

## Can-Am Spyder Roadster

Testirali smo najnoviji Can-Amov uradak, Spyder Roadster. Ovaj križanac automobila, četverocikla, motornih sanjki i još koječega nudi doista poseban ugodaj u vožnji, a sve je to popraćeno snažnim Rotaxovim agregatom i vrlo atraktivnim dizajnom, te gomilom elektronskih pomagala koja, iako su na ovom vozilu itekako dobrodošla, donekle umanjuju zabavu u vožnji

CIJENA  
132.900 KN



Impozantna Spydreova pojava bez sumnje će plijeniti pozornost gdje god se njegov vlasnik s njime pojavio



# And now for something completely different

(A sada nešto posve drukčije)

**J**edna od blagodati našega posla je ta da se često imamo prilike susretati s raznim novim proizvodima iz svijeta motocikala, četverocikala i sličnih proizvoda koji svakodnevno izlaze na tržište. No uglavnom su to vozila konstruirana prema već definiranim pravilima svojih kategorija i klasa. Iako nas često znaju ugodno ili neugodno iznenaditi svojim voznim osobinama ili novim tehnološkim rješenjima, u većini slučajeva se radi o varijacijama

na istu temu i mi uvijek manje-više znamo što od njih možemo očekivati. No, onda se dogodi da nađemo na nešto sasvim drukčije, nešto što nije moguće svrstati ni u jednu od dosad viđenih i iskušanih kategorija, što ne odgovara nijednom nizu prije propisanih i uvriježenih pravila, već stvara nova, vlastita i tako svojim pojavljivanjem na tržištu utire putove budućim inačicama svoje novonastale vrste. Dva takva vozila bila su i prije tek više od godinu dana predstavljani Piaggioev uradak MP3, te Gilera

Fuoco, koji su predstavljali pravu malu revoluciju među dotadašnjim maks skuterima. Sa svoja tri kotača ta vozila nude dodatnu stabilnost, osobito prilikom vožnje u manje idealnim vremenskim uvjetima, a pritom i dalje zadržavaju sve osnovne osobine skutera.

No, vozilo koje smo ovaj put imali prilike testirati, Can-Am Spyder Roadster, zapravo ima vrlo malo sličnosti s MP3 i Fuocom, osim činjenice da su sva navedena vozila tricikli. Spyder je poprilično drukčiji uradak i njegovi su konstruktori imali znatno konvencionalniji pristup dok su na dizajnerskom stolu osmišljavali svoju verziju vozila na tri kotača. Tako za razliku od paralelogramskog prednjeg ovjesa, kakvo ga nalazimo na MP3 i Fuocu, Can-Amov Spyder Roadster ima prednji ovjes s dvostrukim poprečnim ramenima, što je zapravo vrlo uobičajeno rješenje za četverocikle i automobile. S druge strane, ako pogledamo tricikle prije Piaggioevog revolucionarnog paralelogramskog ovjesa, uglavnom su to bile (i još uvijek jesu) prerade s dva kotača straga i jednim naprijed,

TEKST:  
KREŠIMIR  
PRAŠNIČKI  
FOTO:  
ŽELJKO  
PUŠČENIK



Testna flota koju je okupio slovenski zastupnik spremno čeka novinare

Zabavite probiranje između automobila. Can-Am Spyder je preširok za takve manevre



► Upravljač i ploča s instrumentima izvedeni su u motociklističkom stilu, a postoji i mogućnost montiranja GPS uređaja. Prekidači na upravljaču su vrlo kvalitetno izvedeni, a na lijevoj ručici nalazi se poluga koja omogućava uključivanja hoda unatrag



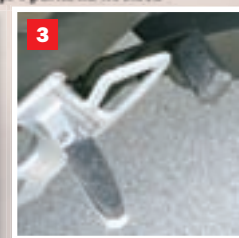
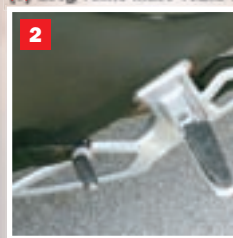
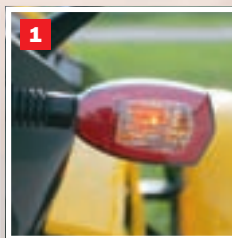
- (1) Iako pozamašnih dimenzija, pokazivači smjera vrlo dobro upotpunjuju sportski imidž Spydera
- (2) Stupnjevi prijenosa mijenjaju se isto kao na motociklu: pomoću poluge mjenjača smještene uz nožni oslonac
- (3) Zbog velike mase vozila tu je i parkirna kočnica



