

SUZUKI KINGQUAD 500XP

ETT PRECISIONSVERKTYG



Utan att vara en teknikbomb som leder utvecklingen kan denna mellanklass-ATV tillgodose alla behov du kan tänkas ha!

TEXT STEFAN SUND | BILD MATTIAS KLOCKAR

När vi såg en YouTube-film där man utnämnde Suzuki 500 till vinnare kände vi att det var dags att även vi skulle sätta tändarna i denna fullstora men lite mindre motoriserade Japan.

INTRYCKEN

Som sagt kanske inte Suzuki leder teknikutvecklingen med sin KingQuad men jösses vad genomarbetad och förfinad denna modell är. Det finns säkert många som värdesätter denna trygghet framför att ha det värsta när det gäller både motorstorlek och modern teknik. Nu kanske du tror att denna hjuling har förgasare, saknar servo och att man måste dra igång motorn för hand? Nä, så ligger det absolut inte till då den har allt man kan önska sig rent funktionsmässigt, det är bara det att man varken har designat ihjäl sig eller hittat på en massa roliga finesser. Vi tror nog att Suzuki ser på en fyrhjuling lite som många

andra japaner gör, att det är ett arbetsfordon där funktion kommer i första ledet. Vi får se om Suzukin kan leva upp till de nu ganska högt ställda förväntningarna.

Det vi slogs av först var att fjädringen stod ganska hårt och vi upplevde den som lite stötig, detta trots att förspänningen som är justerbar i fem lägen stod på det näst mjukaste läget. Detta är något som vi inte brukar uppleva på japanska fyrhjulingar, då de snarare brukar vara mjuka i fjädringen. Det var speciellt i framvagnen vi gärna hade sett att den var lite mjukare då stötigheten lätt fortplantar sig upp i styret, detta trots att den är utrustad med en vridsensor till servot som känner av stötar och aktiverar en elmotor som hjälper föraren att parera stöten. Den enkla lösningen på detta blev att klicka förspänningen till sitt mjukaste läge fram och även tömma däckerna på lite luft. Nu kändes Suzukin betydligt mer har-

monisk och komfortabel, även om den ändå inte var fullt så mjuk som vi önskat. På väg till testområdet gick färden längs några grusvägar och här bjöd 500:an på bra fart och helt okej bromsegenskaper, dessutom känns motorbromsen väl avstämd. Vi får se om den räcker till även i terrängen och i brantare backar.

Väl framme i skogen där Suzukin är i sitt rätta element imponeras vi först av hur bra den tar sig fram utan att buken är i närheten av hindren, något vi kan tacka de större däckerna för. Det kan alltså vara väl investerade pengar att stoppa dit 27", som satt på här, istället för de 25" som sitter original. Markfrigången hoppar ju nämligen upp från 26 centimeter till 31 centimeter bara på den investeringen. Med lågväxeln vald var det dags att testa om motorbromsen kunde hejda framfarten tillräckligt utan att man behöver utnyttja de dubbla skivbromsarna fram eller den slutna flerskiviga som ligger i ett oljebad bak. Och visst fungerar motorbromsen utmärkt helt utan hjälp, det är bara att släppa allt och lugnt och säkert krypa ner för branterna, mycket imponerande. Faktum är att man upp till ungefär 25°



Motorbromsen är så bra att det nästan krävs gas för att ta sig ner.



Förutom en dragkrok har Suzuki även monterat ett riktigt bra backlyse.



Likt en Yamaha hittar vi ett termoslock i framskärmen, dock ingen mat i själva termos.



Det finns även möjlighet att förvara saker bak i fyrhjulningen.



De två tum större däcken gör underverk för markfrigången.

lutning nästan måste hjälpa till med gasen för att inte stanna i backen.

LÄTTVÄXLAT

Vi har även alltid imponerats av Suzukis växellådor och 500:an är inget undantag på det här området. Den här maskinen hänger sig aldrig på en växel! Ja iallafall inte när vi körde och då försöker vi ändå provocera fram just detta genom att i en backe stanna på en växel och sedan byta växel. Även hjuldriften i det vanliga 4wd-läget och med låst diff fram litar perfekt och den smidiga KingQuaden tuggar sig fram i terrängen som att inga hinder fanns. Trots att detta är en fullstor maskin som delar chassi med storebror 750 så är den mycket smidig vilket en svängradie på 3,36 meter intygar. Till sin hjälp har man ju även den elektroniska servostyrningen. Till skillnad från den KingQuad 750 vi haft som långtestare tidigare är upplevelsen dock 500:ans servo som betydligt bättre då den hjälper till från start utan att man behöver varva motorn. Detta faktum får oss att tvivla på funktionen hos servostyrningen på våran gamla trotjänare

som bara hjälpte till när man gav ordentligt med gas. Lågväxeln har en bra utväxling för att fungera vid tyngre arbete och last, även vid krypkörning i tuffare terräng känns den bra.

Vi har alltid hävdat att man klarar sig mycket bra med endast 500 kubik och efter att ha kört KingQuad 500 står vi fortfarande fast vid detta påstående. Med strax under 40 hästar kommer man långt oavsett vad man har tänkt göra med sin ATV. Okej, ska man vinna GGN för fyrhjulingar kanske man ska titta åt ett annat håll men i övrigt så fungerar det utmärkt, detta trots de större däcken som stjälar några hästar. Variatorerna är kalibrerade så att motorkraften alltid är lättdoserad även om man vill krypa omkring i lugnt tempo över stock och sten. Ibland kan en 500 sakna lite topp, men även här överraskar Suzukin med ett härligt ryt även i det övre registret.

