

POLARIS GENERAL

1000 DELUXE ABS



Nya Polaris General med ABS har nästan fria tyglar.

TEXT STEFAN SUND | FOTO PROFFSET

Det här är första gången vi fått chansen att provköra General trots att den introducerades 2016 och kom ut på marknaden 2017. Alla ATV, UTV och SxS som säljs här byggs och homologeras i Polen där Polaris har sin fabrik. Till 2018 har General blivit tystare, fått LED-lysen och nya dörrar med extremt bra passform och funktion. Modellen vi kör heter General DeLux T1b, är speciellt byggd för Europa och är utrustad med den stora nyheten ABS, en uppdatering som öppnar dörrar!

ABS

Vi tog upp det här med ABS redan i förra numret av ATV&Terräng Magazine då vi provkörde Generalens kanske största fiende Can-Am Commander Trail. Men

nu är det så att det faktiskt blir Polaris General som är först ut på marknaden med denna nyhet då den släpps före Commandern. Det handlar alltså om att man stoppar dit ett ABS-system på en traktor-registrerad UTV och vips så försvinner hastighetsbegränsningen! Ja nu finns det ju lite andra regler att leva upp till innan man med full effekt utan fartspärr kan ge sig ut på vägarna. Det blir istället de högt ställda ljudkraven som sätter stopp. Fordonet får nämligen inte låta mer än 85dB. I Polaris Generals fall innebär det att det är full fart upp till 60 km/h sedan spärras effekten något upp till 80 km/h där det är stopp helt med en hastighetsspärr. Den egentliga toppfarten ligger runt 110 km/h med Generalen. För att få maskinen så tyst som möjligt har man även jobbat med

CVT:n som annars låter en hel del. Farten på 80 km/h är fullt tillräckligt för att framföra fordonet på allmän väg utan att det känns som att man är en bromskloss och i terrängen märker man aldrig av denna spärr som ändå finns. Det som kanske är mest positivt med ljudkraven är att hela fordonet känns extremt välbyggt, i sin jakt på dB har man byggt en väldigt solid skapelse, nästan som en bil med minimalt med störande ljud.

ABS-systemet jobbar grymt effektivt när man panikbromsar och det känns precis som när man gör det i en nyare bil med ABS, inga kast eller någon oönskad sladd. Systemet fungerar helt enkelt så att en central enhet kan bromsa alla fyra hjulen oberoende av varandra. Informationen

General är riktigt mångsidig och klarar på ett bra sätt av alla olika underlag, väg som skog.



Maxxis Coronado-däck mäter fram 27x9-R14 och bak lite bredare 27x11-R14. Ett mångsidigt terrängdäck.



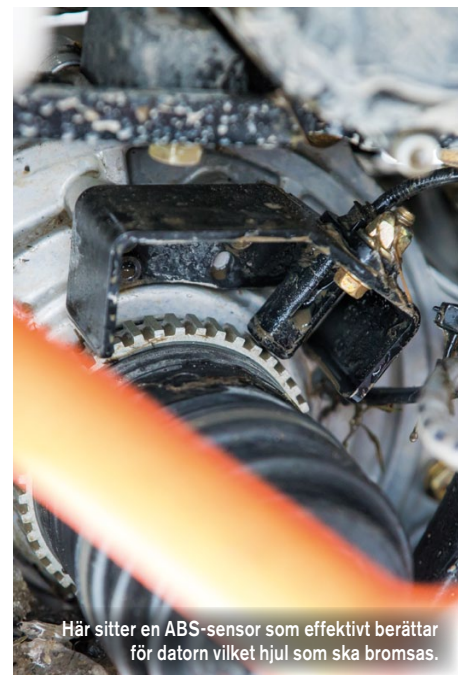
Nästan tusen kubik och hundra hästar hittar man under det för klassen stora flaket.



Sportigt och komfortabelt, en bra kombination!



Dual Rate-fjädrar och Fox Podium X 2.0 QS3 är allt man kan önska sig i fjädringsväg.



Här sitter en ABS-sensor som effektivt berättar för datorn vilket hjul som ska bromsas.

”MASSOR AV KRAFT
UPP TILL 60 KM/H!”



Generalen lastar totalt 227 kilo och flaket kan naturligtvis även fällas.



