

Výročí | **Polaris RZR**

2007: ROK NULA

Pracovní UTV tu byly už o hodně dřív, kdo chtěl něco sportovnějšího,

pořídil si Rhino, nebo tunil a tunil. . . Pak přišel Polaris RZR.

A nic už nebylo jako dřív. Letos Polaris slaví 10 let řady RZR!



Text: Dan Pejzl Foto: archiv

Polaris citlivě naslouchá svým zákazníkům a často tak do světa vypustí zdánlivě nesmyslné vozítko, nad kterým třeba my tady v Evropě kroutíme hlavou. A Polaris na něm ve Státech vydělá balík...

*“Zrodilo se sportovní
UTV neboli SSV
a prodávalo se jak
housky na krámu”*



Vzpomínáte si na RZR 800? Vcelku malá buginka, zoufale úzká, aby se vešla do pasedátipalcových vjezdů do amerických ATV parků, kam offroady nesmějí. Jenže naproti tomu vybavená velkým dvouválcem z největšího Sportsmana a tudíž oproti konkurenci velmi velmi hbitá věcička. Zrodilo se sportovní UTV neboli SSV. A prodávalo se jak housky na krámu. Prostě trefa do černého par excellence. Z poslední doby se dá připomenout třeba jednomístný ACE... Následoval logický vývoj událostí, kdy sportovněji smýšlející jezdci začali vyžadovat rozšířený rozchod, aby pořád neházeli ty bůčky a koneckonců ani lepší odpružení by bylo bývalo nebylo od věci. Staniž se. Polaris během jednoho roku uvedl sportovnější variantu RZR 800S s citelně rozšířeným rozchodem – o plných 26 centimetrů. Vedle toho inženýři Polarisu upravili i geometrii přední nápravy pro snazší pohlcování rázů na doskocích. Když už se dělalo tohle, tak motoráři poladili i dvouválcový řadač a vydolovali z něj ještě pár koní navíc. Rozjela se spirála ladění, rozšiřování, protahování, zvyšování váhy i výkonů a předhánění konkurence...

Polaris Ranger RZR (2007)

Motor	čtyřdobý kapalinou chlazený dvouválec
Zdvihový objem	760 ccm
Rozvod	OHV/2
Max. výkon	55 k (40 kW)
Max. točivý moment	55 Nm/5800 ot./min.
Plnění motoru	vstřikování Keihin
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Rozvor	1955 mm
Světla výška	275 mm
Rozměry dxšxv	2590 x 1270 x 1752 mm
Gumy přední/zadní	25x8-12 / 25x10-12
Suchá hmotnost	425 kg
Nosnost korby	135 kg
Brzděný přívěs	675 kg
Nádrž	28 l
Max. rychlost	90 km/h



“Vcelku malá buginka, zoufale úzká, aby se vešla do pasedátipalcových vjezdů do amerických ATV parků”

Pro modelový rok 2010 byla doplněna čtyřmístná verze RZR 4, která se od doby objevila vždy s lehkým zpožděním u každého dalšího RZR. Kolik majitelů skutečně tyto varianty využívá k přepravě pasažérů, nevíme, nicméně vždy byly vděčným základem pro stavbu pouštních závoďáků...



Polaris Ranger RZR S (2008)

Motor	kapalinou chlazený dvouválec
Rozvod	OHV/2
Zdvihový objem	760 ccm
Max. výkon	57 k (42 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12/25x10-12
Rozměry dxšxv	2590X1537X1790 mm
Rozvor	1955 mm
Světla výška	318 mm
Suchá hmotnost	454 kg
Nádrž	28 l
Max. rychlost	101 km/h



Výroba ATV doplňků

Oplechování podvozků X450 - 4990,- Kč

X8 - 8000,- Kč

Ochranné rámy pro X550 - 3900,- Kč

X8 - 4200,- Kč

Zateplené návleky - 900,- Kč

Kabiny pro UTV a Side By Side - 9900,- Kč

Držák motorové pily - 1990,- Kč

Toto vše a ještě více na RWDRACING.CZ



Made in Czech Republic.

