



NIČ nie je nemožné



TEST: CAN AM OUTLANDER 1000 6x6 XT

Text: P. Lovíšek, Foto: autor a V. Vranáková



VIAC FOTIEK NA



*
Láka vás čaro jazdy v teréne? Dávate pri tom prednosť stabilite štyroch kolies pred jednou stopou, ale nechcete sa vzdať ani pocitu voľnosti, otvoreného priestoru okolo seba a v neposlednom rade „vetra vo vlasoch“? Potom je skvelou voľbou štvorkolka... Alebo ešte niečo viac?



◀ **Nákladná korba je vyklápatelná a veľmi variabilná. Základom je rovná plošina, doplniť ju môžete o bočnice, nechýba otvárateľné zadné čelo a v ponuke príslušenstva je okrem pevného plastového krytu aj viacero nadstavieb - napríklad „klanice“ na prevoz dreva, klieťka na seno a podobne.**



➤ **Korba sa vyklápa mechanicky po odistení páky na pravej strane vedľa sedadla. Pri zdvíhaní pomáha plynová vzpera, ktorá zároveň drží korbu v otvorenej polohe.**



Viac je jednoducho viac

Namiesto štyroch kolies tu teraz máme až šesť, pred nami stojí Can Am Outlander 6x6 z dielne BRP. Riešenie to samo o sebe nie je až také revolučné, s podobným nápadom prišiel už Polaris a jeho model Big Boss, no v prípade značky Can Am je šesťkolka čerstvou novinkou. Pesimista môže povedať, že oproti klasickej štvorkolke to je LEN o dve kolesá viac, optimista zasa povie, že to je AŽ o celých 50 percent viac. Veru, rozdiel je to viditeľný už z diaľky, veľkosťou sa oproti klasickému Outlanderu radí niekam úplne inde a dokonca je model 6x6 citelne väčší aj od predĺzenej verzie Outlander Max. No šesť kolies rozhodne nie je na parádu. Ide tu predovšetkým o jazdné vlastnosti. Nepotrebujete ani doktorát z fyziky na to, aby ste vedeli, že viac kolies je jednoducho stabilnejších v mäkkom teréne, v blate, snehu, či piesku sa toľko nezabávajú, pretože hmotnosť vozidla, posádky, či nákladu sa rozloží na väčšiu plochu. Na druhej strane je tu ešte dôležitejší faktor - šesť poháňaných kolies poskytuje na klzkom povrchu oveľa lepší záber. No a v neposlednom rade je tu skutočnosť, že podvozok s viacerými nápravami zvládne odviezť väčšiu hmotnosť. Viac je jednoducho viac...



➤ **Keď si odmyslíte tretiu nápravu a nákladnú plošinu, máte pred sebou klasický Outlander. Z neho nová šesťkolka aj vychádza - týka sa to podvozku ako aj motora. Všetky časti však boli náležite upravené.**

Drsný severan

Nová šesťkolka vznikala v drsných severských podmienkach. Povieť si, jasnačka, veď BRP má sídlo na severoamerickom kontinente. Je to však inak, Outlander 6x6 je prvým modelom značky Can-Am, ktorý vznikol na severe Európy, vo Finsku, v meste Rovaniemi. Konštruktéri tu dostali za úlohu vytvoriť stroj, ktorý si drsné prírodné podmienky a koniec koncov aj zákazníci v iných častiach sveta čoraz viac žiadajú. Mal to byť usilovný pracovník, ktorý sa nezľakne ani toho najnáročnejšieho terénu a zároveň mu môžete „na chrbát“ naložiť slušný náklad. Popri tom všetkom si mal zachovať relatívnu kompaktnosť a obratnosť v stiesnených podmienkach, kde je priestoru pre terénne auto už primálo, prípadne sa terénna plechovka v tak náročnom teréne ani nepohne. Prvým a najdôležitejším krokom bolo predĺženie vozidla tak, aby sa naň „zmestila“ tretia náprava. Rázvor osí kolies sa oproti základnému podvozku G2 predĺžil o 78,6 cm na výsledných 208 cm a celková dĺžka vozidla vzrástla až o takmer 112 cm. To okrem tretej nápravy poskytlo aj priestor pre rozmernú nákladnú plošinu.

