



can-am



Po dramatické pauze, kterou si Can-Am nechal po představení svých „běžných“ novinek, ukázal lahůdku v podobě sportovní buginy. Po dřívějším uvedení Commandera se na čelech příznivců koncernu BRP stále častěji zobrazoval vrásčitý otazník: to my buginu mít opravdu nebudeme?

CAN-AM MAVERICK



Příjít to prostě muselo, ve čtyřkolkách nejsportovnější americká značka postavila nákladáček se supersilným motorem, ale se sklápěcí korbou a s váhou klasického pracáku. At se skalní snažili, jak chtěli, prostě se z toho závodák dělá těžko. Teď to budou mít o poznání jednodušší, dostanou Mavericka 1000R!

Samozřejmě že Can-Am využil poznatky ze svého zatím jediného side-by-side Commandera, ovšem jen proto, aby postavil skutečnou

buginu, která nemá s výše zmíněným pracákem zas tolik společného. Základem je trubkové šasi s co nejvíc centralizovanou hmotou – ochranná klec z dvoupalcových trubek končí prakticky nad zadním kolem a teď se držte: motor je tu hamáčknutý přímo mezi sedačky (!!!) a sídlí v mohutném středovém tunelu. To nemá zatím žádný SxS a Maverick tím má zaděláno na skutečně geniální vyvážení při jízdě. Navíc při rozvůru 2141

mm (RZR XP má 2068, Wildcat 2413 mm) slibuje i skvělou obratnost v terénu. S hmotností 588 kilo se blíží Wildcatu (592 kg) a je tedy taky citelně těžší než Polaris RZR XP (540 kg).

Ani podvozek nevypadá špatně – předek



absolutně nejvíc ze všech... Polaris má 88, Arctic Cat udává 75, případně s upravenou jednotkou něco přes devadesát. BRP tak ukončil dohady a utřel soupeře ve velkém stylu. K takovému výkonu Mavericku pomáhá upravené vstřikování a jiná mapa, nový je i airbox s filtrem, sání

vám bude povědomý z Commanderu, na zadku se ale inženýři vyřádili a připravili novou víceprvkovou nápravu TTA (Torsional Trailing A-Arms) – dvě trojúhelníková ramena doplněná o stabilizační rameno a stabilizátor – výsledkem je nulová změna úhlu odklonu kola při propružení. Zdvihy kol na úrovni 356 mm odpovídají zhruba Polarisu, Arctic Cat je se svými 432/457 mm stále lepší... Světlost budou mít všichni stejnou – 33 centimetrů. Maverick má na všech kolech (používá dvanáctky) 214milimetrové brzdové kotouče, vpředu s dvoupístky, vzadu singpístky a obouvá klasicky bighorny.

A protože chce Can-Am dostat své konkurenty (jmenovitě RZR XP a Wildcata) do kolen, tak to litrové věčko, co bije mezi řidičem a navigátorem, tlačí na kliku rovných 101 koní. Napovím vám, to je best in class, tedy

s 54milimetrovou klapkou a nakonec i výfuky. Can-Am si v elektronice libuje, proto sem instaloval plynový pedál bez mechanické vazby na klapku (systém iTC), kde si budete moct v několika režimech ladit rychlost odezvy plynu. Elektronicky řízený je tu klasický i přední diferák Visco-Lok, který se sám zavírá a otevírá. Plusem pro cestování bude velká 38litrová nádrž, kterou taky soupeřům ukazuje záda.

Aby toho nebylo málo, bude se hned od začátku prodávat jak verze 1000R, tak současně bude možné objednat si paket X RS. Ten vymění standardní tlumiče Fox Podium X 2.0 za závodní jednotky Podium X Performance RC2.5 HPG s ještě lepší možností nastavení, lepší bude i přístrojovka (digitálně-analogová místo čistého digitálu), zákazník dostane odolné beadlocky, sportovní volant a ještě doladěné polepy a čalounění.

Can-Am nenechal prostor na spekulace a rovnou ukázal i čtyřmístnou variantu, která by se měla začít prodávat někdy v půlce příštího roku.

V Polarisu a Arctic Catu teď asi mají páni vývojáři dost námětů k zamyšlení...



Chystaná čtyřmístná verze Mavericka