

Can-Am
2009

Содержание:

Что нового	3
Технические советы и рекомендации	14
Новые технологии.....	39

Что нового

DS 70

Что нового:

Новый набор калибровочных пружин для сцепления ведомого шкива вариатора.

Для чего:

На моделях DS 70 2009 модельного года установлен новый набор калиброванных пружин для сцепления в ведомом шкиве вариатора и используется задняя звездочка 50 зубьев. Данное изменение конструкции позволит снизить обороты двигателя, при которых происходит трогание с места, а так же позволит передавать больший крутящий момент на низких оборотах при движении в тяжелых дорожных условиях.

Новые детали так же могут быть установлены на мотовездеходы DS 70 2008 модельного года, для этого потребуются дополнительные изменения:

- необходимо использовать приводную цепь с количеством звеньев 88.
- при установке увеличенной звездочки потребуется заменить кожух задней звездочки и защиту цепи
- для того чтобы избежать трения цепи о раму, потребуется установить натяжитель цепи.

Новые артикулы (P/N)	
V15238DGE000	SPROCKET RR. 50T- 428
V14428MAB010	CHAIN 428H -88L
V50268DGE000	CHAIN COVER ASS'Y
V50240DGE000	CHAIN PROTECTOR
V22401DGE000	SPRING CLUTCH 1.6

ПРИМЕЧАНИЕ: Натяжитель приводной цепи можно использовать на всех моделях "mini", что позволит минимизировать периодичность регулировки.

INSTRUCTIONS
 All-Terrain Vehicles

Chain Tensioner (Kit P/N V72301 DGF 000)

The following symbols may be used in this document:

⚠ WARNING

Indicates a hazardous situation which, if not avoided, could result in death or serious injury.

⚠ CAUTION

Indicates a hazard situation which, if not avoided, could result in minor or moderate injury.

⚠ NOTICE

Indicates an instruction which, if not followed, could severely damage vehicle components or other property.

⚠ WARNING

- For safety reasons, this kit must be installed by an authorized BRP dealer.
- This kit is designed for specific applicable models only (authorized BRP dealers will confirm model(s)). It is not recommended for units other than the one (those) for which it was sold.
- This instruction sheet **MUST** be given to the purchaser.

⚠ WARNING

- Should removal of a locking device (e.g. lock tabs, self-locking fasteners, etc.) be required when undergoing disassembly/assembly, always replace with a new one.
- Torque wrench tightening specifications must strictly be adhered to.
- Always wear EYE PROTECTION AND APPROPRIATE GLOVES when using power tools.
- Unless otherwise specified, engine must be OFF when performing any operation on the vehicle.
- Always be aware of parts that can move, such as wheels, transmission components, etc.
- Some components may be HOT. Always wait for engine to cool down before performing work.

NOTE: The illustrations in this document show typical construction of the different assemblies and may not reproduce the full detail or exact shape of the parts; however, they represent parts that have the same or similar function.

NOTE: Installation time is approximately 0.3 hour.

PARTS TO BE INSTALLED

ITEM	P/N	DESCRIPTION	QTY
P1	V50300 DGF 000	Support	1
P2	V96000 08033	M8 x 33 screw	1
P3	V50166 CEK 000 Z80	Spring	1
P4	V50162 DGF 01H	Chain Tensioner	1
	V60015 CEK 010	Roller	1
	V90609 CEK 000	C-Clip	2
P5	V96000 08025	M8 x 25 screw	1
P6	V94101 081 7030	Washer	1

Printed in Vietnam Rev2009-021 en DM1 ©2009 Bombardier Recreational Products Inc. and BRP US Inc. All rights reserved. Instruction Sheet P/N 715 900 064 1 / 2
 BRP and the BRP logo are trademarks of Bombardier Recreational Products Inc. or its affiliates.

DS 90

Что нового:

DS 90 X

Для чего:

- Широкие (1092 мм) сдвоенные А-образные рычаги
- Передние амортизаторы HPG, ход 178 мм
- Задняя колея 104 мм
- Задние амортизаторы HPG, ход подвески 229 мм
- Передние и задние дисковые тормоза
- Защитные брусья Nerf
- Алюминиевые колесные диски черного цвета
- Накладка на руль спортивного типа
- Передний бампер с местом под установку номера
- Графическое оформление внешних панелей и сиденья под спортивный стиль (X пакет)



450 EFI

Что нового:

Новая коробка передач и трафаретный барабан.

Для чего:

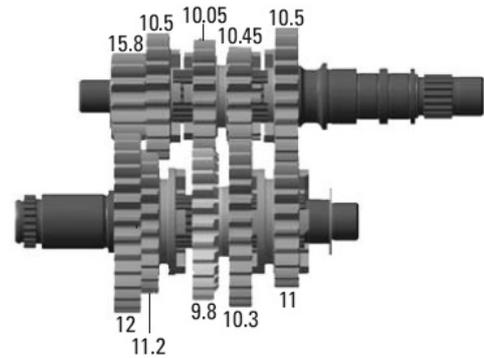
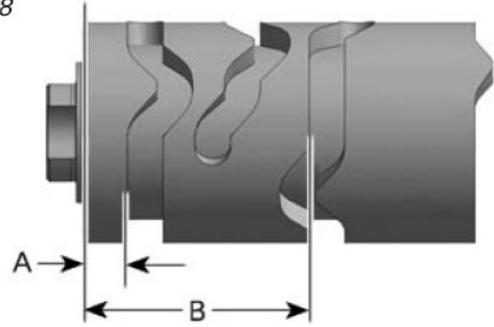
Оригинальный дизайн коробки передач предполагал размещение шестерен заднего хода.

Указанный ниже перечень запасных частей является новым для данной конструкции коробки передач и все его элементы будут включены в установочный комплект, который можно смонтировать на мотовездеходы с двигателем 500 2008 модельного года, в том случае если серьезно повреждены коробка передач или картер.

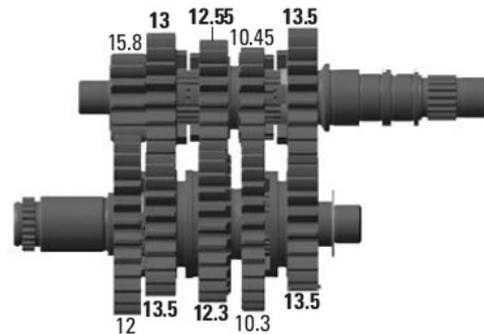
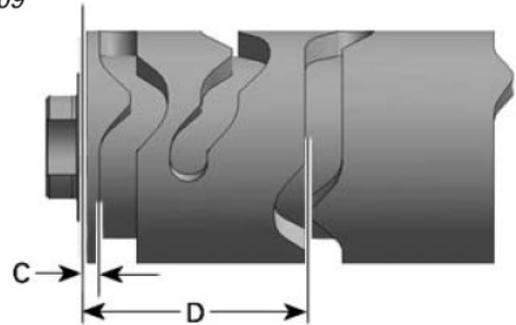
ПРИМЕЧАНИЕ: на момент опубликования материала, артикул установочного комплекта P/N 703 500 737.

Кол-во	Артикул	Наименование
1	(P/N 420 685 083)	crankcase assembly
1	(P/N 420 250 130)	oil seal (balance shaft)
2	(P/N 420 232 855)	ball bearing (balance shaft)
2	(P/N 420 832 526)	roller bearing (crankshaft)
1	(P/N 420 232 765)	ball bearing (counter shaft)
1	(P/N 420 232 291)	ball bearing (counter shaft)
1	(P/N 420 932 032)	ball bearing (main shaft)
1	(P/N 420 932 825)	ball bearing (main shaft)
1	(P/N 420 281 499)	gearbox assembly
1	(P/N 420 257 808)	shift drum assembly
1	(P/N 420 685 380)	gasket set

2008



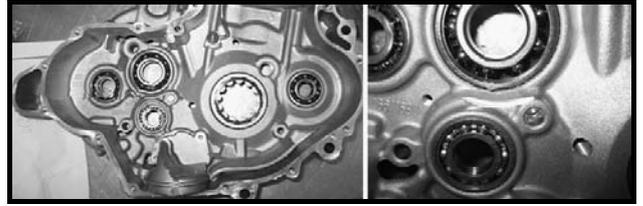
2009



КОНСТРУКТИВНЫЕ РАЗМЕРЫ ТРАФАРЕТНОГО БАРАБАНА

- A. 8,55
- B. 39,1
- C. 3,55
- D. 36,6

450 EFI



Что нового:

Новый картер.

Для чего:

Картер доработан под установку новой коробки передач и трафаретного барабана.

Что нового

Новый двигатель в сборе (long block) для модели 450 EFI.

Для чего:

Новые компоненты: коробка передач, трафаретный барабан и картер.

Двигатель в сборе (long block) нового исполнения может быть установлен на модели 2008 года и будет единственным доступным для заказа после распродажи двигателей в сборе (long block) старой конструкции.

Что нового:

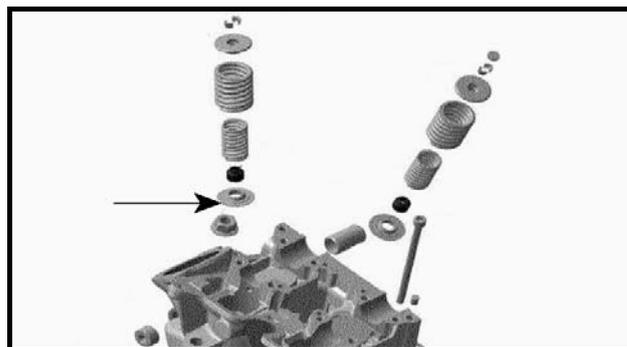
Дополнительная упорная шайба под шайбой пружины клапана.

Для чего:

Стандартизация с двигателем V-991.

ПРИМЕЧАНИЕ: упорная шайба установлена под шайбой пружины клапана.

450 EFI



Что нового:

Новые передняя и задняя головки цилиндров доработаны под установку нового распределительного вала.

