

Can-Am Outlander L MAX 500 DPS

Keď dôjde reč na úžitkové štvorkolky z produkcie kanadskej značky Can-Am, tak debata sa vždy zvrtnie na top modely so zdvihovým objemom minimálne 650 a viac ccm. Snahou výrobcu je však osloviť oveľa širší okruh zákazníkov a za týmto účelom vznikla úplne nová rada Outlanderov s motormi o objeme 450 a 500 ccm, ktorých označenie sa rozšírilo o písmeno L. Pod úplne novými kapotážami sa stále ukrýva špičková technika na akú sme u Can-Am zvyknutí, no teraz prichádza s oveľa atraktívnejšou cenovkou. Nám sa do rúk dostala predĺžená verzia MAX s vynikajúcim dvojvalcom Rotax objemu 500 ccm.



Nový Outlander L pre široké masy

Top technika aj pre dostupnejšie verzie

Can-Am je značkou, ktorá sa dlhodobo usadila na špičku medzi prémiovými výrobcami a top modelová rada disponuje špičkovou technikou. Cieľom novej modelovej rady Outlander L je ponúknuť časť tejto techniky na cenovo dostupnejších modeloch a najlacnejší model Outlander L 450 začína už na cene 7 020 Eur s DPH, čo je bezpochyby vynikajúce. No a ak sa pozrieme do útrobov nových Outlanderov L, tak pre konkurenciu Can-Am pripravil naozaj tvrdý oriešok, ktorý posúva štandardy v tejto kategórii opäť o niečo vyššie.

Bezkonkurenčná 500-vka

Pri pohľade na fyzické rozmery predĺženého Outlandera človek na chvíľu zapochybuje, či je 500 ccm zdvihového objemu dosť nato, aby bol Outlander dostatočne výkonný, no kvapalinou chladený dvojvalec z dielne Rotax vás veľmi rýchlo presvedčí o opak. Moderná technika v podobe štvorventilovej hlavy valcov, kvapalinového chladenia a elektronického vstrekovania paliva produkuje 46 k výkonu, ktorý si bez väčších problémov dokáže poradiť aj s 353 kg vážiaceou štvorkolkou.

Rám SST G2

Tradične silnou stránkou produkcie Can-Am je podvozok, ktorý patrí medzi absolútnu špičku. Základným stavebným prvkom podvozku je druhá generácia rámu **SST G2**, ktorú nájdete aj na veľkom Outlanderi 1000. V porovnaní s tradičným oceľovým kolískovým rámom vyžaduje konštrukcia SST menej zvarov, je podstatne tuhší, pomáha optimalizovať ťažisko štvorkolky a je vyskladaný z menšieho počtu dielov. Výraznou modernizáciou prešli závesy predných kolies, ktoré sú vybavené protiponornou geometriou a štvorkolka si aj počas brzdenia udržiava presné riadenie. Predpätie pružín sa dá nastaviť v 5-tich stupňoch tuhosti. Originálne technické riešenie v podobe nezávislého zavesenia zadných kolies s označením **TTI** nájdete vzadu. Je to jediný systém, kde sa zadné kolesá počas prepruženia pohybujú vo vertikálnom smere namiesto oblúkového pohybu pri tradičnom zavesení. Hlavnou prednosťou tohto uchytenia je komfort jazdy, ktorý je aj vďaka nastaviteľnému predpätiu zadných pružín naozaj vynikajúci. Tento systém navyše sľubuje optimálnu trakciu zadných kolies počas akcelerácie. Jazdné vlastnosti vylepšujú aj 12-palcové hliníkové ráfy kolies, ktoré znižujú pomer neodpruženej hmotnosti a sú súčasťou sériovej výbavy. Špičkovú techniku nájdete na brzdom systéme, ktorý tvorí štvorica 214 mm kotúčov, ktoré zvierajú dvojpiestikové strmene. Samozrejmosťou je elektronicky aktivovaný náhon 4x4. Špecialitou Can-Am-u je hydraulická samosvorná uzávierka diferenciálu **Visco-Lok**, ktorá reguluje uzávierku automaticky a na plnú aktiváciu uzávierky nie je potrebné stlačiť ďalšie tlačidlá. Súčasťou výbavy tohto modelu je aj 3-stupňový dynamicky posilňovač riadenia **DPS**. Jazdec si môže vybrať jeden z trojice predvolených režimov (**MIN**, **MED** a **MAX**), ktoré upravujú tuhosť riadenia podľa profilu povrchu a rýchlosti jazdy. Rozdiely v nastavení sú pritom citeľné a na nastavení **MAX** sa štvorkolka dala riadiť doslova jedným prstom. V prostredí náročného terénu spojeného s pomalou jazdou je to neoceniteľná pomoc.



