

| QUAD |

Test | **Polaris Sportsman XP1000**

IKONA

Když se vám nějaký produkt povede, lidi začnou znát jeho název, máte při uvádění další generace téměř vyhráno. Polaris tohle dobře ví. Sportsman je ikona.

“*Jak už bylo řečeno, padne Sportsman jaksi samozřejmě do ruky většině postav*”



Na trhu je už od roku 1996 a byl tady, když ještě v Číně ani nevěděli, jak čtyřkolka vypadá. Když si pak sednete za řídítka nejnovějšího litra, je to znát. Zpracování je perfektní, všechno je tam, kde byste to asi tak chtěli mít...

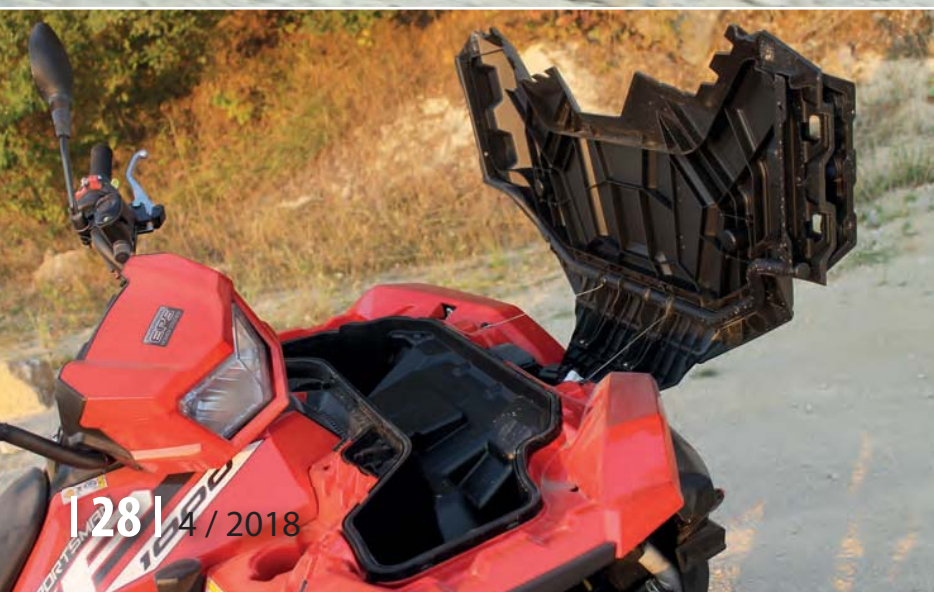
Polaris jde na většinu konstrukcí po svém a ani čtyřkolky nejsou úplně tuctovky. Léta nedali tamní inženýři dopustit na jednoduchou přední nápravu McPherson, i když u velkých mašin už to neplatí, protože dvojitá ramena jsou prostě dvojitá ramena a jejich vedení předních kol je výrazně dokonalejší. Další polarisí libůstkou je motor otočený o 90°, kdy je kliková hřídel rovnoběžná s osou stroje. V tomhle případě zvlášť u velkých dvouválců ušetří dost místa v náslapech, které můžou být tím pádem o dost širší. K variátoru se sice zase dostává hůř, ale ruku na srdce, do variátoru se díváte podstatě méně často, než si o něj pálíte nohu při klasickém uspořádání. Takže za mě určitě palec nahoru. Pak tu je taky typické startování klíčkem jako u auta, což jinak kolky nepoužívají a což je trochu nezvyk. Jinak tu žádné extra překvapení, co do konstrukce není a je to dobře. Sportsman fungoval výborně už v minulém testu před třemi lety a tenhle nový model je jen o něco vycizelovanější.

