



USA vs. Fernost

Klassenkampf der Einsteiger-UTVs: Wir lassen den brandneuen Linhai T-Boss gegen den bekannten Polaris Ranger antreten. Unsere Ergebnisse sind erstaunlich.

Gleich vorweg: ob die Fahrzeuge nun aus Fernost oder den USA kommen ist uns schnuppe. Wir suchen Fahrzeuge, die haltbar sind, funktionieren, ordentlich im Gelände unterwegs sind und hoffentlich auch passabel aussehen.

zuvor bereits genutzt. Im Falle des Rangers sogar ganz ordentlich. Ihn kennen wir bereits aus unzähligen Fahrten und vielen unterschiedlichen Geländen. Den T-Boss fuhren wir im Wald und auf den dortigen Untergründen sehr ausgiebig.

Bamberg das Fahrzeug nach Deutschland und verkauft es zu einem Kampfprijs von 9.799,- Euro. Ein extrem günstiges Angebot, wenn man den Konkurrenten aus den USA dagegenstellt. In der aktuellen Variante mit Servolen-

1



[1] Klassenkampf: Beide UTVs peilen dieselbe Zielgruppe an. Trotz einiger Unterschiede, ziehen sie nahezu gleichauf. [2] Das ist deutlich: Der Polaris Ranger nimmt mehr Gewicht huckepack auf seine Ladefläche als der T-Boss von Linhai, dessen Box dafür aber etwas größer ist.



2

Aus diesem Grund wählten wir den Polaris Ranger 570 und den Linhai T-Boss aus den vielen Fahrzeugen auf dem Markt aus und testeten sie als typische Vertreter der kleinen UTV-Klasse. Zum Fotoshooting kamen wir bei Motorrad Hofmann in Niederaula zusammen. Er stellte den Ranger zur Verfügung, Quadix selbst brachte uns den T-Boss vorbei. Beide Fahrzeuge waren keine reinen Showcars sondern wurden

» BEIDE UTV SIND ERSTAUNLICH LEISTUNGSFÄHIG «

So gelingt uns das, was wir nun aufschreiben: ein echter Vergleich im Gelände.

Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Der T-Boss ist neu auf dem deutschen Markt. Seit kurzem holt Quadix aus

kung, kostet der Ranger locker über 15.000 Euro. Fast 6.000 Euro Unterschied. Ist das gerechtfertigt, fragen wir uns, wenn wir derartige Preise sehen? Nun, im Gelände wird es sich zeigen.

Die Ausstattung des T-Boss ist wirklich gut. Servolenkung, Sperre hinten, Seilwinde, Windschutzscheibe. Alles dabei.

CHALLENGE ACCEPTED!

SPORTSMAN 570 EPS SP Öhlins Special Edition

DER SOUVERÄNE OFF-ROADER

Gelbe Federn, schwarze Alufelgen und Premium-Lackierung in Turbo Silver sind die markanten Merkmale dieser Special Edition. Dank innovativer Öhlins-Stoßdämpfer-Technologie ab Werk bietet sie auch beste Off-Road-Performance. Überzeuge dich selbst und teste uns. Mehr Infos unter www.polarisgermany.de

Jetzt von reduzierter Mehrwertsteuer profitieren!



POLARIS | OFF ROAD



Der Ranger ist bei weitem nicht so gut ausgestattet. Ihm fehlen die Türen des T-Boss, die Seilwinde und auch die Windschutzscheibe. All diese Teile müssen im Zubehör gekauft werden. Das geht dann ins Geld, weil natürlich nicht nur der Einkauf bezahlt werden muss, sondern auch die Montage am Fahrzeug. Das macht den Ranger im Test

nochmal teurer. Aber gut, wenn man die ganzen Anbauteile nicht benötigt, dann bleibt es bei den knapp 15.000 Euro. Auf dem Papier sind beide Fahrzeuge ziemlich vergleichbar. Ähnlich groß, ähnlich schwer, auch wenn der T-Boss knapp 30 kg mehr auf die Waage bringt. Wir finden das aufgrund der besseren Ausstattung jedoch nachvollziehbar.



