

# Дизель – сила!

POLARIS Ranger Diesel  
г. в., 1028 см<sup>3</sup>, 649 кг,  
239000 руб.



Альтернативные источники энергии в мототехнике – это не только про электричество. Сюда можно отнести и дизельное топливо. Один из немногих производителей, продвигающих это направление, – Polaris. Полноприводный side-by-side Ranger Diesel – машина, предназначенная для работы и для развлечений, требующих не столько скорости, сколько надёжности и выносливости

ФОТО: BRANDT


**Р**асслоение класса side-by-side становится всё шире. Глобальная часть уходит в сторону огромных мощностей и сверхскоростей, постепенно превращаясь в багги. А противоположная сторона становится более трудоспособной, приближаясь к тракторам. Polaris Ranger Diesel – как раз из этой серии. «Рейнджеры» давно уже затачиваются под тяжёлую работу, а эта машина – вершина направления, поскольку в ней используется дизельный двигатель. Поскольку американцы специализируются на бензиновых моторах, открывать новое производство они не стали. В Ranger используется атмосферный трёхцилиндровый двигатель компании Kohler, обеспечивающей аналогичными узлами и других производителей рабочей спецтехники. Зачем понадобилось всё

это придумывать, если такая техника и на бензине функционирует неплохо? По целому ряду причин. Такие машины обычно работают целыми днями, иногда не выключаясь вообще. В таком режиме дизельный двигатель работает прекрасно, употребляет мало солянки и не требует частого обслуживания. Ещё один аргумент в пользу дизельного топлива – организационный. На больших предприятиях спецтехника использует именно его. Там могут быть собственные заправки, которыми пользуются тракторы, экскаваторы, грузовики и автобусы. Наконец, пиковой мощности тут немного, зато всё хорошо с крутящим моментом. Перевезти или отбуксировать что-то тяжёлое – самое подходящее задание для Ranger Diesel. Трансмиссия сделана по стандартной схеме Polaris. Есть 2WD, есть автоматический полный привод, когда передние



колёса подключаются при пробуксовке задних. Третий – задний привод с разблокированным дифференциалом. В этом режиме нужно ездить по укатанному грунту, чтобы меньше стиралась покрышка, либо по газонам и им подобным поверхностям, на которых желательно оставлять минимум следов. Ходовая часть используется та же, что у обычных Ranger. Её рабочая функциональность продумана до мелочей. Например, вроде бы неудобная лавка трёхместного сиденья на самом деле

прекрасно подходит для работы. Очень удобно вставать, входить и выходить, причём в любую сторону. Почти горизонтальный руль тоже не мешает передвижению. Приборы без излишеств, но со всем необходимым, пластик прочный, минимум бьющихся деталей. Типичный утилитарный стиль, не нужно сильно бояться что-нибудь сломать или поцарапать, хотя такая вероятность всё же есть. Ranger Diesel – техника специфическая. Её активно используют на заводах, фермах, в шахтах и других

местах, где нужны хорошая проходимость и грузоподъёмность в сочетании с удобством и простотой в обслуживании. Основной рынок находится за океаном, но и у нас в стране эти машины начинают пользоваться спросом. 

Мотовездеходы Polaris в России представляет эксклюзивный дистрибьютор – компания Brandt, [www.brandtpolaris.ru](http://www.brandtpolaris.ru)

Экипировку Klim в России представляет эксклюзивный дистрибьютор – компания Brandt, [www.brandtpolaris.ru](http://www.brandtpolaris.ru)





## МОТОР В ДИЗЕЛЬНОМ «РЕЙНДЖЕРЕ» ТЯГОВИТЫЙ И ЭКОНОМИЧНЫЙ

Конечно, самое интересное здесь – двигатель. Что под тобой «дизель», понятно, как только ты его заведёшь. Он тихонько шелестит, так что с нескольких метров уже непонятно, заведена машина или нет. Нажмёшь педаль, он потихоньку начинает разгоняться. Прижмёшь её к упору, а он разгоняется всё так же потихоньку, как будто и не прижимал. Всё происходит очень плавно и нежно. Очень полезно зимой, когда боишься закопаться в сугробе. Если посмотреть на колёса, хорошо видно, как при аккуратном дозировании «газа» они прокручиваются на минимальные сантиметры и за счёт этого находят сцепление там, где его быть не должно. Так что Ranger путешествовал по самым засадным местам и ни разу не засел. Пока не начался рельеф. Для крутых скользких склонов мотора уже не хватает. Тебе нужно взять хороший разгон и взлететь наверх, используя инерцию. А Ranger



**НИКОЛАЙ БОГОМОЛОВ** Зам. главного редактора «Мотоэксперт»  
Рост ..... 185 см Водительский стаж ..... 19 лет  
Ездит на ..... Harley-Davidson Sportster и BMW R 100 RS