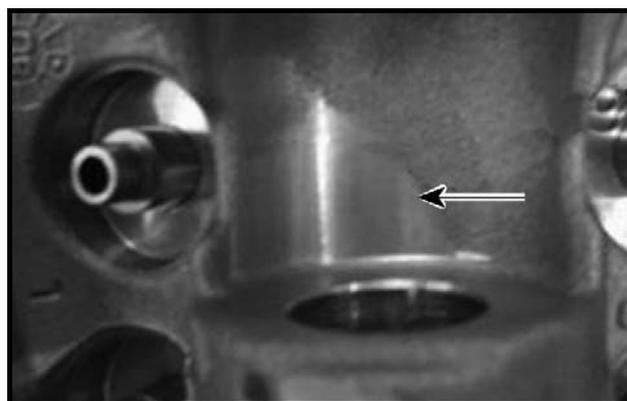
Головка цилиндра нового образца может быть установлена на аналогичные двигатели более ранних выпусков.

Для чего:

Увеличены выходные характеристик двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ: дополнительная обработка потребовалась в отмеченном стрелкой месте.

800R



Что нового:

Новые распределительные валы с более высокими выступами кулачков.

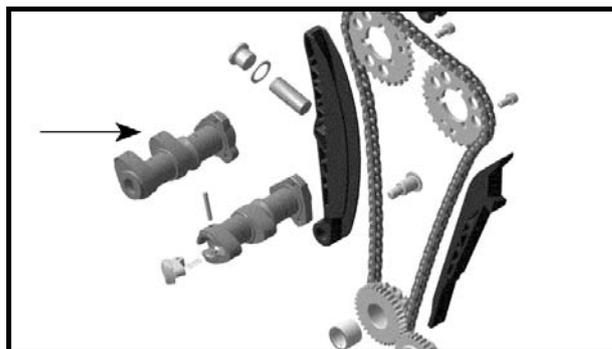
- впуск: 32,99 мм +/- 0,1 мм
- выпуск: 33,05 мм +/- 0,1 мм

Установка новых распределительных валов на двигатели предыдущих выпусков не допускается.

Для чего:

Увеличены выходные характеристик двигателя.

800R



Что нового:

Новый впускной коллектор.

Установка впускного коллектора нового образца на двигатели предыдущих выпусков не допускается.

Для чего:

Соответствие конструкции нового воздушного короба.

800R



Что нового:

Топливные инжекторы.

Установка новых топливных инжекторов на двигатели предыдущих выпусков не допускается.

Для чего:

Увеличение выходных характеристик двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ: на топливном инжекторе используется оригинальное нижнее уплотнительное кольцо. Это кольцо не будет входить в набор сальников, который используется как для двигателя 800R так и для предыдущего двигателя серии 800.

800R



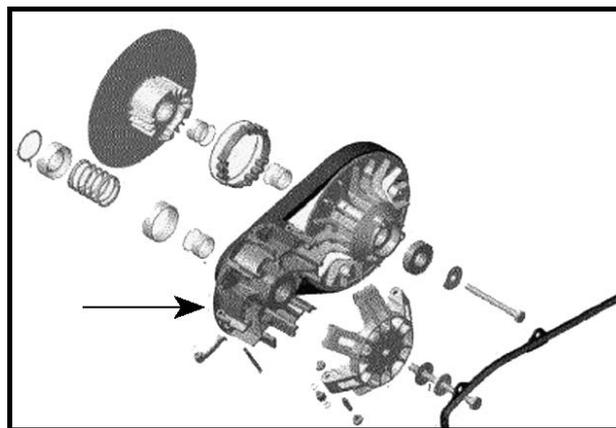
Что нового:

Подвижный фланец ведущего шкива вариатора с никелированным покрытием, нанесенным методом химического восстановления.

Для чего:

Увеличение надежности элемента для соответствия более мощному двигателю.

800R



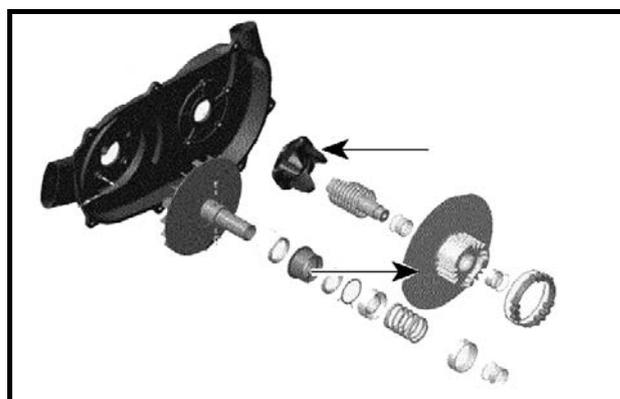
Что нового:

Изменен радиус подвижного фланца ведомого шкива вариатора в нише под кулачок. Применен новый кулачок ведомого шкива вариатора.

Для чего:

Повышена надежность элементов.

800R



Что нового:

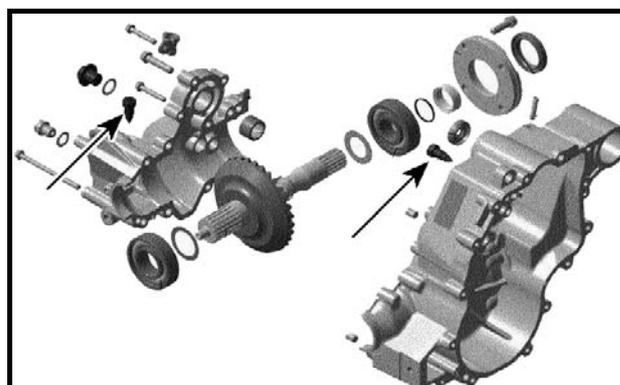
Контактные винты коробки передач устанавливаются штепсельными соединениями, ранее применялось соединение винтами М3.

Для подключения контактных винтов изменена электрическая проводка.

Для чего:

Доработка конструкции.

800R



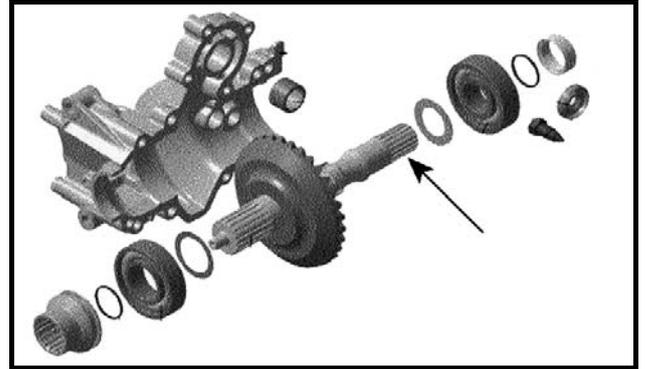
800R

Что нового:

Вал с конической шестерней имеет отверстие с резьбой M12 для крепления карданного вала (ранее применялась резьба M10).

Для чего:

Доработка конструкции.



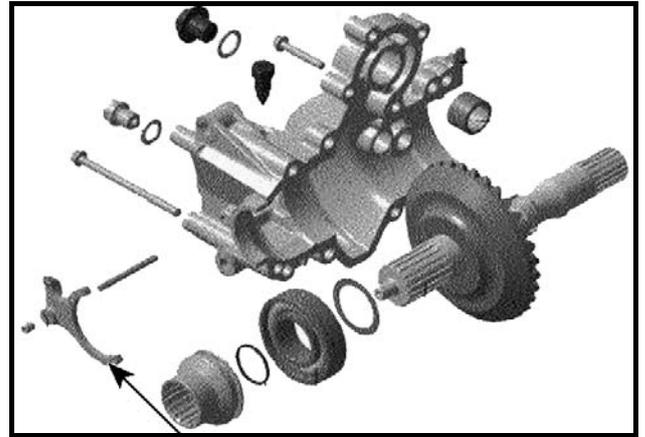
800R

Что нового:

Новая вилка для подключения переднего привода.

Для чего:

Улучшена рампа под контактный выключатель режима полного привода.



800R

Что нового:

Электронный блок управления.

Для чего:

Изменена предварительно рассчитанная карта управления двигателем.



Что нового:

Отличия двигателя 400 EFI от двигателя с карбюраторной системой питания.

- Применена система электронного впрыска топлива аналогичная той, которая используется на V-образных двигателях.
- Новый кожух вариатора (CVT)
- Пружина ведомого шкива вариатора (P/N 420 280 157) аналогична той, которая используется на мотовездеходе Outlander 500.
- Направляющая чашка ведущего шкива вариатора (P/N 420 280 157) от моделей с V-образным двигателем (усилены ролики), что необходимо для двигателя с более высокими рабочими характеристиками.
- Новый электрический стартер (изменен поставщик) и новый комплект щеток.
- Новый набор уплотнительных прокладок (включая уплотнительные прокладки системы впуска).
- Новая электрическая проводка и электронный блок управления ECM (МЗС ECM, аналогичный по конструкции блок управления используется на мотовездеходе DS 450. Два исполнения электронного блока управления: для Северной Америки и для Европы).

V-образные и тип 400 двигатели

Что нового:

Направляющие втулки клапанов.

Для чего:

В скором времени будут доступны направляющие втулки клапанов “подогнанные под размер”. После установки, втулку необходимо будет обработать разверткой 5 мм (можно приобрести у сторонних поставщиков), что обеспечит необходимый рабочий зазор.

Доступно для заказа приспособление для демонтажа направляющей втулки клапана P/N 529 035 924.

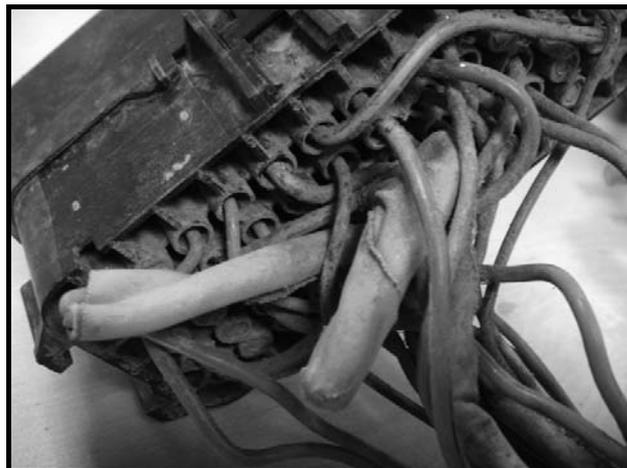
ПРИМЕЧАНИЕ: В руководстве по техническому обслуживанию ремонту указан неверный артикул приспособления для установки направляющей втулки клапана. Верный артикул приспособления P/N 529 036 140.