900 ccm

První velká evoluce, nebo snad už revoluce (?) přišla na Nový rok v sezóně 2011, kdy byl soliterně představen RZR XP 900! I když se stroj od původní osmistovky nelišil vzhledově tolik, technika doznala značných změn. Přišla zcela nová řada motorů ProStar, která se oproti původnímu agregátu s rozvodem OHV a dvěma ventily na válec lišila výrazně modernější konstrukcí – dvouvačkový rozvod DOHC se čtyřmi ventily na válec, kliku přesazenou o 180°, nebo vstřikování se dvěma klapkami sání. Výsledných 88 koní (Commander měl tou dobou 85) znamenalo rychlost 117 km/h.

Pozadu nezůstal ani podvozek. Tam nejenom, že tlumí jednotky Fox Podium X 2.0 se zdvihem 34 cm vepředu a 35,5 cm vzadu, ale hlavně devítikilo si už vy-sloužilo i úplně nové třibodové uložení zadní nápravy - místo lichoběžníku je tu vlečné rameno a dvě příčná vodící ramena – řešení odvozené z „dospělých“ offroadových bugin. Na předku lichoběžníky zůstaly, mají ale revidovanou geometrii, o jejich šířce vypovídá šířka stroje – 162,6 cm...



Polaris Ranger RZR XP 900 (2011)

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	DOHC/4
Zdvihový objem	875 ccm
Max. výkon	88 k (65 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	EFI
Prevodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	27x9-12 / 27x11-12
Rozměry dxšxv	2753 x 1626 x 1854 mm
Rozvor	2068 mm
Svetlá výška	330 mm
Suchá hmotnost	540 kg
Nosnost korby	136 kg
Nádrž	28 l

“Rozjela se spirála ladění, rozšiřování, protahování, zvyšování váhy i výkonů a předhánění konkurence...”



Ovšem nejen vysokým výkonem je živ buginář. Vedle devítistovky se ve stejné sezoně představuje (jako MY 2012) menší RZR 570. Jednoválcová alternativa, která do budoucna nahrazuje starý dvouválec v původní osmistovce. Jde totiž po devítistovce o druhý motor nové generace ProStar (567 ccm) a ten má vcelku podobné parametry jako

první osmikilo, ovšem při zcela jiné váze a samozřejmě i spotřebě paliva. Stroj dostal původní úzké šasi i okleštěnou výbavu, aby byl cenově co nejpríznivější a přitáhnul pozornost začínajících offroadářů k Polarisu.

Tím nejsilnějším sériovým RZR s devítistovkovým motorem ovšem byla limitka RZR XP 900 H.O. Jagged X Edition postavená na počest úspěšného závodního týmu Jagged X. Úpravou sacích i výfukových vaček, instalováním tvrdších ventilových pružin, překalibrováním řídicí jednotky motoru a instalací laděného nerezového výfuku SLP s dvojitou koncovkou došlo na zvýšení výkonu devítistovky ProStar z původních 88 na zajímavějších 94 koní. Akcelerace z klidu na 60 mil/h speciálu se tak vyrovná typu RZR XP 900, tzn. je o 17 % lepší než u RZR XP 4 900, ze kterého si Jagged X edice bere základ.



Polaris RZR 570 (2012)

Motor	vodou chlazený jednoválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	567 ccm
Max. výkon	53 k (39 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstřikování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	25x8-12 / 25x10-12
Rozměry dxšxv	2730 x 1270 x 1752 mm
Rozvor	1960 mm
Světla výška	250 mm
Suchá hmotnost	440 kg
Nosnost korby	136 kg
Tažná kapacita	680 kg
Nádrž	28 l



**SERVIS, PRODEJ ČTYŘKOLEK
a SNĚŽNÝCH 608 77 22 78
SKÚTRŮ**

Autorizovaný servis a prodej značek:
Can-Am, Journeyman, Gladiátor, CF Moto,
Lynx, Ski-Doo, Linhai, TGB, Arctic Cat, Access motor

www.jjelinek.cz

Litr

Rok 2013 znamenal další změnu pravidel hry zvané RZR. Polaris přišel s litrem! RZR XP 1000 reagoval na pokusy Can-Amu o nejsilnější UTV (Maverick už měl 101 koní) a utnul tím zas na nějaký čas spekulace. Ale v tomhle případě nešlo jen o nový silný motor z řady ProStar, ale především o přepracované šasi a výrazně lepší podvozek než u stávajícího RZR 900. Vždyť zdvihy se tu prodloužily o deset centimetrů! Byl to opět generační skok.

