



Can-Am Outlander
800 XMR, 800 см³
690 000 руб.

текст: Владимир БЕЗРУКОВ
фото: Евгения ЛЮБИМОВА
и автор

Стопроцентный внедорожник

Радиатор на капоте, жабры вентиляции вариатора и воздухозаборник в высшей точке, рубленый дизайн бомбардировщика-невидимки, тридцатидюймовые шины Gorilla Silverback, защита рук и стильные алюминиевые подножки подчеркивают неординарность машины. В целом ощущение от XMR — это настроение спортивной дерзости.

Платформой для XMR послужил двухместный «квадр» с удлиненной базой Outlander 800 MAX. Есть устоявшееся мнение, что российская спортивная специфика в корне отличается от американско-канадской. Касательно США это так, насчет Канады я бы поспорил: болот, как и у нас, там хватает. Они, а еще грязь, лесные участки с поваленными

деревьями являются основными препятствиями в российских трофи-рейдах, и длинная машина не имеет никаких преимуществ перед более коротким и легким «коротышом». Ну, а мощности для таких гонок вполне достаточно и у одноцилиндровых аппаратов. Так по крайней мере принято считать. Но вот простая арифметика: сухая масса популярного в трофи Yamaha Grizzly 276 кг, а XMR — 326 кг.

Полсотни килограммов разницы, но Grizzly в стоковом виде на такой гонке не боец, шины 28 дюймов добавят примерно 25 кг, защита — 20 кг, лебедка — 10–12, самодельные шноркели — еще как минимум 5! Вот вам и довесок в 60 кг. На «американце» лебедка установлена, защита днища не нужна благодаря конструкции рамы, а шины сразу меняют на 28-е. Они легче и меньше нагружают приводы, ведь даже усиленные

валы и шарниры Gorilla не всегда выдерживают молодецкую прыть горячих наездников. Касательно длинной базы тоже не все однозначно — брать крутые и затяжные подъемы с ней удобнее и безопаснее. На скоростных участках трофи, которые, как правило, представляют собой лесовозные дороги, идти на большой скорости с длинной базой лучше: зад не подбрасывает, стоковая регулируемая пневмоподвеска отлично глотает неровности, а двухрежимный электроусилитель руля бережет руки. К слову, чтобы проделывать такое на Grizzly, придется заменить «родные» амортизаторы на Elka или Ohlins, после чего можно будет мечтать о высокой скорости и сохраненном здоровье.

По болотам квадрат идет вполне нормально. Если следить за давлением в шинах и сумасшедше не давить курок газа, то ковер болотный он не рвет,

так как объективно не тяжелее короткобазных соперников. Большая мощность, высокая скорость и длинная база нужны в ралли-рейдах, но уже без 30-х колес и высокого центра тяжести. Для этой дисциплины есть у Can-Am специальный Outlander, правда нуждающийся в более серьезной доработке. Таким образом, вопрос «для чего нужен Хмырь?» остается риторическим. Несмотря на серьезную стоимость, аппарат охотно покупают. И если продолжить рассуждение о деньгах, то строительство чего-то подобного на базе любого «квадра» будет сильно дороже. Сейчас на гонках XMR встречается редко, но то ли еще будет...

Туристический подход

На просторах нашего всеохватного бездорожья любое транспортное средство тем более ценно, чем сильнее оно обла-

дает качествами амфибии. Большинство квадроциклов без специальной доработки не готово совершать экстремально дерзкие вылазки в глубокие броды, болота и страшную грязь. К XMR это не относится — туризм подобного рода ему по плечу. Достаточно установить второе седло для пассажира, багажные емкости и можно смело отправляться в «квадропход» высокого уровня сложности.

Внедорожные возможности квадроцикла мы проверяли в окрестностях Екатеринбурга. В уральских предгорьях ландшафт достаточно разнообразен, есть грязевые дороги, горные каменистые подъемы, болотистые низины и небольшие озера. В водоемах обнаружилась способность «квадра» самостоятельно преодолевать водные преграды, когда колеса полностью теряют сцепление с грунтом. Зацепистые



Панель приборов отлично читается и высокоинформативна



Защита рук и пульт лебедки входят в стандартное оснащение квадроцикла



О подогреве ручек и курка газа придется позаботиться самостоятельно



Скоростные прямые XMR по плечу, подвеску в нижнее положение — и можно газовать по полной



Селектор переключения режимов трансмиссии работает четко и точно



Могучий 2 — цилиндрический мотор плотно скомпонован в пространственной раме



Огромные «зубастые» шины отлично гармонируют с рублеными формами пластиковых «обтекателей» квадра

BRP CAN-AM OUTLANDER 800R EFI XMR	
МАССО-ГАБАРИТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Длина/ширина/высота, мм	2387/1168/1143
Колесная база, мм	1499
Сухой вес, кг	326
Емкость топливного бака, л	16,3
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный, 2-цилиндровый, жидкостного охлаждения, 4 клапана на цилиндр, SOHC с рабочим объемом 800 см ³
Охлаждение	Жидкостное
Количество цилиндров/рабочий объем, см ³	2
Мощность, л. с.	71
Система питания	EFI
Система пуска	Электростартер
Трансмиссия	Вариатор CVT с селектором субтрансмиссии повышающего и понижающего диапазонов, с режимами заднего хода, нейтральной и парковочной передачами
Привод трансмиссии	Полный подключаемый с передним дифференциалом ViscoLock
Рама	Пространственная SST
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Передняя подвеска	Сдвоенные параллельные А-образные рычаги
Задняя подвеска	Независимая ТТІ
ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА	
Передний тормоз	2 внутренних гидравлических диска
Задний тормоз	1 внутренний гидравлический диск
Цена, руб.	690 000