Технические советы и рекомендации

Электрические соединения под блоком предохранителей Outlander и Renegade

Под блоком предохранителей располагаются несколько групп проводов, соединенных между собой способом электросварки. Такое расположение проводов допускает постоянное попадание воды на соединение, что может привести к возникновению коррозии. Если Вы столкнулись с непонятными электрическими проблемами, причиной этого может быть нарушение контакта в соединении. **Коды ошибок** при этом могут не активироваться. Если Вы столкнулись с периодически повторяющимися электрическими проблемами – это место одно из тех, на которые надо обратить внимание. Снимите блок предохранителей, что сделать не сложно, проверьте соединения проводов, при необходимости отремонтируйте.



Обслуживание полуосей

В 2006 году были сделаны необходимые изменения, касающиеся шарниров со стороны колес и части привода, вставляющейся в дифференциал для их надежной фиксации на передних приводах.

Вместо внешних стопорных колец, которые должны сниматься перед разборкой шарнира, в настоящее время применяются внутренние стопорные кольца, которые располагаются в канавках, расположенных на обоих концах вала.

В 2008 году проведены изменения также и на задних приводах, где также применяются внутренние стопорные кольца с канавками.

Для снятия шарнира с приводного вала Руководство по техническому обслуживанию и ремонту (*SHOP MANUAL*) предлагает специальное приспособление, которое не работает достаточно хорошо. Наилучшего результата при разборке шарнира можно достичь, закрепив его в тисках и при помощи алюминиевой или медной выколотки, установленной вплотную к внутренней канавке, сильным ударом отсоединить шарнир от вала.

В некоторых случаях надо будет нанести удар с одной стороны, затем повернуть шарнир в тисках на 180 градусов и нанести повторный удар для снятия шарнира.

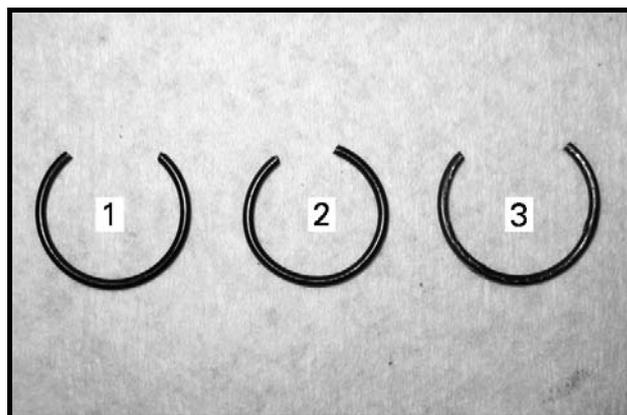


[1] новое кольцо

[2] поджатое новое кольцо

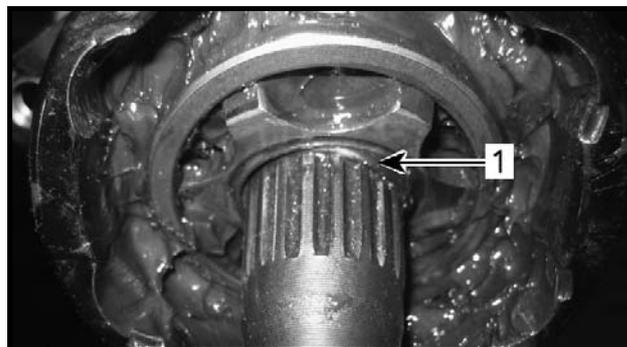
[3] снятое с вала кольцо

При обратной сборке необходимо аккуратно установить в канавку вала внутреннее кольцо до установки на вал внутренней обоймы шарнира. Если кольцо, устанавливаемое в канавку, сжато несколько больше **[2]**, это поможет при сборке узла.

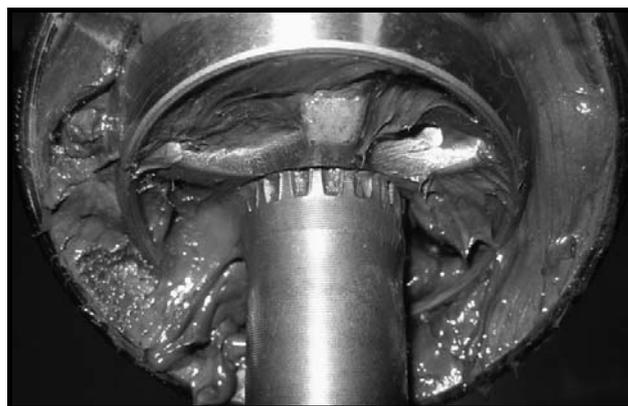


Надвиньте защитный кожух и хомуты на вал. Совместите внутреннюю обойму шарнира со шлицами приводного вала, на котором установлено стопорное кольцо. Затем, используя молоток, нанесите удар по концу шарнира. Шарнир должен надвинуться на вал до упора.

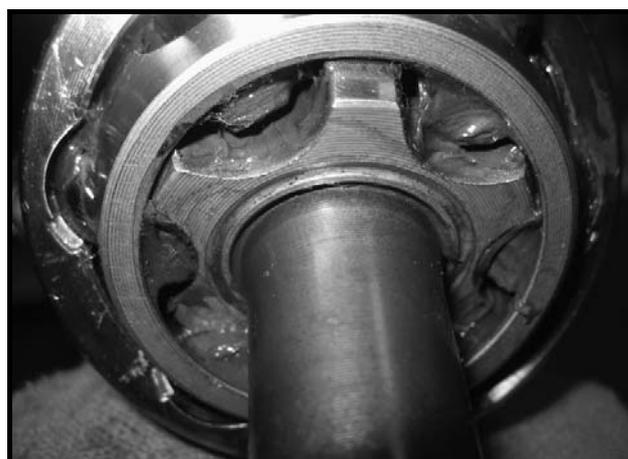
Если шарнир не надвинулся, есть вероятность того, что кольцо вышло из паза на валу. Проверьте это, и, если этот так, повторите попытку, используя новое стопорное кольцо, обеспечивающее плотную посадку в канавке.



СТОПОРНОЕ КОЛЬЦО ВЫШЛО ИЗ КАНАВКИ



ВИД СОБРАННЫХ ШАРНИРНЫХ СОЕДИНЕНИЙ СО СТОРОНЫ ДИФФЕРЕНЦИАЛА



ВИД СОБРАННЫХ ШАРНИРНЫХ СОЕДИНЕНИЙ СО СТОРОНЫ КОЛЕС

Обильно заполните шарнир смазкой, установите на место защитный кожух и закрепите его хомутами. В настоящее время пыльники изготавливаются из плотного материала, что затрудняет установку хомутов.

В сервисном бюллетене 2008-10 описано новое приспособление для установки хомутов.

Используйте это новое приспособление P/N 529 036 120 для установки хомутов на завершающей стадии работ.



Задние полуоси и комплекты пыльников

С момента выпуска мотовездеходов с V-образным двигателем (Outlander 800, 650 и 500; Renegade 800 и 500) на них использовались три вида задних полуосей и комплектов пыльников. Любые комплекты задних полуосей можно использовать на любых вышеуказанных мотовездеходах любых модельных годов, но их детали не взаимозаменяемы между собой.

На мотовездеходах с V-образным двигателем 2006-2007 модельного года использовались полуоси (P/N 705 500 726) (левая сторона) и (P/N 705 500 727) (правая сторона). На этих полуосях использовалось внешнее стопорное кольцо, удерживающее шарнир на внутреннем валу. Для этих полуосей использовался комплект пыльников (P/N 705 500 855). Пыльники в этом комплекте изготовлены из резины.



В начале 2008 модельного года на мотовездеходах с V-образным двигателем стали использоваться комплекты полуосей (P/N 705 500 867) (левая сторона) и (P/N 705 500 868) (правая сторона). На этих полуосях использовалось внутреннее стопорное кольцо, удерживающее шарнир на внутреннем валу. Для этих полуосей использовался комплект пыльников (P/N 705 500 953), такой же, как и вышеуказанный комплект (P/N 705 500 855), но содержащий в себе внутреннее стопорное кольцо.



На мотовездеходах с V-образным двигателем выпускаемых с конца 2008 модельного по настоящий момент и в дальнейшем производстве (до соответствующего уведомления) устанавливается комплект полуосей (P/N 705 500 979) (левая сторона) и (P/N 705 500 983) (правая сторона).

На этих полуосях также используется внутреннее стопорное кольцо, и они идентичны предыдущим версиям, за исключением канавок в месте крепления пыльника к шарниру (канавки шире). Для этих полуосей используется комплект пыльников (P/N 705 500 870). Пыльники в этом комплекте изготовлены из более твердого материала (ТРЕ), который создан по самым последним технологиям и должен быть более износостойким.



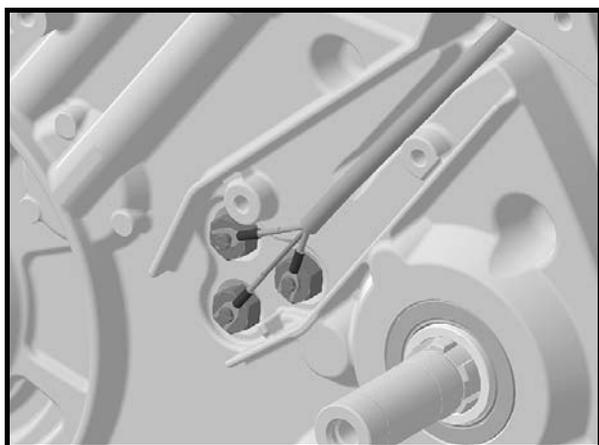
Примечание (Комплекты пыльников):

Комплекты пыльников изготовленных из резины и из материала TPE не взаимозаменяемы. Хомуты, используемые с резиновыми пыльниками на 7 мм уже, чем хомуты на пыльниках из материала TPE (10 мм).

Различия полуосей:

- На комплектах полуосей (P/N 705 500 726) и (P/N 705 500 727) используется внешнее стопорное кольцо, удерживающее шарнир на внутреннем валу и резиновые пыльники.
- На комплектах полуосей (P/N 705 500 867) и (P/N 705 500 868) используется внутреннее стопорное кольцо, удерживающее шарнир на внутреннем валу и резиновые пыльники.
- На комплектах полуосей (P/N 705 500 979) и (P/N 705 500 983) используется внутреннее стопорное кольцо, удерживающее шарнир на внутреннем валу и пыльники из материала TPE.

