

Can-Am Outlander 800 i.e. MAX XT

U svakoj klasi vozila postoji jedno najveće, ali rijetko je upravo ono i najjače, odnosno najudobnije. Četverocikl koji smo ovoga puta testirali objedinjuje sve ove "naj" epitete u jednu nevjerojatnu cjelinu koju treba doživjeti da bi se vjerovalo u njezino postojanje. Zabavan na cesti i nezaustavljiv na terenu, Outlander nas je osvojio svim svojim osobinama, a kako i najsajnija medalja ima i drugu stranu, mana ovog ATV-a je visoka cijena. Jedan je od rijetkih koji nudi mjesto za suvozača

CIJENA
118.774 KN

Jumbo-Jet među četverociklima

Instrumenti su jednostavni i moderni i sadrže potrebne informacije. Uz desnu ručku je samo poluga gasa i tipka za uključivanje 4 X 4 pogona, a uz lijevu ručku je cijeli dugin spektar tipki i prekidača, od kojih možemo izdvojiti onaj za kontrolu vitla



Nezavisni stražnji ovjes izveden je kompaktno i robusno



TEKST I FOTO: MARKO GUZINA

Iako svojim dimenzijama gotovo potpuno odgovara manjim modelima s kojima dijeli ime i izgled, Outlander 800 predstavlja kolos među četverociklima, prije svega zbog svog agregata. Svega 15 kilograma teži od imenjaka pogonjenog jednocilindričnim strojem od 400 ccm, ovaj ATV isijava snagu i moć zahvaljujući Rotax V2 agregatu hlađenom tekućinom. Teško je to objasniti onome tko nije probao kakav je osjećaj potjerati ovakvo vozilo pod kojim se trese zemlja. U ovom testu ćemo vam probati prenijeti svoje doživljaje te djelomično opravdati visoku cijenu koja svrstava Outlandera uz bok obiteljskim automobilima srednje klase.

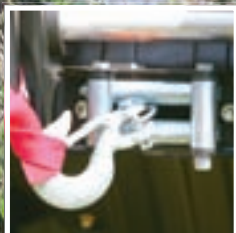
Sa zapada ništa nova

Neosporna činjenica je da se hladna Kanada, gdje nastaju ovi vrhunski četverocikli, nalazi tisućama kilometara od slavni talijanskih škola dizajna. Čak i kada bi bili bliže, sumnjamo da bi Outlander izgledao drugačije, jer njegov dizajn je u prvom redu podređen funkciji. Nakon ove konstatacije moglo bi se pomisliti da se radi o neuglednom ili nemaštovito osmišljenom vozilu, ali to nije točno. Žarka boja i odlučne linije određuju plastične oplate, čija je prvenstvena namjena zaštititi putnike od blata koje će kotači pokušati baciti na njih. No tu je i sekundarna uloga oplate: da ostave dojam nezaustavljivog, pomalo divljeg vozila. Uz pomoć dodatnih cjevastih štitnika svojstvenih XT izvedbi opisani efekt se i ostvaruje, pa tko god pogleda Outlandera, neće vidjeti neupadljivi traktorčić, već gotovo nezaustavljivu mrcinu spremnu na razna iskušenja. Dok se većim dijelom svog dizajna model 800 oslanja na manje izvedbe zapremine 650 odnosno 400 ccm, postoje i neke razlike. Prije svega tu mislimo na nedostatak retrovizora i povećanje štitnika za ruke. Kao i kod drugih modela s oznakom MAX, međuosovinski razmak je dulji, a sjedalo je izvedeno u dva dijela, te će pružiti neoče-

kivanu udobnost vozaču i suvozaču. Ono po čemu je lako prepoznati najjaču izvedbu su prije svega aluminijski naplatci promjera 12", a ako netko pažljivije pogleda, uočiti će i moćni V-2 agregat djelomično zaklonjen oplatama. Već poznati s testiranja modela 400 su nam prtljažni prostori ispod prednjeg, odnosno zadnjeg nosača prtljage. Dok je stražnji zaštićen od vode gumenom brtvom i može primiti koristan teret do zapremine 20 l, prednji služi kao prostor u kojem se nalaze daljinska komanda i odgovarajući utikač za komandu vitla, te poklopac hladnjaka rashladne tekućine i preljevne posude. Spomenuti nosači prtljage nisu samo 'za šminku', pa na prednji možemo pričvrstiti 45, a na stražnji do 90 kg, dok ovaj četverocikl pomoću kuke može vući i do 590 kilograma težak teret. Od zanimljivih detalja možemo spomenuti kontrolne