Všestranný talent

Spomínané dva poznávacie znaky, teda dodatočná tretia náprava a nákladná plošina sú zároveň kľúčovými pre praktickosť a užitočnosť Outlandera 6x6. Korba je samozrejme mechanicky vyklápatelná. Pod jej plochým dnom je uzavretý 70 litrový priestor pre náradie, či batožinu. Samotná plošina je veľmi variabilná, môžete mať plochu bez bočnic, doplniť ju bočnicami a otvárateľným zadným čelom a výrobca dokonca ponúka na ňu aj pevnú plastovú strechu nehovoriac o rôznych nadstavbách pre prevoz dreva, sena či mnohých iných materiálov. Aj vďaka dvojici náprav pod ňou môžete na korbu naložiť viac ako tri metráky, presne 318 kg a ďalších 45 kg zvládne odviezť predný nosič. Ak by to nestačilo, Outlander 6x6 potiahne v závese až 750 kg. S tým už postavíte aj chalupu. Vlastnoručne. S navijakom, ktorý môžete mať nielen tradične vpredu, ale aj v zadu si šesťkolka nájde uplatnenie aj pri práci v hore, na farme, na poli, poslúži napríklad aj poľovníkom, horským záchranárom a mnohým iným profesiám. Na Slovensku je Outlander 6x6 homologovaný ako vozidlo kategórie T.



➤ **Šesť kolies a viac ako 80 koní pod zadkom vám dodá odvahu pri zdolávaní zdanlivo nezdolateľného. Stabilita robustného podvozku je ukázková a smelo sa môžete pustiť aj do extrémnych stúpaní.**

Liter musí stačiť

Zrátajte si hmotnosť stroja v suchom stave, ktorá presahuje pol tony, prirátajte viac ako tretinu tony, ktorú môžete naložiť na korbu a predný nosič, príhodte k tomu trištvrté tony čo môžete ťahať na prívesnom vozíku a výsledné číslo je úctyhodné. Aby si toľkými kilami motor poradil, výrobca logicky zvolil pre pohon Outlandera 6x6 tú najobjemnejšiu verziu dvojcylindrového agregátu Rotax, ktorý do štvorkoliek používa. No konštruktéri od začiatku vedeli, že si to žiada ešte nejaké posily... V prvom rade si uvedomili, že stroj bude pracovať predovšetkým v malých rýchlostiach. Kvôli tomu „posilnili“ pomalý prevod, ktorý je teraz ešte o 50% pomalší. Zlepšenie si pýtal aj chladiaci systém, pretože keď vozidlo tvrdo pracuje v nízkych rýchlostiach, nemôžete sa samozrejme spoliehať na nápor vzduchu. Bočné plasty boli upravené tak, aby horúci vzduch neobťažoval jazdca, variátor zasa dostal „dýchací systém“ od bahenného špeciálu Outlander Xmr a v neposlednom rade bola upravená elektronika tak, aby sa ventilátor chladenia spúšťal oveľa častejšie.

