

Válka snad nebyla nikdy zábavnější - místo zbraní a bomb se v ní totiž používají RZR, Wildcaty, teď i Maverick... V září se koncern BRP pustil do boje s konkurencí se zcela novým strojem. Technickou charakteristiku jste si přečetli v minulém čísle, teď přichází první dojmy od šťastnějších kolegů. Novinářská předváděčka se uskutečnila na vyprahlé poušti v Logandale, v místě známém spíš jako Ohnivé údolí. Ideální prostředí k prověření novinky tohoto ražení.

Odpružení Mavericka má jen o půl palce delší zdvih vpředu než XP 900. Kde ale Can-Am vítězí, je výkon 101 koní dvouválcového litrového Rotaxu. Jak se do motoru dostali? V hlavě jsou větší ventily, komprese dosahuje hodnoty 12:1, vstříkávání bylo optimalizováno pro vysoký výkon, bohatší směs zároveň chladí rozpálené válce, nový je i dvojitý výfuk. Centrální část stroje, míněno kabina, je v základu téměř stejná s Commanderem. Sedí tak dobře většině jezdců a spolujezdců. Anatomické sedačky mají výrazné bočnice - jsou opravdu mistrovským kouskem. Když se k tomu připočte možnost jejich vyjmutí a použití třeba při pikniku, budete je prostě milovat. Sloupek volantu se dá nastavit a všechno potřebné je tu dobře dosažitelné.

ÚTOK NA WILDCATA A XP 900

Zapůjčený testovaný Maverick byl ve specifikaci X rs, což znamená i lepší podvozek - tenhle model používá tlumiče Fox Podium RC 2.5 s tělem tlumiče o průměru 2,5 palce (6,3 cm), což je o půl palce víc než u základních tlumičů. Větší tlumič obsahuje víc oleje, vydrží tak delší dobu chladný, a nemění se proto jeho vlastnosti ani v nejtěžších podmínkách. Díky nastavení (rychlá, pomalá komprese, odskok) si může každý naladit podvozek Mavericka podle svých představ a zvyku. Ke zdvihu 35,5 cm přidejte ještě 33centimetrovou světlost a je o zábavu postaráno...

Jízda

Je na čase podívat se na to, jestli je Maverick skutečně nejlepší ve třídě, jak uvádí výrobce. Startér u zcela nového má trochu problém s první otáčkou motoru - nic divného při kompresi 12:1... Projíždíme krátkým úsekem po cestě ven do volného terénu. Vybrali nám parádní mix písčiny, dun, kamenitých stoupání a i kamenné pláně, na kterých se máme co nejvíc sžít s novým strojem.

Nejdřív zkouším samotný výkon Mavericka - řídil jsem už hodně výkonných strojů, a je tak celkem snadné říct, jestli jsou tu nějaké rozdíly, zejména přes deset koní navíc proti konkurenci.

Podvozek Mavericka je skvělý, navíc se dá bohatě seřizovat



Can-Am Maverick 1000R X rs

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC4
Zdvihový objem	976 ccm
Vrtání x zdvih	91 x 75 mm
Kompresní poměr	12:1
Max. výkon	101 k (74 kW)
Max. točivý moment	neudán
Plnění motoru	EFI
Převodovka	CVT
Pohon	2WD/4WD
Brzdy vpředu/vzadu	hydraulické kotoučové
Pneumatiky vpředu/vzadu	27x9-12 / 27x11-12
Rozměry dxšxv	3017 x 1626 x 1885 mm
Rozvor	2141 mm
Světla výška	330 mm
Zdvih pérování vpředu/vzadu	356/356 mm
Suchá hmotnost	588 kg
Nádrž	38 l
Cena	v ČR nestanovena

can-am



U Mavericka jsem ovšem třináctikoňový rozdíl proti nejbližší konkurenci nijak nezaznamenal... Možná to bylo přílišným očekáváním, ale když jsem z klidu zatlačil pedál na podlahu, ale ani při dynamické akceleraci jsem nedosáhl stejné odezvy jako u XP 900. Někdo může nesouhlasit, ale dokud oba stroje nedostanu na srovnávací, tak si stojím za svým. Může to být buď nastavením spojky a variátoru, nebo naladěním vstříkování...

BRP uvádí, že Maverick má nejlepší točivý moment ve třídě. To není příliš poznat v nízkých otáčkách, ale newtonometry přibývají spíše ve vyšších a vysokých otáčkách. Tímhle vším ale nechci říct, že dvouválec neběhá dobře, jen neběhá vyloženě extrémně skvěle. A to jsem velký fanda V-Twinů od Rotaxu, říkám, jak to je. Pokud jde o podvozek, zdvihy jsou úžasné, stejně jako tlumiče Fox Podium RC 2.5. Mohl jsem s Maverickem jet na plný plyn přes hluboké díry a taky přes několik skoků. Stejně jako většina jezdců mám

svůj styl řízení a ladění tlumičů na míru by zabralo nejspíš celý den, ale Maverick i se základním nastavením zvládal s přehledem většinu toho, co nám Ohnivě údolí přichystalo. Na odpružení sice měla vliv i přítomnost rezervy na zadní části rámu, ale svezl jsem se i s kouskem, který tam kolo neměl, a bylo to lepší. Asi bychom mohli snížit o něco odskok sériového nastavení, ale jinak tlumiče pracovaly velmi dobře.

Co závěrem? Nejenom že tu máme svěží vítr v segmentu sportovních SxS, ale navíc velmi konkurenceschopný stroj, který to



ostatním výrobcům zase znepríjemní. Maverick je něco, v co fandové BRP doufali roky, nepřekvapí proto dlouhý vývoj – BRP je známý dotažením svých produktů k dokonalosti. Navzdory mým výtkám je potřeba s Maverickem počítat, půjčte si ho a vyzkoušejte sami. Stojí to za to!