

Votrelec bez hraníc

- ☑ Žerie blato a celé hory
- ☑ Vrcholový horolezec
- ☑ Špičkový potápač
- ☑ Pretekár na ceste
- ☑ Neublíži prírode



Can-Am Maverick X xc DPS



Konečne sa nám do rúk dostala vecička, ktorá nenechá nikoho len tak bez emócií. Maverick X xc patrí do TOP triedy v kategórii SSV a nielenže sa vám postará o riadny kus neopakovateľnej zábavy v ťažkom teréne, bahne, ale vďaka tomu, že má homologizáciu – teda máte k nemu evidenčné číslo, ohúrite i okolie v meste, keď s ním pôjdete na kávu.

Pozor toto nie je úžitkový stroj, tam má Can-Am zastúpenie s modelom Commander, toto je športová mašina, ktorá vás prepotí do posledného kúska bielizne. Toto je pretekár, ktorý znesie viac ako by ste povedali. A čo znamená X xc v názve? Špeciálny balíček výbavy, ktorý nájdete i v modeli Renegade 1000 X xc a patrí tu i toto:

Takéto vecičky nemajú ani niektoré autá

Maverick nie je lacná záležitosť, ale pozor, technika ukrytá v stroji má zmysel a za tieto peniaze určite stojí. Musím teda na začiatok vypísať tieto technické špeciality a je ich dosť:

ITC™ - inteligentný plyn, ktorý vďaka kontrolovanému vstrekovaniu a dávkovaniu paliva vyrieši za vás nechcené „cukanie“ s plynom. I vďaka tejto funkcii je stroj mimoriadne úsporný a sám som bol prekvapený, ako pri cca 130 km dlhom teste sa ručička prakticky skoro vôbec nehýbe. Samozrejme spadla, ale akčný rádius môže dosiahnuť kľudne 300 km a viac, čo závisí samozrejme od toho, ako a kde sa pohybujete.

DPS - dynamický posilňovač riadenia. Na palubovke má samostatný spínač, kde po stlačení tlačidla a podržaní cca 2 sek. sa vám na obrazovke rozsvieti jeden z troch módo.

Rozdiel medzi jednotlivými módmi (Max-Stred-Min) je potom citelný pri práci s volantom. Slovo dynamický ale znamená aj to, že jeho práca je priamo úmerná rýchlosti Mavericku a to tak, aby reakcia na pohyb volantu bola čo najpríjemnejšia pre vodiča. Neunavuje ruky a náhla prekážka vám nevytrhne volant z ruky.

Visco-Lok QE - automatická uzávierka predného diferenciálu je proste automatická a veľmi rýchla. Čo to znamená? Ak vám prešmykne pravé koleso, systém uberie z jeho záberu a dá silu do ľavého a naopak, čím elektronicky stabilizuje vozidlo v smere jazdy a organizuje čo najefektívnejší prechod ťažkým terénom. Dokonca ani nemusíte byť špecialista na offroad, akým vás ním urobí samotný systém a jazdec zapojenie spojky ani nepocíti. Kolesá sa pritom môžu uzamknúť až na 100%. Spolu jazdec potom uznanlivo pokyvkáva hlavou so slovami: „Tak vidím, že to ku-va vieš dobre“. Nie je teda potrebný žiaden zásah vodiča pri jeho spúšťaní, neexistuje žiadne tlačidlo, žiadna páčka.

Override – odblokovanie výkonu pre spätný chod. Táto funkcia nie je až taká reznáma a používa sa už dlho. Ak ste zapadli a potrebujete cúvať v katastrofálnom prostredí, spustením tejto funkcie pomocou tlačidla získate extra výkon. Pokiaľ nastane porucha plynového pedálu a stroj vám zastaví, spustením tejto funkcie vám stroj opäť ožije a so 40% výkonom vás dostane domov.

FOX Podium X 2,0 X Performance HPG – inovatívne, športové pruženie, ktoré je nastaviteľné na všetkých štyroch kolesách individuálne a to predpätie i útlm. Toto pruženie je už v základe športové a umožňuje stroju mimoriadne vysoký zdvih odpruženia, čím sa zvyrazňujú jeho pretekárske ambície, a zároveň šetrí ostatné komponenty podvozku, predovšetkým ložiská, čapy a ramená, ktoré sa nár napríklad v prípade testovania Commandera pred rokmi podarilo ohnúť práve pri skoku. Ich ďalšou prednosťou je i bezproblémový prístup k nim, potom ich eloxované prevedenie s vysoko odolným povrchovým materiálom.



