

Kanadská značka Can-Am rozšířila pro sezonu 2014 svoji paletu nákladáčků o další tři zajímavé kousky. V Americe frčí cestovní terénem i bahenní radovánky a žluto-černé novinky přesně odpovídají tomuhle trendu.



# ŽLUŤÁCI ČTRNÁCTÉHO ROKU

čilo to ani plocha korbíčky, dají se sedačky i demontovat...

Pro vlastní autíčko zname-

ná prodloužení samozřejmě nárůst hmotnosti z původních 585 kilo na 742 Maxových. Ruku v ruce s tím jde i posílení brzdové soustavy, kdy na přední nápravě ukryté ve 14palcových kolech pracují větší 220milimetrové kotouče (běžně 214 mm) s dvoupístkovými třmeny.

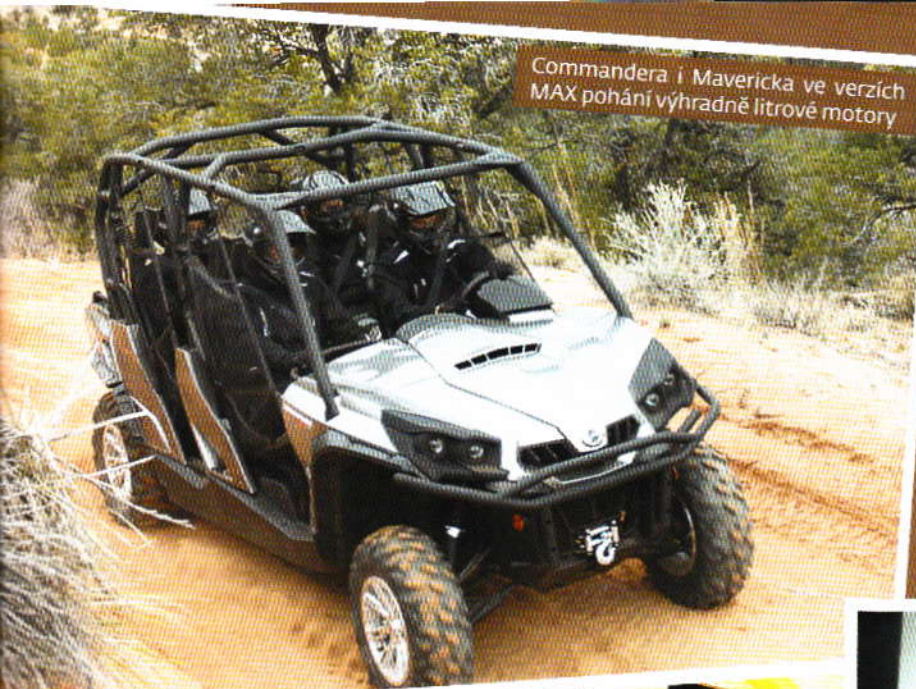
Pohon verze Max zajišťuje výhradně

litrový dvouválec o udávaném výkonu 85 koní. Kro-dají se sedačky i elektrickým ovládním klapky sání (Intelligent Throttle Control - ITC), který klapku s 54milimetrovým průměrem podle výrobce staví plynuleji, než by zvládl řidič, kterému při jízdě v terénu může pravé chodidlo na pedálu pořádně tancovat... Nově Can-Am zavádí také ECO mód pro šetrnější jízdu s mírnějším průběhem výkonové křivky Rotaxova motoru.

**T**ím prvním zástupcem pro kolektivní trávení času ve volné přírodě je prodloužený Commander ve verzi MAX 1000. MAX je opravdu Max a proti standardnímu nákladáčku se mu dostalo prodloužení rozvoru o plných 75 centimetrů. Uvolnilo se tak místo pro další dva pasažéry, kteří mimo sedačky mají k dispozici i madla na středovém tunelu, stejně jako vpředu tu je ocelový oblouk chránící ramena posádky a nechybí ani boční síť. Protože i zadní spolujezdcí by měli mít přehled o situaci před Commande-rem, jejich sezení je zvýšené o 9 cm proti předním sedačkám, takže při troše snahy vidí dopředu přes helmy posádky vpředu. Všichni cestující mají dohromady k dispozici odkládací uzavíratelné prostory o celkovém objemu 32 litrů. Kdyby nesta-



Commandera i Mavericka ve verzích MAX pohání výhradně litrové motory



### Can-Am Maverick MAX 1000

Motor	vodou chlazený dvouválec
Rozvod	OHC/4
Zdvihový objem	976 ccm
Vrtání x zdvih	91x75 mm
Kompresní poměr	neudán
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	2670 x 1345 x 1900 mm
Rozvor	2891 mm
Světla výška	318 mm
Zdvih kol vpředu/vzadu	356/356 mm
Suchá hmotnost	702 kg
Nosnost korbě	68 kg
Nádrž	38 l
Cena	v ČR neurčena



U Maxe už je nutností posilovač řízení – v tomhle případě to je opět jednotka Tri-Mode Dynamic Power Steering (DPS) nastavitelná do třech posilovacích úrovní podle náročnosti terénu a požadavků řidiče (minimum, medium, a maximum). Nechybí ani přední diferenciál systému Visco-Lok QE s rychlým automatickým zapojováním pohonu předních kol a uzavíráním diferenciálu. Zapalování jistí imobilizér systému D.E.S.S. s dvojicí klíčků (omezený výkon a bez omezení). Tím to nekončí - Can-Am například pro modelový rok 2014 instaluje do všech svých side-by-side novou 3D analog/digitální přístrojovku (otáčky a tacho analogově, zbytek digitálně). Z technických zajímavostí to je třeba nový zadní spirálový diferenciál redukcující hlučnost.

Pak už je na tom Max podobně jako krátký Commander – vzadu uspořádání nápravy systému TTI s 25centimetrovými zdvihy. Nové jsou tam plynové tlumiče od Foxe s největším průměrem v segmentu UTV. Slušná je

tu i tažná síla – 680 kg, nebo celková nosnost stroje – 463 kg. Pro Maxe je připravena i vymazlejší verze XT (základní model nese označení Commander MAX 1000R DPS), kde je navíc 4000librový naviják Warn, přední nárazník, upínací lišty na korbice, lemy

blatníků, sportovní volant nebo jiná barevná schémata včetně provedené kamufláže.

Aby toho nebylo málo, ve čtyřmístném provedení přichází spolu s Commanderem i už loni slíbený Maverick. Šasi má prodloužené o stejnou hodnotu, ale proti Commanderovi na váze vykáže cifru o 40 kilo nižší, zdvihy má ještě o deset čísel větší a samozřejmě motor s výkonem 101 koní.

Can-Am Maverick MAX je ještě těžší než protažený Commander