● Posilňovač riadenia DPS pracuje v troch režimoch: MAX, MED, MIN

Účelový dizajn

Dizajn Outlandera je úplne nový a aj keď nesie charakteristické črty väčších súrodencov, tak nájdete tu dosť odlišností. Can-Am zdôrazňuje orientáciu na potreby jazdca a spolujazdca s dôrazom kladeným na účelnosť. Musím dať výrobcovi v tomto prípade za pravdu. Na trhu by ste určite našli štvorkolku, ktorá pôsobí agresívnejšie, no Outlander L to vyvažuje komfortom a všetko nájdete tam kde má byť. Potom je tu samozrejme vysoká úroveň dielenského spracovania, ktorá je v tejto objemovej triede bezkonkurenčná a 500-vka znesie porovnanie aj s objemovo podstatne väčšou konkurenciou. Na svoje si na predĺženom Outlanderi určite prídete spolujazdec, umne a pohodlne vyriešený priestor na sedenie výrobca označuje skratkou **DPC** (Dynamic Passenger Comfort). Pohodlná sedačka s opierkou a dvojicou madiel je osadená pred osou zadnej nápravy, čo ešte viac zvyšuje komfort jazdy. V prípade potreby sa dá sedlo spolujazdca ľahko demontovať a štvorkolka sa zmení na jednomiestnu. Súčasťou sériovej výbavy je dvojica robustných kovových nosičov, ktoré sú vybavené originálnym integrovaným systémom na uchytenie príslušenstva **LinQ**, ktorý vám umožní uchytenie alebo výmenu takéhoto príslušenstva v priebehu pár sekúnd. Výrobca svojou bohatou ponukou originálneho príslušenstva navyše priam vyzýva k ďalšej individualizácii a prispôbeniu štvorkolky vlastným potrebám. Ďalší uložný priestor sa nachádza pod zadným nosičom. Praktická vodotesná skrinka má objem takmer 11 litrov a bezpečne tam uložíte aj väčšie predmety.

Výkonný a priateľský zároveň

Konkurencia v objemovej kategórii do 500 ccm je naozaj veľká, no Outlander L vám veľmi rýchlo dá najavo, že v tejto triede patrí na absolútnu špičku. Rozmerovo nie je 500-vka oveľa menšia ako top verzia Outlandera, čo samo o sebe veľa hovorí o schopnostiach tejto štvorkolky. Priznám sa, že najviac som bol zvedavý na motor, pretože moje doterajšie skúsenosti s Can-Am-om sa točili hlavne okolo veľkých objemov, ktoré nastavili latku poriadne vysoko. Ako sa však ukázalo dvojvalcová 500-vka nie je žiaden lenivc a Outlander L nezostal nič dĺžny svojej povesti výkonnej a svižnej štvorkolky. Aj v náročnejšom teréne sa dalo jazdiť na rýchlom prevode. Nie sice s razanciou a agresivitou volkeho dvojvalca, no sťažovať sa nebudú ani rýchli jazdci. Záber motora je príjemný a reaguje už od najnižších otáčok. Výkon pritom narastá v lineárnej krivke a dá sa dávkovať spôsobom, ktorý vyhovuje aj menej skúseným jazdcom. Ani na chvíľu som však nemal pocit, žeby v nejakej situácii bolo výkonu málo, naopak stačilo palcom zatlačiť na páčku plynu o niečo viac a Outlander L sa rýchlo zmenil na zábavného športovca. Štvorkolka príjemne prekvapila aj maximálkou, ktorá sa bez väčšej námahy prechupla cez hranicu 100 km/h, čo je pre túto triedu vynikajúci údaj. Samozrejme, došlo aj na pomalý prevod, no väčšinou išlo o pomalé úseky plné veľkých nerovností alebo rozbíchanie sa v strmom kopci. Motor aj na pomalom prevode ponúkal ľahko dávkovateľný výkon a štvorkolka sa dokázala štvorť náročným terénom aj pri nízkych otáčkach s dostatočnou výkonovou rezervou. Výkonný a priateľský zároveň asi najlepšie vystihuje charakter tohto dvojvalca, ktorý by som bez obáv odporučil aj jazdcovi s menšími skúsenosťami, no nudí sa nebude ani ostrieľaný pilot.