Fotogaléria tu



Video tu

Pneumatiky Maxxis Bighorn 2,0,

27" – tak toto je ďalšia parádička obuté na malých 12" diskoch, teda veľké kolesá, ale nie až tak veľké, aby kládli obrovský odpor. Táto guma má smerový dezén pre lepšiu korekciu smeru a zároveň konštrukčne sa skladá až zo 6 vrstiev, čo som ocenil v lese na ceste plnej vrčiach konárov. Samozrejme, vieme o tom, že pneumatiky tu musia byť podhustené a už sa mi v minulosti stalo (na inom stroji), že mi pneu prešmykla na disku a bolo zle. Pätka, presnejšie vnútorný lem tejto pneu je špeciálne vyvinutý pre vysokú záťaž a prešmyknutie jednoducho nehrozí.

TTA – systém nezávislého zavesenia zadných kolies.

Sústava 5 prvkových ramien v spojení s odpružením tvorí pre posádku neoceniteľné pohodlie pri prejazde terénom. A pochopiteľne pridaná hodnota je interaktívne sa správanie podvozku v prípade, že každé koleso prechádza inú prekážku, stroj sa stabilizuje do maximálnej miery a pocitovo sedíte ako v luxusnom aute.

ROTAX 1000R V-Twin 101 k

– život Mavericka je v dobrých rukách, ekologický, úsporný a zároveň veľmi flexibilný a vysokovýkonný motor je v stroji skutočne doma. Inteligentné vstrekovanie paliva, výkon s prepojením krútiaceho momentu dáva jazdcovi výbornú a čitateľnú odozvu v každej pasáži jazdy. Motor má optimalizovaný prívod vzduchu i spaľovanie, má väčšie ventily, zvýšil sa kompresný pomer. Dve koncovky výfuku dotvárajú nielen vizuálnu, ale hlavne zvukovú športovú kulisu, ktorá sa nádherne rozbaluje nad 6 500 ot./min. Vtedy vám chodia zimomriavky po chrbte a začínajú sa na vás otáčať všetky okolité oči. Proste rešpekt ako sa patrí. Sila motora sa prenáša na kolesá pomocou CVT prevodovky – (plynule meniteľný prevod bez manuálneho radenia). Remeň má 1,6 x vyššiu pevnosť v ťahu a zvýšenú tuhosť pásu v tlaku oproti bežnému remeňu. I remenica má zväčšený priemer a výsledok? Spofahlivosť a dlhá životnosť. Aha, a samozrejme, že je tu spiatočka.

Špecialitky a vychytávky, kde sa napríklad isto radí volant s hliníkovým stredom a potiahnutý koženkou. Stretávajúce a diaľkové svetlá sú 4 s výkonom 4 x 60 W, navyše je tu uzamykateľná nádrž a zámok na radiacu páku a to všetko v základnej výbave. Kľúče nie sú hocjaké, ale kódované pomocou D.E.S.S. technológiou.



▲ Žiaden strach, podvozok toto absorbuje na 100 %

▼ Svetelná rampa to je 4x60 W



▼ Ešte pochybujete o jeho športových ambíciách?



▼ Ochrana zospodu je plnohodnotná a vysoko odolná



Dobývateľ terénu

Tak krásne športovo dizajnový stroj mi bolo až ľúto nahnať do blata a lesa do kofají od strojov, čo sťahujú drevo z neprístupných miest lesa. Áno neprístupné miesta sú presne mojim cieľom. Brodenie blatom a bahnom mi príde ako detská hračka a okrem pary od chladiča Maverick predvážda, že je chlap na mieste a nezfakne sa ničoho. Nevieť kedy sa zapne Visco-Lok, pretože kvôli kapote nevidím na kolesá, ale viem, že brucho ide po zemi - to počujem, ale stroj sa stále hýbe vpred. Pocitovo som chvíľku zaváhal, že či to zvládne a neostanem tu trčať ďaleko od domova, ale stroj mi späťne vliat dôveru a túto prekážku strčil do odkladovej skrinky vpredu. Krátko na to prichádza pasáž s tisíckami poľamaných konárov krížom krážom a to v stúpaní, kde už vlastne neseďím, ale ležím v operadle a modlím sa, aby som neprerazil pneu. Už som hore, odopinám pásy a kontrolujem pneu – toto nemohli prežiť bez ujmy, a výsledok? Ani škrabanček, dobre že túto terénnu vložku nevideli majitelia z Imidjexu, či Rado z Butexu, kam stroj ide, inak by som viac od nich nič nedostal. Za zmienku práve v tejto pasáži testu stojí DPS, ten volant sa točí fakt príjemne, adekvátne k tomu, čo práve potrebujem. Spolu jazdec sa krčovitvo drží oboma rukami svojich madiel, tak ho ubezpečujem, že ak sa prevrátim, tak vďaka oceľovej klieťke, v ktorej sa nič nestane. A klieťka to nie je ako v ZOO, ale špeciál ROP – teda schválená ochranná konštrukcia proti prevráteniu.



