



TOP dvojka



Na vrchole ponuky štvorkolek Can-Am stojí až štvorica modelov Outlander s prívlastkom Max. My sme mali možnosť vyskúšať a priamo porovnať dve najvyššie úrovne výbavy. Športovejšieho bojovníka spoznáte vďaka iniciálkam XT-P, luxusnejší súrodeneц nesie honosné pomenovanie Limited. Aké sú a čím sa líšia?

V znamení dvojky

Dvojicu poháňa majestátny dvojvalec s objemom bezmála liter. Celé to drží pohromade rám novej generácie s označením SST G2. A v neposlednom rade má táto dvojica spoločné to, že sú určené pre dvojicu pasažierov. Sú na to prispôbené čo sa týka priestoru a pohodlia, ale sú na to aj homologované. Takže smelo nielen do terénu, ale aj do premávky, s Max-om je to legálne aj vo dvojici. Dvojka je momentálne naše šťastné číslo...

☞ Obe verzie majú v základe najviak 3.000 lbs. Wam s nosnosťou



Inak sú jednotka

Litrový agregát s úctyhodným výkonom 82 koní necháva väčšinu ďalších modelov ďaleko za sebou. Nielen čo sa týka strojov z dielne BRP, ale aj iných značiek. Dvojvalec Rotax robí z týchto naoko ťažkopádnych strojov riadnych dravcov. Ak máte palec pravej ruky dostatočne citlivý, bez problémov dokázate porciu koní jemne dávkovať aj v členitejšom teréne, kedy sa po nerovnostiach musíte len opatrne prehupovať. Svoju pravú tvár však motor ukáže až keď to prudké stúpanie vyžaduje, či krásna otvorená a prehľadná cesta vyprovokuje. Kolos sa derie vpred so sebaavedomým dunením a slušnou razanciou. Netreba snáď hovoriť, že v rukách neskúseného, alebo aj prehnane odvážneho jazdca sa zo zábavnej hračky môže stať nebezpečná zbraň.

Podvozok to zvláda

Na obhajobu Outlandera treba dodať, že nadpriemerný výkonový potenciál dokáže udržať na uzde zodpovedajúci podvozok. A tu už sa dostávame k hlavnému

rozdielu medzi verziou XT-P a tou „limitovanou“. V skratke – XT-P je ladená športovejšie, je tvrdšia, Limited dýcha komfortom a jej mäkkšie pruženie ocenia náročnejší turisti. Poďme si to rozmeniť na drobné. XT-P používa vpredu aj vzadu plne nastaviteľné tlmiče FOX Podium HPG. Športový potenciál umocňujú aj disky kolies s obručami „beadlock“, ktoré zabráňujú vyzutiu pneumatiky pri ostrejšej jazde v zákrutách. Limited sa môže pochváliť pneumatikou odpružením ACS vzadu, ktoré je nastaviteľné v šiestich polohách a zabezpečuje zodpovedajúci komfort v závislosti od toho, či jazdíte sám, alebo s pasažierom a batožinou. Dokonale rozoznáva zadky aj pri dlhších výletoch po hrboľatých cestách-necestách. Samozrejme, nastavovanie tlaku v tlmičoch prebieha pohodlne prostredníctvom tlačidla na riadidlách. Kompresor zároveň umožňuje napríklad aj dofúknuť pneumatiky keď vychádzate z terénu na cestu a podobne. To, že je XT-P športovejšia a tvrdšia však neznamená, že by vás za jazdy

nejako vytriasla. Práve naopak, obe verzie sú určené hlavne pre pohodlné hltanie kilometrov. Pri pokusoch o rýchlejší nájazd do zákrut čakajte, že sa štvorkolka značne nakláňa. Jednoducho, Outlander nie je náradie na motokrosovú trasu, vonia mu skôr divočina. Na ľahkosť ovládania má nesporné veľký vplyv aj progresívny posilňovač riadenia Dynamic Power Steering, ktorý je nastaviteľný do troch polôh. Výborne funguje aj po pripojení predného náhonu a riadenie je aj vtedy bezproblémové. Všetky tieto funkcie sú prehľadne zobrazované na prístrojovke, samozrejme nechýba ani info o zaradenom prevodovom stupni, či náhone na 2 alebo všetky 4 kolesá. Rovnako prehľadný je aj systém prepínačov všetkých tých funkcií a zorientujete sa v ňom celkom rýchlo a intuitívne.