[1] Modern: Das Cockpit des T-Boss wirkt frisch, übersichtlich und funktional. [2] Robust: Das geländegängige Fahrwerk steckt einiges weg. Griffige Reifen gibt's obendrauf. [3] Mit an Bord: Linhai spendiert schon in dieser Klasse dem UTV eine Seilwinde. [4] Lahm ist anders: Der T-Boss kommt mit seinem Leistungsdefizit doch ganz gut klar. [5] Reichweite: Der Linhai-Helfer bringt seine Besatzung modern und bequem zum Outdoor-Arbeitsplatz. [6] Starker Auftritt: Der T-Boss erinnert in keiner Weise an die ersten UTVs der Marke Linhai.



Unser erster Eindruck gilt dem Antrieb der Fahrzeuge. Beide kommen mit ungefähr gleichgroßen Motoren um die Ecke und besitzen ähnliche Hubraumwerte. Der Ranger ist etwas größer, der T-Boss bleibt unter 500 ccm. In der Steuer ist der Linhai damit schon mal günstiger. Aber: der Ranger ist in unseren Augen kräftiger und stellt mehr Durchzug zur Verfügung. Hier erkennt man einen deutlichen Unterschied. Das finden wir wiederum spannend, da man das nur allein aufgrund der Papierwerte eher

» DEUTLICHSTER UNTERSCHIED IST DER PREIS «

nicht erwarten würde. Was aber auch ziemlich klar gesagt werden muss ist, dass beide Fahrzeuge ausreichend Kraft zur Verfügung stellen, um im Gelände gut unterwegs zu sein. Beim T-Boss braucht es manchmal etwas mehr Schwung als beim Ranger, aber man könnte nicht sagen, dass man fehlende PS mit Wahnsinn wett machen müsste. Definitiv nicht. Nur hat der Ranger eben etwas mehr Bums und im Zweifel eben

ausreichend um etwa eine krasse Steigung zu nehmen.

Einsteiger im Einsatz

Das angedachte Einsatzgebiet beider Fahrzeuge dürfte eher im Arbeitsbereich liegen. Für spaßige Freizeitrunden sind die Beiden nicht die erste Wahl,

Linhai T-BOSS 550 EFI EPS

Motor: Einzylinder, flüssiggekühlt, **Hubraum:** 493 ccm, **Leistung:** 24 kW / 32 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** Automatik, L / H / N / R, **Antrieb:** 4x4, Kardan, **Rad-
aufhängung:** vorne Doppelter A-Arm, hinten Doppelter A-Arm, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 2 hydraulische Scheiben, **Reifen:** vorne 25 x 8-12, hinten 25 x 10-12, **Maße:** Länge 2.730 mm, Breite 1.460 mm, Höhe 1.885 mm, Radstand 1.855 mm, Bodenfreiheit 280 mm, **Gewicht:** 530 kg, **Zuladung:** 300 kg, **Tankinhalt:** 26 Liter, **Farbe:** grün, yellow desert sand, **Gewährleistung:** 2 Jahre

Preis: ab 9.799,- Euro

QUADIX GmbH

Gutenbergstr. 10, 96050 Bamberg
Tel. +49(0)951/9643220-0
www.quadix.de





1

Polaris Ranger 570 EPS

Motor: Einzylinder, 4-Takt, flüssiggekühlt, **Hubraum:** 567 ccm, **Leistung:** 32,4 kW/44 PS, **Kraftstoffversorgung:** Elektronische Einspritzung, **Startsystem:** elektrisch, **Getriebe:** CVT-Automatik, H/L/N/R/P, **Antrieb:** 4x4, Kardan, **Radaufhängung:** vorne Mac Pherson Federbein, hinten Dual-A-Arms, **Bremsen:** vorne 2 hydraulische Scheiben, hinten 2 hydraulische Scheiben, **Reifen:** vorne 25x8-12, hinten 25x11-12, **Maße:** Länge 2.790 mm, Breite 1.470 mm, Höhe 1.850 mm, Radstand 1.854 mm, Bodenfreiheit 254 mm, **Gewicht:** 534 kg, **Tankinhalt:** 34,1 Liter, **Farbe:** grün, **Garantie:** 2 Jahre

Preis: ab 15.790,- Euro

Polaris Germany GmbH
Schöneberggasse 102, 64347 Griesheim,
Tel. +49(0)6155/8875810,
www.polarisind.de

backen finden. Dessen Rundinstrument ist zwar gut abzulesen, wirkt aber wie aus einer vergangenen Zeit. Da ist der T-Boss deutlich moderner unterwegs.

