

POLARIS XP 1000

NY HÄRLIG MOTOR



Den nya Polarisen är som ett Kinderägg, fullt av överraskningar!

TEXT STEFAN | FOTO ANN-SOFIE SUND

Det är främst tre nya ingredienser hos nya Sportsman XP 1000 som förvandlar hela upplevelsen! Först och främst ser man direkt att dom fräschat upp designen då den ser betydligt mer aggressiv ut än tidigare. Under detta nya skal hittar man sedan en helt ny 90 hästars ProStar Twin EFI-motor! Som om det inte vore nog har man dessutom dumpat gasvajern och låter en dator sköta kommunikationen mellan gasen och spjällhuset, drive-by-wire med andra ord!

INTE BARA SPORT

Den nya plasten inte bara ser bra ut, den bjuder även på lite nya förvaringsmöjligheter och ger en bättre sikt runt fordonet. Den förvaringslucka som tidigare satt bak har nu flyttat upp på racket bak och är därför lite enklare att lasta. Fram lyfter man på hela plastracket för att nå det stora utrymme som döljer sig där. Båda är även tillräckligt täta för att klara lite väta. Som brukligt sitter det en vinsch fram på Polarisen, mycket bra att ha skulle det visa sig.

Man har det även väldigt bra bakom styret då höjden på styret är 85 centimeter och dynan är placerad på 58 centimeter. Att det skiljer 27 centimeter mellan dyna och styre är helt normalt när det gäller en Polaris och det känns också helt normalt och bekvämt. Däremot verkar dynan vara någon centimeter högre på denna modell än vad Polaris brukar ha, alltså blir det lite bekvämare även för längre personer. Även den avsmalnande dynan är bekväm trots att den är åt det fasta hållet i sin stoppning. Även materialet på dynan är bra och bidrar till ett ökat grepp.

Både växelspak och låda känner vi igen. Den är ganska så långslagig och bjuder på lite motstånd även om det känns betydligt bättre än på andra Polarisar vi kört. Något annat som är positivt med lådan är att den aldrig hängde sig på en växel trots att den var under belastning, helt klart ett steg i rätt riktning. Övriga reglage på XP:n känns moderna och lättskötta. Själva displayen in-

nehåller gott om matnyttig information och man kan ändra lite på layouten beroende på vad man vill se. Även den är lättskött och begriplig i sin uppbyggnad. Den ska även kunna kopplas ihop med din telefon så att man ser saker som missade samtal, SMS och batteristyrka med mera.

3-LÄGEN

Som sagt har tekniken med elektroniskt styrda gasspjäll nu kommit även till ATV:erna. Med ett bra kalibrerat system öppnar detta oanade dörrar som passar utmärkt på denna typen av fordon. Hos Polaris får man tre olika körprogram att välja mellan, Work, Standard och Performance. På den traktorregistrerade versionen finns dock inte detta av förklarliga skäl. Det är en ganska markant skillnad på de tre programmen. Även om Work är ett väldigt snällt program som stryker gasen ungefär 50% så ger den nog med kraft för att kunna utföra arbetet och detta på ett mycket kontrollerat sätt utan att man riskerar att spinna sönder marken.



Trots riktiga mud-däck kan man bokstavligen ta sig vatten över huvudet och köra fast...



Reglagen sitter där dom ska och displayen kan anslutas till din smartphone via Bluetooth!

Gott om markfrigång under en större del av maskinen tack vare de böjda nedre A-armarna.



Det är stor skillnad på hur datorn styr gasspjällen i Work, Standard eller Performance.



Oavsett köräge klättrar Sportsman 1000 väldigt bra då däcken följer underlaget på ett bra sätt.



Tack vare en lång fjädringsväg och bra stötdämpare har den en grym komfort utan att det slår igenom!



Dynan är fast men bekväm samt formad för både sportig och lugn körning.



Förvaringsutrymmet har flyttat upp på racket bak vilket gör det enklare att lasta.

I Work går maskinen i ungefär 70 km/h. Just Work-läget är också ett utmärkt sätt för den ovane att bekanta sig med maskinen innan man släpper loss all kraft. Nästa läge att prova genom att trycka på den lilla knappen på instrumentpanelen är Standard. Även här känns effektkurvan väldigt linjär och motorn är lättkontrollerad via tumgasen, men det är helt klart ett stort steg upp från Work-läget när det gäller effekt. Detta är ett mycket bra normal-läge som man kan använda till vardags utan att känna att maskinen är strypt på något sätt.

Vi gör oss beredda på ursinnet och byter till Performance, detta kan man göra medan man kör, nu händer det verkligen grejor och all kraft finns tillgänglig. Motorn får nu en ordentlig peak på toppen och den är verkligen med på noterna, även om den faktiskt fortfarande är snäll precis i botten. Antagligen är detta avsiktligt för att det inte ska bli helt galet utan mer körbart. När man byter mellan det tre olika körlägena så är det svårt att avgöra vad som beror på variatorerna eller den elektroniskt styrda gasen. Det man kan säga är att det



”VILKET UNDERBART LJUD!”

funkar oavsett vilket läge man valt och i Performance-läget är den som sagt lugn till en början men drar iväg som ett skott när man väl gasar ordentligt. Den växlar sedan mycket fint genom hela registret och även backshiften är snabb och korrekt. På ren svenska så väljer den alltså alltid rätt växel i variatorn.

