

SVÅRSLAGNA
NISSAN
370Z



ALLT OM BILEN

Teknikens Värld

Nr 11 | Årg. 62 | 7 maj 2009 | Pris 49,50 kr | Norge 55 nkr | Finland 7,40 euro

NYA OTROLIGA
PORSCHE
GT3



Teknikens
Värld
TEST

Nya
VW Passat

6 kr/mil

Vi testar VW BlueMotion och EcoFuel mot Citroën BioFlex och 1,6 HDi



RENAULT GRAND SCÉNIC



KUL PÅ FYRA HJUL

Stort test av ATV- och Quad-maskiner

Teknikens
Värld
TEST



MATTIAS EKSTRÖM

På besök hos STCC-stjärnan!



7 388048 604958

TJSSAM 0486-11

www.teknikensvard.se

Gyttje- brottarna



Plötsligt brister isen och den knallgröna Kawasakin sjunker sakta ner, djupare och djupare i ett lerhål.

Den med lågskor utrustade webbredaktören, Mattias Rabe, ser minst sagt förvånad ut där han sitter med isvatten upp till knäna.

Under glada tillrop från åskådarna kommer Honda, Polaris och Yamaha till undsättning. Vajrar dras ut och Kawasakin/Rabe vinschas upp på någorlunda fast mark.

Detta är bara en episod av vad som tilldrog sig när Teknikens Värld drog till skogs för att testa fyrhjulingar, eller ATV som de heter. Visst finns det skog och sten, men merparten är lera, lera och åter lera. Så som det blir precis när tjälen går ur backen och området ofta används för terrängkörning med både bilar och fyrhjulingar. Givetvis körde vi också de svåra, branta

Aldrig någonsin i Teknikens Världs långa historia har testlaget varit så genomskitigt som när detta ATV-test var avslutat. Inledningsvis bar alla färgglada kläder och hjälmar, men efter bara minuter såg alla likadana ut. Lerafärgade. Lera i skorna, i byxorna, i munnen. Samtidigt har det sällan varit så muntra miner.

Text Jonas Borglund Foto Glenn Lindberg

Sex fyrhjulsdrivna arbetsmaskiner och tre Quad-maskiner

I den gigantiska djungel av ATV-maskiner som finns plockar vi ut nio olika. Sex fyrhjulsdrivna arbets/fritidsmaskiner i varierande storlek och tre så kallade Quad-maskiner. De senare kan liknas vid fyrhjulinga crossmotorcyklar med lång fjädringsväg och bakhjulsdrift och är främst avsedda för tävling/träning på motocrossbana eller dylikt. Fyra japanska märken, ett amerikanskt och ett kinesiskt.

Honda TRX 420FE, pris 79 900 kronor

Kawasaki KVF 650, pris 89 900 kronor

Suzuki KingQuad 750, pris 106 900 kronor.

Polaris Sportsman XPS 550 EFI, pris 102 375 kronor.

Dinli 700 Centhor, pris 69 900 kronor.

Yamaha Grizzly 550, pris 96 900 kronor.

Suzuki QuadRacer 450, pris 92 900 kronor.

Yamaha YFZ 450R, pris 89 900 kronor.

Polaris Outlaw 525 IRS, pris 94 900 kronor.



En vanlig dag
på jobbet.
Knappast.
Men roligt var
det, trots en
del allvarliga
miner.



Redaktions-
chef Lasse
Nilsson med
sonen Leo bak-
på. Det gäller
att ha tungan
rätt i mun.



Jo, det är faktiskt Polaris
Outlaw bakom leran och
vår art director Fredrik
Oinonen under hjälmen.

och steniga terrängavschnitten. Passager där man knappast kan ta sig fram till fots. Men med lågväxel och tungan rätt i mun är det nästan ofattbart hur maskinerna tasslar fram över stenarna. Det gäller bara att sätta hjulen rätt så man inte blir hängande på underredet.

Banan ligger utanför Strängnäs och vi hyr den av S.M.A.C. – ett företag som fixar events för folk som vill terrängköra på lagligt vis.