General har gott om utrymme under sig med 30,5 centimeter i markfrigång.



Det är en gedigen känsla även i dörrarna, något man inte är bortskämd med på en UTV i vanliga fall.



Den snabba fyrhjulsdriften kopplar automatiskt in framhjulen när det behövs.



Allt man behöver veta får man reda på här, både i digital och analog form.



Trots en större svängradie och tyngre styrning fungerar Generalen bra i skogen också.

skickas till den centrala enheten via en sensor placerad vid varje hjul där den kan känna av om hjulen låser sig.

MOTOR OCH DRIVLINJA

Generalen har utrustats med det bland det värsta som Polaris har utan turbo, nämligen en 999 kubik stor twin med dubbla överliggande kamaxlar. Motorn spottar ur sig hela 100 hästar och vridet ligger på 88 Nm över ett brett register. Här finns det alltså mycket att köra och dra med! Den känns helt klart sportig i sin karaktär precis som den borde vara då den siktar på både underhållning kombinerat med lite arbete. Tillsammans med variatorn är samspelet bra och lättkontrollerat med ett ganska lågt tillslagsvarv och ändå sportig men behaglig karaktär.

På den allmänna vägen som vi tog fram till testområdet märktes det direkt att Generalen låter lite mer än Rangern och

det är nog med flit för att visa att den är lite sportigare i sin karaktär. Den är även lite mer fast och exakt i sin styrning, alltså har man en helt annan programmering av det progressiva styrservot, vilket även det passar fordonet i fråga. Här på asfalten varvat med grusvägar kommer vi också i kontakt med ABS-systemet för första gången när vi provocerar lite vid inbromsning. Och det är absolut inte bara något larv för att få köra fortare med en traktor, det funkar faktiskt! En kraftig inbromsning känns betydligt säkrare än tidigare och bidrar till den där trygga bilkänslan som Generalen faktiskt har. Med tvåhjulsdriften inkopplad är den lite busigare och lägger gärna ut baken i kurvorna. Kopplar man in den automatiska fyrehjulsdriften blir Generalen åter tryggheten själv på vägen och går som ett strykjärn i kurvorna. Man kan även påverka komforten på ett snabbt och enkelt sätt på General då den har Fox Podium X 2.0 QS3 runt om.

MER FJÄDRING

Dessa QS3-dämpare har ett vrede med tre lägen på kompressionen, mjukt, normal och hårt. Det är dessutom ganska stor skillnad på dessa tre lägen för att göra en stor skillnad på hur man upplever maskinen, absolut värt att testa alla lägen beroende på vad man är ute efter för egenskaper. Sedan har den ett brett register på den steglöst ställbara förspänningen av fjädrarna om man vill justera ytterligare, men det blir mer av en grundinställning sedan rör man nästan bara kompressionsrattarna för att hitta rätt.

General har dubbla A-armar både fram och bak utrustad med krängningshämmare på både ställena. Fjädrarna är så kallade dual rate som kan bibehålla hela 62% av sin markfrigång trots att maskinen är fullastad med last och passagerare. Fjädringsvägen ligger på 31 centimeter fram och hela 33,5 centimeter bak, vilket ger 30,5 centimeter av fritt spelutrymme under maskinen som skulle visa sig vara mycket bra ute i terrängen.

TERRÄNGEGENSKAPER

Vi går snabbt runt maskinen och klickar i läge 1 på alla fyra dämparna när vi tagit oss fram till testområdet med skogar, blöthål och tekniska småvägar. Nu vill vi ju att fjädringen ska vara extra följsam för att hjulen ska kunna bibehålla kontakten med marken så att vi alltid tar oss framåt. Då vi körde en ny Ranger vid samma tillfälle blir det väldigt tydligt att den ena är byggd speciellt för att jobba i terrängen medan Generalen ska ha flera strängar på sin lyra. General är nämligen lite hårdare, tyngre att styra och har en större svängradie. Man kunde dock ha ställt förspänningen betydligt mjukare just här ute i terrängen än vad vi gjorde. Men tro då inte att Generalen tar sig fram dåligt eller är hopplös att köra med när det är trångt och tekniskt för det är den inte, den är faktiskt riktigt bra, det är bara det att Ranger är fantastisk på just detta! Men då är Ranger också helt naturligt sämre på andra bitar som General å sin sida är helt fantastisk på, som att busa och köra fort!