V sedle

Jak už bylo řečeno, padne Sportsman jaksi samozřejmě do ruky většině



“Řadový dvouválec s výkonem 91 koní patří k tomu vůbec nejlepšímu, co můžete ve čtyřkolce mít”



postav, podobně to mívá třeba Honda u svých motorek. Asi je to ve zkušenosti výrobce, prostě tohle funguje, tak to tak budeme dělat. Mne odkojeného motorkou moc netěší použití jediné přední brzdy na levé straně řídítek, což americké stroje mívají, ale zvyknout si na to musíte, takže nic naplat. Oživení stroje proběhne sice klíčkem, ale až po vytažení červeného chcípáku nahore na levém ovladači. Do té doby můžete otáčet klíčkem sem a tam a nic



potok.cz



CF MOTO GLADIATOR X520

CF MOTO GLADIATOR X850 EPS

249 900,-



CAMSO R4S

NOVINKA: PÁSY CAMSO R4S NA MALÉ
ČTYŘKOLKY DO 500 CCM ZA 88 900,-
V KOMBINACI S X520 ZA 230 000,- VČ. PÁSŮ

PRODEJ A SERVIS ČTYŘKOLEK A SNĚŽNÝCH SKÚTRŮ
PRODEJ ORIGINALNÍHO PŘÍSLUŠENSTVÍ A NÁSTAVEB
SPECIALISTÉ NA SNĚŽNÁ VOZIDLA A PÁSOVÉ ADAPTEŘY

POLARIS

CFMOTO

WARN

KOLPIN
OUTDOOR RECREATION

Alpina SNOW MOBILES

CAMSO

TEMNÝ DŮL 77, HORNÍ MARŠOV, 54226
+420 608 855 669 | WWW.POTOK.CZ

se nerozsvítí. Displej Sportsmana má příjemnou velikost a hodně slušnou informační výbavu. Pokud ho chcete používat i za jízdy, můžete si na něm základní informace přepínat žlutým tlačítkem na levém ovladači. Na tom pravém zase řadíte pohon všech kol. Buď jen zadokolkou, nebo AWD a nebo DSC. Poslední režim slouží ke kontrolovanému sjezdu kopce. Po otočení klíčkem předvede Sportsman docela tvrdé probuzení motoru



“Tohle je rychlé a pohodlné gran turismo, se kterým se vypravíte na celodenní výlet”

k životu, nicméně ihned po kovovém startu už běží jako hodinky a příjemně naladěný výfuk dráždí uši každého petrolheada... Na nové mašině nebyla ještě nijak zvlášť ochozená převodovka, tak se řadilo sice přesně, ale docela ztuha. Polaris pořád tlačí řadicí páku „až do nebe“, se kterou máte na mechanismus řazení docela slušnou páku. Při nejpoužívanější poloze H je ovšem řadička vražená zcela dopředu, takže o ní vůbec nevíte. Na zpátečku a parkovačku o ní už víte. Krátká stavba a krátký rozvor v kombinaci s hodně silným motorem má za následek častější nechtěné topoření stroje. Aspoň na začátku, než dostane-

te do palce cit, a pak později, když už ten cit dostanete a chcete partě ukázat, co to umí. Řadový dvouválec s výkonem 91 koní patří k tomu vůbec nejlepšímu, co můžete ve čtyřkolce mít. Má jiný projev než věčko od Rotaxu, ale jiný neznamena horší. Oproti věčku má klidnější chod a mírnější nástup kroutáku od středních otáček. I když je Sportsman v podstatě pracák a pro sportovní účely má Polaris Scramblera, je se Sportsmanem velká sranda a to poslední, co byste s ním chtěli dělat, je tahání vozíku s hnojem. Na rozdíl od Scramblera má Sportsman obyčejné tlumiče, kde máte možnost pouze nastavení tuhosti pružiny, ale tradič-

ně je to hodně o pohodlí a polarisí podvozek tak nějak pohodově funguje i bez nádobek s tlakovým dusíkem. Má být pohodlný a pohodlný prostě je. Když se rozhodnete pro ostřejší tempo, je potřeba počítat s potápěním předku při zatáčení a celkově s menším citem díky měkkému podvozku. Jestli ale chcete závodit, kupte si Scramblera. Tohle je rychlé a pohodlné gran turismo, se kterým se vypravíte na celodenní výlet a bude hýčkat vaše pozadí jako velká americká kára.