En fråga som dyker upp. Vad har man en ATV till, egentligen? Förutom att det är riktigt kul att köra dem så finns också nyttoaspekter, åtminstone med de fyrhjulsdrevena maskinerna. Jägare kan dra fällda villebråd ur skogen, de kan fungera som traktor för lättare sysslor på en gård, man kan ploga med dem, dra kärror och mindre båtar i- eller ur sjön. I Stockholmstrakten ser man också många som kommer farande med dom i köerna, i bussfilerna, på trottoarerna, kort sagt helt vilt – som om inga lagar fanns. Köregenskaperna på landsväg är knappast optimala. De är i första hand terrängmaskiner med diffad bakaxel och hög tyngdpunkt – och bör hålla sig offroad.

Honda TRX 420 FE
har inga problem
att ta sig över
stock och sten.



Den motormässigt minsta fyrhjulsdrevena maskinen vi plockat ut är Honda 420FE. Den hör till de lättaste och nättaste storleksmässigt och är smidig att manövrera där det är trångt. Den är också ensam i gänget om att ha manuell växellåda som manövreras av knapptryckningar med vänster tumme. Och det kan vara bra i vissa lägen att själv bestämma vilken växel man vill ha. Exempelvis för att bibehålla varvtalet när man ska uppföra en brant eller liknande, eller för

att motorbromsa sig nerför. Med ett vred på höger sida kan man välja automatik då den växlar själv. Med ett annat reglage väljer man mellan två- och fyrhjulsdrift. Den encylindriga motorn på 420 cm³ och insprutning går mycket mjukt och lent, och svarar snabbt och villigt på gas. 420FE har delad bakaxel för mer bekväm körning medan de mer arbetsinriktade Honda-modellerna har stel axel. Chassit jobbar följsamt och känns snarlikt Kawasaki och Yamaha. Minus för något låg markfrigång.

HONDA TRX 420FE

Skiljer ut sig med
manuell växellåda



Med högra tummen kan man smidigt välja mellan manuell eller automatisk växling.

Tekniska data

HONDA TRX 420 FE

Motor. Bensin. Encylindrig vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 420 cm³, effekt 25 hk vid 6 000 r/min, 29,4 Nm vid 5 500 r/min.

Transmission: Centrifugalkoppling, elmanövrerad 5-växlad låda med back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 125, längd 206, bredd 117, höjd 115, markfrigång 16,5. Torrvtikt 255, bränsletank 13,7 liter.

Pris: 79 900 kronor.

TEST

Alltid denne Rabe.
Nu på djupt vatten.

Suzukin går som en
raket och siktar mot
stjärnorna.



KAWASAKI KVF 650

V-twin med mulligt
ljud och mjuk gång

Tekniska data

KAWASAKI KVF 650

Motor. Bensin. Tvåcylindrig V-motor, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 633 cm³, effekt 42 hk vid 6 500 r/min, 52,1 Nm vid 4 000 r/min.

Transmission: Steglös variabel utväxling (CVT) med hög- lågväxel och back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, stel bakaxel.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd ej uppgift, längd 219, bredd 121, höjd 117, markfrigång 18,5. Torrvikt 273, bränsletank 18 liter.

Pris: 89 900 kronor.

Detta är testets enda tvåcylindriga maskin. En 90-graders V-twin på 633 cm³ som ger oslagbart mjuk och vibrationsfri gång, och som dessutom är riktigt stark från låga varvtal. Att den också låter tufft är en bonus. Testets trevligaste motor enligt samtliga inblandade. Precis som övriga, förutom Honda, växlas Kawasaki med variabel transmission, så kallad CVT. Inga växlar förutom hög- och låg, samt friläge och back. Bara att gasa. Dessutom diffspärr och omställare för två- och fyrhjulsdraft smidigt åtkomlig med

Den så kallade Kawasaki-gröna färgen syns ordentligt. Bra när den sjunker i dyn.

höger tumme.

Köregenskaperna är likvärdiga med, eller sträket bekvämare än Honda och Yamaha, det vill säga relativt mjuk och med väl sväljande fjädring. Kawasakin

är 10 000 dyrare än Hondan men 10 000 billigare än Yamaha 550. Mitt i alltså, och i vårt tycke en mycket trevlig och kompetent maskin för rimliga pengar.