Både hjuldriften och den höga markfrigången gör att General så gott som alltid lyckas ta sig fram oavsett vad som är i vägen för framfarten. Hjuldriften kallas för High Performance Close Ratio utrustad med lägena AWD, 2WD och Turf. AWD-läget sköter sig som vanligt självt på Polaris och kopplar snabbt och bekvämligt fritt in det framhjul som behöver driva för att man ska ta sig fram. Sedan har vi Turf som innebär enhjulsdraft, ett läge som med fördel används överallt utom i terrängen då det sliter mindre däck och även lämnar gräsmattan oförstörd.

En sak av många som fungerade kanon på General var växelväljaren som hade distinkta men exakta lägen för Parkering, Back, Neutral, Låg och Hög. Däcken på General är helt klart mest avsedda för att



gå i terrängen med gott om fäste. Ändå fungerar de bra på många olika underlag, fram sitter det 27x9-R14; Maxxis Corona-däck och bak lite bredare 27x11-R14.

LYXIG

Då detta exemplar är en DeLuxe-modell är den också utrustad enligt detta! Den första lyxen hittade vi redan när vi pratade om dämparna och sedan har vi också den snygga färgsättningen som även går igen på stolarnas klädsel. Ett par stolar som trots att dom är sportiga även är sköna att sitta i. Den nya dörren har passform som på en riktig bil och öppnar samt stänger perfekt utan våld men den gör också integet ganska lätt. Vi hade dock önskat oss ännu mer utrymme när man väl sitter bakom den i höjdd justerbara ratten. Jag är 173 centimeter och hade nämligen stolen längst bak för att sitta skönt. Annars är det riktigt bra utrustat och trevligt bakom ratten eller som passagerare.

Då Polaris är amerikanskt finns det naturligtvis gott om mugghållare. Instrumenteringen är både analog och digital och visar tydligt det man behöver veta, dessutom justerar sig ljusstyrkan på instrumenten automatiskt efter ljusförhållandet.

Man kan också välja mellan rött eller blått sken. Precis som i en bil har man också en stor mittkonsol med hela 5,8 liter utrymme för saker. Passageraren har ett tvådelat handskfack där den ena delen kan stängas. Naturligtvis finns det även tillgång till ett 12V-uttag när man behöver ladda något. Tittar man upp i taket så hittar man även en stor stereo! MTX 8-speaker audio-system sitter standard utrustat med radio och möjligheten att via Bluetooth spela den musik man önskar.

På utsidan hittar man även saker som ett fällbart flak som är större än hos flera av konkurrenterna, framförallt är det kanterna på flaket som är ordentligt höga och desutom kan man enkelt fälla flaket när man vill bli av med det man lastat där.

Men att ha den just nu starkaste och snabbaste UTV:n fullproppad med utrustning har också sitt pris. Vi nämnde tidigare att denna UTV mer än någonsin tidigare känns som en bil att köra, en annan likhet hittar man i priset som ligger på 231.125 kronor! Trots detta finns det nog många som känner att detta är väl investerade pengar för att få den kanske mest mångsidiga av alla UTV:er på marknaden idag. En något billigare version finns också, men då utan ABS.



Motor

Typ:	2-cyl, vätskekyld, 4-takt
Volym cm³:	999
Borrning/slag mm:	-x-
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	100@-
Uppg. vrid/varv:	88@-
Transmission:	Automat
Växellåda:	Parkering, Hög, Låg, Neutral, Back
Koppling:	CVT
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:	310
Bakfjädring:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	335
Hjulbas mm:	2060
Sitthöjd mm:	-
Markfrigång mm:	305
LxBxH mm:	3000x1587x1905
Däck fram:	27x9-R14
Däck bak:	27x11-R14
Uppg. vikt våt kg:	700
Tankvolym liter:	35,9
Svängradie m:	5,40

Att äga

Pris:	231 125,-
Färg:	Svart/Grå/Orange
Generalagent:	Polaris, polarissverige.com

Registreringsform

Traktor B ABS

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:	✓
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	-
Tak:	✓
Skyddsnät:	-



Scanna QR-koden och följ med på en tur!