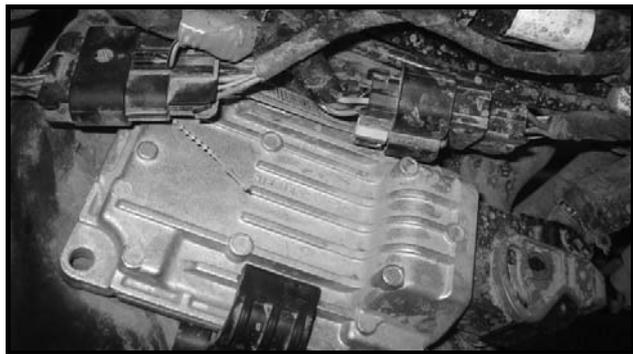
Индикация выбранной передачи на 400 EFI



1. Выключатель парковочной передачи (синий провод)
2. Выключатель реверса (коричневый провод)
3. Выключатель нейтрали (зеленый/желтый провод)

В Руководстве пользователя для мотовездехода 400 EFI написано, что на информационный центр выводятся положения всех передач P, R, N, H, L. Это ошибочная информация, так как мотовездеход 400 EFI имеет те же датчики включенных передач, что и модели 400 с карбюратором, и соответственно не могут отображать передачи H и L. Отображаются передачи P, R, N. Руководства по эксплуатации мотовездеходов 2009 модельного года исправлены.

Подключение B.U.D.S. к мотовездеходам 400 EFI и DS 450



На мотовездеходах 400 EFI и DS 450 используется новый электронный блок управления МЗС ECM. Это блок ECM меньше и имеет другие разъемы.

Для подключения BUDS:

- Используйте MPI-2 (MPI-1 не подходит для работы)
- Выберите протокол передачи данных KW2000 (500к)
- Не используйте DESS-пост интерфейс
- Не подключайте одновременно комплект MPI-1 и MPI-2 к компьютеру.
- Используйте последнюю версию программы BUDS, не ниже 2.3.19.

ПРИМЕЧАНИЕ: Мотовездеходы 400 EFI и DS 450 2008 и 2009 модельного года не имеют систему DESS, поэтому программирование ключей не требуется.

ПРИМЕЧАНИЕ: Особенностью модели DS 450 является наличие кода ошибки P 1600, который будет все время активен до подключения к мотовездеходу информационного центра.

Перекалибровка режима Limp home из-за перегрева двигателя DS 450

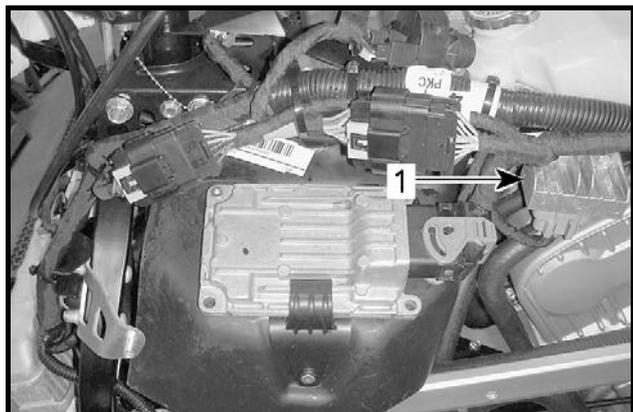
Недавно была выпущена прошивка для перекалибровки с помощью программы B.U.D.S. 2.3.19. режима Limp Home при перегреве двигателя (см. Бюллетень по спортивным настройкам 2008-2 ATV). Важно понимать, что эта прошивка меняет условия перехода двигателя в режим Limp Home и обороты двигателя в режиме Limp Home, основываясь на его температуре. Эти настройки не изменяют параметры управления двигателем, которые, возможно, могли бы привести к понижению рабочей температуры двигателя. Если двигатель перегревался до того как выполнялась перекалибровка, и это было единственным что было сделано с двигателем, он все равно будет перегреваться. BRP получило несколько сообщений о перегреве двигателя с жалобами, что перекалибровка не помогает исправить ситуацию.

Если двигатель перегревается, его необходимо проверять, как и любой другой перегревающийся двигатель, а именно, не низкий ли уровень охлаждающей жидкости, не заклинил ли термостат, работает ли насос охлаждающей жидкости, состояние радиатора, и т.п. Особое внимание следует уделить радиатору, так как он находится в передней части мотовездехода. Если табличка с номером частично закрывает радиатор, или радиатор частично забит грязью, то это может послужить причиной перегрева двигателя.

Изменения в калибровке	Шаг 1	Шаг 2	Шаг 3
Старая калибровка	При 110°C мигает красная сигнальная лампа, ограничение оборотов коленчатого вала 5000 об/мин		
Новая калибровка	При 110°C мигает красная сигнальная лампа, ограничение оборотов коленчатого вала 10250 об/мин	При 119°C мигает красная сигнальная лампа, ограничение оборотов коленчатого вала 8750 об/мин	При 130°C мигает красная сигнальная лампа, ограничение оборотов коленчатого вала 7000 об/мин

ПРИМЕЧАНИЕ: Вентилятор охлаждения включается на 2°C раньше, при 96°C против 98°C; выключается на 1°C позже, 95°C против 94°C.

Регулятор напряжения фар головного света на DS



На модели DS 450 2008 года устанавливался регулятор питания фар головного света [1], который изменял мощность, потребляемую передними и задними фонарями. Он устанавливался последовательно с регулятором напряжения, и его задача заключалась в компенсации недостатка питания от статора при низких оборотах двигателя, для обеспечения необходимого питания для нормальной работы ЕСМ и компонентов двигателя.

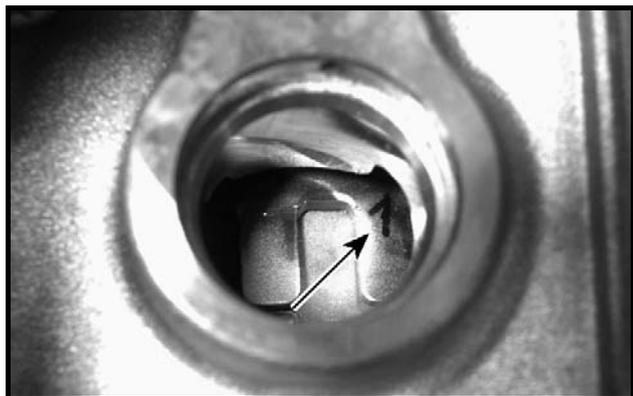
На холостом ходу при низких оборотах питания от статора не достаточно для совместной работы ЕСМ, компонентов двигателя, ламп головного и заднего света. Регулятор питания фар головного света [1] снижает потребляемую лампами головного и заднего света мощность методом модуляции ширины импульсов, просто отключая и включая подачу питания к ним, тем самым, сохраняя напряжение АКБ достаточное для работы ЕСМ и компонентов двигателя.

Во время работы регулятора питания фар головного света [1], блок ЕСМ чувствовал недостаток питания и компенсировал его путем повышения оборотов двигателя, тем самым, производя большую мощность.

Во время дальнейших испытаний электрической системы, позже в 2008 году было установлено, что повышения оборотов двигателя блоком ЕСМ было достаточно для компенсации потерь мощности, и регулятор питания фар головного света [1] был исключен из электрической системы мотовездеходов 2009 модельного года. Регулятор питания фар головного света был снят с производства и после изъятия всех запасов (P/N 710 001 028) на складе его заказ будет не возможен.

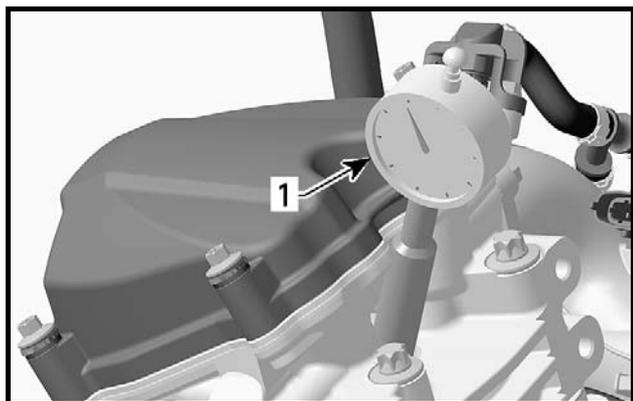
Если в будущем, регулятор питания фар головного света откажет и его не окажется на складе, просто отрежьте красно-черный и красно-фиолетовый провод от регулятора и спаяйте их вместе.

Метки зубчатого венца 400 EFI



В целях стандартизации, на двигателях 400 EFI устанавливается то же зубчатый венец, что и на V-образных двигателях. На этом зубчатом венце имеются метки «1» и «2», для определения ВМТ первого и второго цилиндра соответственно при совмещении их с меткой на крышке генератора.

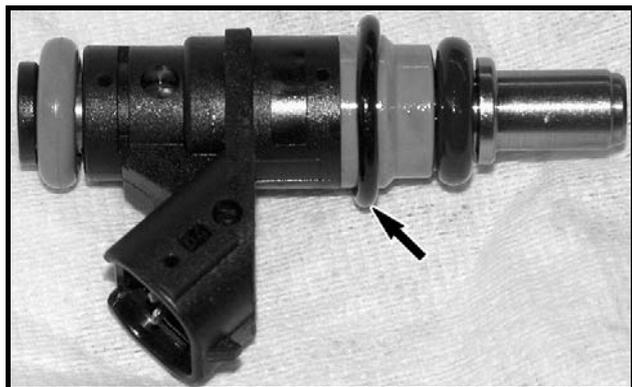
На двигателях 400 EFI нет метки на крышке генератора, но даже если она имеется, то совмещение с ней меток «1» и «2» на зубчатом венце не указывает на ВМТ.



Лучший способ для определения ВМТ такта сжатия – это на собранном двигателе выкрутить свечу зажигания и проворачивать двигатель в направлении его вращения до момента открытия впускного клапана. Продолжайте вращать двигатель, и когда клапан начнет закрываться, установите цифровой индикатор [1] и определите ВМТ (или установите подходящий стержень и «почувствуйте» ВМТ). Теперь выкрутите заглушку в передней части двигателя, с помощью отвертки найдите паз на коленчатом вале, и затем установите в него специальное приспособление для фиксации коленчатого вала (P/N 529 035 617).

Также, можно примерно определить ВМТ такта сжатия по методу, описанному выше (ВМТ такта сжатия после закрытия впускного клапана) и наблюдением за появлением метки «1» на зубчатом венце через отверстие для датчика положения коленчатого вала. Это позволит примерно определить, где будет метка «1» при достижении ВМТ. Используйте этот метод только для примерного определения ВМТ, единственным точным способом определить ВМТ является использование специального приспособления для фиксации коленчатого вала.