can-am
THE ULTIMATE USE™

Oblečenie
venoval do testu
Imidjex s.r.o.



test

Video tu:



38

test

fotogaléria tu:



Podvozok ponúka široké možnosti využitia

To, čo Outlandera v tejto triede asi najviac oddeľuje od konkurencie je podvozok respektíve kvalita jazdy, ktorú prináša. Mäkšie nastavenie pruženia nerovnosti absorbuje s komfortom voľkej cestnej limuzíny a jazda je pohodlná bez ohľadu nato, či jazdíte sám alebo máte za sebou spolujazdca. Vysoké zdvihy pruženia s vysokou svetlou výškou vám dovoľia bez problémov zdolávať náročné úseky. Podvozok pritom zvláda aj rýchle presuny terénom, aj keď pri sériovom nastavení pruženia ste trochu limitovaní mäkkým podvozkom a občasné prepruženie nadoraz nie je nič neobvyklé. Pruženie sa však dá ľahko prívrtiť a športová jazda je potom oveľa zábavnejšia, no na nejaké skákanie lavíc to určite nie je, na to má Can-Am v ponuke väčšie kalibre. Brzdy nesklamú výkonom, no na agresívne dobrzdzenie je potrebné stlačiť obe rukoväte nadoraz a potom + 350 kg vážiaca štvorkolka zabrzdí doslova na miesto. Posilňovač riadenia funguje bezchybne a slovami: „ľahké ovládanie“, dáva úplne nový zmysel. Najmä na maximálnom nastavení som zabúdal nielen na váhu ale aj nato, že predĺžený rázvor verzie Max má skoro 1,5 metra. Na zatočenie vynakladá jazdec minimálnu energiu, navyše pri rýchlom prejazde nerovnosti sa do riadidiel nárazy prenášajú len v minimálnej miere.



Nový štandard

Pri pohľade na to, čo táto trieda momentálne ponúka a čo by ste mali od 500-ky očakávať, tak skutočne nie je jednoduché hľadať slabé miesta na tejto štvorkolke. Dvojcylcové veľko je výkonným a mimoriadne priateľským motorom zároveň. Podvozok svojou kvalitou jasne vyčnieva a keď k tomu pripočítame prepracovanú ergonomiu, tak aj z ohľadom na konkurenciu ťažko budete Can-Am-u ničो vyčítať. No a to najlepšie prichádza nakoniec v podobe atraktívnej cenovky, ktorá priblížila špičkovú techniku bežnému užívateľovi a v tom je najväčší úspech nového Outlandera L MAX 500 DPS.

Can-Am Outlander L MAX 500 DPS

Cena: 9 240 Eur s DPH (v cene COC a TP)

Motor: 499,6 ccm, 8 ventilov, SOHC, V2, výkon: 46 k

Prevodovka: automatická s plynulým prevodom CVT + spiatočka, kardanový hriadeľ

Rozmery (D x Š x V): 2 388 x 1 168 x 1 118 mm

Rám: kolískový, pozváraný z ocele, rúrok, hmotnosť: 353 kg

Rázvor: 1 499 mm, výška sedla: 877 mm, objem pal. nádrže: 20,5 l

Pneu: vpredu: 26x8 - 12, vzadu: 26x10 - 12

ATV na test zapožičal:

Výhradný dovozca produktov zn. BRP pre SR: Imidjex spol. s r. o., Bratislava