

# najväčší z menších

CAN-AM OUTLANDER L MAX 500 DPS

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



**\* Renomovaná značka Can-Am sa pozrela na zúbok menších modelov a poriadne ich inovovala. Alebo, lepšie povedané, kompletne ich vymenila. Dvojičky Outlander s prívlastkom L sú v mnohom podobné, zároveň však celkom iné. Vyskúšali sme si „najväčšieho z malých“ – dvojcovú päťstovku, navyše v predĺženej dvojmiestnej verzii Max.**

## **Menší, ale nie menejcenní**

Menší zástupcovia modelovej rady Outlander patria k tým, ktorých si konštruktéri koncernu BRP zobrali pred nastávajúcou sezónou na mušku. Oproti starším Outlander-om 400 a 500 nejde o žiadne drobné vylepšenia, ale prakticky nové modely. Výrazne sa odlišujú od svojich predchodcov, ale nemenej výrazne sa tieto „dvojičky“ odlišujú aj medzi sebou. Výrobca sľubuje, že vďaka týmto modelom sa stanú štvorkolky Can-Am dostupnejšími pre oveľa širší okruh jazdcov, ktorí tak budú môcť oceniť ich povestnú kvalitu a výborné jazdné vlastnosti. Navonok by ste možno veľa rozdielov medzi novou 450-kou a 500-vkou nenašli, to podstatné sa však ukrýva vo vnútri. Zatiaľ čo

450-ku poháňa jednovalcový agregát, 500-vka používa dvojcovec.

## **Dospelácke rozmery**

Opäť sme pri slove „malý“, ktoré je v tomto prípade viac-menej len symbolické. Novinky s L-kom v názve totiž stoja na plnohodnotnom podvozku s rámom s označením SST G2, teda presne takým, aký má vo svojich útrobach aj „veľký“ Outlander. Odpruženie zadných kolies má na starosti upravený a zjednodušený systém zavesenia TTI, vpredu pracujú dvojité A-ramená. Novinky majú vpredu aj vzadu vyššie zdvihy pruženia v porovnaní so svojimi predchodcami. K dispozícii sú aj verzie s označením DPS, ktoré okrem ďalších vylepšení sú vybavené

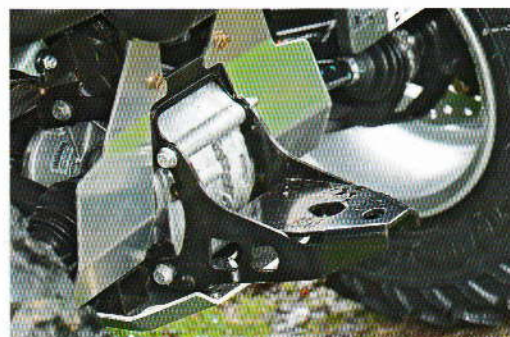
elektronickým posilňovačom riadenia s tromi možnosťami nastavenia, ako to bolo aj v prípade nami testovanej „dlhej päťstovky“. Prečo dlhšie? Pretože tak ako býva dobrým zvykom, aj v tomto prípade Can-Am prichádza s možnosťou výberu medzi klasickou „krátkou“ verziou a predĺženou dvojmiestnou verziou s označením MAX. Spolujazdec v tomto prípade ocení služby nového vylepšeného sedadla, ktoré je nielen ľahšie, ale aj pohodlnejšie. Nechýbajú ani pohodlné držadlá, či luxusná opierka. Presvedčili sme sa, že jeho demontáž zaberie sotva pár sekúnd a nepotrebujete k tomu žiadne náradie. Vzniknuté miesto môžete využiť napríklad na upevnenie batožiny, či iného príslušenstva.



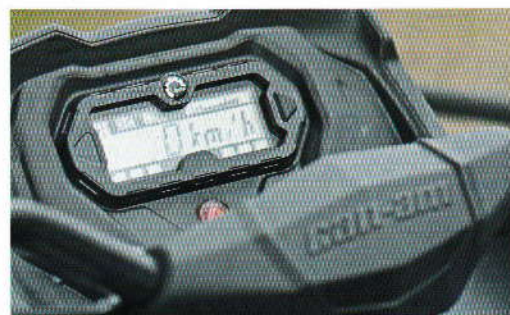
➤ Spolujazdec má k dispozícii nielen maximálne komfortnú sedačku doplnenú o držiadla a opierku, ale aj vyvýšené plošiny pre nohy.



➤ Z príplatkovej výbavy pravdepodobne najskôr slahnete po praktickom pevnom plastovom boxe, kde je batožina dobre chránená. Už v sérii má však Outlander L v zadnom nosiči integrovanú menšiu plastovú schránku.



➤ Nechýba predpríprava pre montáž ťažného zariadenia.



➤ Prístrojovku tvorí malý displej, nájdete tu však maximum údajov. Vráťane stavu paliva, zaradeného prevodu, či zvoleného režimu pohonu kolies.