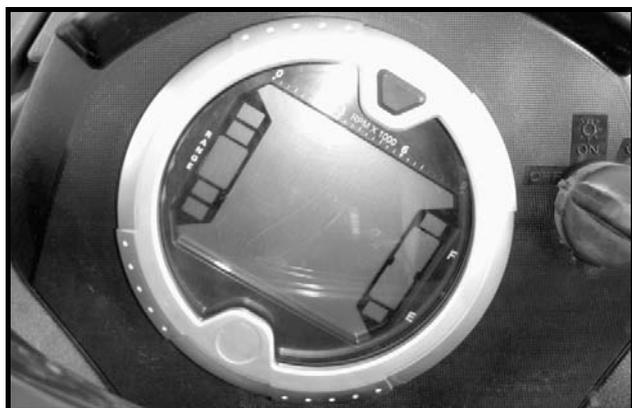
Комплект прокладок для двигателя 800R



На двигатель 800R устанавливаются другие топливные инжекторы, в отличие от предыдущих двигателей 800, эти новые инжекторы имеют другое уплотнительное кольцо, устанавливаемое в топливную рампу. Для того чтобы существовал только один стандартный комплект прокладок для обоих двигателей, было решено исключить оба вида уплотнительных колец из комплекта прокладок.

Новый комплект прокладок получит другой артикул, и по окончании на складе старых комплектов, будет единственным доступным для заказа. Если потребуются новые уплотнительные кольца инжекторов, их необходимо заказывать отдельно от комплекта прокладок.

Кнопка информационного центра Outlander 2008



На Outlander 2008 в кнопке выбора режимов информационного центра отсоединялся магнит, из-за чего было невозможно переключать режимы вывода информации. Были выпущены 2 кнопки, на первой магнит был приклеен лучше, чем на прежней, а на другой магнит был встроен внутрь кнопки. Единственным доступным к заказу остался вариант со встроенным в кнопку магнитом, его артикул (P/N 710 001 473). В гарантийном бюллетене 2008-1 приведена более подробная информация.

Погнутые маятниковые рычаги на Outlander



Зафиксировано несколько случаев изгиба маятникового рычага на мотовездеходах Outlander. Стало известно, что если на мотовездеходе совершается прыжок и водитель во время приземления не отпускает курок дросселя, то в момент контакта колеса с землей на маятниковый рычаг передается огромный момент. В крайних случаях это усилие превосходит конструктивно заложенные пределы и изгибает рычаг. В такой ситуации рычаг выступает в роли предохранителя, если не изогнется он, то изогнется что-нибудь другое. Рычаги, погнутые по этой причине, не считаются дефектными и не подлежат гарантийной замене.

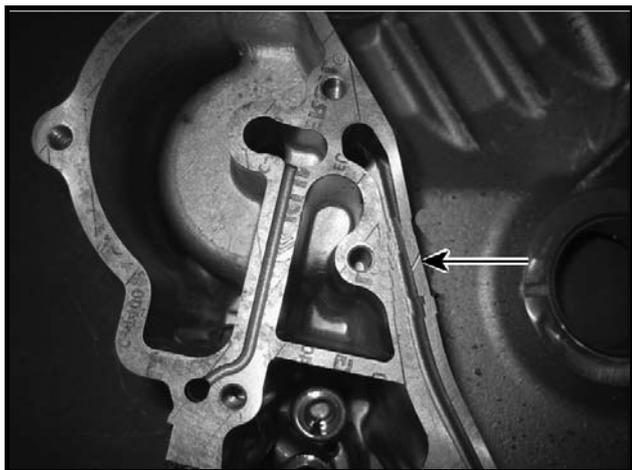
Теперь существует «спортивный маятниковый рычаг» для Outlander, который в основном сконструирован так же, как маятниковый рычаг для Renegade. Единственное отличие состоит в том, что крепление амортизатора находится в другом месте, по сравнению с Renegade. BRP рекомендует менять рычаги парой. Так же необходимо использовать переходную шлицевую втулку от модели Renegade.

Установка спортивных маятниковых рычагов, позволит водителю сильнее их нагружать, но не гарантирует, что они не погнуться снова. Если водитель продолжит не отпускать курок дросселя при прыжках, он может попасть снова в ту же ситуацию и снова погнуть рычаг.

Артикулы деталей:

- левый маятниковый рычаг (P/N 706 000 584)
- правый маятниковый рычаг (P/N 706 000 586)
- переходная шлицевая втулка (P/N 706 000 519)

Масляная канавка в картере V-образного двигателя



Во время модернизации двигателя V-500 было установлено, что необходима дополнительная подача масла на юбку поршня переднего цилиндра. На заводе Rotax сложившаяся ситуация была исправлена путем выполнения канавки в масляном канале картера двигателя для того, чтобы масло разбрызгивалось на поршень. Так как на всех V-образных двигателях используется один и тот же картер, эта канавка будет присутствовать на всех производимых двигателях и картерах поставляемых в качестве деталей для ремонта.

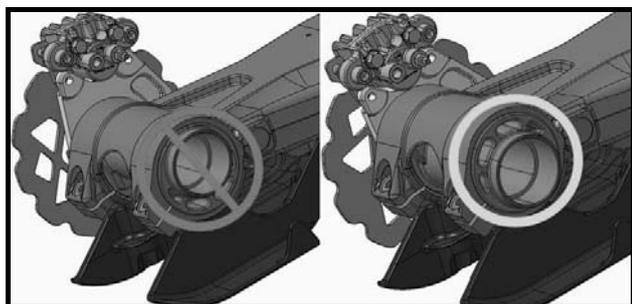
Будьте внимательны при сборке, убедитесь, что никакой герметик не попал в эту канавку, т.к. эту помешает ее функционированию.

Крепежные размеры колесных дисков



Outlander и Renegade	4 отверстия на диаметре 136 мм
Traxter (5 speed и CVT) и Quest	4 отверстия на диаметре 110 мм
DS 650	4 отверстия на диаметре 144 мм
DS 450	Передняя ось: 4 отверстия на диаметре 144 мм
	Задняя ось: 4 отверстия на диаметре 110 мм
Rally	4 отверстия на диаметре 110 мм
DS 250	4 отверстия на диаметре 110 мм
Mini	4 отверстия на диаметре 110 мм

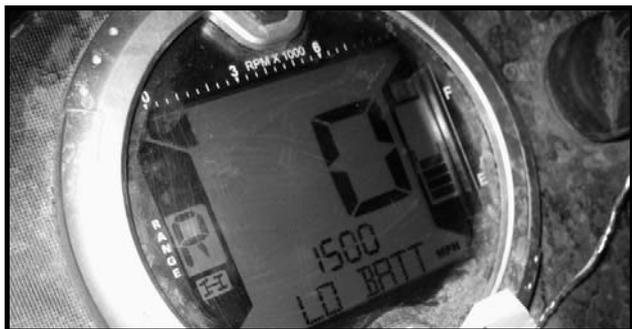
Расположение REAR HUB при регулировке натяжения цепи



Было установлено, что неправильное расположение корпуса эксцентрика может привести к несоответствующей регулировке рабочего положения подвески и последующему серьезному повреждению рамы.

Пожалуйста, убедитесь, что при установке корпуса эксцентрика или при регулировке натяжения цепи, корпус эксцентрика расположен в соответствии с иллюстрацией. Для соответствующей регулировки рабочего положения подвески и предотвращения проседания рамы, всегда устанавливайте корпус эксцентрика тонкой стороной вниз.

АКБ и лебедка



BRP получило несколько сообщений о том, что во время использования лебедки на информационном центре появляется сообщение о низком заряде АКБ ("Low battery"), а при длительном использовании лебедки загорается лампа "Check Engine" и двигатель переходит в режим "Limp Home". Моделям EFI требуется определенное электрическое напряжение для нормальной работы электрооборудования, и если оно падает, ниже этого определенного значения, происходит вышеупомянутый сбой в работе.

Для работы лебедки требуется много энергии. Обычно, лебедке для поднимания снегоуборочного ковша требуется сила тока примерно 40 А, а при использовании лебедки, например, для вытягивания мотовездехода из канавы или грязевой ямы, лебедке может потребоваться сила тока более 200 А (для сравнения, стартер обычно потребляет 50-80 А). Система зарядки на моделях с V-образным двигателем может выдавать 25-30 А для АКБ при оборотах двигателя более 4000 об/мин, но этого крайне недостаточно для работы лебедки.

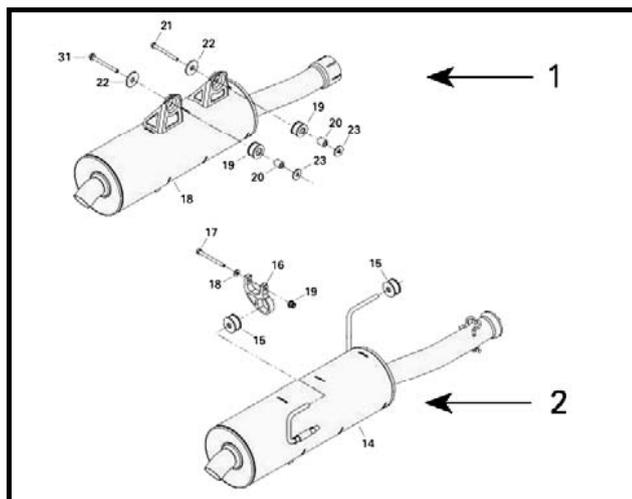
Длительное использование лебедки для поднятия снегоуборочного ковша, значительно разряжает АКБ, особенно если поднятие ковша производится часто и на холостых оборотах двигателя. Убедитесь, что АКБ полностью заряжена, перед тем как длительно использовать лебедку, и постарайтесь держать при этом повышенные обороты двигателя. Длительное использование лебедки в тяжелых условиях, приведет к быстрому разряду АКБ. Держите повышенные обороты двигателя и используйте лебедку максимально эффективно.

Использование нажимных рычагов вариатора на моделях с V-образным двигателем

Ниже приведена таблица для ведущего шкива вариатора с рампами, которые используются на моделях с V-образным двигателем. Помните, что рампы для эксплуатации на уровне моря и на высотах 1200 м и 2400 м. над уровнем моря различаются по ширине. Профиль рампы для эксплуатации в условиях высокогорья одинаковый, уменьшается только их ширина. Системы управления всеми V-образными двигателями автоматически настраиваются на работу в условиях высокогорья, за исключением мотовездеходов Outlander 800 2006 и 2007 модельного года, для которых необходимо загружать карту управления двигателем для условий высокогорья с помощью программы B.U.D.S.

