inte på knappen utan man måste kolla på displayen. Detta är ett system vi gillade och vande oss vid ganska så fort. På maskinen vi testade stod dämparna bak på full förspänning till en början, antagligen för att man har dragit vagn. Just för att den ska fungera bra vid last har man också kraftiga krängningshämmare bak. Med denna inställning blir den väldigt stötig bak om man inte har någon last, vilket enkelt åtgärdades med att släppa några hack på förspänningen bak. På en Polaris kör man med fördel på lösaste förspänningen om man vill utnyttja hela fjädringsvägen och på

så sätt få en mjuk och följsam gång i terrängen. Det är också ganska stor skillnad mellan hårdaste och mjukaste läget på dämparna, vilket är bra.

SUMMERING

Utän att bli alltför dyr har man allt man behöver i Sportsman 570 SP. Vi gillar även motorn så pass mycket att vi inte känner något behov av mer effekt. Tack vare sin framvagn med dubbla A-armar har den också fått en dimension till vad det gäller terränegenskaper och våghållning. Den här maskinen känns väldigt komplett, det gäller bara att vänja sig vid växellådan. Vi tycker nog också att den är värd sitt pris jämfört med den något enklare 570 EPS.

Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm ³ :	567
Borrning/slag mm:	99x73,6
Bränslesystem:	EFI med 42 mm spjällhus
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	44Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT 2x4/4x4, ADC
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjuldrift
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	208
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	241
Hjulbas mm:	1283
Sitthöjd mm:	870
Markfrigång mm:	292
LxBxH mm:	2108x1219x1219
Däck fram:	26x 8-14
Däck bak:	26x10-14
Uppg. vikt torr kg:	332
Tankvolym liter:	17
Svängradie m:	2,79
Ljud tomg/3000rpm:	71dB / -

Att äga

Pris:	96 125,-
Färg:	Grå
Generalagent:	Polaris Scandinavia, polarissverige.com

Registreringsform

Terräng / Traktor

Utrustning

- Servo: ✓
- 2wd / 4wd: ✓ / ✓
- Diffås: ✓
- Start EI / Manuell: ✓ / -
- Växellåda Aut. / Man: ✓ / -
- Inspurtning: ✓
- Dragkrok: ✓
- Vinsch fram / bak: ✓ / -
- 12V-uttag: ✓
- Instrumentering Analog / Digital: ✓ / ✓
- Fälgar stål / alu: - / ✓
- Skyddsståle 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: -