Diesel умеет только потихоньку заползать. Иногда этого оказывается недостаточно, и тогда нужно прокатывать себе путь несколько раз или искать другую дорогу. На ровной поверхности скоростные возможности тоже не впечатляют. Они тут заметно скромнее, чем у бензиновых аналогов, особенно того же объёма. Но тут надо вспомнить, для чего эта техника предназначена. Если поставить себя на место владельца большого предприятия, то большая мощность не так и нужна. Вы бы хотели, чтобы гастарбайтеры гоняли по вашему складу с коробками на скорости 100 км/ч, распугивая кошек и коллег? Вот и я бы не хотел. А тут всё тихо, чинно, и даже рестрикторов ставить не надо. Зато, когда нужно отвезти или оттянуть что-то тяжёлое, он едет с той же скоростью. Про работу дизеля зимой ходит много всяких слухов, основанных по большей части на использовании исторической техники в серьёзно ушатанном состоянии. Мы ездили на Ranger в середине декабря, заводили, глушили, заезжали в снег, и ни малейшего отличия в работоспособности от бензинового аналога не обнаружили. Единственное,

модификация «кабриолет» всё же не слишком хороша, когда в лицо дует ветер и летят снежинки. Так что для холодного времени года не помешало бы лобовое стекло, а лучше кабина. Но с этим проблем нет. «Дизель» использует стандартное шасси Ranger, которое делается много лет. Под него придумано множество оригинальных и сторонних аксессуаров и дооборудования, поэтому проблем с этим быть не должно. Рабочая техника – это другой мир, в который надо заходить аккуратно, с пониманием, что в нём происходит и какие в нём есть ценности. Polaris Ranger Diesel – типичный пример. Для обычного «катальщика», которому нужно ехать побыстрее через леса, горы и болота, это не самый подходящий вариант. А на фермах, заводах, складах и в прочих местах, где нужно постоянно преодолевать большие расстояния и при этом перевозить грузы или людей, он будет очень кстати. Другой вариант – охота и рыбалка. Наконец, Ranger Diesel хорош в качестве «технички» и передвижной камеры хранения для мотоциклетной и квадроциклетной экспедиции. Если, конечно, не нужно идти по сложному рельефу и с той же скоростью, что более лёгкая и мощная техника.

**ДЕНИС DEAN ПАНФЁРОВ** Тест-редактор «Мотоэксперт»  
Рост ..... 176 см Водительский стаж ..... 26 лет  
Ездит на ..... Husqvarna Nuda 900



Я долго не мог понять, для чего же нужен такой чуток недосоленный, недоперчённый, немного недопечённый, сугубо утилитарный side-by-side. Откровение снизошло только по дороге домой после теста. Нужен он начальнику компании, чтобы раздать рабочим, а они на нём будут ездить, спокойно выполняя свои прямые обязанности. Инспектировать трубопроводы, доставлять соль и сено лосям в заповеднике, перевозить ремонтное оборудование и инструменты, даже по территории крупного предприятия или крупной мехбазы, если что отвезти надо, то тоже подойдёт. В таких условиях он будет лучшим! С этой точки зрения всё складывается: кузов откидывается, позволяя доставить и вывалить гравий или песок, а с закрытым бортом встаёт стандартная европалета, так что к работе он отлично подготовлен. А причём тут начальник? Да просто ему спать будет спокойнее, если он уверен, что малообразованные чернорабочие практически не имеют шансов раскрошить дорожную технику об фонарный столб или стойку ворот, разогнавшись слишком сильно и не вписавшись в поворот. Она попросту не разгоняется.

Мотор в дизельном «Рейнджере» тяговитый, экономичный, но очень вялый. Трёхцилиндровый дизель Kohler объёмом 1028 см<sup>3</sup> развивает всего 26 сил и 64 Нм. Для сравнения: 800-кубовый и тоже трёхцилиндровый дизель в

автомобиле Smart развивает 54 л. с. и 130 Нм – вдвое больше по обоим параметрам при меньшем рабочем объёме. Откуда такая большая разница? От турбонаддува. Выхлопные газы попадают на крыльчатку турбины, она раскручивается, происходит волшебство, крибля-крабля, и вот вам двукратный прирост мощности. А в Polaris этот генератор волшебства специально не стали ставить, для рабочей лошади в 649 кг «сухой» массы вполне хватает и 26 «кобыл». И тянет уверенно дизелёк, знает своё дело! Вы скажете: зато экономично. И будете правы, потому как в хозяйстве трата на топливо – тоже особая статья.

На многие коммерческие автомобили можно установить ограничитель скорости 120 км/ч, чтобы быть уверенным, что твои водители не насилуют их, устраивая гонки. Тяговитый, неприхотливый и совершенно неубиваемый дизель как раз и есть такой ограничитель. Пусть работают, а не гоняют. А застрял – включи полный привод, понижайку и потихоньку внатяг выезжай – момента, развиваемого мотором, должно хватить.