Više od 300 mm udaljenosti od tla znači da je i težiste razmjerno visoko. O tome treba voditi računa prilikom naglog skretanja





Popis opreme sadrži i vrhunsko vitlo s potpisom renomirane vrtke WARN. Nismo se našli u dovoljno zahtjevnoj situaciji za primjenu vitla, pa smo izveli pokaznu vježbu



instrumente koji su se smjestili u okruglom okviru. Osim analognog brzinomjera koji je baždaren i miljama i kilometrima na sat tu su četiri kontrolne žaruljice te tri mala pokazivača od tekućih kristala. Spomenute žaruljice će zasvijetliti kada uključimo pogon na četiri kotača ili dugo svjetlo, odnosno kada sustav elektronskog ubrizgavanja javi grešku ili je u spremniku goriva malo dragocjene tekućine. Jedan od LCD-a govori nam u kojem je položaju automatski mjenjač, a LCD ispod njega pokazuje količinu goriva u spremniku, koji, usput rečeno,

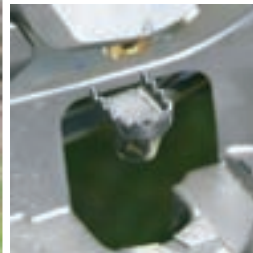
prima 20 litara. Treći LCD bogat je informacijama koje biramo gumenom tipkom. Ovisno o tome što smo izabrali, saznat ćemo ukupnu prijeđenu odnosno parcijalnu kilometražu, trajanje puta, vrijeme rada agregata te broj okretaja agregata ispisan brojkama. Desno od instrumenata je kontakt bravica uz koju ide naročiti kodirani ključ, jer je Outlander zaštićen D.E.S.S. digitalnom zaštitom od krađe. Upravljač je nakićen prekidačima: s desne strane tu su samo ručica gasa i tipka za uključivanje pogona na četiri kotača, a s lijeve strane su se smjestili

prekidači u duginim bojama s već uobičajenim funkcijama. Možemo istaknuti da se s desne strane nalaze ručica kočnice i prekidač za kontrolu vitla, koje ovaj četverocikl čini gotovo nezaustavljivim. Može se reći da iako ukupni dizajn Outlandera nije inovativan, on ipak zrači robusnošću i dovoljno je zanimljiv da još dugo ne postane dosadan.

Mehaničko nasilje

Moćni Rotax V-2 agregat hlađen tekućinom smješten je u čelični okvir, koji ga štiti s donje strane. Po jedna bregasta osovinica i četiri ventila u glavama nadziru disanje stroja zapremine ravno 800 ccm, koja je rezultat provrta i hoda od 91x62 mm. Elektronsko ubrizgavanje rezultat je suradnje tvrtki Siemens i VDO, a gorivu smjesu priprema leptirasto tijelo promjera 46mm. Ispušni sustav u sebi ima katalizator i ubrizgavanja zraka, kako bi se zadovoljile Euro 2 norme o kvaliteti ispušnih plinova. Pokretanje je riješeno pomoću elektropokretača, dok je prijenos povjeren CVT mjenjaču uz mogućnost odabira položaja za parkiranje, praznog hoda, hoda u nazad te dugog i kratkog prijenosa prema naprijed. Tu je i sustav koji omogućava bira-

Oznaka XT između ostalog donosi i cjevaste zaštite



Sjedalo će vozaču i suputniku ponuditi obilje udobnosti

nje između pogona na stražnje kotače i na sva četiri kotača, a prednji Visco-Lok diferencijal se brine da snaga nađe svoj put do podloge.

Prednji ovjes čine dvostruka A ramena s hodom 203 mm, a stražnji ovjes je također nezavisan, riješen pomoću Can-Am patentiranih TTI torzionih ramena, čiji je hod 228,6 mm. Kočenje obavljaju tri diska smještene na diferencijalima. Prednja dva diska nalaze se na izlazu iz prednjeg diferencijala prema poluosovinama, čime su zaklonjeni od kamena i dijela blata, a ujedno se smanjuju neovještene mase. Ovakvo rješenje poznato je iz popularnog "Spačeka", a krasilo je i neke modele Jaguara. Stražnji disk nalazi se prije stražnjeg diferencijala, preko kojeg zaustavlja kotače, pa je kao takav također dobro zaštićen od kamena, grana i blata. Ukupna težina praznog vozila iznosi 318 kg, što je svega 15 kg više od upola slabijeg modela, a spomenimo još i da nosivost iznosi čak 272 kg. Navedena težina počiva na četiri povećana kotača dimenzija 26x8 R12 sprijeda te 26x10 R12 straga. Kao dio dodatne opreme ne smijemo zaboraviti niti vitlo, proizvod renomirane tvrtke WARN. Osim komande na upravljaču, vitlom se može upravljati preko daljinskog upravljača koji se uključuje ispod prednjeg poklopca prtljažnog prostora, a tu je i spojka kojom namotaj sajle možemo osloboditi od vitla i zatim lako izvući sajlu.

