

Jestliže se na trhu objeví nějaká zásadní novinka, u které se ukáže, že funguje a zákazníci si jí chválí, tak je to jenom otázka času, než něco podobného převezmou další výrobci. Stalo se třeba v případě variátoru, brždění motorem, elektricky přepínatelného pohonu nebo aktuálně s posilovačem řízení.



OUTLANDER PRO SLABŠÍ RUCI

Po tom, co do výbavy tuhle součástku zavedla Yamaha, Polaris nebo Suzuki, přišla v modelové řadě 2010 řada na Can-Am. Těžko říct, proč si průkopník netradičních řešení nechal tuhle novinku až na teď, každopádně zase jí o kousek vylepšil. Tady pracuje DPS (Dynamic Power Steering) ve dvou módech – Mini a Max (dodává se pro modely Outlander XT, MAX LTD a Renegade X). Kdy ten první je určený sportovnější jízdě a posilovač v tu chvíli nezabírá tolik a navíc se vzrůstající rychlostí účinku ubývá. Pozici Max využijete v nejnáročnějších partiích,

» Stav posilovače vidíte na displeji

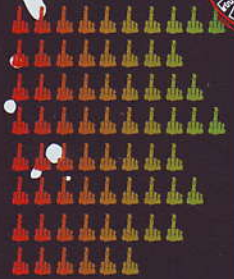


sjezdech, trialu apod. kdy můžete do řízení dávat jenom minimální sílu.

Aby se Can-Am nenechal zahanbit tím, že posilovač přichází tak pozdě, přidává do Outlandera LTD vzduchem kontrolované odpružení (ACS) spojené s novými tlumiči od Foxe, které kromě toho nabízí šest stupňů nastavení přímo od řídek. Podle aktuálních podmínek si nastavíte tlumiče,

dokola omílanou otázkou, prostě pro amiká, co je silnější, to je lepší a tak Can-Am má navíc ve svých osmistovkách celých 9% síly a pořád dokolečka se dohaduje s Polarisem a Arctic Catem, kdo to má silnější. V tomhle případě jsou na vině jak větší vzduchový filtr, tak nově kalibrovaná řídicí jednotka a ostřejší vačky. To i při váze vysoko překračující tři metráky vede k maximálce

MOTOR
BRZDY
ŘAZENÍ
PODVOZEK
OVLÁDÁNÍ
ZPRACOVÁNÍ
ERGONOMIE
CENA/HODNOTA



» I s velkým Outlanderem je sranda



jak potřebujete. Můžete tak třeba vyrovnávat vyšší zatížení, když máte naloženo na nosičích, nebo když vezete živý náklad. Za jízdy si pak vybíráte tuhost podle terénu, tak abyste měli pořád ten nejlepší pocit z řízení. Super je i to, že v tomhle případě máte na palubě tlakový vzduch, kterým si můžete dofoukat gumičky v případě defektu, nebo prostě proto, že jedete po jiném povrchu (systém se dodává i do menšího MAX 550 LTD).

Na podvozku se změny dotkly lehce přepracovaných ramen pro stabilnější řízení ve vyšších rychlostech, nově má přední diferenciál vylepšenou uzávěrku Visco-Lok QE s rychlejší reakcí.

Ale je tu i pár dalších novinek, které nejsou zdaleka tak důležité, ale stejně je na letošním Outlanderu najdete – třeba multifunkční displej, který nahradil analog, najdete na něm kromě klasiky i momentální nastavení tlumiče. Kosmetické změny na kapotách nebo světlech posuďte sami z fotek.

Síla motoru je celkem nesmyslně pořád

někde kolem 140 km/h.

JÍZDA BEZ VYHRAD

Asi ani nečekáte, že bych tu teď začal na Outlandera házet špínu a tvrdil, že pracuje hůř než čína.

Ne. Pracuje líp. Možná, že skoro nejlíp. Patří do té skupiny strojů, které nemáte moc, co vytknout a místo hledání much si prostě užíváte jízdu.