SUZUKI KINGQUAD 750

**Björnstark
älgdragare**



Tekniska data

Denna bjässe finns med el-ler utan servo-styrning och tyvärr var våran maskin utan. Med en körklar vikt på över 300 kilo blir den tung att styra, framför allt på terrängavsnittet i branterna med stora stenar, då det blir svårt att hålla styret på rätt kurs. I förhållande till de smidigare och något mindre maskinerna kändes Suzukin klumpigare i varje sektion. Dessutom kändes fjädringen hård, men den kan å andra sidan justeras i fem hack både fram och bak. Den stora encylindriga motorn är björnstark och klarar säkert att dra fram

Suzuki uppger ingen effekt, men vi kan meddela att det räcker till. Finns även med servostyrning.

skogens största älg. CVT-transmissionen är smidig och man kan välja mellan tvåhjulsdraft, fyrhjulsdraft och fyrhjuls-

draft med diffspärr fram. En svårstoppad och robust maskin som tål tuffa tag men som kräver en del utrymme.

SUZUKI KINGQUAD 750

Motor. Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolyum 722 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Steglös variabel utväxling (CVT) med hög- lågväxel och back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 128, längd 212, bredd 121, höjd 125, markfrigång 27. Torrvikt 273, bränsletank 17,5 liter.

Pris: 106 900 kronor.

Webbredaktör Rabe
dök upp i lågskor.
Det skulle visa sig
dumt.



Stora bilden är tagen strax
innan testet börjar, medan
maskinerna går att skilja ut -
färgmässigt.



POLARIS SPORTSMAN XPS 550 EFI

Servo gör stor
skillnad - i terrängen



I den djupa, spåriga leran likaväl som över stock och sten imponerade Polaris 550 stort, och det av två anledningar. Dels det mycket välstämda chassit med fjädringskomponenter som gör färden bekvämare än på övriga maskiner, och dels den progressiva servostyrningen som gör att man aldrig behöver ta i och inte heller får några ryck i styret. Det kanske kan låta som överkill med servostyrning på en terräng-ATV, men

Polaris är det ledande märket i Sverige och efter att ha kört nya Sportsman 550 förstår vi varför.

faktum är att det knappast passat bättre på något annat fordon. Flertalet av de konkurrerande märkena finns också att få med servo, och går du i köptankar är vårt tips att välja det om du ska ut i

terrängen. Efter en hel dag i sadeln på de olika maskinerna blev det nästan slagsmål om Polaris. Alla var trötta, främst i armarna, och då var det befriande att köra med servo.



Tekniska data

POLARIS SPORTSMAN XPS 550 EFI

Motor. Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 549 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Steglös variabel utväxling (CVT) med hög- lågväxel och back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 135, längd 212, bredd 121, höjd 129, markfrigång 31. Torrvikt 332, bränsletank 19,9 liter.

Pris: 102 375 kronor.



DINLI 700 CENTHOR

Fullsize från Kina, men räcker det?

Tekniska data

DINLI 700 CENTHOR

Motor: Bensin.
Encylindrig vätskekyld, fyrtakt. Cyldervoly 695 cm³, effekt 40 hk vid 6 000 r/min, 48 Nm vid 4 500 r/min.

Transmission: Steglös variabel utväxling (CVT) med hög- lågväxel och back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 131, längd 223, bredd 121, höjd 112, markfrigång 29,5. Torrvikt 298, bränsletank 20 liter.

Pris: 69 900 kronor.

Dinli 700 Centhor är en stor maskin från Taiwan. Och i skenet av att den kostar strax under 70 000 kronor medan de mer märkeskunniga maskinerna över 700 cm³ går på en bit över 100 000, så får man i alla fall mycket cylindervoly för pengarna. Efter att ha utvärderat alla maskinerna under en hel dag och kört exakt samma slinga varv efter varv för att hitta olikheter så står det klart att de två största, Dinli 700 och Suzuki 750, är de två som är "byngligast" att köra. Dinli har inte lika välutvecklade fjädringskomponenter och

En riktigt stor maskin från Kina, men nästan 70 000 är mycket pengar. Finish och kvalitet känns "sådär".

styrningen går tyngre. Själva styrgeometrin stämmer inte riktigt då det rycker och drar i styret på spårigt underlag, eller då man smyger över stenar, rötter och andra ojämnheter. Visserligen finns detta beteende på de flesta maskinerna, men mer eller mindre. Sadeln är också

väldigt bred vilket ger en skrevande körställning. Tidigt under testet började backväxeln att kärva och efter en stund lossnade hela växelspaken! Tittar man på finischen i övrigt så håller den absolut inte lika hög klass som de etablerade maskinerna.



