

Из грязи, да в князи!

Новинки квадроциклов и мотовездеходов Can-Am сезона 2014

Двое суток непрекращающегося ливня сделали свое мокрое дело – изначально непростая мотокроссовая трасса «Х-арена» в Подмосковье превратилась в настоящий полигон для легких плавающих танков. Как с этим бездорожьем справились новинки модельного ряда от BRP, рассказывает **Игорь Колодников**.



Фото Романа Романюшина

Can-Am Outlander 500

Для теста нам достались несколько моделей линейки Can-Am (один из брендов концерна BRP). Это 2 квадрика: Outlander 500 и его новая версия с усилителем руля DPS, а также 2 вездехода Commander – двухместный Commander 800 и четырехместный Commander Max XT 1000. Трасса одна и та же, а вот ощущения от этих экстремальных «проходимцев» – совсем разные.

Outlander 500

Этот «дикий зверь» позиционируется как единственный, кто имеет V-образный двигатель в категории 500–550 см³. В новом модельном году он доработан и форсирован, мощность выросла на 15% по сравнению с прошлогодней. То есть, говоря в двух словах: эта модель «в бюджете» и достаточная. Если вам нужен ATV на «чисто погонять», помесить непролазную грязь в компании таких же фанатов – смело берите его. Тем более, если вы только начинаете свой путь в бездорожной партитуре.



Can-Am Outlander 500 DPS
с динамическим усилением руля

«Пятисотый», конечно, уступает по мощности старшим братьям с максимальным объемом движков – Outlander 800 и, тем более, флагманскому Outlander 1000, но и цена у него – вдвое ниже. Всего 399 000 – и вы уже на трассе. И, уверяю, за эти деньги получите всего сполна – 46 сил, вариатор CVT с повышающим и понижающим

диапазоном трансмиссии, полный и задний привод с системой автоблокировки дифференциала Visco-Lok. Нам хватило. И мощности, и адреналина. Остается добавить, что управляемость этого квадрика – просто великолепная!

Один совет – если у вас есть возможность потратить на тысячу «евро» больше, не думая, выбирайте модификацию Outlander 500 DPS. Три последние буквы означают наличие здесь трехрежимного динамического усилителя руля (DPS). Думаю, по удобству эту систему можно сравнить с автоматической коробкой передач на автомобиле. То есть можно ездить на «ручке» и получать удовольствие, но с «автоматом» – просто удобней. Так и здесь. Если вы не «Арни» или «Слай» на пике своей формы, то этот самый усилитель руля вам, ох, как поможет. Лично мне помог! Иначе уже после первого часа борьбы с бездорожьем тесты пришлось бы прекратить –

чем сложнее трасса, тем больше усилие на мышцы рук. Так что я двумя руками голосую за систему DPS! Тем более, что к усилителю руля дилеры дают еще и 12-дюймовые литые алюминиевые диски и самоблокирующийся передний дифференциал Visco-Lok QE, который срабатывает быстрее, чем установленный на базовой версии.



Can-Am Commander 800



Не зная броду, не лезьте в воду! Резкий наклон дна в глубокой яме чуть не привел к опрокидыванию



Can-Am Commander MAX XT 1000

Commander 800 и Commander Max XT 1000

Мотовездеходы Commander, на которые мы пересели в ходе теста после квадриков, казалось бы, должны были показаться более спокойными, чуть менее проходимыми, менее экстремальными. У них и клиренс поменьше (279 мм против 305 мм), и вес больше,

и концепция несколько иная. Ведь они созданы не только для экстрима, но и для работы, для более утилитарных задач. Например, чтобы добраться по бездорожью к скрытой охотничьей заимке или секретному «клевому» месту на богом забытой речке.

Все так и есть, и свои утилитарные задачи эти вездеходы выполняют на

«отлично». А вот экстрима в них – не меньше, чем в квадроциклах. Тем более, что все конструктивные элементы – сверхпрочные передние и задние бамперы, сертифицированный каркас, автомобильная посадка, ремни безопасности, круглый автомобильный руль – весь этот вкусный винегрет создает настолько полное ощущение собственной безопасности и даже некоторой неуязвимости и безнаказанности, что на следующих двух словах прошу вас особенно заострить внимание – БУДЬТЕ ОСТОРОЖНЫ!

Не теряйте голову на скоростных мотокроссовых трассах. Тем более, что адреналин поступает в кровь регулярно и большими порциями. Не зря перед заездами на Commander опытные инструктора компании «Росан» и хозяева трассы «Х-арена» строго смотрели каждому в глаза и предупреждали: «Не дрифтовать!».

В чем основное отличие между «800» и «1000»? Прежде всего «тысячник» – четырехместный. Двое впереди, двое сзади. А на «восьмисотом» места только в первом ряду – для пилота и одного пассажира. У более длинного Commander Max XT 1000 и сухой вес на 155 кг побольше. Но идет он так же резво – за счет большей мощности. Тем более, на обоих установлены фирменные движки концерна BRP – это знаменитые Rotax с интеллектуальным управлением дроссельной заслонкой (ITC™).

В 4-местном Commander Max XT 1000 особое внимание конструкторов было обращено на задний ряд сидений. Мало того, что они сделаны точно такими же, как водительское, с точки зрения удобства посадки и эргономики, так задний ряд еще и поднят на 3.5 дюйма – для лучшего обзора пассажиров. Все правильно: водитель рулит, остальные – наслаждаются видами. Ну, и экстремальностью поездки, конечно!

Редакция журнала благодарит компанию «Росан» (эксклюзивного дистрибьютора концерна BRP в России) за организацию тестов на самом высоком уровне!

www.rosan.com