90 HÄSTAR!

Motorn är en historia för sig och den har på ett underligt sätt en väldigt lättkontrollerad effekt, det är inga problem att smyga lugnt för att sedan dra upp den på bakhjulet om man känner för det! Beteendet kan vi nog tacka det nya elektroniskt styrda gasspjället för samt en god kalibrering av variatorerna. När jag körde 1000-kubikaren för första gången skulle den lastas och stod i work-läge. Visst puttrade motorn på gott, men när man sedan slog om till Performance brakade hela helvetet loss! Ja, även i Standard-läget är den som sagt riktigt pigg. Ljudet som strömmar ut ljuddämparen känns helt nytt och är bland det kraftfullaste man kan lyssna till jämte Pavarotti. Det handlar alltså om två cylindrar som tillsammans

har en volym av 952 kubik. Ur detta får man hela 90 hästar att leka med.

När man släpper gasen längs en öppnare sträcka är motorbromsen faktiskt ganska så kraftig och man får ta det lite piano vid inbromsningarna. Tack vare Polaris smarta ADC, Active Descent Control, som man aktiverar via knappen för hjuldriften, tar man sig ner för vilka branter som helst på ett lugnt och kontrollerat sätt. Något Turf-läge, enhjulsdrift, finns dock inte att välja utan man får hålla tillgodo med ADC, 2wd och 4wd.

Som vanligt sköter sig fyrhjulsdriften helt själv bara man valt 4wd med reglaget. När ena framhjulet snurrar snabbare än det andra så låser den diffen fram så snabbt att man aldrig tänker på det. Servostyrningen ska vara programmerad för sportig körning men vi tycker nog att den fungerar lika bra även när man bökar omkring bland stock och sten.

TERRÄNGEN

Maskinen vi provkör har hela 36 cm i markfrigång tack vare de enorma 30 tums hjulen,



Lådan känns bekant med sina längre slag men den fungerar mycket bra och hänger sig aldrig på växeln.



Även under racket fram finns det gott om förvaringsutrymme och dessutom håller det sig torrt.



Polaris smarta ADC ser till att man alltid tar sig ner lugnt och säkert även om det är brant.



I Performance-läget är den ganska snäll precis i botten sedan brakar kraften loss ordentligt!



Även svängraden är god och servot fungerar mycket bra oavsett vilken hastighet man håller.



Det är en fröjd att styra Sportsman 1000 runt vår bana då hela maskinen harmonierar perfekt.

och det är ju alltid trevligt att ha! Original mäter hjulen istället 26 tum och markfrigången blir då något mer normala men fortfarande goda 29,2 cm. Då den dessutom har de böjda A-armarna från High Liftern både fram och bak så är det betydligt större yta under fyrhjulingen som går fritt från eventuella hinder. Det borde faktiskt vara standard med böjda A-armar på en fyrhjuling då många skador skulle kunna undvikas på hjulupphängningen. Svängraden är på Polarisvis mycket bra och maskinen känns oerhört smidig även i trängre situationer. Vi lyckades dock inte mäta exakt hur snävt den kan svänga men känslan var mycket god.

Maskinen har en imponerande komfort som vi kan tacka stötdämparna för. Trots att dessa står i sitt mjukaste läge niger den inte heller överdrivet mycket och inte en gång slog de igenom längs vår testbana. Detta tack vare

god kalibrering av dämparna samt en lång slaglängd både i framvagnen och bak. Sin imponerande och lite skrämmande effektsiffra till trots är detta en av det mest bekväma och lättkörda fyrhjulingarna vi kört, så länge man har koll på vad tummen gör det vill säga, eller om man lägger i Work-läget. Snacka om tre överraskningar i en! När vi smyger runt i terrängen så följer hjulen underlaget på ett mycket bra sätt som gör färden både trygg och effektiv. Den är faktiskt lika bra på att smygga med som den är på att underhålla.

SUMMERING

Som sagt får man här flera fyrhjulingar i en och detta genom en knapptryckning. Drive-by-wire är verkligen här för att stanna. Även de övriga uppdateringarna överraskar oss mycket positivt och motorn nästa skrämmer oss med sin kraft! Det här är en maskin som verkligen kan göra det mesta, det gäller bara att välja det körsläget som situationen kräver.

Motor

Typ:	4-takt, vätskekyld, V-Twin.
Volym cm³:	952
Borrning/slag mm:	90,5x74
Bränslesystem:	EFI 42mm x2
Smörjning:	våtsump
Generator:	-
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	90hk@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Låg, Hög, Parkering, Neutral och back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2WD/4WD, diffspärr On-Demand
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar, böjd
Fjädringsväg fram mm:	229
Bakfjädring:	Dubbla A-armar, böjd
Fjädringsväg bak mm:	260
Hjulbas mm:	1346
Sitthöjd mm:	940
Markfrigång mm:	292
LxBxH mm:	2114x1209x1289
Däck fram:	26x8-14
Däck bak:	26x10-14
Uppg. vikt torr kg:	367
Tankvolym liter:	19,9
Svängradie m:	-

Att äga

Pris:	129 875:-
Färg:	Svart
Generalagent:	Polaris, www.polarissverige.com

Registreringsform

Terräng / Traktor B

Utrustning

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