▲ FOX Podium X 2,0 X Performance HPG - zdvih 35,6 cm s nastavením útlmu i predpätia

► Sedačka ako v F1, anatomická, pohodlná, nastaviteľná, vyberateľná...

◀ Neuveriteľný horolezec, takto kolmo som doposiaľ nebol na žiadnom svahu. Peši by ste nevyšli ani do polky



Horolezec a potápač v jednom

Mód EKO / ŠPORT, HI / LO. Chvilku mi mód ECO modeloval rozum, že aký som ekologický. Áno som, ale za akú cenu? Stroj akoby zdochol, na akčné zrýchlenie potrebujem hlboko zošliapnuť pedál, zdravý zvuk z výfukov sa nederie. Technika síce poslúcha úplne presne, všetko funguje ako má, až na akceleráciu. Mód optimalizuje všetko, čo vadí ekológii a laicky povedané, ťahá na pol plynu. ŤUK – aké jednoduché, kontrolku EKO sa na palubovke mením za ŠPORT a zrazu akoby chorý pacient dostal zázračné lieky. Zrýchlenie je úplne geniálne náhon 2WD mi dovoľuje krásne – kontrolovateľné driftы s vyorávaním kameňov dookola. Tento športovec stále čaká na bláznivé príkazy, a tak neváham, hľadám nájazdovú rampu a skáčem do mierneho, vodného štrkoviska, čo tu zanechali stavbári po diaľnici a neupratali, sanie je predsa vysoko, snáď ho neutopím. Okrem toho, že sa mašina pekne zospodu umyla od blata, vďaka veľikánskym pneumatikám akoby plávala tesne ponad dno. Zaujímavé je ako krásne ma obchádza voda, takže Titanic sa nekoná ani nohy sa mi moc vo vode nemočia, a tak ako som do vody vletel som aj po 10 metroch vyletel. Teraz sa hrám s prevodovkou a zapínam LO – teda pomalý prevod. Sily má stroj dosť, nechám ho ale na pomalú prácu v inom teréne, po rovine je nesmierne farbavý, naopak v lese doceniteľný. Prevod HI je už iná káva a rýchlym nájazdom leziem na prakticky kolmú stenu štrkového násypu. Je to skoro na prevrátenie dozadu a asi by sa aj tak stalo, keby som šliapol na brzdný pedál, stačí ale pustiť plyn a stroj krásne zberne dolu. CVT prevodovka okamžite

chápe situáciu a vôbec netrvá na nejakom dlhom prepínaní, v sekunde po pustení plynu cúvam, aj tak keby som šiel vyššie určite sa prevrátim. Ale extrém to bol.

Majster v skákaní

Úžasný zážitok, opäť nechávam 2WD zaradené mám HI, a samozrejme, mód Šport. Nabližam delo a cez vodu nechávam pod plynom vystreliť Maverick do vzduchu a som zvedavý na dopad. Dopady som mal podľa zmeny odrazovej hrany terénu rôzne. Vždy ale dopadám na prednú nápravu, niekoľkokrát jedným kolesom, ale aj oboma naraz. Po odraze je let príjemný, toto 600 kg lietadlo letí prirodzenou padavou trajektóriou v závere s plynulým naklonením sa na predok. Som pripútaný len v bežnom trojbodovom páse, bude alebo nebude núdzové pristátie? Kapitán Maverick kyslíkovú masku nevypustil, tak dopadám rýchlo, mätko a bezpečne s pomocou 35,6 cm zdvihu pruženia. Proste tento podvozok s FOX-ami a 27" pneumatikami je pre stroj perina bez poškodenia podvozku, desivých zvukov, ale i tak za hľadania okolitých nechcených divákov. „Letisko Štrkovisko, pristáli sme – hlási kapitán“, odopínam pásy, kontrolujem nápravu – všetko na 100 % OK - Rado, žiadne diely neobjednávajú. Moje skoky majú cca 4 - 6 metrov na dĺžku a na dlhšie skoky by som pridal nejakú záťaž dozadu. Je tu možnosť vžadu prímontovať 90 l box, alebo bandasku s benzínom čo určite pomôže.