	OUTLANDER 800 MY2006 2009	RENEGADE 800 MY 2007 2008 2009	OUTLANDER 650 MY2006	OUTLANDER 650 MY2007	OUTLANDER 650 MY 2008 2009	OUTLANDER 500 MY2007 2008 2009	RENEGADE 500 MY2008 MY2009
Qty	6	6	6	6	6	4	4
Number	490	492	493	553	553	550	550
Weight	40 gr	32.9 gr	32 gr	31 gr	31 gr	31 gr	31 gr
Sea Level Width	11.7 mm	12 mm	9.4 mm	12 mm (August and later prod)	12 mm	12 mm	12 mm
Width 4000 ft	10.2 mm	10.2 mm	8.7 mm	8.7 mm	8.7 mm	10.75 mm	10.75 mm
Width 8000 ft	9 mm	9 mm	8.7 mm	8.7 mm	8.7 mm	9.75 mm	9.75 mm
Primary Spring	240 N•m at 63.70 mm					156 N•m at 63.69 mm	156 N•m at 63.69 mm
	490 N•m at 32.60 mm					384 N•m at 32.54 mm	156 N•m at 63.69 mm

Крепление глушителя на Outlander с V-образным двигателем



1. Новое крепление
2. Старое крепление

Напоминаем Вам о том, что в 2007 году произошло изменение способа крепления глушителя на моделях Outlander с V-образным двигателем. В середине декабря 2007 года, на заводе-изготовителе начали использовать метод крепления глушителя с помощью 2-х болтов крепящих его к раме через резиновые кронштейны, подобно моделям Renegade, вместо использования крюка вставляемого в резиновую опору, как на предыдущих моделях.

Сообщение о необходимости прохождения первого ТО 10-моточасов



Важно понимать, что сообщение о необходимости прохождения обслуживания после наработки первых 10 моточасов, появляется только один раз по команде блока управления ECM.

После нажатия кнопки RESET SERVICE в программе V.U.D.S., эта функция отключается, и сообщение о необходимости прохождения обслуживания появится только после наработки 50 моточасов. При проведении предпродажной подготовки не нажимайте кнопку RESET SERVICE, даже если счетчик показывает какое-то количество моточасов, так как это отключит функцию вывода сообщения о необходимости первого обслуживания. Также, каждый раз после этого, нажимая кнопку RESET SERVICE, вы обнуляете счетчик, и сообщение о необходимости обслуживания не будет появляться до наработки в 50 моточасов.

Детали промежуточного вала 400 и 400EFI



Новое исполнение дистанционной втулки и уплотнительного кольца на промежуточном валу устанавливается на заводе-изготовителе на модель 400 EFI и будет использоваться в качестве запасной части на карбюраторных моделях с двигателем тип 400. Это такие же детали, которые используются на моделях с V-образным двигателем, и они не взаимозаменяемы с другими моделями. На двигателях с серийным номером до M6767699 установлены детали старого исполнения, а на двигателях с серийным номером от M6767700 устанавливаются детали нового образца.

Использование запасных частей:

- По окончании на складе промежуточных валов старого образца (P/N 420 620 440) они будут заменены валами нового исполнения (P/N 420 620 441).
- По окончании на складе дистанционной втулки (P/N 420 247 110) она будет заменена комплектом (P/N 420 247 114) включающим в себя дистанционную втулку нового исполнения (P/N 420 247 111) и уплотнительное кольцо нового образца (P/N 420 631 615)
- Уплотнительное кольцо старого образца (P/N 420 630 040) будет доступно для заказа.
- Оригинальный комплект прокладок (P/N 420 685 129) будет включать в себя как уплотнительное кольцо нового исполнения (P/N 420 631 615), так и старое уплотнительное кольцо (P/N 420 630 040).
- Как только на складе закончатся дистанционные втулки нового образца, они будут заменены комплектом (P/N 420 247 114), включающим в себя дистанционную втулку нового исполнения и уплотнительное кольцо нового образца.
- Новое уплотнительное кольцо (P/N 420 631 615) будет доступно для заказа отдельно.

Дата: 5 мая 2008

Предмет: Вентиляция расширительного бачка на V-образных двигателях

№. 2008-14

Год	Модель	Номер модели	Серийный номер
2006-2008	Все Outlander и Renegade с V-образными	Все	Все

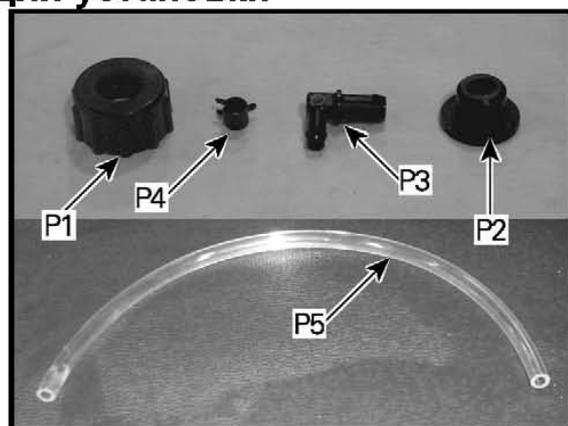
Новая система вентиляции радиатора, расположенная в крышке расширительного бачка охлаждающей жидкости, устанавливается на Outlander и Renegade с Мая 2008 года.

Новая система вентиляции, заменяет систему вентиляции ранее используемую на Outlander и Renegade.

При замене радиатора, рекомендуется установка этой новой системы вентиляции.

Примечание: Внутренняя крышка больше не используется, и не должна применяться при установке новой системы вентиляции.

Детали необходимые для установки

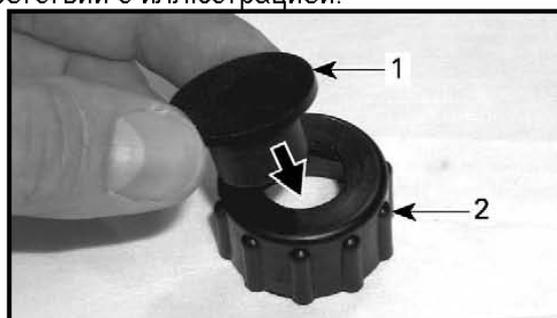


№	Артикул	Описание	Кол-во
P1	548 872 589	Крышка	1
P2	293 830 136	Уплотнитель	1
P3	414 580 700	Угловой фитинг 90°	1
P4	414 554 800	Клипса	1
P5	415 080 200	Трубка*	14"

* Трубка продается длиной 10м (32.8').

Сборка новой крышки расширительного бачка охлаждающей жидкости

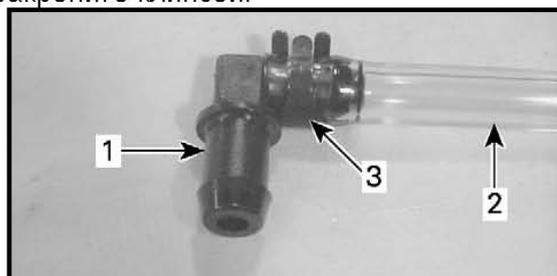
Установите уплотнитель в крышку, в соответствии с иллюстрацией.



1. Уплотнитель
2. Крышка

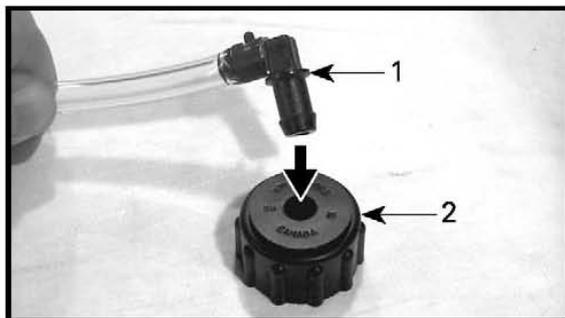
Подсоедините чистую трубку к узкому концу углового фитинга 90°, в соответствии с иллюстрацией.

Закрепите клипсой.



1. Угловой фитинг 90°
2. Трубка
3. Клипса

Установите угловой фитинг 90° в уплотнитель, как показано на иллюстрации.



1. Угловой фитинг 90°
2. Уплотнитель

Установка новой крышки расширительного бачка охлаждающей жидкости

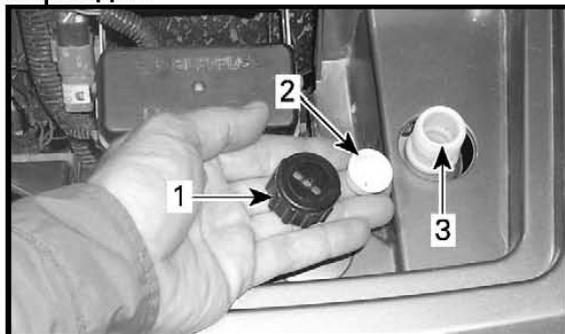
Снимите и повторно не используйте крышку расширительного бачка.

ВНИМАНИЕ

При открытии расширительного бачка на горячем двигателе, горячая охлаждающая жидкость может вылиться наружу. Убедитесь, что двигатель остыл, перед снятием крышки.

Снимите и повторно не используйте внутреннюю крышку.

ВНИМАНИЕ: Убедитесь, что внутренняя крышка извлечена; если этого не сделать, двигатель может быть серьезно поврежден.



1. Крышка расширительного бачка
2. Внутренняя крышка
3. Заливная горловина расширительного бачка

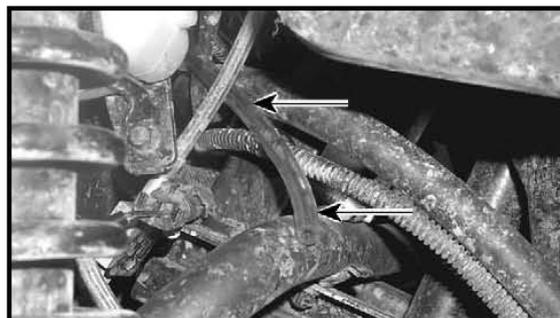
Закрутите новую собранную крышку на расширительный бачок охлаждающей жидкости.

Проложите трубку в соответствии с иллюстрацией.

ВНИМАНИЕ: Убедитесь, что трубка, не задевает ни за какие детали, например тормозной диск и т.п.