3



4



5



Die Eigenschaften, die man beim Arbeiten als erstes braucht, waren uns in unserem Test besonders wichtig. So checkten wir, wie gut die Ladefläche zu bedienen ist, wie gut man ein- und aussteigt und wie robust die Materialien sind. Der Ranger nimmt knapp 30 kg mehr auf. Seine Ladefläche verträgt also

legal mehr als, die des T-Boss. Dieser kann 200 kg auf der Ladefläche zuladen. Aber: seine Ladefläche ist deutlich größer als die des Rangers. Zu bedienen sind beide gut. Beim Rein und Raus aus dem Fahrzeug nehmen sich beide nicht viel, wobei die Türen des T-Boss ziemlich gut zu bedienen und wie schon be-

schrieben auch Serie sind.

Die Traktion beider Fahrzeuge ist gut. Im Ranger fällt uns auf, dass der Allrad butterweich ein- und abgeschaltet wird. Im T-Boss geht das auch gut. Beide Fahrzeuge sind in der Serie mit Reifen ausgestattet, die ziemlich dickes Profil aufwei-

weil sie schon allein vom Cockpit her eher einfacher und vielleicht auch etwas unbequemer auf der Langstrecke sind. Für den genannten Einsatz aber bieten beide eine fast perfekte Sitzposition. Beim Ranger gefallen uns die Polster besser. Wir sitzen darauf angenehmer

als im T-Boss, wobei uns bei diesem wiederum die gesamte Gestaltung und Anordnung der Anzeigen sehr gut gefällt. Alles ist genau da, wo man es vermutet. Man kann alle wichtigen Dinge gut ablesen. Auch beim Ranger ist das der Fall, wobei wir dessen Cockpit irgendwie alt-

» AUSREICHEND FÜR VIELE EINSÄTZE «

2



[1] Mehr Durchzug: Der Ranger verfügt über das Plus an Motorleistung, was ihn im Gelände etwas besser vorankommen lässt, als seinen neuen Mitbewerber. [2] Altbacken oder einfach (und) gut? Mehr braucht ein Cockpit eigentlich nicht. [3] Griffige Reifen von Carlisle: Der bekannte Hersteller ist Erstausrüster bei den Amis. [4] Gewohnheitsrecht: Das Gesicht des Rangers ist seit langem bekannt und wiedererkennbar. [5] Klein, aber oho: Polaris hat einen Ranger mit 570 Kubik in Petto. Der gehört zur Familie! [6] Bewährt: McPherson-Fahrwerke sind sozusagen das Markenzeichen der Polaris-UTVs. Auch beim kleinen Ranger. [7] Unaufgeregt: Der Ranger macht seinen Job. Fertig. Kein Schnickschnack und solide, ausgereifte Technik.

6



7



sen. Das macht sich im Gelände positiv bemerkbar. Der T-Boss ist mit einer Sperre hinten ausgestattet. Damit geht es im Zweifel so richtig zur Sache. Wie schon

nicht meilenweit entfernt, sondern eben nur ein bisschen weniger agil. Das muss man wissen, bevor man sich für eines der Fahrzeuge entscheidet.

Auf jeden Fall ist der T-Boss so dermaßen viel günstiger, dass wir im Vergleich zum Ranger feststellen müssen, dass der hohe Preis wirklich nachteilig wirkt. Wir sa-



[1] Die beiden Konkurrenten sind willige Helfer im Arbeitseinsatz. Preisbewusste Anwender wissen die flinken "Mini"-UTVs zu schätzen.
[2] Herausforderung: Der T-Boss ist Linhai's Ansage im Rennen um die Gunst der arbeitenden Nutzer. Dennoch kann Polaris dieser relativ gelassen begegnen.



beschrieben, sind die Motoren grundsätzlich ähnlich. Jedoch muss man klar feststellen, dass auch in der Elastizität der Ranger vor dem Linhai liegt. Das merkt man auf längeren Strecken schon deutlich und würde in diesem Fall eher zum Ranger greifen. Doch der Linhai ist

» ZWEI GUTE VERTRETER IHRER KLASSE «

Fazit

Uns gefallen beide Wettbewerber ziemlich gut. Der Ranger wirkt etwas robuster, der Linhai ist besser ausgestattet.

gen ziemlich klar: der T-Boss ist sein Geld wert und liegt aus diesem Grund in unserem Test vorn.

Der Ranger ist aber auf keinen Fall schlechter, nur eben teurer. ■