



# BAHNOŽ

Když tak nad tím přemýšlím, tak mi vlastně moc nedochází, pro se 4x4 čtyřkolkám říká pracovní... Ruku na srdce: kolik kolem sebe znáte lidí, co se čtyřkolkou opravdu pracují? Nebo aspoň občas? Jasně, je to taková alibistická formulka: *Miláčku já si koupím pracovní čtyřkolku, abychom měli jak vozit to listí na zahradě, ano?*...

**O**n se to totiž říká mnohem snáz než třeba: „Zlato, koupíme čtyřkolku, já s tím budu jezdit do bahna a kravit do lesa.“ Takže pracovní. Jenže v případě Outlandera 1000 X mr už vám to půjde přes pysky hodně těžko. Není snad typičtější příklad toho, jak má vypadat mašina pro výživně strávený volný čas! Už na první pohled tohle o práci fakt nebude – leda byste měli doma rejžový pole a vozili na něj Vietnamcům svačiny, protože jinak, jestli má vaše drahá polovička aspoň trochu pod čepicí, tak vám tady „pracovní“ čtyřkolku opravdu nesežere...

Can-Am těží ze svých letitých zkušeností ze závodů, z vývoje různých speciálů i z poznatků bohaté členské základny, což všechno dohromady vedlo ke specializaci některých modelů pro konkrétní disciplíny. EMeRo nebo Mud Racer je toho zářným příkladem a jde vpravdě o speciál pro bahenní rádění, závody, brodění a další chlapské

kratochvíle (no už leckdy i dámské...). Do bahna je potřeba co nejvíce síly, proto má tenhle speciál nejsilnější motor z nabídky Can-Amu – litr. Ten se chlubí výkonem 82 koní a to je dost i na pohon takového kolosa (on taky natankovaný váží bratu ke čtyřem metrákům), navíc na morbidních kolech nazutých do zopalcových gum s lopatkovým vzorkem gorilla (na všech kolech stejně). Nebyl by to Can-Am, kdyby tahle mašina nebyla sbírkou toho nejlepšího, co čtyřkolkový trh nabízí, tedy spíš toho, co nabízí žluto-černá značka. Když speciál, tak se všim všudy, aby už majitel, který za tuhle potvoru vysype přes 400 papíru, nemusel vymýšlet žádnou dodělávku pro hluboké brodění, jako většinou musí u jiných značek. To znamená, že X mr dostává nejenom druhé stupačky ve zvýšené poloze nebo vysoko posazený chladič kapaliny, ale zároveň s tím i odvětrání variátoru a sání ústí až do kapličky digitálního přístroje. Deklasovat

# ROUT

konkurenční se ovšem rozhodl Can-Am totálně tím, že přidává výškově stavitelný podvozek – tlumiče od Foxe se tu totiž dají za pomoc kompresoru dofukovat a zvýšit tím světlost mašiny proti základnímu Outlanderovi až o nějakých 15 cm! Všechno se děje elegantně – namačkáte si na budíku pozici Air Suspension a pak už jen tlačítkem na levém palci (kde se ladí třeba i posilovač nebo spíná Over Ride) vyberete polohu 1-7 a počkáte, než se mašina nazvedá nebo klesne. Samozřejmostí je přední automaticky uzavíraný diferák Visco-Lok QE 4x4 s lamelovou spojkou, který je v této generaci rychlejší, než byl dřív, nebo kódovaný imobilizér systému D.E.S.S.

## Nejen bahno

Na standardní test nebyl prostor, navíc mašina ještě voněla novotou, takže jenom telegraficky. Čtyři metráky jsou znát, i když nejsilnější motor, co dnešní čtyřkolkový trh nabízí, tyhle pocity po rozjetí automaticky



## Can-Am Outlander 1000 X mr

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	976 ccm
Vrtání/zdvih	91 x 75 mm
Kompresní poměr	neudán
Max. výkon	82 k (60 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	30x9-14 / 30x9-14
Rozměry dx/sv	2388 x 1168 x 1118 mm
Rozvor	1499 mm
Zdvih kol vpředu/vzadu	229/236 mm
Světlá výška	279 mm
Výška sedla	877 mm
Suchá hmotnost	371 kg
Nádrž	20,5 l
Cena	od 415 000 Kč (PRI Motocentrum)

## Verdikt

Motor	4
Brzdy	4
Řazení	4
Podvozek	4
Ovládání	4
Zpracování	4
Celkově	4

9,2

vymazává. Hned po pár metrech vám dojde, že bahenní speciál je prostě bahenní speciál a používat ho jinak než pohybem v jemu určeném prostředí není tak úplně ono. Gumi po rovném povrchu klapou z lopatky na lopatku, a pokud je necháte jezdit po asfaltových přejezdech moc dlouho, začnou vám ubývat před očima. V tomhle případě se určitě vyplatí investovat do druhé sady kol a na těch jezdit klasický terén. Na druhou stranu, když se gorilly do něčeho zakousnou, tak už nepustí a úspěšně vám zorají třeba zavlaženou zahrada nebo louku... Posilovač je v případě téhle mašiny povinností, bez něj na místě řídítka sotva urvete a při jakémkoliv manipulaci kolem baráku EPS jenom oceníte, s přibývající rychlostí jeho pomoc klesá. Navíc se dá nastavit do čtyř úrovní účinku (MIN, MED, MAX a pásy), kdyby vám to přišlo třeba moc, stačí ho dát na minimum.

Pokud odhlédneme od nepříliš častého

závodění v tom nejhlubším bahně, tak dlouhý Outlander, na jehož základě X mr vzniká, je v první řadě perfektní mašina pro cestování i ve dvou, což je samozřejmě dáno jeho prostorností. U našeho X mr je sice místo křesílka vzadu jen boxík na náradí nebo drobnosti, ale křesílko s opěrkou je běžnou součástí stroje. Takže když přehodíte kola a připněte sedačku, můžete mít doma v podstatě dvě mašiny – závodák do bahna a pohodlný cesták pro dva. K tomu se přidává prostorná schránka vzadu mezi světly, kam snadno nandáte třeba jídlo na celodenní výlet. Jestliže je celkově mašina doslova precizně propracovaná, tak na syrovém stroji ještě neúplně zlehka chodilo řazení, jinak se dá litrovému Outlanderovi stěží něco vytýkat, je to totiž přehlídká technických fines špičky současného trhu. Za zapůjčení stroje děkujeme společnosti PRI MOTOCENTRUM.