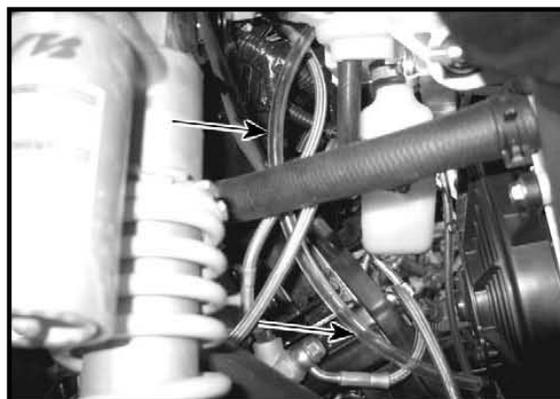
Типично – Outlander



Типично - Outlander



Типично - Renegade



Типично - Renegade

Дата: 29 августа 2008

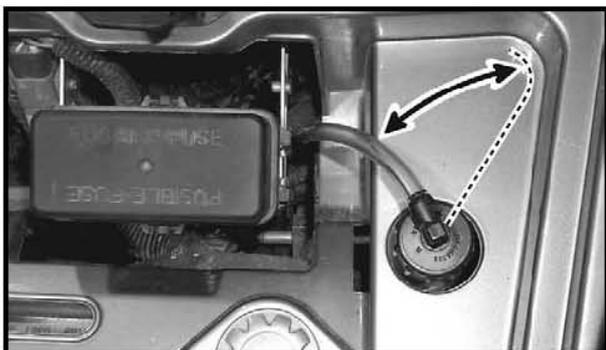
Предмет: Outlander XT и LTD
Прокладка трубки вентиляции расширительного
бачка радиатора

№. **2009-7**

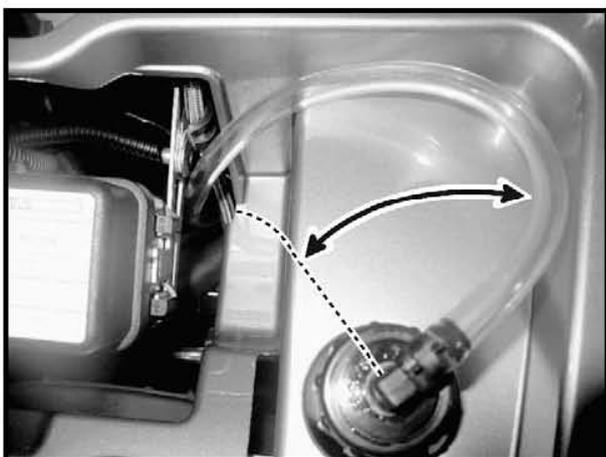
ГОД	МОДЕЛЬ	КОМПЛЕКТАЦИЯ	НОМЕР МОДЕЛИ	СЕРИЙНЫЙ НОМЕР
2009	Outlander™	XT™ и LTD	Все	Все

Выполняя сервисное обслуживание указанных выше единиц техники, обратите особое внимание на расположение трубки вентиляции расширительного бачка.

Данная трубка находится в переднем сервисном отделении и должна располагаться между указанными ниже на фотографиях крайними положениями.



МИНИМАЛЬНАЯ ДЛИНА ПРОКЛАДКИ ТРУБКИ



МАКСИМАЛЬНАЯ ДЛИНА ПРОКЛАДКИ ТРУБКИ

Правильная прокладка трубки ставит своей целью избежать любые воздействия на неё при закрывании крышки багажного отделения со стороны блока дистанционного управления лебедкой, который расположен под крышкой.



ПРИМЕЧАНИЕ: неправильный способ прокладки трубки может стать причиной, по которой данная трубка будет пережата, что в свою очередь может привести к возникновению избыточного давления в системе охлаждения двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ: не рекомендуется хранить в переднем багажном отделении такие предметы как: дождевой плащ, веревки или другие предметы. Эти предметы могут мешать нормальной работе компонентов.

ПРИМЕЧАНИЕ: Убедитесь в том, что конец трубки отведен от любого компонента, такого как тормозной диск и т.д., на который может быть оказано воздей-

ствии стеканием антифриза из этой трубки.

ПРИМЕЧАНИЕ: при сервисном обслуживании техники доработанной по *сервисному бюллетеню 2008-14 от 5 мая 2008 года*, так же обращайтесь внимание на указанные выше особенности.

Весь технический персонал должен быть поставлен в известность.

Дата: 26 сентября 2008

Предмет: **Новые детали сцепления
Can-Am DS 450**

№. 2009-9

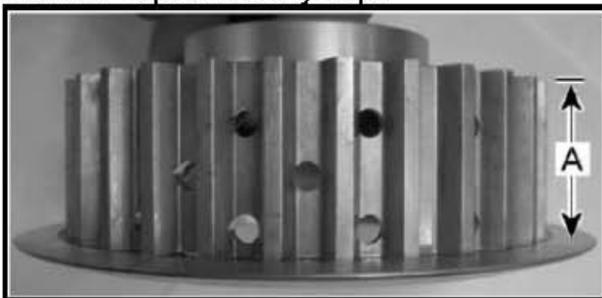
Год	Модель	Номер модели	Серийный номер
2008	DS 450	Все	Все
2009	DS 450	Все	Все

Новые детали сцепления

На мотовездеходы DS 450 2009 модельного года на заводе изготовителе, с номера двигателя M6748166, устанавливалась новая ступица дисков сцепления и крышка механизма сцепления.

Новая ступица дисков сцепления

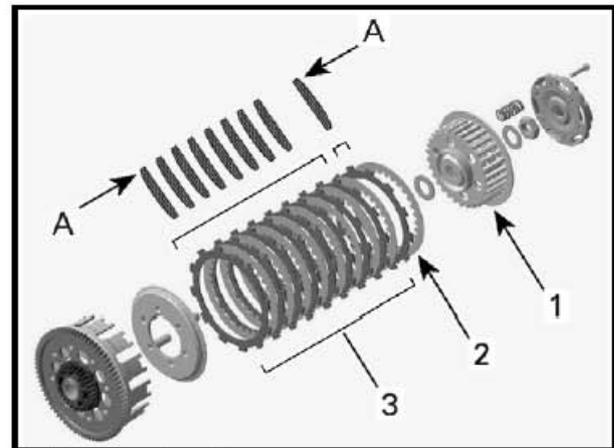
Новая ступица имеет другое исполнение и требует установки дополнительного диска сцепления (9 дисков вместо 8), расположенного первым на ступице.



Ступица дисков сцепления

A. Увеличен размер новой ступице дисков сцепления

Дополнительный диск сцепления такой же, как и все остальные диски сцепления и устанавливается скругленным краем к ступице сцепления. Так же рекомендуется перевернуть все остальные диски и установить их, направив скругленным краем к барабану сцепления.

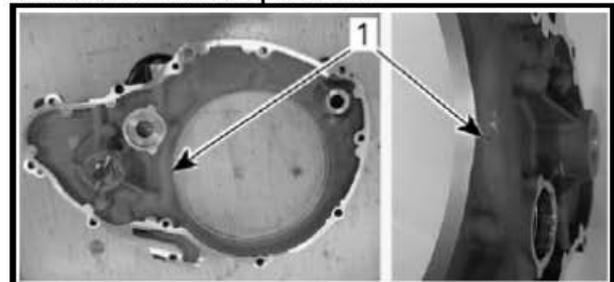


A. Скругленный край

1. Новая ступица сцепления
2. Дополнительный диск сцепления
3. Остальные диски сцепления

Новая крышка сцепления

Новая крышка механизма сцепления имеет калиброванное отверстие, просверленное в масляном канале. Это позволит масляному туману попадать во внутреннее пространство механизма сцепления.



Крышка сцепления

1. Маленькое калиброванное отверстие

Новые артикулы

Описание	Артикул
Новая ступица сцепления	420 259 873
Новая крышка сцепления	420 611 666
Дополнительный диск сцепления	420 259 910

Примечание

Эти детали взаимозаменяемы, но рекомендуется устанавливать новую крышку сцепления вместе с новой ступицей сцепления для оптимальной работы механизма сцепления.

Процедуру установки всегда выполняйте согласно соответствующему *Руководству по ремонту ATV*.

По окончании старых деталей на складе они будут заменены деталями нового образца. При заказе ступицы сцепления старого образца, и при ее отсутствии на складе, будет выслана ступица сцепления нового образца вместе с диском сцепления.

Новые технологии

Outlander™ 400 EFI



Появившейся в конце года мотовездеход Can-Am Outlander 400 H.O. оснащен системой впрыска топлива. Теперь каждая рекреационно-утилитарная модель Can-Am имеет систему впрыска топлива. Компании BRP удалось первой достичь таких успехов среди конкурентов.

Мотовездеход Outlander 400 H.O. занимает лидирующую позицию по мощности в классе 400 куб. см и даже превосходит некоторых конкурентов в классе 450 куб. см.

Категория рекреационно-утилитарных мотовездеходов имеет широкий выбор, однако Can-Am Outlander способен доставить гораздо больше адреналина по сравнению с любым другим конкурентом. Это достигнуто за счет применения на мотовездеходе Outlander наиболее мощного двигателя в своем классе, системы впрыска топлива с электронным управлением, полуспортивных подвесок, эксклюзивного переднего дифференциала Visco-Lok и других не менее важных технических решений.

Модели Outlander MAX разработаны специально для поездок с пассажиром. Удлиненная колесная база обеспечивает не только устойчивость к раскачке и крайне предсказуемое рулевое правление при движении с пассажиром, но так же, и без него. Отменную универсальность модели MAX придает возможность демонтажа сиденья и установки специального багажного отделения без использования инструментов.

Мотовездеходы Outlander XT снабжены такими дополнениями как лебедка с дистанционным управлением и алюминиевые колесные диски. Радиальные шины Carlisle ACT, бамперы и другие компоненты, установленные на заводе-изготовителе. Покупатели, которые остановили свой выбор на модели XT, сэкономят деньги, не тратя их на покупку и установку всех компонентов по отдельности. Следует отметить, что все перечисленные выше компоненты обеспечиваются заводской гарантией.