Есть и личные пожелания для Polaris... Прошу, сделайте версию повеселее – не для наёмных рабочих, а для владельцев – поставьте турбину. Ranger Diesel на турбодизеле разнообразил бы модельный ряд утилитарников.



**T-MAX**  
MAXIMUM OFF ROAD RECOVERY™



**МАКСИМУМ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ВАШЕГО КВАДРОЦИКЛА**



**СЕРИЯ ЛЕБЕДОК ATW PRO**  
2500, 3500, 4500, 6000 lbs.  
• Синтетический трос  
• Управление на руле  
А также полный спектр аксессуаров для квадроцикла!

Более подробная информация о продукции и точках продаж на сайте:

**WWW.T-MAX.RU**

Приглашаем к сотрудничеству магазины и установочные центры.

**info@t-max.ru**





## RANGER DIESEL, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, ИДЕАЛЬНЫЙ «САЙД» ДЛЯ РАБОТЫ

**МИХАИЛ ЛАПШИН** Зам. главного редактора «Мотоэксперт»  
 Рост ..... 193 см Водительский стаж ..... 22 года  
 Ездит на ..... Yamaha TDM900



Компания Polaris – одна из немногих, кто пытается выпускать мотовездеходы на все случаи жизни – для самых различных целей. В этом я очередной раз убедился после теста дизельного «грузовичка» Ranger Diesel HD Green. Эта сугубо утилитарная модель создана специально для работы и помощи в личном большом хозяйстве. Впрочем, как потом оказалось, машинка может и разнообразить ваш досуг не только перевозкой грузов, но и доставкой до любого необходимого места на природе где-то рядом с загородным домом.

Выглядит Ranger Diesel со стороны добротно и солидно. Узнаваемый стайлинг Polaris, хищный прищур головной светотехники, мощный кенгурин,

крепкий пластик. Надёжно! При детальном рассмотрении сразу обращаешь внимание на спартанскую простоту отделки внутренностей кабины – оторвать или поцарапать тут в ходе эксплуатации – это надо постараться. Всё сделано крепко и монументально. И что особенно порадовало – на разном объёме конструкторы не сэкономили – салон просторный, сиденье широкое, трёхместное. За рулём ничто не сковывает движение, всё удобно, и легко можно перебраться с одной стороны кабины на другую даже водителю высокого роста. Ну и, конечно, за вашу безопасность отвечает мощный защитный каркас крыши.

Двигатель на морозе запускается легко и радует минимальными шумами на холостых, каких-либо сильных вибраций тоже не отмечу, что довольно удивительно для дизельного транспорта. Селектор полного привода был сразу переведён в положение «Вкл.», так как загородная трасса, где проводился тест-драйв, была основательно завалена снегом. На заднем приводе тут раскаты было бы тяжко. Ну а четыре ведущих колеса сразу уверенно

потянули машину вперёд. Хорошая и ровная тяга с низов не дала закопаться колёсам в снег.

Признаюсь, не ждал от Ranger Diesel каких-то уникальных динамичных качеств. Так и оказалось. Разгон немного задумчивый, чуть веселее становится, когда уже набрал скорость и колея уже накатана. На трассе довольно часто приходилось ехать «педаль в пол», чтобы взять штурмом тот или иной подъём. Но в целом довольно неплохо для такого утилитарника. Подвеска отлично отрабатывает неровности, которых под снегом было предостаточно, управление тоже довольно чёткое. Претензий нет.

Конечно, надо понимать, что мы тестировали Ranger Diesel без какого-либо груза в кузове, и непонятно, как будет себя вести машина в таких условиях. Правда, пробовали ездить втроем в кабине и особо разницы в динамике не заметили – всё тот же неторопливый, но уверенный разгон. На накатанной площадке отключили полный привод и уже повеселились, накручивая пируэты на снегу перед фотографом. Оказалось, и фана у Ranger Diesel тоже хватает.

Так что мой вердикт таков. Ranger Diesel, действительно, идеальный «сайд» для работы, но может и помочь в досуге тем же рыбакам и охотникам. Таким транспортом стоит «комплектовать» большие складские площадки, да и фермерские хозяйства оценят надёжность и экономическую выгоду дизеля.



# МОТО

ЭКСПЕРТ

ПОРТАЛ «МОТОЭКСПЕРТ»  
 мотоновости\* начинаются здесь  
 \*на русском языке

Ведущий российский  
 мотоновостной ресурс:  
 самая оперативная информация,  
 до 10 актуальных новостей в день.  
 Видео важнейших событий

Задайте вопросы  
 редакторам журнала:  
 и получите на них ответы.

[www.motoxp.ru](http://www.motoxp.ru)  
 сделать стартовой страницей!



Присоединяйтесь к нам на  
 TWITTER, FACEBOOK, YOUTUBE, В КОНТАКТЕ,  
 будьте в курсе всех событий мира мотоциклов

