

POLARIS SPORTSMAN 1000 XP MILITARY EDITION

FYRHJULINGEN SOM GJORDE LUMPEN



Med en del uppdateringar och ny vacker kostym var det dags att åter sätta tänderna i Sportsman 1000 XP, här som traktor.

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

Polaris Sportsman 1000 XP Military Edition är svår att missa med sitt militärinspirerade utseende och bruna dyna, en kombination som är riktigt tilltalande enligt oss, diskret men fortfarande kaxig.

INGREDIENSER

Sportsman XP 1000 har försetts med allt man kan erbjuda från Polaris i form av en driftsäker ProStar-motor, servostyring, EBS (motorbroms) och ADC (Active Descent Control). Motorn är på 952 kubik och försedd med elektronisk bränsleinsprutning vilket resulterar i hela 88 hästar. Den går extremt fint och känns bra balanserad tack vare dubbla balansaxlar och 270 graders

offset på vevaxeln för att på så sätt minska vibrationerna, vilket verkar fungera. Polaris 4WD-system frikopplar automatiskt framhjulen när de roterar snabbare än bakhjulen, som på de flesta av Polaris modeller. När bakhjulen sedan börjar slira kopplas driften på framhjulen in och man har nu full fyrhjulsdraft. Fördelar och nackdelar med att ha automatisk låsning av diffen kan man diskutera hur länge som helst, men så länge det automatiska alternativet gör det den ska och låser diffen tillräckligt snabbt lägger vi våran röst på den.

En nyhet som vi noterar är reglaget för hjuldriften. Det sitter fortfarande på höger sida

av styret, men är nu en liten smidig knapp som elektroniskt styr valen mellan 2wd, 4wd och ADC. Vad man har valt för läge syns inte på knappen men väl på displayen, lite omständigt kanske men det funkar och man vänjer sig. Man kan byta mellan 2wd och 4wd i fart, och systemet lägger i valt läge när motorvarvet understiger 3100 varv. För att få motorbroms på alla fyra hjulen aktiverar man ADC med samma knapp. ADC inaktiveras sedan automatiskt när man kör snabbare än 25 km/h, när man gasar eller om man lägger i N eller P, så den behöver man i praktiken bara aktivera.

PIIIIIIPER!?

Förutom allt vanligt och nödvändigt visar Polaris digitala och analoga instrumentering även serviceintervall precis som på bilen man kör. Vid start måste man lägga i P- eller N-läge och helst hålla nere någon broms också för att vara på den säkra



Fjädringen är mycket följsam och bidrar till greppet, även ADC fungerar bra, men pipande kunde jag varit utan.



Lite mer förvaringsmöjligheter döljer sig bak på maskinen.



Fram hittar vi en vinsch, undra vad som hänt med traktordraget?



14 tum stora aluminiumfälgar skodda med Polaris egna däck tillverkade av Carlisle.



Som traktor är det ju även tillåtet att framföra fordonet på väg och där fungerar Sportsman 1000 XP mycket bra trots en mjukt ställd fjädring.

sidan. Maskinen blir väldigt upprörd om man står still med den och inte gör något av dessa tre grejorna alternativt gasar. Då hörs ett ganska högt pipande ljud, allt för att man inte ska råka ha en växel i när man lämnat maskinen. Om detta är några nya regler när det gäller registreringsformen eller om alla Polaris har detta numer vet vi inte, kanske har någon amerikan gjort sig illa och därmed förstört för alla andra? Hur som helst är det mycket irriterande då det knappt går att framföra maskinen på ett normalt sätt utan att det börjar pipa. Oavsett orsaken till detta pipande hade jag, om det varit min maskin, omgående klippt en och annan sladd för att få tyst på den!

Växelspaken på Polaris är som vanligt en lång sak som man vid aktiv körning kan slå i med knät, dock inget större problem vid

normal körning. Den bjuder också på lite motstånd vid varje växling nästan oavsett läge, däremot hände det aldrig att det inte gick att få i önskad växel. Blinkersreglaget är av den typ som stannar kvar när man drar det åt vänster eller höger, vilken typ av blinkerknapp man föredrar är en smaksak, vi tycker att denna fungerar bra.

ATT KÖRA

Har man tillgång till 88 hästar, vilket man har trots att det är en traktor, så är det också just motorn man först lägger märke till när man kör. Det är ett sjukt bra drag i denna traktor, det kan jag lova! Även om variatorerna inte är jättesportigt ställda så går det inte att trola bort all effekt man har tillgång till. Bara tanken på att en 15-åring kan ta detta fordon till högstadiet helt lagligt är ett under. Som tur är fungerar



Polaris växellåda känner vi igen och den bjuder som vanligt på lite motstånd vid växlingarna.