Snaga caruje

Lako je smjestiti se u vozačkom sjedalu, a rezultat je udoban položaj koji jamči sate i sate bezbrižne zabave. Zahvaljujući dobro pozicioniranim rukoхватima i mekanom naslonu za leđa slično vrijedi i za suvozača. Nestrpljivi da vidimo što može, nakon kratkog pritiska na tipku budimo V2 agregat iz sna i radujemo se vožnji. Zahvaljujući elektronskom ubrizgavanju agregat je odmah spreman za upotrebu, pa pomoću mjenjača biramo položaj H i dodajemo gas. Outlander se poprilično grubo baca prema naprijed i daje nam do znanja da mu asfalt nije idealna podloga, već da će sve skupa biti puno bolje na zemlji, makadamu i u blatu. Ogromna snaga agregata uvijek je dostupna, pa je svejedno vozimo li 30 ili 80 km/h: dodavanje gasa u zavoju rezultira izbacivanjem stražnjeg kraja koje se posve lako kontrolira. Outlander se odlikuje naprednim mjenjačem koji omogućava kočenje motorom, što je odlično prilikom spuštanja na nizbrdicama, ali može stvoriti probleme kada proklizavamo na skli-skim podlogama. Prilikom brze vožnje na makadamu Outlander je jednako lako zabaciti, ali kada počne previše proklizavati nije uputno posve otpustiti gas, jer tada kočenje motorom dovodi do efekta sličnog povlačenju ručne kočnice u automobilu, pa treba pažljivo kontrolirati polugu gasa. Sljedeći detalj vezan uz vožnju odnosi se na gume, koje svojim visokim profilom vrhunski upijaju manje neravnine, pa je spuštanje ili penjanje na rubnjak gotovo neprimjetno, ali zato dovode do pojave svojevrsnog zanošenja cijelog vozila pri većim brzinama. Kada spominjemo veće brzine, možemo istaknuti da Outlander doseže gotovo 120 km/h, što je podatak vrijedan poštovanja jer se radi o vrlo neaerodinamičnom i poprilično teškom vozilu. Prednji kraj se pokazao iznenađujuće stabilnim na asfaltu, a čak niti kod pretjerivanja u zavoju nije dolazilo do proklizavanja, već bi se cijelo vozilo naginjalo na visokim mekanim gumama. Nakon neizbježne i svakako zabavne vožnje prometnicama došli smo i do prirode u kojoj se ovaj kanadski gorštak odlično snalazi. Osim snage i nezaustavljivosti ugodno nas je iznenadila udobnost, koja ima i logično objašnjenje. Naime, vozača od udaraca štite tri elemen-

lako nemale težine, 800 MAX ne zadaje brige u skoku



ta: već spomenute debele gume, ovjes dugog hoda i debelo mekano sjedalo. Vožnja u stojećem položaju ne predstavlja problem, ali u većini situacija je nepotrebna. Naime, nekoliko nam se puta desilo da pogrešno pročitamo teren i sjedečki naletimo na izraženu neravninu koja bi nam na nekom drugom vozilu nanijela bol, a u Outlanderu smo osjetili tek malu neudobnost. Na terenu je, kao i na asfaltu, lako zanijeti stražnji kraj odlučnim dodavanjem gasa, dok se gume agresivnog profila trude održati hvatljivost. Ni u najdubljem blatu nije bilo

potrebe za korištenjem skraćenog prijenosa, a tek povremeno smo morali uključiti prijenos na četiri kotača, jasno, tek kada je vozilo posve zaustavljeno, da ne bi došlo do oštećenja. Vitlo smo koristili samo za jednu pokaznu vježbu, jer jednostavno nismo uspjeli naći teren koji bi zaustavio testirani četverocikl do te mjere da ga je potrebno izvlačiti. Nakon cjelodnevnog "igranja" u blatu sa zadovoljstvom smo zaključili da smo otkrili savršeno vozilo za vikend druženja, pa smo uživali u tom saznanju sve do trenutka kada ga je trebalo oprati od blata.



