



ТУРИЗМ С КОМФОРТОМ



В соревнованиях участвовать не собираюсь! Нужен двухместный мотовездеход! Ах да, бюджет не стремится к бесконечности, но «Китаю» – категорическое «нет»! Хочется чего-то красивого, современного и уважаемого. Что посоветуете? Рекомендуете Polaris Sportsman Touring 570 EFI? Ок! Единственное уточнение – предполагается, что этот разговор вы ведете в одном из дилерских салонов компании Brandt.



Практически у всех, кто первый раз «вживую» лицезреет модель квадроцикла Polaris Sportsman Touring 570, возникают одни и те же вопросы: «А аккумулятор при прохождении бродов или грязевых луж не зальет? Короткого замыкания не будет? Предохранители не перегорят?» И все эти сомнения очень даже по существу. Дело в том, что аккумулятор у «Спортсмена» закреплен по центру внизу на площадке у основания рамы – прямо за передней парой колес, где по обыкновению, мягко говоря, всегда чем только не вымазано-перемазано. И батарея никакой коробочкой, пластиковым кожухом не закрыта. «Голенькие» клеммы, провода открыты всем внедорожным невзгодам.

Перед началом теста-драйва не удержался и ядовито поинтересовался

у представителя компании Brandt (эксклюзивного дистрибьютора техники Polaris в России): «А можно ли на этом «квадрике» вообще в воду заезжать?» На что получил весьма лаконичный

ГОЛЫЙ АККУМ

Незащищенный аккумулятор, расположенный в одном из самых грязных мест на квадроцикле, вызывает чувство некоторого беспокойства и даже жалости



ответ-индугенцию: «Вон речка! Вперед! Нырятьте, коли так хочется мокнуть!»

Благодаря нашему неумному фотографу в воде пришлось барахтаться довольно долго. То ему брызг мало, то солнце зашло за тучи. Так что квадроцикл в мутную жижу лесной речушки окунали не раз и не два по самые багажные платформы. Ничего не закоротило, не перегорелось. Даже вариатор не залили. Для интереса открыли и сливные отверстия у воздухозаборника мотора. Удивительно – и там оказалось сухо. Вывод: невзирая на свой «голый» аккумулятор, «Спортсмен» хорошо переносит «водные процедуры». Разумеется, усердствовать с этими купаниями не стоит, и ниже верхних краев воздухозаборников, находящихся примерно где-то под блок-фарой с при-



БЕДА НЕСЪЕМНАЯ

В предыдущих моделях пассажирское сиденье было съемным. К сожалению, в новом Sportsman Touring пассажирский «трон» объединен с сиденьем пилота



ОПТИМИЗАЦИЯ УДОБСТВА

Подправили и эргономику. Сиденье пилота в верхней передней части заузили на 8 сантиметров, а подножки расширили и удлиннили. За рулем стало гораздо удобнее перемещаться и стоять



борной панелью, машину лучше не загонять.

У большинства ATV от других производителей передняя подвеска состоит из А-образных рычагов. Инженеры же Polaris в передней подвеске некоторых своих среднекубаторных мотовездеходов используют направляющие стойки MacPherson. Что, учитывая утилитарно-туристическое предназначение квадроцикла Sportsman Touring 570, вполне логичное и оправданное техническое решение, так как спортивные и за пределами экстремальных нагрузки для этого класса машин априори исключаются. Зато повышенные мягкость и плавность хода выступают гарантом обеспечения туристического комфорта. И если «Спортсмен» на повышенных скоростях специально не кидать в ухабы и рытвины, то он

отлично держит дорогу и управляется. При наезде на препятствия руль из рук вырваться не пытается. Никакой борьбы между водителем и квадроциклом не возникает в принципе. Едешь и наслаждаешься путешествием. Но коли вдруг за рулем «Спортсмена» попытаешься устроить гонки, то надо быть готовым к жестким пробомам подвески, непрогнозируемому рысканию передней пары колес при прохождении неровностей и опасным кренам в поворотах. Такова плата за туризм с комфортом.

В 2014 году «пятисотый» Sportsman Touring подвергся весьма основательной модернизации. Появился мотор с увеличенным с 500 см³ до 567 см³ рабочим объемом. Карбюратор сменила инжекторная система. Мощность одноцилиндрового двигателя возросла

до 44 л.с. А у того же легендарного Yamaha Grizzly 700 – 45 л.с. Получается, что среднекубатурные «янки» начинают конкурировать с флагманскими японскими ATV. Не самая, пожалуй, хорошая новость для потомков самураев.

Американцы наконец-то изменили форму и конструкцию багажных платформ. Вперед теперь не кургузый страшный комодан, а ровная, аккуратная площадка, под которой скрыта еще ниша под всякую мелочовку. На корме также все ровненько и адаптировано под оригинальные аксессуары с системой быстрого крепления Lock&Ride. В общем, можно сказать, что Sportsman Touring из неотесанного советского колхозника эволюционировал в крепкого фермера, следящего за новыми тенденциями и в мире техники, и в мире моды.



НЕ ГОНЩИК

Среди семейства Sportsman Touring 570 есть модификация с рулевым электроусилителем (EPS). Только непонятно, зачем он данной модели вообще нужен. Если эксплуатировать машину в утилитарно-туристическом режиме, то управление и без EPS достаточно легкое, комфортное. Если же участвовать в гонках и ориентироваться на экстремальную эксплуатацию, связанную с повышенными скоростями, то имеет смысл обратить внимание на модели квадроциклов, как минимум, с передней подвеской на А-образных рычагах и более мощным мотором. У Polaris таких машин более чем достаточно



POLARIS SPORTSMAN TOURING 570 EFI	
Тип двигателя	4-тактный, один цилиндр
Объем, см ³	567
Система питания	впрыск
Трансмиссия	вариатор
Привод	Н/Л/Н/Р/Р
Габариты, мм	2184x1219x1219
Колесная база, мм	1422
Сухая масса, кг	330
Объем бака, л	17
Дорожный просвет, мм	27,9
Цена, руб.	от 699 000