UTRUSTNING

Bakom styret finns det inget att klaga på rent ergonomiskt, och med runt 30

centimeter i höjdskillnad mellan dynan och styret hamnar man i en behaglig körställning. Även dynan är bekväm och så där lagom hård i sin stoppning. När det gäller förvaring har man förutom rack fram och bak även lite mer skyddad förvaring i en låda bak samt en i höger framskärm, båda hyggligt vattensäkra. När det gäller servicepunkter hittar man batteriet samt verktygs-satsen gömd under dynan, som för övrigt är mycket enkel att ta bort samt sätta tillbaks. Under en liten lucka på "huvan" hittar man påfyllningen för kylarvätskan, och oljan i motorn kollas vid vänster fotsteg. Ett par fotsteg som består av en fotpinne med bra fäste samt en greppvänlig kant att stå på. Avrinningen är här ganska god då fotstegen är lite djupare än pinnen och kanterna, vilket ger lite mer tid för att hålen ska hinna dränera fotstegen från lera och vatten.

Funktions- och utrustningsmässigt har Suzuki stoppat dit det man behöver på en arbetsfyrhjulning i form av en Warn-vinsch fram och ett bra skyddat underrede samt lastrack fram som bak. Naturligtvis har den

”ÄR JU BRA
PÅ ALLT!”



Om alla växellådor fungerat som den här hade vi ATV-ägare haft färre bekymmer.



För fötterna finns det gott om grepp i mitten och på kanterna.



Fram på KingQuad 500 sitter en Warn-vinsch och som ni ser är markfrigången imponerande med 27" hjulen.



Med 27" istället för 25" höjer man på ett enkelt sätt markfrigången, som original ligger på 26 cm.



Trots att förspänningen stod på näst mjukaste upplevde vi maskinen som för hård.

Den hänger sig aldrig på någon växel och tar sig fram som vilken storkubikare som helst.



Även om ett dödmansgrepp är mer vanligt förekommande på snöskotrar har det sin plats även här.



även en dragkula bak, arbetsmaskin som den är, och dessutom har man ett mycket bra backljus som lyser upp bra bakom fyrhjulingen när man ska backa. En annan bra sak som sitter standard på Suzuki är ett dödmansgrepp som man ska fästa runt handleden eller i kläderna. Detta för att motorn ska stanna om man skulle ramla av maskinen. Då gasreglaget sitter lite mer skyddat på en fyrhjuling än på till exempel en snöskoter är risken för fullgas om den hamnar upp och ner inte lika stor, däremot rullar ju inte fyrhjulingen lika fort om motorn är död och maskinen herrelös. Allt detta gäller förstås bara om man orkar använda dödmansgreppet...

Mätarna på 500:an är rent digitala och visas på en LCD-display, här finner man även all övrig information och status som man vill ha reda på. Även övriga reglage känns väldigt standard när man pratar om en fyrhjuling och det är även lätt att hitta

Det är enkelt att få loss dynan för att komma åt verktyg och batteri.



bland reglagen. Den utmärkta växellådan saknar förvisso ett P-läge men annars ligger växlarna placerade med hög före låg precis som det ska vara.

SUMMERING

Även vi ser efter testet Suzuki 500 XP som en vinnare och ser verkligen fram emot att kunna samla ett helt gäng med 500:or för ett större test senare i år. Utan att vara för tekniskt avancerad visar Suzuki att man kan bygga en väldigt bra fyrhjuling för den som arbetar i skog och mark. Det enda smolket i bägaren skulle väl vara den något hårda fjädningen, men det finns ju lösningar på allt och säkert även dem som föredrar lite hårdare fjädning. Suzuki Kingquad 500XP känns väldigt genomarbetad på alla plan och som ett riktigt tryggt köp, dessutom ligger prislappen på rätt sida om hundringen.

Motor

Typ:	1-cylindrig, vätskekyld, SOHC, 4-takt
Volym cm ³ :	493
Borrning/slag mm:	87.5x82
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	c:a 39Hk@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, låg, neutral och backväxel
Koppling:	CVT, Centrifugal
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, diffspärr.
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Sluten, flerskivig i oljebad

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	-
Bakfjädring:	Individuell med dubbla A-armar
Fjädringsväg bak mm:	-
Hjulbas mm:	1285
Sitthöjd mm:	920
Markfrigång mm:	260
LxBxH mm:	2165x1250x1285
Däck fram:	25x8-12 (27x10-12)
Däck bak:	25x10-12 (27x12-12)
Uppg. våtvikt kg:	307
Tankvolym liter:	17,5
Svängradie m:	3,36

Att äga

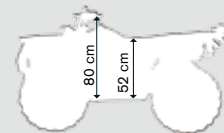
Pris:	96 900:- (99 900:- Mattsvart)
Färg:	Svart, Röd, Grön, Grå
Generalagent:	KGK Motor AB, www.suzukiatv.se

Registreringsform

Terräng

Utrustning

- Servo: ✓
- 2wd / 4wd: ✓ / ✓
- Diff lås: ✓
- Start El / Manuell: ✓ / -
- Växellåda Aut. / Man: ✓ / -
- Insprutning: ✓
- Dragkrok: ✓
- Vinsch fram / bak: ✓ / -
- 12V-uttag: ✓
- Instrumentering Analog / Digital: - / ✓
- Fälgar stål / alu: - / ✓
- Skyddsånga 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: -
- Skyddsnet: -



Lättöverskådligt och funktionellt utan att överdriva.