Praktik na pohľadanie

Pri kratších, či dlhších výletoch určite oceníte priestor, no ten sám osebe nie je všetko. V prvom rade treba spomenúť, že priestor je medzi oboch členov posádky



TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

- > Typ motora: kvapalinou chladený štvortaktný dvojvalec do V, 8 ventilov, rozvod SOHC
- > Zdvihový objem: 976 cm³
- > Vrtanie x zdvih: 91 x 75 mm
- > Priprava zmesi: elektronické vstrekovanie
- > Zapalovanie: elektronické
- > Štartér: elektrický
- > Prevodovka: variátor (H, L, N, R, P)
- > Spojka: automatická odstredivá
- > Sekundárny prevod: kĺbové hriadele

PODVOZOK

- > Rám: oceľový rúrkový SST G2
- > Odpruženie vpred: nezávisle zavesené kolesá, zdvih 229 mm
- > vzadu: nezávisle zavesené kolesá, zdvih 236 mm
- > Kolesá: z hliníkovej zliatiny
- > Brzdy vpred: dva kotúče s priemerom 214 mm, dvojpiestikové strmene
- > vzadu: kotúčová s priemerom 214 mm, dvojpiestikový strmeň
- > Pneumatiky vpred: 26x8-12
- > vzadu: 26x10-12

ROZMERY A HMOTNOSTI

- > Rázvor: 1499 mm
- > Výška sedadla: 877 mm
- > Svetlá výška: 279 mm
- > Objem palivovej nádrže: 20,5 l

rozdelený spravodlivo a pohodlie si užijú rovnako. Max má oproti štandardnému „krátkemu“ Outlander-u rázvor dlhší o 20 cm. Aj vďaka tomu sa kreslo spolujazdca nedá považovať za nejaké núdzové bidlo, práve naopak. Nechýba ani veľká opierka, držiadlá a samozrejme vyvýšené plošiny pre nohy. Pokiaľ sedíte za riadidlami, majte zľutovanie s pasažierom za vami, hlavne pokiaľ nemá so štvorkolkami veľa skúseností. Z jeho vyvýšeného miesta totiž všetko vyzerá trochu inak. Nemusíte sa síce báť, že ho stratíte pri tom úžasnom zrýchlení, tomu bráni opierka, aj jeho ruky kŕčovito zacvaknuté v držiadlách, ale mali by ste sa kotíť v rýchlych nájazdoch do zákrut. To nakláňanie tam zhora vyzerá ešte hrozivejšie. Ak vyráža jazdec do terénu sám, spolujazdca

sedadlo môže jednoducho, bez použitia náradia demontovať. Má to však dve nevýhody – nezoberiete stopárku a po druhé, ak sedadlo necháte doma, neposedíte si na ňom napríklad pri rybačke, či pri ohníku. Inak Can-Am myslí aj na takéto využitie a sedačka je prispôbená aj na sedenie „na zemi“. Podobne ľahko montovateľné je aj početné príslušenstvo – hlavne rôzne batožinové boxy rôznych veľkostí. Od tých najmenších, ktoré podľa potreby umiestnite na predný, alebo zadný nosič, či namiesto spolujazdcovej sedačky, až po skutočne veľkoobjemové „skrine“. Ak však nechcete investovať do prídavných boxov a nepotrebujete sa zrovna baliť na týždňovú expedíciu, bohato vám postačí zabudovaná schránka pod zadným blatníkom. Zmestí sa do

nej napríklad náhradné oblečenie, obuv, či jedlo a pitie na celý deň. Kedysi bol prístup do tejto schránky zvrchu, čo znemožňovalo jej použitie pri montáži zadného kufra. Dnes sa do nej dostanete zozadu, čiže bez problémov aj v prípade plne nabaleného stroja. Podobne ľahká a rýchla ako montáž kufrov je aj montáž doplnkových plexištítov. Takisto sa všetko deje bez použitia náradia a hlavne jednoducho. A podobne je to s nimi aj čo sa týka veľkosti, na výber máte od malého, až po ten najväčší, ktorý vám zabezpečí až takmer „interiérové“ pohodlie. To samozrejme nie je v príslušenstva všetko a už v základe dobre vybavené štvorkolky môžete ľubovoľne ovešať množstvom doplnkov. To by však bola debata nadlho, spýtajte sa radšej predajcov.



Súčasťou verzie Limited je prenosná GPS navigácia Garmin Montana.



Športovejšie ladená XT-P má racingové riadidlá, takisto aj rukoväta a chrániče.

Sedadlo spolujazdca sa dá jednoducho odňať a môžu ho nahradit rôzne boxy na batožinu.