шины Gorilla Silverback размерностью 30 дюймов способны не только смешивать грязевые коктейли, но еще и обеспечивать положительную плавучесть. Конечно, «квадр» не моторная лодка и на стремнину с течением на нем не выйдешь, так как погружается он в воду глубоко, на поверхности остаются лишь жабры воздухозаборников, руль, седло и большая часть наездника. Когда плывет то, что должно тонуть как камень, ощущения необычные. Двигаясь по воде, необходимо держать баланс, как поперечный, так и продольный, на это «квадр» реагирует весьма тонко. Но если не терять равновесия, ему под силу небольшие водные преграды со спокойной водой.

Тонкости

Отличий от базового Outlander 800 MAX у XMR очень много. Конечно, пространственную раму, ставшую едва

ли не эталоном совершенства в классе, никто менять не стал и она легла в основу конструкции. Касательно дополнений в первую очередь хочется рассказать о шноркеле. Его непросто найти, но он есть. Не в пример Arctic Cat Mud Pro с его «шноркелем-перископом» у XMR он сделан на манер акулиных жабр в верхней части надстройки. Явным плюсом такого решения является его неуязвимость при столкновении с препятствиями и переворачиваниях. Однако он немного ниже, чем у конкурента, при плавании, как показала практика, вода в воздухозаборник не попадает, но от ее уровня он довольно близок. Это еще один аргумент в пользу того, что «квадр» не подводная лодка. Воздухозаборники XMR расположены ниже уровня ручек руля на 10 см. Для сравнения: у Mud Pro это расстояние равно 5 см. Наличие шноркеля подтверждается наклейкой с аббревиатурой ISS в верхней

части «квадра», что расшифровывается как Integrated Snorkel System.

Так же усилен вариатор, и его настройки изменены в пользу большей тяговитости, чтобы справиться с 30-дюймовыми шинами с «тракторным» рисунком протектора. Аппарат оснащен пневмоподвеской ACS с пятью уровнями регулировки высоты дорожного просвета. В теории в гонках эта система позволит экономить драгоценные минуты и секунды. Очевидно, что на скоростных участках необходим низкий центр тяжести, а на лесоповале — максимальный клиренс. Что касается пяти уровней, мне лично кажется сомнительной возможность столь тонкого отлавливания тех условий, которые хороши, например, именно для третьего, а не для четвертого уровня. Сам компрессор надежно укрыт в заднем багажнике, управляется он через информационную приборную панель.



Мощная лебедка в стандартном оснащении увеличивает возможности «проходимца»



Огромный дорожный просвет и крепкая рама для экстремальных покорителей бездорожья



Штатный багажник для самого необходимого и непромокаемого оборудования

На этом список особенностей XMR не заканчивается, есть еще двухдиапазонный усилитель руля DPS, выносной радиатор с защитой на капоте, лебедка 3000 Lbs, «зубастые» алюминиевые накладки на подножках. Блокировка переднего дифференциала ViscoLock, стандартная для всего семейства, присутствует и здесь.

В ходе теста на «квадре» удалось «поплавать» и устроить мини-триал по валунам, любую найденную на маршруте грязь он преодолел, как ровное полотно дороги, — все было здорово. Более всего удивила отличная курсовая устойчивость и малая раскачка на предельных для него скоростях. Не подумайте, что это можно сравнить с возможностями кроссового «квадрика», но от такой «осадной башни» я ждал ино-

го поведения. Благодаря работе подвески и 14-дюймовым колесным дискам (обычный размер 12 дюймов) шины не склонны к «подламыванию» при боковых нагрузках, возникающих в скоростных поворотах и движении по склонам. Усилитель руля бережет руки от ударов во время прыжков через бревна и камни, работая как демпфер. Два режима обеспечивают наиболее комфортные условия пилотирования по бездорожью и на относительно ровных скоростных участках.

Двигатель и подвеска

Здесь без откровений, все как на 800-кубовых Outlander: современный австрийский Rotax, оснащенный системой EFI Siemens VDO, которым комплектуются все «квадры» BRP, ставший

объектом клонирования любителям скопировать лучшее. Два цилиндра при объеме в 800 «кубов» с лихвой обеспечивают мощностью и крутящим моментом. Задняя подвеска ТТІ — оригинальная разработка. При ее срабатывании колеса «квадра» уходят не только вверх, но и назад, тем самым дополнительно гася энергию удара. Простая конструкция содержит малое количество деталей, что снижает риск поломок и упрощает техническое обслуживание.

Вскоре после проведения теста Can-Am Outlander 800 XMR BRP блеснула еще одной яркой новинкой — 1000-кубовым Can-Am Outlander. Возможно, таким более мощным мотором обзаведется и XMR. О тесте «литрового» Outlander читайте в ближайших номерах нашего журнала.

ORD