Motor má o 124 ccm vyšší zdvihový objem než devítistovka, navíc u něj Polaris udával, že víc než 80 % z maximální hodnoty točivého momentu je dostupných už od 3500 ot./min. a neklesne až po červené pole. Pro vyšší výkon dostal řadový dvouválec i široké difuzory sání (48 mm proti 46 u devítistovky) a výkonější vstřikovače. Zapracovalo se i na převodování a úpravě variátoru pro nové použití. Výsledkem bylo rovných 107 koní.

Nový XP 1000 využívá upravený podvozek z XP 900 – tj. tříramenové uspořádání zadní nápravy a přední lichoběžníky s celkovou světlostí na hranici 34 centimetrů (o 25 % víc než u 900 XP).

Odpružení v podobě nádobkových plyno-kapalinových tlumičů tentokrát dodává Walker Evans – vzadu jsou to jednotky s průměrem pístu 2,5, vpředu 2 palce, plně nastavitelné v oblasti předpětí pružiny a komprese tlumiče. Polaris slibuje fantastické zdvihy – zadní kola mají mít až 45,7 cm, přední 40,6 (devítistovka umí 35,5 a 34 cm)! Lepší prostupnost terénem slibují i použité větší gumy (29 palců) na 14palcových hliníkových ráfcích.

Pro účely nového XP 1000 byl upraven i pohon všech kol – nově to je High Performance On-Demand All-Wheel-Drive system. Ten by měl snést o 80 % vyšší zatížení než ten původní v devítistovce a dostal kratší koncový převod. Nechybí tu ani posilovač řízení pro co nejdelší výdrž řidiče v terénu. Patříčně dimenzované jsou i brzdy – na všech kolech to jsou 248milimetrové kotouče a vředu je svírají velké dvoupístkové třmeny...

Ovšem absolutně geniálním tahem při propagaci řady RZR se stala série videí XP1K se skvělým offroadovým pilotem RJ Andersonem v hlavní roli, která přitáhla prostřednictvím YouTube k monitorům miliony fandů a má na svědomí jistě ne nevýznamné procento prodejů RZR.



Polaris Ranger RZR XP 1000 (2014)

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	DOHC/4
Zdvihový objem	999 ccm
Max. výkon	107 k (79 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	29x9-14 / 29x11-14
Rozměry dxšxv	3022 x 1626 x 1873 mm
Rozvor	2286 mm
Světla výška	343 mm
Rozvor vpředu/vzadu	40,6/45,7 cm
Suchá hmotnost	625 kg
Nádrž	36 l

“Absolutně geniálním tahem při propagaci řady RZR se stala série videí XP1K se skvělým offroadovým pilotem RJ Andersonem v hlavní roli”





Turbo = logický vývoj

Následný vývoj se dal předpokládat, rok po premiéře dostal litr tři koně navíc, ale už v roce 2015 nastala turboéra! Nedá se říct, že to byla jen reakce na turbomavericka od konkurence, protože vývoj takových strojů je vždy otázkou dlouhodobější, takže vývoj u obou rivalů probíhal nějaký čas souběžně, jen Can-Am to nevydržel a Maverick Turbo (131 koní) představil už o něco dřív. První RZR XP Turbo přišel s výkonem 144 koní a jako zajímavost fabrika třeba uváděla, že při testování novinka najela nějakých 40 000 km, což by stačilo na objetí zeměkoule...

