

| QUAD |

Test | **Polaris Ranger XP1000**

ZÁBAVNÝ DĚLNÍK



Mezi tou spoustou rychlokvašek v nákladáčkovém rybníčku je jedna stálice. Ranger je rekordmanem nejen Polarisu. A pro letošní rok přichází poprvé v nadupané litrové verzi.

“Polaris do svého největšího nákladáčku instaloval litrový dvouválec z řady ProStar”



Text: Dan Pejzl

Foto: Jana Kolací, MotorBIKE, Polaris



Jak jste se už dočetli v minulém vydání, Polaris s pracovním Rangerem začal počítat už druhý milion kusů, čímž se nemůže pochlubit nikdo jiný. Umíte si vůbec představit, jaké množství nákladů to je? Pokud bychom je postavili všechny na silnici za sebe, tak by jejich řada dosáhla z Paříže až do Moskvy! Za dvě dekády toho stihli v Polarisu opravdu hodně.

Tentokrát je to poprvé, co Polaris do svého největšího nákladáčku instaloval litrový dvouválec z řady ProStar. Není to ale všechno, litr má i zcela nové šasi. Nový rám je celkově tužší, robustnější a je širší než stávající devítistovka. Kromě toho má Ranger XP1000 o palec lepší světlost, která aktuálně činí velmi slušných 33 cm.

Samotná kabina pojme tři lidi, což díky umístění řadičích páky na palubce není žádný problém - při zařazeném Háčku je řadička úplně vyhnuta dopředu, takže skoro kouká ven z kabiny předním oknem a nezasahuje tím pádem vůbec do interiéru. Polaris se chlubí, že nový model vyvíjel i na základě připomínek svých zákazníků. Když nákladáček používáte, tak to oceníte – je tu velké množství odkládacích prostorů, dvě uzavíratelné schránky, velký box pod sedačkou spolujezdce (celkově to je 51 litrů prostoru) a řada prohlubní na plechovky s pitím. Litr má taky o 127 mm více místa na nohy, takže se snáz nastupuje, přepracovaná jsou rovněž sedadla. Řidič si pak může nastavit sedačku i volant.

Nejsilnější

Samostatnou kapitolou jsou pracovní vlastnosti stroje – na velké korbě uveze 453 kilo materiálu, na kouli utáhne 1100 kg. Na korbu přitom naložíte celou paletu.

Polaris sice dočasně nemá nejsilnější sportovní turbobuginu, ale tenhle Ranger je aktuálně nejvýkonnějším variátorovým pracovním nákladáčkem na trhu. Litrový motor produkuje v této verzi 82 koní a 83 Nm točivého momentu, což jsou hodnoty, které by před pár lety znamenaly špičku ve sportovním segmentu. Časy se prostě mění... Ranger XP1000 dostal zároveň variátor s novou spojkou a o 32% silnější řemen pocházející z turbo strojů. Namáhavější variátor má nové sání pod přední kapotou, kde je



“*Tenhle Ranger
je aktuálně
nejvýkonnějším
variátorovým
pracovním
nákladáčkem
na trhu*”



TUNING-CENTRUM.cz

Dlouholetý autorizovaný dealer
+ servis CF MOTO, JOURNEYMAN, SMC

Výhodné splátky Essox, Moneta - předschválení
vyřídíme na dálku telefonicky či emailem

WWW.TUNING-CENTRUM.CZ

AKCE
CENOVÁ BOMBA
GLADIATOR X450
EURO4
114 990,-kč !!!
(sleva 15 000,-kč!!!)

AKCE
CENOVÁ BOMBA
GLADIATOR X450-A
EURO4
124 990,-kč !!!
(sleva 15 000,-kč!!!)



dostatečně vysoko, aby zabránilo nasátí vody při brodění a současně je chráněné před prachem nebo štěrkem.

Litrový Ranger je plnohodnotný pracovní stroj, proto má diferenciál i mezi zadními koly. První polohou přepínače pohonu se uzavře, druhou se připe pne pohon předku. Nejvíc to oceníte při plně naložené korbě a na asfaltu, kde díky tomu má příjemné jízdní vlastnosti.

V terénu doma

Při testování novinek v rámci představení modelů 2018 v polském závodě Opole, kde se Rangery vyrábějí, jsme měli možnost srovnat Rangera s Generalem na cestách necestách s rozličným terémem ve vojenském prostoru. Sice jsme nemohli prověřit pracovní schopnosti novinky, ale k hodnocení jízdních vlastností bylo příležitostí dost.

