

# АДСКАЯ КОЛЕСНИЦА



Битва мощностей в сегменте спортивных side-by-side продолжается. Никто и не сомневался, что после появления BRP Can-Am Maverick мощностью 101 л.с. инженеры Polaris из кожи вон вылезут, но свой новый флагманский «сайд» зарядят мотором мощностью хоть на одну «лошадку», но больше. План минимум перевыполнен. Любите и жалуйте: Polaris RZR XP 1000 в 107 «кобыл».



Текст Дмитрий Кузьмин, фото Роман Романишин



**ХОРОШО УЗНАВАЕМЫЙ**  
Дизайн машины внутри и снаружи полностью переработан, но не настолько кардинально, чтобы с первого взгляда не узнать в нем старый добрый RZR. Руль регулируется по наклону в пределах хода в 25 см. По центру под приборной панелью притаился прозрачный и водонепроницаемый бардачок. По задумке, туда предлагается запихнуть какой-нибудь смартфон, переведенный в режим навигатора

Честно, не думаю, что парни из BRP сильно расстроились фактом, что их Can-Am Maverick теперь трудно назвать самым мощным в мире «сайдом» (русскоязычное сленговое название мотовездеходов класса side-by-side – «кибитка»). У канадского аппарата своих «козырей в рукаве» более чем предостаточно. Но, без сомнений, в Polaris результатом довольны и не без основания гордятся новым RZR XP 1000. Вообще-то, игра мускулами «мощностей» компаний Polaris и BRP больше похожа на окопную позиционную борьбу. Все понимают: резерв исчерпан и дальше увеличивать мощность двигателей на мотовездеходах – это заочно приговорить своих любимых клиентов к скорой встрече со своими предками, отошедшими в мир иной. Так что, сугубо на мой взгляд, главное достоинство RZR XP 1000 не в установке мирового рекорда в мощности, а в тотальном переосмыслении всей общей конструкции спортивно-внедорожного мотовездехода с автомо-



билным алгоритмом управления. Хотя мотору RZR ProStar 1000 все-таки стоит посвятить небольшой рассказ. На два цилиндра рабочего объема приходится 999,6 см<sup>3</sup>. Мотор для RZR XP 1000 создавался не с чистого листа. В основе – предыдущий флагман RZR 900. Однако ProStar 1000 смело можно назвать абсолютно новой силовой установкой, так как в моторе переработали все, что только можно было модернизировать и улучшить. Для максимально эффективного сгорания бензиново-воздушной смеси установили новые форсунки, лучше распыляющие смесь в камере сгорания (формула которой, в свою очередь, также оптимизирована). Управляет потоком 48-миллиметровые электронные дроссельные заслонки. По заверениям инженеров, они дают максимально быструю отдачу мотора на минимальное изменение положения педали газа. Получил мотор и новый воздушный фильтр, способный очистить от пыли очень большой объем воздуха, необходимый двигателю. Радиатор охлаждающей жидкости также увеличили. Конструкторы уделили повышенное внимание не только мощности, но и крутящему моменту, 80% которого стало доступно в диапазоне 3500–9000 об./мин. В итоге от 0 до 50 км/ч машина разгоняется за 2,26 с, а к порогу в 100 км/ч «выстреливает» за 5,33 с. Без натяжек, такие показатели не стыдно



**ПРОЧНОСТЬ – ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ**  
Одновременно с подъемом мощности мотора инженеры Polaris серьезно поработали над кардинальным повышением прочности всей конструкции и отдельных элементов. И в этом мне видится главное достоинство RZR XP 1000, повышающее общую планку уровня прочности в данном классе мотовездеходов. Так, по заявлению производителя, на 50% стала крепче трубчатая рама машины. Установлен поперечный стабилизатор, который в 1,8 раз прочнее своего предшественника. Тормозные диски увеличены в диаметре. Усилена передняя балка. Система полного привода On-Demand стала аж на 80% прочнее.



**УВЕЛИЧЕННЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ**  
Полный привод традиционно активируется ручным – с кнопки – включением передней оси. Для повышения прочности переднего редуктора его основные элементы увеличены. Передний дифференциал блокируется автоматически



**КОМФОРТНЫЙ «СПОРТ»**  
Все-таки американцы несправимы. И даже в ультимативно-спортивном аппарате не смогли отказаться от своих ритуальных подстаканников. Оно и правильно – вдруг, когда будешь мчаться по пересеченке со скоростью за 100 км/ч, захочется водички попить



**ДЕРЖИСЬ, ПАССАЖИР**  
Т-образный поручень для пассажира – самое простое и, пожалуй, самое правильное решение. Смотрится неказисто, зато гарантированно дает шанс второму номеру крепко сидеть в кресле. Кстати, место под ногами водителя и пилота увеличено



**ОСОБЫЙ ШИК**  
«Циферблат» приборной панели – какой-то привет из прошлого века – явно не расчитан, чтобы на него смотрели во время движения. Все равно ничего не увидишь. Зато в темное время суток «приборка» будет кокетливо подсвечена синими фонариками

было бы получить некоторым спортсменам. Если же обойтись без цифр, то лично мне от столь запредельной (для серийного мотовездехода) стремительности при наборе скорости на кроссовой трассе, где проходило тест, реально порой становилось страшно. Говорю не для красного словца, а роняя стыдливо слезу, констатирую факт. Еще один «сла-

кий бонус» любому, кто не видит себя без быстрых покатушек по лесным кочкам России: двигатель ProStar 1000 без ущерба для своего «здоровья» способен с легкостью употреблять любой бензин с октановым числом не ниже 90 (по американской классификации бензина октановое число не должно быть ниже 87). В глубинке, где нормальный бензин у нас





POLARIS RZR XP 1000	
Двигатель	4-тактный
Цилиндры	2
Объем, см³	999
Мощность, л.с.	107
Трансмиссия	вариатор,
	H/L/N/R/P
Система привода	AWD/2WD
Колесная база, мм	2286
Сухой вес, кг	625,5
Топливный бак, л	36
Размер кузова, мм	720x570x178
Тяговое усилие, кг	335
Цена, руб.	1 190 000



**МЯГЧЕ СИДЕТЬ**

Кресла с развитой боковой поддержкой. Судя по пресс-релизу, они на 50% (по сравнению со старыми) имеют большую амортизацию (за счет наполнителя). Кресла водителя и пассажира обладают продольной регулировкой



**ДА БУДЕТ СВЕТ**

Чувствуется, что «глаза» дизайнер прорисовал с особой тщательностью. Машина «смотрит» на мир грозным прищуром фар, но без устрашающего презрения. И зная эту светодиодную оптику по другим моделям, утверждаю, что дорогу домой в непроглядной ночи водитель RZR найдет без особого труда



**КАРКАС В БАЗЕ**

В стоктовую комплектацию вошли двери с жестким металлическим каркасом. Опционально можно заказать более низкие двери, но, по заверениям инженеров компании, и стокковые не должны мешать локтям сидоков



и с ротой автоматчиков не добудешь, это свойство мотора «пить все, что горит», трудно переоценить. Естественно, мощная машина не могла не получить модифицированную ходовую часть. Ход колес довели до 40,6 см спереди и до 45,7 см сзади! Новые же амортизаторы Walker Evans с двумя пружинами, обеспечивающие внушительные показатели хода подвески, имеют полный набор всех регулировок, известных современному

спортивному миру авто и мотогонок. Жесткие приземления (а зачем тогда делать такие гигантские хода подвесок) призваны обрабатывать не только продвинутые амортизаторы, но и огромные 29-дюймовые шины Maxxis Bighorn на 14-дюймовых алюминиевых дисках!

Машина получилась высокой, с дорожным просветом 34,3 см. Прогуливаясь рядом с ней перед началом тест-драйва, я не переставал гадать: в каком же из

поворотов эта «кибитка» ляжет набок? В том, что она, как минимум, прочешет боком по грунту хоть в одном из поворотов, я на тот момент даже и не сомневался.

Круг проходил за кругом. Скорость по «миллиметру» увеличивалась, а мне так и не удалось, нащупав грань, почувствовать отрыв боковых колес от грунта. Понятно, я слишком медленно ехал. Но пригвоздить педаль газа к полу я решал-



ся только на прямых участках, да и то не на всех. В общем, Polaris RZR XP 1000 – адская колесница, адресованная подготовленным райдерам высшего уровня. Только им она откроет весь свой спортивно-скоростной потенциал. Остальным придется лишь довольствоваться восторженными охами и ахами, объективно урезанными собственным страхом. Но в этом развее кто-то признается?