Motor RZR XP Turbo vychází z litrového dvouválce ProStar, který pohání XP 1000, ale je tu dost změn (výrobce při představení uvádí víc než 80% nových součástí). Tou výraznou je snížení zdvihového objemu z 999 na 925 ccm, další je přidání turbokompresoru a mezichladiče stlačeného vzduchu pro účinnější plnění motoru. Vyšší tlaky ve válcích si vyžádaly nové nízkokompresní kované písty, kované ojnice a zesílenou kovanou kliku. Vyšším teplotám zase líp odolávají sodíkem plněné výfukové ventily a sedla ventilů z lepšího materiálu. Motor má navíc kliku

přesazenou o 270°, takže se nechová jako klasický řadák, ale spíš jako V-Twin a má tak lepší průběh krouťáku ve spodním pásmu otáček. Motor dostal samozřejmě i novou řídicí jednotku. Suma sumárum tedy o 30 % víc výkonu než u RZR XP 1000 a o plných 45 % vyšší točivý moment – tj. 142 newtonmetrů!

Podvozek? Opět lahůdka - exkluzivní tlumiče Fox Podium Internal Bypass, nebo třeba na všech kolech silnější kotouče s průměrem 248 mm, vpředu k tomu velké třípístkové těmeny.

Modelový rok 2016 ovšem také zaznamenal zajímavý pokus o zlepšení dostupnosti litrového RZR. Kombinací motoru z RZR XP 1000 a šasi RZR 900 vznikl levnější litr RZR S 1000. Pro potřeby subtilnějšího šasi má litr výkon „jenom“ 100 koní (i tak jich má o 25 víc než devítikilo). Ovšem

oproti RZR XP 1000 je stroj o 60 kg lehčí, je o 10 cm užší a o 33 cm kratší. Polaris uvádí, že jde o nejrychleji akcelerující 60palcové UTV (na šířku) na trhu: 0-50 mph (80 km/h) umí za 5 sekund...

A čím překvapil Polaris s řadou RZR na posledy? Bratru 22 koní navíc než minulý rok! To není málo. Těch aktuálních 168 koní v novém turbu přišlo ruku v ruce s posíleným chladicím systémem. Hlavní chladič v přední stroje je zvětšený o pětinu a k tomu je před ním o 40 % větší mřížka, která propouští více vzduchu pro chlazení chladiče vody i mezichladiče stlačeného vzduchu, který je pořád vpředu před chladičem. K tomu se přidává nová, výkonnější sahara s variabilním řízením otáček. Přidává se i zesílený variátor s lepším chlazením, přitvrzené stabilizátory, rychlejší řízení...

Polaris za pouhou jednu dekádu od základu změnil vnímání nákladáčků UTV. Z pomocných dělníků na farmách či stavbách se staly plnohodnotné sportovní stroje, obsadily bezpočet tříd v rozličných offroadových závodech a vychovaly už celou jednu generaci milovníků terénu. Výkon se za deset let dostal na víc než trojnásobek a rychlosti díky špičkovým podvozkům vzrostly na úroveň, o které se tehdy nikomu nesnilo.

Následný vývoj je nasnadě – Can-Am postavil plnohodnotnou buginu Maverick X3, už dlouho se očekává nějaký zásadní počín u Arctic Catu. A Polaris? Ten si určité pozici lídra jen tak vzít nenechá... ■

Polaris RZR XP TURBO (2015)

Motor	přepínatelný dvouválec
Rozvod	DOHC/4
Zdvihový objem	925 ccm
Max. výkon	144 k (106 kW)/8000 ot./min.
Max. točivý moment	142 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	4 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	29x9-14 / 29x11-14
Rozměry dxšxv	3022 x 1626 x 1873 mm
Rozvor	2286 mm
Světla výška	343 mm
Zdvihy vpředu/vzadu	406/457 mm
Suchá hmotnost	678 kg
Nádrž	36 l

Polaris RZR XP TURBO (2017)

Motor	přepínatelný dvouválec
Rozvod	DOHC/4
Zdvihový objem	925 ccm
Max. výkon	168 k (123 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	vstříkovaní
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	4 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	29x9-14 / 29x11-14
Rozměry dxšxv	3022 x 1626 x 1873 mm
Rozvor	2286 mm
Světla výška	343 mm
Zdvihy vpředu/vzadu	406/457 mm
Suchá hmotnost	678 kg
Nádrž	36 l