Litrový Ranger vás ihned po usednutí za volant přesvědčí, že teď jedete první třídou. Zpracování je perfektní, když to srovnáte se starými Polarisy, je to obrovský rozdíl – někdejší „zemědělská“ technika je teď propracovaností na úrovni osobního auta a úplně je vám líto to umazat...

Na ovládání je Ranger skutečně příjemný, posilovač řízení pracuje tak, že s tímhle tříčtvrtitunovým strojem manipulujete snadno jako s malou čtyřkolkou a přitom pořád máte cit, po čem jedete. Nikdy se nestane, že by do volantu přišel nějaký ráz od kol, snadno se i s plně obsazeným Rangerem manipuluje na místě i v terénu, kdy jsou kola zakousnutá do podkladu.

U motoru cítíte, že pochází ze sportovního stroje a jeho zvuk i otáčky moc k pracáku nejdou, ovšem naladění variátoru a převod převodovky vás vrací do pracovního módu. Ranger není ani moc rychlý, ani pomalý, na H se dají vykonávat i pracovní úkoly, nebo se vydal na výlet (v homologaci T1b jede max. 60). Ostatně k tomu tenhle nákladáček prostě svádět bude, ať chcete nebo ne, protože jeho podvozek je naladěný tak dobře, že si s ním snadno stříhnete i sportovnější jízdu na oblíbené trati. Vysoká světlost a velmi dobře pracující odpružení snesou i vyšší tempo po rozbitých polňačkách nebo lesních cestách. Při jízdě mimo cestu zase přijde ke slovu pohon všech kol, který Rangera suně vpřed nezávisle na počtu kol ve vzduchu. Odpružení v tu chvíli opět zmírňuje otřesy kabiny a i na limitu zdvihu kol se Ranger stále měkce pohupuje. Na vás je jen výběr



“ Celkový dojem ze stroje
je ale víc než pozitivní ”





ONEAL





HARDWEAR FLOW TRUE

 /onealracing

 /tvoneal

 oneal.cz

 /oneal

 +420 777 136 215 | info@oneal.cz

I QUAD I



trasy a točení volantem. V takových chvílích samozřejmě přerazujeme na L. Ostatně pracovní určení Rangera se odráží i na uspořádání převodovky – kulisa tu je ve tvaru HLNRP, takže prv-

ní po neutrálu řadíte pomalou rychlost. Jestli se dá Rangerovi něco vytknout, budou to tupě reagující brzdy. Ne, že by měly slabý účinek, ale miniaturní krok pedálu nedává moc možností na dávkování brzdící síly. U nového kusu taky chodila docela ztuhla převodovka a ne vždy dořadila přesně. To ale dáváme za vinu téměř syrovému stroji, který měl na tachometru jen několik desítek kilometrů. Jako u každého jiného UTV jsou i tady otravné boční sítě, které při častém nastupování a vystupování prostě raději odmontujete. Kdo chce mít kabinu chráněnou líp, pořídí zase dveře. Rýpnu si ještě do tykadla blinkrů, které šlo tak ztuhla, že jsem blinkr zapínal ne prstem, ale celou rukou... Celkový dojem ze stroje je ale víc než pozitivní. Jde o to nejlepší, co si v daném segmentu lze pořídít. Nejlepší samozřejmě taky znamená, že to nebude levné. Litrový Ranger má základní cenovku 469 900 Kč. Kdo by chtěl něco ušetřit, může sáhnout po osvědčené devítistovce, která vychází 429 900 Kč. Jenže motor tam má o celých 22 koní nižší výkon... Litř devítistovku válcuje ve všech parametrech. ■

Polaris Ranger XP1000 EPS

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	DOHC/4
Zdvihový objem	999 ccm
Vrtánixzdvih	93x73,6 mm
Kompresní poměr	10,8:1
Max. výkon	82 k (60 kW)/7000 ot./min.
Max. točivý moment	83 Nm/6000 ot./min.
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	4 hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	27x9-12 / 27x11-12
Rozměry dxšxv	3050 x 1580 x 1960 mm
Rozvor	2060 mm
Světla výška	330 mm
Suchá hmotnost	710 kg
Nosnost korby	453 kg
Nádrž	44 l
Cena	469 900 Kč

Verdikt:

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



SPEEDY CARS
ATV - MOTO shop

PREMIUM DEALER 2015. 2016. 2017

SKLADOM min. 25 štvorkoliek

Obrovský výber moto oblečenia, prilieb, obuvi, doplnkov...

Speedy Cars - ATV Moto shop

Nitrianska 29, Trnava, tel. 0911 - 391 398, 033 - 55 450 32

predaj@ATV-SHOP.sk
www.ATV-SHOP.sk