Zdolá nezdolateľné

Keď stojí pred vami tento obor naživo, vzbudzuje rešpekt, ale zároveň aj pocit istoty. Stabilita dlhého podvozku a šiestich kolies je ukázková už na prvý pohľad a v teréne sa o tom čoskoro presvedčíte. Najskôr si to môžete vyskúšať v miernejšom stúpaní, ale sebavedomie, s akým Outlander 6x6 kopce doslova požiera, vám dodá odvahu. Smelo sa môžete odhodlať na stúpania, na ktoré by ste si s bežnou štvorkolkou netrúfili, pretože by ste sa báli prevrátenia. A čo je najlepšie, bez obáv môžete v takomto kopci aj zastaviť, stroj sa potom opäť pohne bez zaváhania dopredu. Stačí mať zaradený pomalý prevod, zapnutý náhon na všetkých šiest kolies a predĺžený Outlander nepozná prekážky. Podobne to platí aj o zjazdoch z kopcov, štvorici brzdových kotúčov účinne pomáha aj motorová brzda a stabilita vozidla je aj v týchto situáciach vzorová. Pritom v bežných podmienkach, na poľných, či lesných cestách si prítomnosť tretej nápravy ani neuvedomujete. Dynamiku stroja nijako neobmedzuje a jazdné vlastnosti sú veľmi podobné bežnej štvorkolke. Znie to neuveriteľne, ale aj šesťkolka zvládne nejaký

ten drift, či menší skok. O pocit istoty vo vyšších rýchlostiach sa stará stabilizátor na poslednej náprave. Ten však pred vjazdom do extrémneho terénu môžete jednoducho a rýchlo „odstaviť“, čím sa kolesám dostane voľnejší pohyb a môžu tak lepšie kopírovať terénne nerovnosti, čo podstatne zlepšuje záber kolies. Väčšie rozmery a prítomnosť tretej nápravy vás však bude trochu obmedzovať v stiesnených priestoroch a ostrých zákrutách, počítajte s tým, že sa budete vytáčať na viackrát. Výrobca udáva polomer otáčania 9 metrov, takže otočenie sa na lesnej cestičke, či prepletanie pomedzi stromy vám potrvá podstatne dlhšie. Chce to trpezlivosť a niekedy aj veľa, veľa radenia - dopredu, dozadu, dopredu, dozadu... Ešte že vám pri tom účinne pomáha posilňovač riadenia, ktorý je súčasťou základnej výbavy. Bez neho by bolo ovládanie tohto kolosu oveľa náročnejšie. Obratnosť atléta od takéhoto stroja asi nikto nečaká, jeho prednosťou je hlavne sila kulturistu, odvaha horolezca a nekonečná pracovitosť a úslužnosť aj v tých najdrsnejších podmienkach a v extrémnych terénoch.



➤ **Radiacu páku nájdete pri pravom kolene. Pomalý prevod je oproti klasickému Outlanderu ešte výrazne spomalený. Info o zaradenom prevode samozrejme nájdete aj na displeji pred sebou.**

MOTOR

Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný dvojvalec do V, 8 ventilov, rozvod OHC

Zdvihový objem: 976 ccm

Vrtanie x zdvih: 82 x 47 mm

Maximálny výkon: 82 k

Najvyšší krútiaci moment: 88 Nm

Príprava zmesi: elektronické vstrekovanie 46 mm

Zapaľovanie: elektronické

Štarter: elektrický

Prevodovka: variátor

(+ prevodovka: pomalý prevod, rýchly prevod, parkovanie, neutrál, spätný chod)

Spojka: automatická odstredivá

Sekundárny prevod: kĺbové hriadele

PODVOZOK

Rám: ocelový rúrkový SST G2

Odpruženie vpred: nezávisle zavesené kolesá, samostatné pružiace a tlmiace jednotky, zdvih 22,9 cm

vzadu: nezávisle zavesené kolesá, samostatné pružiace a tlmiace jednotky, zdvih 23,6 cm

Brzdy vpred: 2 x kotúčová, priemer 216 mm, dvojiestikové strmene

vzadu: 2 x kotúčová, priemer 216 mm, dvojiestikové strmene

Kolesá: zliatinové

Pneumatiky vpred: 26x8-12,

vzadu: 26x10-12

ROZMERY A HMOTNOSTI

Objem pallvovej nádrže: 20,5 l

Suchá hmotnosť: 515 kg

Svetlá výška: 305 mm

Výška sedadla: 877 mm

Rázvor: 2081 mm

Cena: 17.300,- Eur vrátane DPH

Vozidlo na test zapožičal: Imidjex s.r.o., Bratislava, www.imidjex.sk