Skön avsmalnande dyna, fast med det här utseendet hade vi faktiskt struntat i om den var oskön.



Med denna knapp reglerar man hjuldriften och ADC, valt läge syns på displayen.

även bromsarna riktigt bra, främst om man använder foten samt lite lagom med "handbroms". Motorbromsen upplevs i trafik som ganska lagom initialt för att i låg fart övergå till att vara ganska kraftig.

Ergonomin hos maskinen är som vanligt mycket fin och utrymmet för fötterna är bra även om man ibland saknar lite rörelsefrihet bakåt med foten. En fjädring som är ställd för att fungera mjukt och följsamt i terrängen upplevs som lite väl mjuk längs vägarna. Det finns dock några hack kvar att spänna på förspänningen. Jag skulle vilja säga att den är normalsmidig i terrängen med sin svängradie på 4,15 meter medan framkomligheten är i topp! Servostyrningen hjälper till när det behövs som mest utan att för den skull förta all körkänsla. Markfrigången ser inte jätteimponerande ut



Registreringsskylt placerad fram som lagen säger.



Någon liten pryl kan man nog förvara fram under racket.



Med en svängradie på 4,15 m tillhör den dom bättre och maskinen är också smidig bland träden.



Trots att man får intrycket av att den är låg är markfrigången runt 30 cm vilket är mycket bra.



Mjukare än så här blir det inte, iallafall inte hos Polaris Sportsman.



Det automatiska fyrhjulsdraftsystemet fungerar utmärkt och framkomligheten är utmärkt.

Maskinens underrede skyddas av lite plast, även A-armarna fram.



Okej med utrymme för fötterna även om fotbrädan gärna hade fått gått lite längre bakåt.



då hela maskinen ger intrycket av att vara ganska låg, med den mäter ändå hela 31 cm på lösaste förspänningen! Den upplevs alltså inte som något högbygge utan har en mycket bra och låg tyngdpunkt samtidigt som den har en bra markfrigång.

MIJUK STRYPNING

En traktor har ju en hastighetsstrykning och hos denna Polaris är det bland det bästa vi kört, inga som helst problem att ligga på maxfart utan att den stryper framfarten kraftigt, utan allt sker mjukt och fint och till maxfarten går det undan vill jag lova. Även om Sportsman inte är lika sportig i variatorerna som en Scrambler så krävs det en känslig tumme för att kontrollera kraften när man till exempel vill krypköra med lågväxeln i.

Den upplevs som väldigt tyst, speciellt när den kommer upp i varv, något man kan tacka de två cylindrarna för. Vi uppmätte 74dB på tomgång och vid 3000 varv blev det 81 dB. Det betyder alltså att man inte kan lite på örat i alla lägen, för både

Arcticen och CFMoto som vi kört tidigare är alltså tystare vid 3000 varv och det är absolut inte känslan vi fick! Det måste helt enkelt bero på att man upplever ljudet från en 2-cylindrig motor som mer harmoniskt än det från en cylinder.

SUMMERING

Totalt sett fastnade vi framför allt för denna Sportsmans yttre och även motorns karaktär. Det här är en väl utrustad maskin som har allt man kan önska och begära av en sådan här värsting. Trots detta så har den förutom pipandet en minuspost på kontot och det är växellådan. Om japanerna med flera kan bygga lådor där man nästan utan kraft kan välja växel så borde även Polaris kunna lyckas med detta. En fördel hos lådan var dock det faktum att vi aldrig fastnade helt på någon växel.

Det här är helt klart en av de roligaste traktorer vi kört, något som absolut inte hindrar att man har den som renodlad arbetsmaskin, för det klarar den också.

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm³:	952
Borrning/slag mm:	90,5x74
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Torrsump
Generator:	--
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	88Hk@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Neutral, Back, Parkering
Koppling:	CVT (PVT), ADC och EBS
Hjuldrift:	Kardan, 2/4-hjulsdraft
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	229
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	260
Hjulbas mm:	1346
Sitthöjd mm:	940
Markfrigång mm:	292 (310 uppmätt)
LxBxH mm:	2114x1209x1289
Däck fram:	26x8-14
Däck bak:	26x11-14
Uppg. vikt torr kg:	374
Tankvolym liter:	19,9
Svängradie m:	4,15
Ljud tomg/3000rpm:	74dB / 81dB

Att äga

Pris:	142.375:- (149.875:- Traktor)
Färg:	Grön, Svart
Generalagent:	Polaris Scandinavia, www.polarissverige.com

Registreringsform

Terräng / Traktor

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start EI / 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:	-