Je na každém, co u mašiny preferuje – špička v podobě Sportsmana 850 a třeba tohoto Outlandera je vyrovnaná, každý výrobce na to jde jinak, ale výsledek v obou případech stojí za to. Nebaví mě pořád omílat, že výkony přes padesát koní u čtyřkolek jsou jenom málo využitelné, pokud to tedy zrovna nepotřebujete rozpálit přes louku a kochat se pohledem na tachometr. Výkon Can-Am na hranici sedmdesáti koní je hodně příjemný, maximum nepotřebujete

» Tohle je DPS

moc často. Výhodou věčka je i zajímavější zvuk než u třeba u polarisího řadačku. Pro srovnání: věčko tahá o něco líp ve spodku, špička je srovnatelná, třeba litrový Thundercat má citelně víc krouťáku,

» Outlander se dočkal i pár změn v designu, ale to hlavní se ukrývá pod plasty



ale tady se ten výkon dá podstatně snáz krotit a využít. Přírůstek síly, který papírově vypadá hodně zajímavě, ve skutečnosti ani moc nezaznamenáte, protože osmikilo se díky perfektně vyváženému vstříkování dávkuje velice jemně a spíš rychleji přibývají čísla na tachometru. Když už jsem u rychlé

jízdy, tak té v případě nového modelu přispívá i posilovač, který filtruje kopance do řídítek a dovoluje vyšší rychlosti bez pocitu ohrožení. To ale v případě čtyřkolky nemusí být vždycky jenom plus...

Dlouhý Outlander samozřejmě není primárně určený na triály, to zvládají kratší verze snáz, ale kromě přechodového

úhlu je tu všechno na špičce. S monstrózním výkonem pod zadkem, posilovačem a uzávěrkou předku nemáte problém v jakémkoliv dolíku, výjezdu apod. Palcem snadno dávkuje sílu na kolech, která přichází bez cukání naprosto hladce a je jí kdykoliv dost a dost na to, abyste nezůstali viset v pŕlce kopce. Tam je spíš potřeba myslet na klopný moment zadní nápravy...

Kromě přebytku výkonu je Outlander příjemný svým neutrálním podvozkem. Žádná nepředvídatelná reakce, jen držení stopy

bez odmlouvání a i přes svou váhu lehké ovládání. Otázkou zůstává o kolik je tento Outlander lepší než ten bez posilovače ani ten totiž netrpí na těžké řízení, na to jsou tu jiní adepti. Posilovač je tak a nejspíš nejpříjemnější při sjezdech mezi kameninami, kdy ruce netrpí a není potřeba se bránit nějakých pantů. Na rovinkách by přišla vhod možnost úplného vypnutí.

CO DAL?

Když se nad tím zamyslíte, tak už se náhodou čtyřkolky pomalu začínají vzdalovat svému původnímu určení jako ne moc složitý stroj pro práci nebo výlety v přírodě. Outlander je toho zářný příklad – technická komplikovanost už dávno přesahuje možnosti vaší garáže, o rychlé opravě v terénu ani nemluvě. Za rok za dva za to přidají výrobci ABS, pak ještě ESP a budeme se na tom vozit jako trotlové kopečky. Ono to pojede prakticky samo, nebude to mlátit do řídítek, kopec to sjeďte samo, žádná práce, a kdybyste to náhodou přehnali v zatáčce s rychlostí, tak žádný strach elektronika si poradí. Hlavně aby se „pilotovi“ nic nestalo...

Text: Jarda Vosta, Dan Pejzl
Fotky: David M. Bodlák, ČMN

Can-Am Outlander XT-P

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	799 ccm
Vrtání x zdvih	91 x 62 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	72 k (53 kW)
Max. točivý moment	73 Nm/5500 ot./min.
Plnění motoru	vstříkování
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	26x8-12/26x10-12
Rozměry dxšxv	2387 x 1168 x 1143 mm
Rozvor	1499 mm
Světla výška	305 mm
Výška sedla	877 mm
Suchá hmotnost	326 kg
Tažná síla	590 kg
Nosič vředu/vzadu	45/90 kg
Nádrž	20 l
Cena	398 280 Kč