

Nedá se říct, že by šestikolové „čtyřkolky“ znamenaly kdovíjaký prodejní trhák, ale pokud takové samohyby Polaris prodává už od roku 1989, tak na tom asi něco bude. Řekli si zřejmě u Can-Amu a přidali Outlanderovi taky jednu nápravu navíc...



# BIG BOSS NA ŽLUTO



**P**rotože Can-Am chce nabídnout víc než konkurenční Polaris, tak šestikolka nebude osmikilo, ale litr, takže to bude pěkná divočina. Litr od Can-Amu má totiž 82 koní, kdežto osmikilo Polarisu, co vrčí v Big Bossovi, „jenom“ 50 koníků. Otázkou zůstává,

co má taková našlápnutá šestikolka představovat. Big Boss je totiž výhradně pracovní nářadí a jiné ambice ani nemá, což je logické s ohledem na hmotnost skoro půl tuny i nemalé rozměry (délka je kolem tří metrů) takového povozu. Takové úvaze ovšem Can-Am kontruje redukovanou převodovkou, která snižuje top speed pod 90 km/h a má o 50 % kratší redukcí než Outlander (což je o 10 % kratší než u Polarisu).

V obou případech se každopádně jedná o zajímavé stroje, které si svoji klientelu najdou. Pro koncern BRP výroba šestikolky znamená prodloužení rozvoru Outlandera o plných 78 cm a celkové délky o 112 cm a tím pádem i zcela novou zadní část rámu G2. Přidání další nápravy dozadu s sebou taky přináší instalaci dvou diferencíálů (s pevně spojenými zadními koly byste tohle opravdu nezatočili) nebo zdvojení zadních ramen TTI, jen brzdy stačí vzadu Outlanderovi 6x6 pouze na původní nápravě. Vzhledem k nezávislému zavěšení všech kol dokáže šestikolka okopírovat dokonale terénní nerovnosti a zachovat si maximální trakci (stabilizátor je použit jen na poslední nápravě a dá je ještě snadno odpojit ve skutečně těžkém terénu). Ta bude skutečně MAXIMÁLNÍ, protože ke standardnímu pohonu 6x4 samozřejmě můžete připnout i předek a máte 6x6 včetně přední uzávěrky Vis-

### Can-Am Outlander 6x6 1000 XT



<b>Motor</b>	vodou chlazený dvouválec
<b>Rozvod</b>	OHC/4
<b>Zdvihový objem</b>	976 ccm
<b>Vrtání x zdvih</b>	91x75 mm
<b>Kompresní poměr</b>	neudán
<b>Max. výkon</b>	82 k (60 kW)
<b>Max. točivý moment</b>	88 Nm
<b>Plnění motoru</b>	EFI
<b>Převodovka</b>	CVT
<b>Pohon</b>	4WD/6WD
<b>Brzdy vpředu/vzadu</b>	hydraulické kotoučové
<b>Pneumatiky vpředu/vzadu</b>	26x8-12/26x10-12
<b>Rozměry dxšxv</b>	3030 x 1220 x 1118 mm
<b>Rozvor</b>	2081 mm
<b>Světla výška</b>	310 mm
<b>Výška sedla</b>	877 mm
<b>Zdvih kol vpředu/vzadu</b>	229/236 mm
<b>Suchá hmotnost</b>	515 kg
<b>Nosnost korby</b>	318 kg
<b>Nádrž</b>	20,5 l
<b>Cena</b>	od 385 550 Kč

co Lok QE. Takový kolos nemůže vyjet bez posilovače řízení a vzhledem k hmotnosti ani bez pořádného navijáku, který tu je hned v základu.

Zvýšené nároky musí zvládnout nejen převodovka, ale třeba i chlazení. U něj například řídicí jednotka spíná saharu výrazně častěji, aby tak kompenzovala nižší přísun náporového vzduchu. S chlazením souvisí i nové boční panely kolem motoru, které odvádějí horký vzduch pryč od nohou řidiče, variátor zase dostal účinnější odvětrání z bahenního speciálu X mr.

Že by Outlander rád konkuroval Big Bossovi, není pochyb – jeho užité hodnoty jsou taky solidní. Na korbě uveze víc než tři metráky nákladu (korba je navíc variabilní, dá se sklápět atd., celkem může mít šest podob), pod podlahou korby je dalších 70 litrů uzavřeného přepravního prostoru, na kouli zase šestikolka utáhne přívěs o váze tři čtvrti tuny. Proti Big Bossovi Can Am uvádí i o metr utaznější průměr zatáčení (9 metrů).

I když byl původně Outlander 6x6 postavený na přání skandinávských importů BRP (stroj byl vyvinut ve finské pobočce v Rovaniemi), bude šestikolka k dostání i jinde. U nás už se například prodává přes zastoupení Galaxy4bike za cenu 385 550 Kč.



	Can-Am Outlander 6x6 1000 XT	Polaris Big Boss 6x6 800 EFI
<b>Motor</b>	vidlicový dvouválec	řadový dvouválec
<b>Zdvihový objem (ccm)</b>	976	760
<b>Výkon (k)</b>	82	50
<b>Točivý moment (Nm)</b>	88	66
<b>Světlost (mm)</b>	310	267
<b>Zdvih kol vpředu/vzadu (mm)</b>	229/236	208/155
<b>Hmotnost suchá (kg)</b>	515	480
<b>Nosnost korby (kg)</b>	318	363
<b>Hmotnost přívěsu (kg)</b>	750	868
<b>Celková délka (mm)</b>	3030	2845