Stilski izvedena stražnja svjetla govore u prilog maštovitosti konstruktora



Osim na retrovizorima, prednji pokazivači smjera ukomponirani su i u blatobrane



što ih ne čini najstabilnijim vozilima na svijetu. Istini za volju, ni Spyder s obrnutom koncepcijom (dva kotača naprijed, jedan straga) ne ulijeva preveliko povjerenje nikome tko je imalo upućen u zakone fizike, ali u ovom neobičnom futurističkom proizvodu u pomoć uskače suvremeno doba u kojem živimo, obogaćeno blagodatima sve razvijenih sustava elektronskih

pomagala. Ubacimo li u tu kombinaciju već dobro provjereni dvocilindrični Rotaxov pogonski agregat, dobit ćemo vrlo sofisticirano, snažno i iznad svega nesvakidašnje vozilo koje predstavlja klasu za sebe.

### Iz malog Mile tri kotača vire

Ukoliko Can-Am Spydera sagledamo u globalu, ne znamo odakle

bismo krenuli s opisivanjem tehnoloških novotarija i neobičnih rješenja vezanih uz njegove vozne osobine. No, njegovo srce ipak čini jedna komponenta koja je svima već godinama poznata. Radi se o Rotaxovom agregatu, izvedenici svima dobro poznate pogonske jedinice kakvu, između ostaloga, možemo naći i na Aprilijinom modelu RSV

1000, kod nas poznatog i po nazivu Mille. No u Can-Amovom izdanju taj motor ne razvija punih 143 KS kao na RSV-u ili Tuonu, već je ipak prilagođen jedinstvenim potrebama ovog isto tako jedinstvenog vozila. To znači da mu je maksimalna snaga smanjena na 105 KS pri 8,500 okr/min, no zato je vrijednost najvećeg okretnog momenta na Spyderu 104,3 Nm pri 6.250 okr/min, dok je u verziji koju koristi Aprilija ona 101 Nm pri znatno viših 8.000 okr/min. Cilindri ovog agregata smješteni su pod kutom od 60°, a vrijednosti provrta i hoda od 97 x 68 mm daju ukupnu zapreminu od 998 ccm uz omjer kompresije od 10,8:1. No, s agregatom prestaju sličnosti s Aprilijinim motociklima, budući da Spyder ima mjenjač razvijen posebno za svoje potrebe, a sastoji se od pet stupnjeva prijenosa, uz hod unatrag koji je vozaču također na raspolaganju, budući da Spyderova 'suha' masa iznosi punih 315 kilograma. Završni prijenos je riješen preko remena dodatno pojačanog ugljičnim vlaknima. Iako smo mi na našem testu imali Spydera opremljenog manualnim mjenjačem, vrijedi napomenuti da je moguće naručiti i model opremljen poluautomatskim elektronskim mjenjačem, koji omogućava promjene stupnjeva prijenosa pomoću dvije tipke na upravljaču, što je rješenje koje nam je već otprije poznato s Aprilije Mane.

Čim vozilo jednom krene na dva kotača, elektronika prekida zabavu i vraća ga na čvrsto tlo



Iako je Spyderov upravljač opremljen aktivnim servo uređajem, oštri ulasci u zavoje iziskuju odlučnost i snagu

>>>



No, dok su pogonski agregat i svi njemu pripadajući dijelovi manje-više konvencionalna rješenja i ne predstavljaju ništa neobično, ostatak ovog vozila jedinstvena je vizija njegovih tvorca i ne može se usporediti ni sa čime dosad viđenim. Spyderova okosnica je njegov okvir od opkružujućih čeličnih greda, koji definira konfiguraciju ovog vozila u obliku slova 'Y', te pruža nisko težište za pogonski agregat, kako bi mu omogućio što bolje vozne karakteristike. Stražnji ovjes sastoji se od klasične, iako prilično dugačke oscilirajuće čelične vilice i monoamortizera hoda 145 mm s mogućnošću podešavanja predopterećenja, dok sprijeda nalazimo automobilsko rješenje ovjesa, koji čine dvostruka poprečna ramena s amortizerima hoda 144 mm, a koji također nude mogućnost podešavanja predopterećenja. Osovinski razmak vozila prilično je dugačak i iznosi 1.727 mm, no još je značajniji trag prednjih kotača od 1.308 mm, koji uz ukupnu širinu od 1.506 mm ukazuje na to da Spyder nije najsretnije rješenje ukoliko ste tražili vozilo kojim ćete se lako probijati kroz gradske gužve. Ova veličina komotno bi mogla odgovarati nekom automobilu manje klase, a s tim u skladu su i dimenzije kotača, barem prednjih. Tako naprijed imamo dvije gume u dimenzijama 165/65R14, dok su dimenzije stražnje gume 225/50R15 više svojstvene nekom sportskom