Det finns tre sätt att registrera fyrhjulingar

Text Ruben Börjesson

Traktor

Den kan registreras som traktor. Kravet är att den inte går att köra fortare än 30 kilometer i timmen. Det är ganska besvärligt att begränsa hastigheten så att det blir godkänt, men det var vanligt när 4-hjulingarna kom att de registrerades så. Kravet för att köra är 16 år, med dispens från Länsstyrelsen 15 år, och traktorkort eller körkort. En traktor ska ha registreringsskylten framtill och det finns ingen klisterskylt att få. Får köras på väg och i terräng. I terräng kör man på samma villkor som en terrängskoter. Privat övningskörning är inte tillåten.

Terrängskoter

Registreras på samma sätt som snöskoter och det är samma regler som gäller. Kravet för att köra är körkort eller traktorkort taget innan den 1 januari 2000, annars krävs ett speciellt förarbevis för terrängskoter. Minimåldern för förarbevis är 16 år. Får endast köras i terräng och på samma villkor som en snöskoter. Ska ha registreringsskylt monterad framtill och det finns klisterskylt att tillgå. Privat övningskörning är inte tillåten

Motorcykel

Registreras som motorcykel. Krav för att köra är mc-körkort eller B-kort och hjälm. Maxeffekt 15 kW och 400 kilo, med flak 550 kilo. Registreringsskylten ska monteras baktill och ha kontrollmärke. Får köras på väg och i terräng. I terräng på samma villkor som snöskoter. Privat övningskörning är tillåten.



Vilken körning är tillåten i terräng?

Grunden är att det är förbjudet att köra i terräng. Men på snötäckt mark får man köra precis på samma villkor som en snöskoter. I skogs och jordbruk är barmarkskörning tillåten och vid jakt för att dra ut älg, hjort och vildsvin ur skogen. De här reglerna gäller oberoende om fyrhjulingen är registrerad som mc, traktor eller terrängskoter.

YAMAHA GRIZZLY 550

Populär mellan-klassmaskin

Tekniska data

YAMAHA GRIZZLY 550

Motor: Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 558 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Steglös variabel utväxling (CVT) med hög- lågväxel och back, 2/4WD, kardan.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangel-länkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 125, längd 207, bredd 118, höjd 124, markfrigång 28. Torrvikt ej uppgift, bränsletank 20 liter.

Pris: 96 900 kronor.

Skillnaderna i komfort och uppförande är obetydliga med Honda och Polaris, de går någorlunda mjukt och följsamt och motorerna har fin gång. Alla tre motorerna har insprutning och går jämt och fint redan vid kallstart. Inget pillande med choken, för det finns ingen. Tryck på startknappen bara. Men Grizzly 550 och Polaris 550 är snäppet större än Honda 420. Väljer man Grizzly med tillägget EPS så innebär det servostyrning vilket är guld värt i terrängen. Man blir min-

Grizzly är kompetent och utstrålar robusthet. Maskinen finns också med servostyrning.

dre trött efter en dag i sadeln. Alla fyra hjulen är individuellt fjädrade för bästa komfort och sväljer det mesta. Givetvis är fjädringen justerbar både fram och bak på alla maskinerna och ska man exempelvis ha ett plogblad framtill är det bra att öka på fjäderspänningen.

Från 1 oktober 2009 ändras reglerna

Den som får köra fyrhjuling innan det datumet får fortsätta på samma villkor. Men den som vill börja köra och inte har ett gammalt körkort utfärdat före den 1 januari 2000 måste ta ett speciellt förarbevis för terränghjuling. Åldersgränsen är 16 år och förarbeviset tas hos en av Vägverket godkänd utbildare.

Alla typer av förarbevis, moped klass 2, snöskoter och terränghjuling, kan återkallas av länsstyrelsen efter 1 oktober. Allt som har med körkort att göra, som i dag handläggs av Länsstyrelsen, kommer att handläggas av Transportstyrelsen från den 1 januari 2010.

Jo, det är faktiskt sant. Det är Mattias Rabe som åter igen visar framfötterna och kör fast.



SUZUKI QUADRACER 450

Ett riktigt litet busfrö



Tekniska data

SUZUKI QUADRACER 450

Motor. Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 450 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Manuell femväxlad. Fotväxel, 2WD, kedja.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, stel axel bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 129, längd 185, bredd 125, höjd 109, markfrigång 24. Torrvikt 167, bränsletank 10 liter. **Pris:** 92 900 kronor.

