

POLARIS ACE 570

UTV I MINIFORMAT



Redan när vi provkörde ACE 325 förutsåg vi att den även skulle komma med Polaris nya 570 motor.

TEXT: STEFAN SUND BILD: MATTIAS KLOCKAR

Då 325 ACE delade växellåda med Sportsman 570 fanns det inte mycket som hindrade Polaris från att stoppa i den större Pro-Star motorn. Denna motor är betydligt piggare än sin mindre kusin och levererar hela 45 hästar ur sina 567 kubik. Detta innebär ett effektovertag gentemot ACE 325 på hela 40 procent eller 13 hästar. Detta är något som inte går helt obemärkt förbi vid en provkörning! Här sitter det en motor med elektronisk insprutning, EFI och dubbla överliggande kamaxlar

med 4 ventiler. Båda maskinerna har oavsett motor samma storlek på bränsletanken vilket ger den mindre motorn lite större aktionsradie även om den större motorn också är snål på bensinen.

INGEN ANING

Vi har fortfarande inte riktigt bestämt oss för var vi ska placera denna skapelse. Är det en ATV eller en UTV? Det är kanske inte så noga så länge man gillar konceptet! I framvagnen på ACE sitter det MacPherson-ben som på många av Polaris ATV-modeller medan man använder sig av dubbla A-armar bak med krängning-shämmare likt RZR 570 vilken den även delar växellåda med. I och med en större motor har också vikten gått upp något, närmare bestämt tio kilo, detta är dock något som den ökade effekten råder bot på utan problem.

Den stora effektskillnaden gör absolut inte att maskinen blir svårbemästrad utan den är precis lika mjuk som sin lillebror 325:an när man ska iväg. Allt från låda till variator känns väl avstämt för den nya motorn. Däremot händer betydligt mer i toppen av registret med en 570.

SOM GJUTET

Man sitter riktigt bra i en ACE! Detta är något som den ställbara stolen som kan justeras 10,2 cm i längsled ser till tillsammans med den justerbara ratten med 8,9 cm i höjdlöd. Som säkerhet har man en ROPS-godkänd störtbur och man sitter fast med hjälp av ett trepunktsbälte. Man tar sig också i och ur maskinen väldigt smidigt, förutsatt att man går i från vänster sida, annars kan växelspaken vara i vägen. Stolen ger bra stöd åt kroppen samtidigt som den är bekväm att sitta i. Det känns väldigt tryggt att köra en



Vi hade gärna önskat oss Polaris EBS även på ACE-modellen.



Bak har ACE ställbar förspänning på de rejäla stötdämparna.



ACE har ett praktiskt flak med Lock & Ride fästen och tar 110 kilo.



Vi hade gärna sett en ACE-modell med högre markfrigång än 26 centimeter.

Så var den här, ACE med Pro-Star 570 motor.



Skön justerbar stol med tillhörande mugghållare!



Reglagen är av den enklare skolan och ratten är justerbar precis som stolen.



På MacPherson-benen fram finns det ingen möjlighet att justera dämparna.

ACE och man känner sig som hemma direkt. Trots det lite annorlunda konceptet behövs det ingen tillvänjning.

Trots avsaknad av servostyrning är den dessutom väldigt lättstyrd. I de brantare klättringarna blir den dock även lite väl lätt på framhjulen och man hamnar lite där man hamnar. På planare mark fungerar det dock klockrent och efter ett uppställ i en kurva strävar hjulen efter att stå rakt vilket gör den enkel att bemästra även på sladd. Växlingarna har stora likheter med Polaris Sportsman, och på testexemplaret var lådan faktiskt lite kärv. I lådan har man också alla växellägen man behöver och dessutom ett P-läge. Då det inte är lika lätt som i en ATV att se

växelväljaren är det bra att växelläget syns i den digitala displayen.

Vi hade dock önskat att den var något mjukare i fjädringen för att kunna behålla markkontakten ännu mera i terrängen. Men samtidigt vill vi gärna behålla de fina vägegenskaperna också. Kanske lite mer avancerade dämpare skulle passa ACE:en fint. Ute på den leriga och snorhala terrängbanan tar sig ACE 570 fram över all förväntan! Visst hade vi kanske önskat oss lite mer markfrigång då den bara har 26 centimeter att spela på, men fram tog vi oss ändå. Det är i sån här terräng som det kan vara svårt att bemästra en gaspedal med foten och resan brukar kunna blir ryckig, men inte med

ACE. Tack vare en hälkopp under gaspedalen blir det också enklare att dosera gasen rätt.

DRIFTIG ACE

Med samma drivning som på en vanlig Sportsman, det vill säga en helautomatisk CVT som sköter växlingarna tillsammans med en hög- och lågväxel i lådan, tar man sig riktigt bra. Detta betyder även att man har tillgång till Polaris Turf-mode som gör att den enbart driver på ett bakhjul, vilket minskar åverkan på underlaget och ger minimalt med däckslitage. ON-DEMAND-systemet sköter det där med fyrhjulsdriften automatiskt och den kopplas in så fort man behöver den. Motorbromsen är ganska väl avvägd även

”OTROLIGT SMIDIG MASKIN!”





Terrängbanan som Polaris satt upp på Rudskogen var mer än tuff och ACE 570 tog sig igenom galant.

om man ibland kunde känna ett behov utav Polaris EBS. Att hjälpa till med fotbromsen och de hydrauliska skivbromsarna försedda med stålomspunna bromsledningar har alltid sina risker när det är riktigt brant och halt.

En stor fördel med detta koncept kontra en ATV är, förutom säkerheten, förmågan att få med sig last då ACE har ett främre förvaringsfack på hela 10,6 liter och en lastbox bak med Lock & Ride funktion som tar 110 kilo. Jämför vi med en RZR som också har bra förmåga att ta last med sig så är det ACE:ens smidighet som är fördelen

då den är betydligt smalare. Den har också en dragkapacitet på 680,4 kilo vilket får anses vara bra.

SUMMERING

Om det är något vi hoppas på nu så är det en maxutrustad ACE, mer än SP-modellen som även finns, då gärna även med värre stötdämpare. Någon form av limitedmodell skulle sitta fint, men det är klart då kommer även priset skjuta i höjden på denna annars väl prissatta maskin från Polaris. 🌟

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:	45HK@--
Uppg. vrid/varv:	--@--
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, back, parkering och neutral
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 1/2-4-hjuldrift med tillfälligt ON-DEMAND
Bromsar fram:	Hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Svetsad stål
Framvagn:	MacPherson
Fjädringsväg fram mm:	208
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	241
Hjulbas mm:	1562
Sitthöjd mm:	--
Markfrigång mm:	260
LxBxH mm:	2290x1220x1730
Däck fram:	25x8/12
Däck bak:	25x10/12
Uppg. vikt torr kg:	388
Tankvolym liter:	19,9
Svängradie m:	4,62

Att äga

Pris:	Terräng 99.875,-
Färg:	Blå
Generalagent:	PolarisScandinavia, polarisverige.com

Registreringsform

Terräng

Utrustning

Servo:	-
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / 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:	✓
Handtagsvärm:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnet:	✓