(1) Prednji ovjes čine dvostruka A ramena. Gornja su izrađena od kovanog aluminija
(2) Moćni V2 agregat djelo je Austrijskog Rotaxa
(3) Selektor mjenjačke kutija logično je riješen
(4) S lijeve strane instrument ploče nalazi se utičnica za 12V
(5) Lijepi aluminijски naplatci prije i nakon vožnje kroz prirodu



PRAZNA STRANICA



U moru istočnjačkih proizvoda egzotika je vidjeti nešto s "trulog" zapada. Prednji poklopac prtljažnog prostora čuva daljinski upravljač za vitlo. Stražnji prtljažni prostor zaštićen je od vode i može primiti 20 l

Voznja potokom, makadamom ili šumskim putem s dubokim kolotrazima - Outlanderu je sasvim svejedno



Veliko je dobro

Raznorazni sportski modeli koje smo imali priliku isprobati pružili su nam više ili manje zabave, ali ostaje činjenica da osjećaj nezaustavljivosti i mogućnost bezbrižnog lutanja šumama nude tek radni četverocikli. Outlander 800 vjerojatno je najradni četverocikl u ponudi danas, a jedino LTD izvedba je bolje opremljena od modela MAX XT kojeg smo testirali. Drugi četverocikli gube se u sjeni ovog čuda na četiri kotača, koje puca od snage i jamči nevidenu zabavu, dok istovremeno pruža udobnost za vozača i putnika. Vrhunska završna obrada i kvalitetne komponente govore o dugogodišnjem iskustvu tvrtke Can-Am u izradi ovakvih i sličnih vozila, a V-2 agregat ukazuje na jednako iskustvo tvrtke Rotax kada je riječ o motorima s unutrašnjim sagorijevanjem.

Ovakvo vozilo neminovno ima nekih nedostataka u primjeni na kvalitetnim prometnicama, za koje nije niti namijenjeno, no kada dođe red na terensku vožnju, blagu ili posve neumjerenu, primjedbe su zadnje što nam pada na pamet. Iako proizvođač ne deklarira snagu (a svima je poznato da ona za potrebe homologacije ne smije preći 15Kw), jasno je da ugrađeni agregat razvija povećani broj "konjića" koji znače zabavu. Iako kod nas ne postoje prostiranja za kakva je Outlander osmišljen, poput onih u Kanadi ili SAD, ne sumnjamo da će osim korištenja za čistu zabavu biti i onih koji će prepoznati praktične strane ovog vozila. Makar dimenzijama ne odstupa značajno niti od najmanjeg Outlandera, "Osamstotka" pruža osjećaj moći koji proizlazi iz jakog agregata te usklađene pogonske grupe

i ovjesa. Na asfaltu je ovo vozilo zabavno jer se gotovo svaki zavoj može proći kontroliranim proklizavanjem, dok velike gume na terenu dobro upijaju manje neravnine, a velika snaga ponovno dolazi do izražaja i čini ga gotovo nezaustavljivim. Dok nam konkurencija ovom moćnom i pomalo nevjerojatnom vozilu ne pada na pamet kada je u pitanju svijet četverocikala, gledano po cijeni to može biti većina automobila srednje klase. Dok za 118.774 kn dobivate iznimno sposobno terensko vozilo vrhunske kvalitete i voznih osobine, ne možemo se oteti dojmu da se radi o vrlo velikom iznosu. Ovakva cijena stavlja Outlander 800 i.e. MAX XT izvan dosega mnogih, ali ne sumnjamo da će oni koji si ga mogu priuštiti biti posve zadovoljni i nikada se neće zapitati jesu li mudro potrošili novac. ■

Široki blatobrani u većini situacija dobro štite od... pa, blata



TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 91 x 62 mm
Obujam: 400 ccm
Odnos kompresije: nije naveden
Razvod: četiri ventila, jedna bregasta osovina
Hlađenje: tekućinom
Paljenje: elektronsko
Napajanje: elektronsko ubrizgavanje
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Ovjes: naprijed dvostruka A ramena, hod 203 mm; straga nezavisna torziona ramena, hod 228,6 mm
Gume: prednje 26x8-12, stražnje 26x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.387, širina 1.168, visina 1.143, visina sjedala 877, osovinski razmak 1.499, težina 318 kg
Deklarirano: max. okr. snaga 15 kW
Spremnik goriva: 20 l

+ snaga, kvaliteta, pouzdanost, pogonska grupa, vozna svojstva

- cijena