Vår absolut lerigaste förare Göran Segerlund ansåg Suzukin vara roligast att flänga runt med. Känns vassast och mest lätthanterlig om man ska åka fort, tycker han.

Nu hade vi ingen regelrätt Quadbana till förfogande så helt säkra på vilken som är mest optimal är vi inte. Alla tre är vansinnigt roliga och vansinnigt snabba.

Ingen av de tre tillverkarna uppger någon effektsiffra men någonstans kring 45 hästkrafter ligger de – och det både räcker och blir över. Att exempelvis åka på bakhjulen, hoppa över krön

Brett styre som på en crosshøj och bred spårvidd. Lång fjädringsväg är bekvämt när man hoppar.

och annat lattjolajban är inga problem med dessa maskiner. Suzuki och Yamaha har insprutning medan Polaris har förgasare. Gemensamt för alla är kedjeförbrukning till bakaxeln. Dessa tre har alltså

för mycket effekt för att få registreras och köras på väg vilket innebär att de får hålla sig på banor. Men de finns i strykta 15 kW-versioner som tillåter vägregistrering.

Ordentlig skyddsutrustning, precis som vid motocross, är nödvändigt. Maskinerna tål nästan vad som helst, men det gör inte föraren. Förbaskat kul är de i alla fall – Quadarna.



YAMAHA YFZ 450R

Som ett skållat troll



Tekniska data

YAMAHA YFZ 450R

Motor. Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 449 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Manuell femväxlad. Fotväxel, 2WD, kedja.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, stel axel bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 129, längd 183, bredd 124, höjd 110, markfrigång ej uppgift. Torrvikt ej uppgift, bränsletank 10 liter.

Pris: 89 900 kronor.

Detta är en ny årsmodell med upgraderad motor och nytt chassi. Ramen är i aluminium och stål, vridstyv och lätt och Yamaha kallar den hybridram. Annat nytt mot förra modellen är stötdämpare och bromsar.

Vilken av dessa tre som är bäst är svårt att avgöra och faktum är att alla nått topplaceringar när elitförarna gör upp. Köper man en vägregistrerad så får man ett utmärkt motionsredskap – för det är jobbigt att köra om man försöker hålla tempo. Att flänga omkring på

Spatansk förarmiljö, något mer behövs inte. Man har ändå inte tid att titta på några instrument.

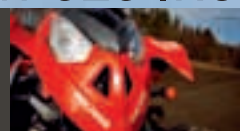
grusvägar och andra lagliga "banor" med bredställ och gruset sprutande är helt enkelt buskul, men jobbigt. Och så finns det ju de som pendlar till jobbet på

denna typ av maskin. Kanske inte helt optimalt. En tvåhjulig motorcykel tar sig fram betydligt bättre när fyrhjularna står still i köerna.



POLARIS OUTLAW 525 IRS

Helskotta vad den går



Tekniska data

POLARIS OUTLAW 525 IRS

Motor. Bensin. Encylindrig, vätskekyld, fyrtakt. Cylindervolym 510 cm³, effekt ej uppgift.

Transmission: Manuell femväxlad med back. Fotväxel, 2WD, kedja.

Hjulupphängning: Individuell, dubbla triangellänkar fram, dubbla A-armar bak.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 129, längd 182, bredd 121, höjd 115, markfrigång 28. Torrvikt 179, bränsletank 14,8 liter.

Pris: 94 900 kronor.

Denna maskin har, till skillnad från de två konkurrenterna från Suzuki och Yamaha, delad bakaxel. I övrigt är uppbyggnaden snarlik. Den delade bakaxeln ger mer följsam gång över ojämn mark, men på en riktig motocrossbana eller Quadbana lär skillnaden inte vara så stor. Vissa föredrar stel axel, andra delad. Polaris 525 S till skillnad från IRS har just stel axel.

Alla Quad-maskinerna har manuell femväxlad fotväxel men Polaris är ensam om att även ha backväxel. Dessutom är den större motorn mer stark i

botten och kräver inte lika mycket varv för att komma iväg. Känns lägre växlad på ettans växel vilket gör tjuvstopp mer sällsynta. Motorerna är vassa, nervösa – och de går som satan, rent ut sagt.

Polaris 525 känns snäppet större än de två japanerna, men måtten är ungefär desamma. Man sitter dock något högre. Bra med skyddsnät om man tappar fästet på fotpinnarna.