Aj asfalt je trasa pre Maverick

Nútený dlhý prechod asfaltovou cestou vyžaduje prípravu. Chcem mať rovnomerné nahustené

pneumatiky aj keď ich nechávam nahustené ako do terénu. Volant je nastaviteľný vertikálne, sedačka vodiča sa posúva dopredu a dozadu, spolujazdcovka nie. Obe sedačky sú za pomoci rýchlopínacieho kitu bleskovo odmontovateľné. Máme aj strechu (ako platený doplnok), je potrebná prílba so štítom. Gumené sa asfaltu neboja, v kabíne sa ale zvyšuje hluk od motora, ktorý je uložený dole medzi posádkou. V chladnom počasí si až teraz a tu uvedomujem aké super sú tu sedačky - športové, anatomické, odovzdávajú mi teplo späť a príjemne sa v nich sedí. Páčka smeroviek nie je samovratná, palubný prístroj na mňa hrdie digitálne a analógové údaje: Km / Tripy / Palivo / Mód ECO alebo Šport / Merač hodín / Zapnutie pásu... Ako uvítanie tu prebehne naprogramované privítanie ENJOY YOUR RIDE. Šliapem na plyn, tlačím ma do sedačky, rýchlomer sa zrazu ako nič prehupe cez stovku. Motor v 7 000 ot. naberá extrémne športový, radostný zvuk a už radšej spomaľujem pri dosiahnutej rýchlosti 120 km/h., maximálka je niekde pri 126 km/h, ale predsa len s podhustenými pneu stroj zatáča nepresnejšie a nepredvídateľnejšie ako v teréne, rýchle zákruty vyžadujú iný štýl ovládania stroja. Motor vďaka prevodom a kompresii aktívne samodobrzďuje, čím šetrím kotúče a brzdy. Čo ma ale teší je, že cez priečne retardéry na ceste, kde vždy s autom brzdim, tu naopak veselo pridávam. Maverick nemá čelné sklo, ale ako doplnok si môžete doobjednať v dvoch verziách – celoplošné a polovičné. Takže nás riadne prefukuje a schytávam všetky muchy na štít – presne ako na motorku. Smutná správa je, že oproti idúci motorkári ma ignorujú a nezdravia. Keď mám medzi nohami Spyder zdravia ma všetci, chápem teda, že teraz som v inej kategórii, ale čo už, prežijem to.

▼ **Vysoko umiestnené sanie robí z Mavericka potápača**



▲ **Podvozok je super. Nenašiel som terén ktorého by sa Maverick zľakol**

▼ **Pôžitok – proste Maverick**



Prečo Maverick áno?

Začnem významným pomerom VÁHA / VÝKON, nasleduje exkluzívna technika, super ostrý motor, výborné intuitívne ovládanie, pochopiteľná spätná väzba od podvozku i motora, pohodlie v interiéri, dosah prvkov, bezkonkurenčne prítomnosť uzávierky Visco-Lok, DPS, pútavý a agresívny dizajn, ostré brzdy, nastaviteľný podvozok, a nakoniec homologizácia i na cestu. Ak vám nestačí v tejto podobe, je tu množstvo ďalších originálnych doplnkov, ako prídavné LED svetlá na strechu, tašky, kufré, prídavné ochranné rámy a plechy, nosič rezervného kolesa, hrazda na náradie či prídavnú nádrž. Čo chcete viac, ak ste týmto smerom orientovaný a máte radi spolujazdca vedľa seba a chcete sa spoľahnúť na servis a náhradné diely na Slovensku je to výborná voľba.

Aha, takže všetko je OK, nič nevadilo? Niečo predsa máme, pri vysokých rýchlostiach sa zvyšuje i hluk z motora a ústrojenstva v kokpíte, ale motor je tu uložený práve kvôli rozloženiu hmotnosti. Umytie oceleového rámu od blata a špiny, ktorý je chránený prskanou farbou je veľmi dlhá záležitosť ak nemáte vysokotlakový čistič. Kontrolky módov Eco, Sport a smeroviek sú prekliato maličké. A zvyknite si na závislivé pohľady susedov. Je to ako luxusná limuzína medzi offroadmi. Všetci, teda každé decko, mamička a aj babka sa za vami budú otáčať. Hold! Maverick, no a čo!

41

test



► **Can-Am Maverick Xc DPS**

Cena od: 21 870 Eur s DPH
Motor: 976 ccm, 8 ventilov, SOHC, V2
Výkon / max. rýchlosť: 101 k / 126 km/h

Prevodovka: CVT + spiatočka
Rozmery (D x Š x V): 3 017 x 1 626 x 1 885 mm
Rám: priestorový, pozváraný z ocele. rúrok

Rázvor / svetlá výška: 2 141 / 330 mm
Hmotnosť: 588 kg (suchá), objem pal. nádrže: 37,8 l
Pneu: vpredu: 27x9 - 12 / **vzadu:** 27x11 - 12