



Американский ТЯЖЕЛОВОЗ

Polaris Ranger 800 6x6 EFI

760 см³ (46 л.с.) 567 кг
цена: **756 000** руб.

В нынешнем сезоне несколько производителей квадроциклов представили в своей модельной линейке 6-колесные машины и аппараты с большими кузовами. В этом нет ничего удивительного: классический «квадрик» стремительно мигрирует из сферы утилитарного применения в область отдыха и спорта. Перевозить на нем грузы без прицепа не слишком практично и очень неудобно, да и грузоподъемность для хозяйственных нужд маловата.

ТЕКСТ: Владимир БЕЗРУКОВ ФОТО: Роман ТАРАСЕНКО

Извечный вопрос, что лучше — полноприводный автомобиль или квадроцикл — и что на самом деле экономически оправданней, решается просто. «Квадрик» с кузовом в состоянии выполнять те же задачи, что и подготовленный внедорожник, однако при этом он имеет более высокую проходимость, проще в обслуживании и удобней в эксплуатации. Поэтому если ваше хозяй-

ство требует регулярных поездок по пересеченной местности со сложным рельефом, а проще говоря, по «дикому» бездорожью, то формула 6x6 — это та самая волшебная палочка, способная дать ответы на массу вопросов. Область применения такой машины весьма обширна. Обычный «квадр», как правило, если и оснащается грузовыми площадками, то не слишком большими и не очень-то приспособленными для перевозки тяжелых и объемных грузов.



Если вам неуютно в салоне, продуваемом всеми ветрами, можно установить крышу, двери, ветровое стекло и даже отопитель салона

Серьезные транспортные задачи он может решать лишь с помощью прицепа. Ну а прицеп ограничивает проходимость, а значит в значительной степени сужает область применения таких машин. Ведь груженный прицеп, по сути, можно успешно буксировать лишь по ровной местности. В дебри и на крутые подъемы с ним не полезешь.

А вот полноприводный шестиколесник вполне в состоянии работать и в охотхозяйствах, и на горных курортах. Он может обслуживать трассы и доставлять снаряжение и оборудование в удаленные от дорог точки, ему по силам забрасывать снаряжение



Кузов самосвального типа — это уже профессиональный рабочий инструмент



Две огромные герметичные емкости между кузовом и сиденьем в базовой комплектации



Независимая подвеска сглаживает работу тяжелой 4-колесной тележки

для туристических бивуаков и сопровождать группы. Благодаря своей геометрии и низкому центру тяжести такая машина очень устойчива, а значит отлично подходит для работы именно в горной местности.

Компания Polaris одной из первых освоила производство шестиколесных машин. Polaris Sportsman 6x6 колесит по земле уже более десятка лет, но классическая посадка себя все-таки не оправдала, и настало время выдвинуть на передний план Ranger, где водитель и пассажиры (а их может быть два) сидят на одном диване в ряд. Такая компоновка оказалась куда более прак-

тичной, и вместительность машины серьезно увеличилась. Polaris Ranger имеет несколько модификаций и большое количество дополнительного оборудования. Базовая версия аппарата — четырехколесная, с трубчатым каркасом без дверей, стекол и других благ, повышающих комфорт. В самом дорогом исполнении Ranger оборудован шестью колесами, крышей, дверями и отопителем салона. Нам на тест досталась версия 6x6 с каркасом безопасности и сетчатыми дверями, которые, похоже, стали таким же обязательным средством безопасности, как и ремни. В общем, вариант без излишеств.



Приборная панель по-спартански проста и лаконична — не запутаешься в обилии кнопок



Аккумуляторный отсек рассчитан на установку дополнительной батареи



Polaris Ranger 800 6x6 EFI	
МАССО-ГАБАРИТНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Длина/ширина/высота, мм	3480/1520/1930
Сухая масса, кг	704
Количество посадочных мест	3
Емкость топливного бака, л	34
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-тактный жидкостного охлаждения
Количество цилиндров/рабочий объем, см ³	2/760
Мощность, л.с.	46
Система питания	Инжекторная (EFI)
Система пуска	Электростартер
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Трансмиссия	Автоматическая PVT H-L-N-R
Система привода	6AWD/4WD/режим VersaTrac — разблокировка центрального дифференциала
Передняя подвеска	Двойной рычаг
Ход передней подвески, мм	244
Задняя подвеска	Двойной рычаг, IRS
Ход задней подвески, мм	229
Шины, передние/задние	25x10-12/25x11-12
Тормозная система	Гидравлическая дисковая, с двойными передними и задними суппортами
Цена, руб.	756 000

Итак, посадка в Ranger автомобильная. В кабине три места, чем-то напоминающих американскую «классику». В таком стиле оборудовалось когда-то большинство пикапов: один диван на троих и никаких персональных анатомических кресел. Может быть, это не столь удобно в крутых поворотах, зато можно с комфортом устроиться на ночевку прямо в салоне. Управление UTV проще не придумаешь: рычаг коробки передач, руль, две педали. Пуск осуществляется поворотом ключа. У КПП всего четыре положения: H-L-N-R. Определить, в каком положении находится рычаг, не составляет никакого труда, для этого даже не нужно смотреть на приборную панель, где режимы работы коробки отображаются на главном дисплее.

Тестовая модель была оборудована откидным кузовом с газовыми амортизаторами, в котором можно перевозить грузы весом до 560 кг. Очень неплохо, учитывая, что вес самого вездехода — чуть более 700 кг. В движение Ranger

приводит 760-кубовый 2-цилиндровый инжекторный бензиновый мотор мощностью 46 л.с., который уверенно разгоняет аппарат до 80 км/ч. Объем топливного бака — 34 л. В общем, все, что нужно для утилитарного вездехода. Дорожный просвет составляет 305 мм, поэтому остановить Ranger могут только очень серьезные препятствия.

Эргономика водительского места проста и незатейлива. Спартанское сиденье не имеет регулировок, но просторства много, и это, пожалуй, самое важное. Ведь порой экипажам подобных машин приходится ездить в громоздком полевом снаряжении. Удобно и то, что руль имеет регулировку по углу наклона колонки. Слева от него находится рычаг стояночного тормоза, о котором не стоит забывать, дабы не спалить тормозные колодки.

Кроме того, на приборной панели имеется кнопка включения полного привода. Задействовать его приходится лишь в самых тяжелых условиях: задние четыре колеса гребут постоян-

но и в большинстве ситуаций отлично справляются со своей работой. Между пассажирским отсеком и самосвальным кузовом размещается два больших и герметичных ящика для хранения снаряжения и инструмента.

Ranger 6x6 оборудован независимой подвеской всех колес. Ход передней подвески составляет 244 мм, средней и задней — по 229 мм. Несмотря на длинную базу, мотовездеход отлично управляется: при движении по грунту на заднем приводе радиус поворота можно уменьшить за счет пробуксовки задних колес. Маневрировать лучше с активированным режимом VersaTrac, который разблокирует задний межколесный дифференциал.

Мотовездеход Polaris Ranger 6x6 EFI оказался интересной и практичной машиной. Если его снарядить по полной, то можно эксплуатировать даже в холодное время года. Максимальная комплектация с печкой, крышей, стеклами и дверями обеспечит комфорт, а с наступлением тепла все это легко снять. **ORD**