Особенности мотовездехода:

- Система впрыска топлива с электронным управлением: система стандартно устанавливается на мотовездеходы Outlander 400 H.O. Большой диаметр корпуса дросселя, который составляет 46 мм, позволяет двигателю 400 H.O. развивать наибольшую мощность в своем классе, и даже по сравнению с некоторыми моделями в классе двигателей с большим рабочим объемом.
- Передний дифференциал Visco-Lok: передний дифференциал автоматически прогрессивно перераспределяет крутящий момент от проскальзывающего переднего колеса на колесо, которое имеет сцепление с поверхностью, при этом нет необходимости нажимать на кнопку управления или задействовать рычаг переключения. Колеса не теряют контакт с дорогой, нет чрезмерных нагрузок на трансмиссию при срабатывании дифференциала, система полностью прозрачна для водителя и не затрудняет управление. Дифференциал может быть заблокирован на 100% без ограничений по оборотам двигателя и скорости движения.
- Задняя независимая торсионная подвеска (ТТИ): задние маятниковые рычаги обеспечивают лучшую управляемость и устойчивость, особенно при движении в трудных условиях, за счет того, что колесо не перемещается по грунту в горизонтальной плоскости. Колеса смещаются назад, перемещаясь вверх и вниз, обеспечивая более комфортную езду по сравнению с конкурентами, колеса не оказывают смещающего воздействия. Дополнительно ко всему, подвеска ТТИ имеет на 75% меньше деталей по сравнению с конструкциями подвесок конкурентов, а так же значительно снижает износ покрышек.
- Передняя подвеска типа МакФерсон: компактная конструкция и небольшой вес обеспечивают превосходную управляемость и комфортную езду.
- Рама SST (технология пространственной окружающей балки): в отличие от общепринятой трубчатой коробки, рама SST представляет собой легкий и в тоже время прочный единый элемент. Все это помогает моделям Outlander сочетать превосходное отношение мощности двигателя к массе мотовездехода и обеспечивает низкий центр тяжести.

- Многофункциональный информационный центр: легко читается и обладает широким набором функций (цифровой спидометр, счетчик наработки моточасов двигателя, цифровой тахометр, индикатор режима работы трансмиссии 4x4, столбиковая диаграмма индикации оборотов двигателя, контрольные лампы температуры/состояния двигателя, цифровая индикация оборотов коленчатого вала двигателя, электронный указатель уровня топлива, одометр, индикация низкого уровня топлива, счетчик пробега, функция автоматического отключения через 15 минут в режиме бездействия, диагностический центр, индикация режимов работы трансмиссии (P-парковочная передача, N-нейтраль, R-задний ход), индикатор ближний/дальний свет).
- Крашеные стальные колесные диски.
- Легкие покрышки Ohtsu H-track (63 см), превосходная управляемость на базовой модели 400.
- Оформление задней части, задний фонарь и кожух регулятора системы электроснабжения создают более законченный вид, все это так же обеспечивает защиту задней электрической проводки и соединений.
- Уникальное расположение тормозных дисков близко к раме снижает неподрессоренные массы и способствует сосредоточению масс для улучшения управляемости. Также обеспечивается лучшая защита от грязи и посторонних предметов.
- Багажные площадки: грузоподъемность передней багажной площадки 45 кг, задней – 90 кг.

Outlander MAX:

- Удлиненная колесная база. Пассажир располагается непосредственно перед задней осью, что обеспечивает устойчивость и хорошую управляемость.
- Двухъярусное сиденье. Пассажир расположен выше водителя, таким образом для обоих открыт обзор трассы.
- К услугам пассажира мягкая амортизирующая спинка. Приподнятые подножки и удобные поручни для рук улучшают комфорт.
- Съёмное багажное отделение для перевозки грузов (система CRS). Пассажирское сиденье может быть демонтировано, а на его место установлено багажное отделение. Все процедура занимает всего несколько секунд. Компания BRP предлагает такие аксессуары как багажное отделение для перевозки грузов и багажное отделение для путешествий, которые имеют схожий способ монтажа.



Outlander XT:

- Лебедка BRP XL 3000 от производителя Warn. Тяговое усилие лебедки составляет 1,360 кг, что на 227 кг больше по сравнению с моделью 2007 года. Направляющие троса роликового типа. Пульт дистанционного управления имеет штатное место для хранения в переднем багажном отделении.
- Легкосплавные алюминиевые колесные диски: меньший вес и презентабельный вид.
- Радиальные шины Carlise ACT: небольшой вес и превосходное сцепление.
- Стальной передний и задний бампер: подготовленные места для перевозки грузов.
- Защита рук: превосходный внешний вид, защита рук от травм и холода.

Многие компоненты на новой модели позаимствованы от модели Outlander 400 с карбюраторным двигателем, тем не менее, отдельные компоненты были изменены или перенесены специально для модели Outlander 400 EFI:

- Новый электронный блок управления
- Новый корпус дросселя
- Изменена пружина ведомого шкива вариатора
- Новая система выпуска
- Новая система охлаждения
- Новая система впуска воздуха
- Новая электрическая проводка
- Доработанная рама

Новый Outlander™ 800R



ПРИМЕЧАНИЕ: двигатель 800R пришел на смену 800 HO.

Особенности:

- Новый воздушный фильтр увеличенного размера соединен с системой впуска укороченной трубкой большего сечения, что позволяет увеличить мощность двигателя на высоких оборотах.
- Новый впускной коллектор способствует увеличению мощности двигателя на высоких оборотах.
- Новый распределительный вал (улучшенное наполнение цилиндра достигается за счет увеличения подъема клапанов с 8,6 мм до 9,9 мм (+15%); продолжительность фазы выпуска увеличена на 10 градусов, что улучшает продувку цилиндра).

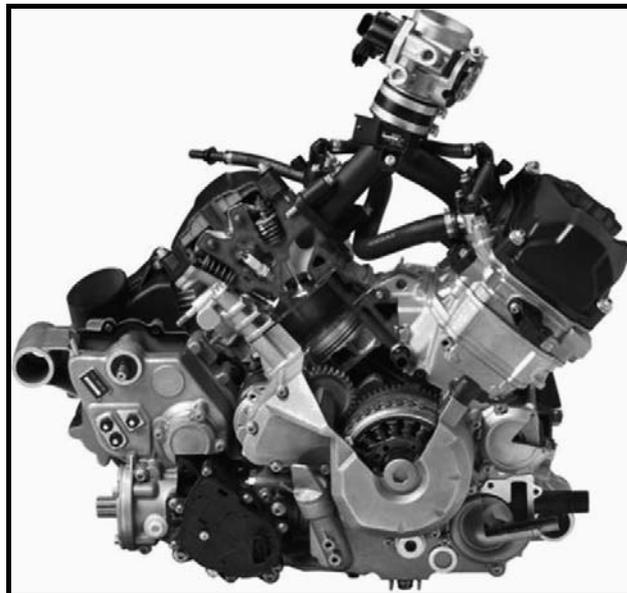
Новая калибровка электронного блока управления:

- В тяжелых условиях мощностью двигателя можно управлять на низких оборотах, а также, при необходимости, возможно раскрутить двигатель на полную.
- Более гладкая кривая крутящего момента до 6000 об/мин. Максимальная мощность увеличена на 9%.
- Для Outlander 800R разгон с 0 до 96 км/ч (60 миль/ч) занимает 6,3 секунд, что почти на одну секунду быстрее по сравнению с данными для двигателя 800 HO.

Специально для моделей 800R:

- мотовездеход обладает немного большими преимуществами в своем классе
- новое оформление передней части в стиле Can-Am
- новое оформление головной оптики в стиле "острые линии", придают спортивный внешний вид.
- более динамичный внешний вид сочетается с увеличением потока воздуха для обдува радиатора.

- Новый передний и задний бампер XT
- Боковой свет фар не перекрывается бамперами XT



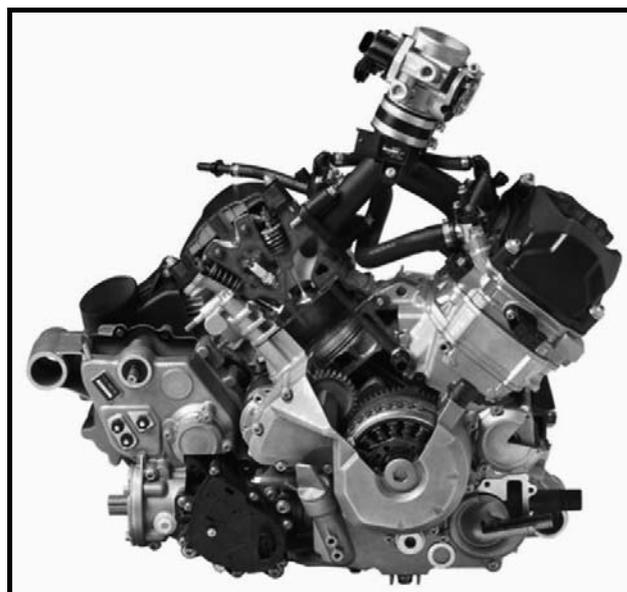
Самый мощный двигатель в своих классах.

В мощном двигателе внедрены последние достижения.

4 клапана, распределительный вал верхнего расположения на цилиндр.

Специально подобранный впускной коллектор, одна топливная форсунка VDO Siemens на цилиндр.

Диаметр корпуса дросселя 46 мм с прогрессивной (нелинейной) характеристикой управления открытием заслонки.



Новая защита днища – стандарт для всех моделей.

Защита днища изготовлена из ударопрочного и устойчивого к царапинам высокоплотного полиэтилена толщиной 5 мм изготовленного методом инжекционного литья.

Более надежная защита рамы при агрессивной езде по труднопроходимым участкам.



Комплектация XT:

- Радиальные шины Carlise ACT 26" с развитым рисунком протектора.
- Литые алюминиевые диски.
- Усиленный передний и задний бампер.
- Защита рук.
- Лебедка BRP XL 3000, проводной пульт дистанционного управления, направляющие троса роликового типа, специальное место для хранения принадлежностей под крышкой переднего багажного отделения.



Outlander MAX 800R EFI Limited

- Интегрированный и съемный приемник GPS.
- Корпус окрашен в новый цвет – красный металлик.
- Лебедка BRP XL 3000, проводной пульт дистанционного управления, направляющие троса роликового типа, специальное место для хранения принадлежностей под крышкой переднего багажного отделения.
- Литые алюминиевые диски Limited.
- Радиальные шины Carlise ACT 26" с развитым рисунком протектора.
- Усиленный передний и задний бампер.
- Защита рук.
- Грязевые щитки.
- 2-х цветное оформление сиденья.