User friendly

Sportsman XP1000 má v základu posilovač řízení. Funguje příjemně a bez



ho sjezdu kopců DSC. Prostě to tam na přístrojovce navolíte a pustíte to z kopce dolů. Není potřeba brzdít, polár si to řídí sám a vy se věnujete jenom řízení řídítky. Pro nezkušeného kolkaře to je pomůcka k nezaplacení, kdo si chce i ve sjezdech blbnout, zapínat to nebude.

Sice už jsem sepsal levou brzdu na řídítkách, ale to je asi tak všechno, co mi na brzdách vadí. Jinak jsou, opět tradičně, perfektní. Mají adekvátní převod síly, takže není potřeba nijak urputně mačkat páčku a brzdy plynule nastupují až do maxima, kde předvádí brutální zpomalovací sílu. Zvyk v ovládání je potřeba i na malinkou páku nožní brzdy, kterou v pevných botách chvíli hledáte.

Samozřejmostí jsou i integrované úložné prostory – velký přední pod výklonným víkem a menší zadní pod dalším víkem za sedačkou. Pod sedačkou už pak nic nenajdete, jen se rychle dostanete ke vzduchovému filtru. Sportsmana prostě sotva nachytáte v nedbalkách. Je to vyzrálá mašina s výkonem na samotné špičce čtyřkolových motorů, kterou je radost řídit. Asi není problém si na všem něco najít a kritizovat, ale tady toho opravdu moc nebude a spíš je to o jiném pojetí a o jiné logice, než o špatném řešení. ■

Polaris Sportsman XP 1000

Motor	kapalinou chlazený dvouválec
Rozvod	SOHC/4
Zdvihový objem	952
Vrtání x zdvih	90,5 x 74 mm
Max. výkon	91 k (67 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstřikování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x8-14 / 26x10-14
Rozměry dxšxv	2114x1209x1289 mm
Rozvor	1346 mm
Zdvih vpředu/vzadu	229/260 mm
Světlá výška	292 mm
Výška sedla	940 mm
Suchá hmotnost	374 kg
Nosnost nosiče vpředu/vzadu	55/110 kg
Tažná síla	680 kg
Nádrž	20 l
Cena	od 329 000 Kč

Verdikt:

Motor	*****
Brzdy	*****
Řazení	*****
Podvozek	*****
Ovládání	*****
Zpracování	*****
Celkově	9,3

Text a Foto: Dan Pejzl

Inzerce

vůli, ale jako prakticky u každé mašiny je jeho snaha větší než bych potřeboval. V tomhle případě v kombinaci s měkkým podvozkem ruší zpětnou vazbu od kol a odřezává vás od terénu. V reálu ani nepoznáte, jestli jedete 4x4 nebo 4x2... Ale zas se opakují, je to spíš cesták, od kterého čekáte jiné vlastnosti, než precizní čtení každého kamínku pod koly. Naopak u něj oceníte dokonalý rejď. Ten měly Polarisy vždycky miniaturní díky McPhersonům, ale i tahle mašina s lichoběžníkovou nápravou na tom není o nic hůř a otočíte ji dokola na pár metrech. Uživatelská přívětivost si připisuje další bod v podobě kontrolované-

CFMOTO GLADIATOR HNED

Gladiator X450-A
za 1 792 Kč
měsíčně*

Gladiator X550 E4
za 2 772 Kč
měsíčně*

Gladiator X850 EPS
za 3 991 Kč
měsíčně*



NA PARTNERSTVÍ ZÁLEŽÍ



* detaily splácení naleznete na
www.dirtbikes.cz/CFMOTOGLADIATORHNED

DIRTBIKES.cz

CFMOTO