### Priestor a komfort

„Maxík“ vzbudzuje rešpekt už keď ho skladám z príviesného vozíka. Je to skutočne poriadny kus stroja a slovička „malý“ berie s rezervou. Dvojica sedadiel je tak bohato dimenzovaná, že by sa na ne vošla aj trojica osôb. Dvaja majú komfortu až-až. Spolujazdec je na tom s pohodlím o niečo lepšie a vďaka operadlu a držiadlám sa cíti ako v kresle. Podvozok L-kového Outlandera nie je o nič ochudobnený voči svojim väčším súrodencom a pri jazde je to cítiť. Nerovnosti zehli s prehľadom, no pruženie sa pritom nejaví príliš mäkké a húpavé. V členitom teréne prenáša jazdcovi dostatočnú spätnú väzbu, ba ani pri rýchlejších prejazdoch zákrut necítiť nejaké nepríjemné nakláňanie.

Na istote ovládania pridáva aj elektronický posilňovač riadenia vo výbave DPS. Vďaka nemu si s riadidlami poradí aj útlejšie žieňa. Ani brzdenie si nevyžaduje nadľudské úsilie, práve naopak. Brzdy reagujú ochotne, bez potreby väčšieho tlaku na páčku, či pedál. Praktickou drobnosťou je aj mechanická poistka na páčke, ktorá plní úlohu parkovacej brzdy a dopĺňa blokovanie prevodovky zaradením P-čka.

### Pätsto delené dvomi

Aj v tomto prípade, ako je u Can-Am dobrým zvykom, je pohonná jednotka z dielne Rotax. Chladienie kvapalinou a plnenie vstrekovaním je samozrejmosťou. Napriek tomu, že ide len o pollitrový objem, prácu si pekne pol na pol



rozdeľujú dva valce. Výsledkom je 46 koní výkonu a predovšetkým uhladený chod. Už po naštartovaní sa pohonná jednotka správa maximálne kultivovane, bez zbytočného hluku a hlavne bez vibrácií. No to najlepšie prichádza až keď palcom zatlačíte na plynovú páčku. Reakcie motora sú maximálne úslužné. Preložené do jednoduchšej reči to znamená, že motor jemne a so všetkou poslušnosťou plní vaše príkazy. Dávkovanie výkonu je dokonale citlivé a hladké. Oceníte to v náročnom teréne, keď sa musíte pohybovať doslova po centimetroch, ale aj na rozbahnenom povrchu, kedy by bol agresívny nárast výkonu viac na škodu ako na ošoh. Motor sa však napriek relatívne malému objemu nezľakne ani ostrejšieho stúpania a pri agresívnejšom

zatlačení plynovej páčky razantne posúva Outlander-a dopredu. So zhoršujúcimi sa podmienkami môžete zapnúť pohon všetkých štyroch kolies. Spolupracuje s diferenciálom Visco-Lok, ktorý sa „zamkne“ v prípade potreby pri preklzovaní kolies.

#### Prekonal očakávanla

Outlander L sa dá označiť ako základný model, ktorý však svojimi jazdnými vlastnosťami „rúbe poriadne vysoko“. Cenovou politikou však osloví širší okruh jazdcov a je tak výbornou vstupenkou do prémiovej triedy štvorkoliek. V prípade pohonu dvojcylindrovou päťstovkou určite nebudete zaostávať za kamarátmi na drahších strojoch a keď sa z adrenalínového výletu drsným terénom vrátite domov, stihnete toho ešte veľa urobiť aj na záhrade.



➤ **Prevody sú osvedčená klasika – rýchly a redukovaný dopredu, späť a parkovacia poloha. Nechýba možnosť zamknutia radiacej páky kľúčom (pod plastovou krytkou pri polohe P).**



➤ **Nechýba 12V zásuvka napríklad pre pripojenie navigácie, vyhrievaného odevu, či doplnkového osvetlenia.**

#### MOTOR

**Typ motora:** kvapalinou chladený štvortaktný dvojcylindrový, 4 ventily na valec, SOHC

**Zdvihový objem:** 499,6 ccm

**Výkon:** 46 k

**Príprava zmesi:** elektronické vstrekovanie

**Zapaľovanie:** elektronické

**Štartér:** elektrický

**Prevodovka:** variátor

**Spojka:** automatická odstredivá

**Sekundárny prevod:** kĺbové hriadele

#### PODVOZOK

**Rám:** oceľový rúrkový SST G2

**Odpruženie vpred:** nezávisle zavesené kolesá, dvojitá A-ramená, zdvih 229 mm

**vzadu:** nezávisle zavesené kolesá TTI, zdvih 220 mm

**Brzdy vpred:** 2x hydraulické kotúčové, dvojpiestikové strmene  
**vzadu:** 1x hydraulická kotúčová, dvojpiestikový strmeň

**Pneumatiky vpred:** 25x8-12

**vzadu:** 25x10-12

#### ROZMERY A HMOTNOSTI

**Rázvor:** 1499 mm

**Výška sedadla:** 858 mm

**Svetlá výška:** 267 mm

**Objem palivovej nádrže:** 20,5 l

**Suchá hmotnosť:** 336 kg

**Cena:** od 8.640,- Eur

**Vozidlo na test zapožičal:**  
**IMIDJEX spol. s r. o., výhradný distribútor produktov značky BRP pre SR**