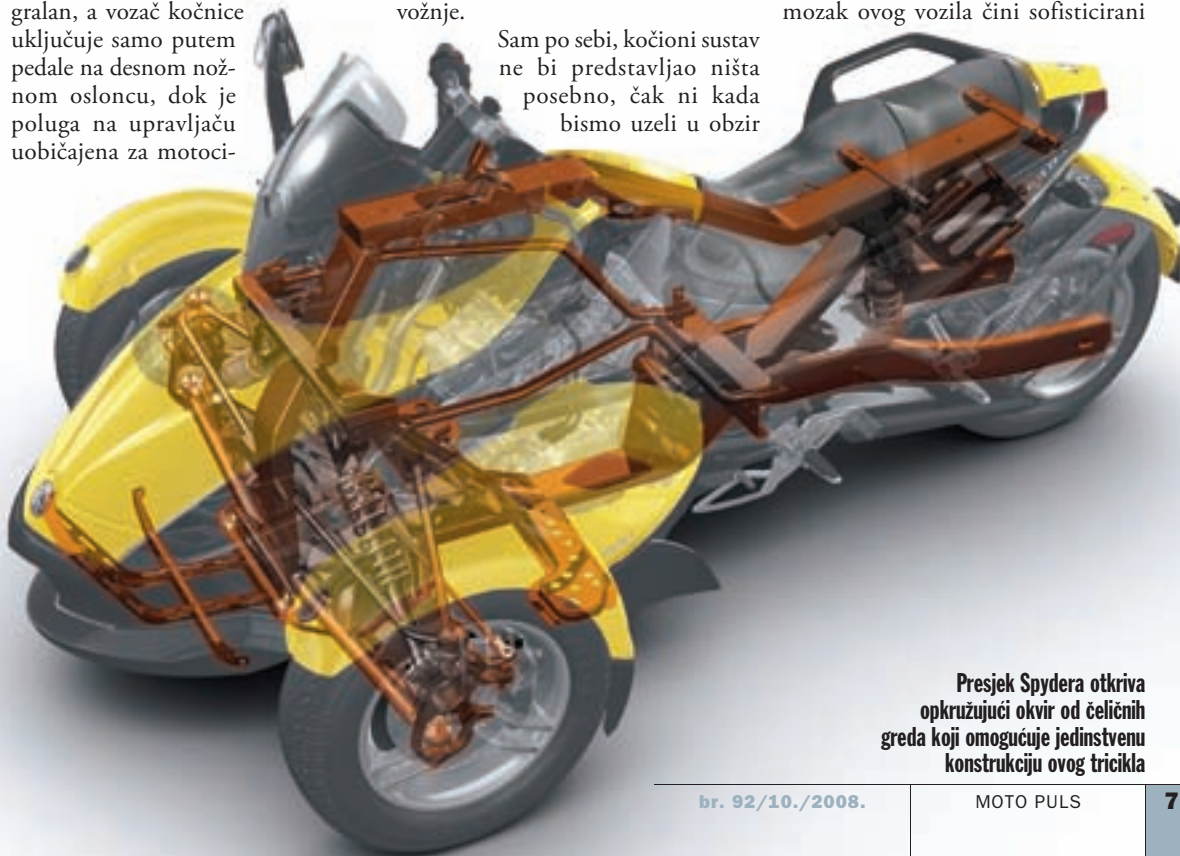
automobilu, naglašavajući time dodatno vrlo neobičnu koncepciju ovog vozila.

Kočioni sustav čine naprijed dva diska promjera 260 mm i kočiona kliješta s četiri klipčića, dok je straga disk istog promjera, no kliješta koja djeluju na njega imaju samo jedan klipčić. Samo po sebi to nije ništa neobično, no Spyderov kočioni sustav je integralan, a vozač kočnice uključuje samo putem pedale na desnom nožnom osloncu, dok je poluga na upravljaču uobičajena za motoci-

kle izostavljena. Moramo priznati da nam se to rješenje nije osobito dopalo, prije svega zato što je vrlo neintuitivno za nas koji smo inače navikli voziti motocikle, a drugi problem je što je u vožnji potrebno korigirati položaj tijela kako bi noga uvijek bila spremna pritisnuti kočnicu, a to s obzirom na široko sjedalo i upravljač katkad previše utječe na fluidnost vožnje.

Sam po sebi, kočioni sustav ne bi predstavljao ništa posebno, čak ni kada bismo uzeli u obzir

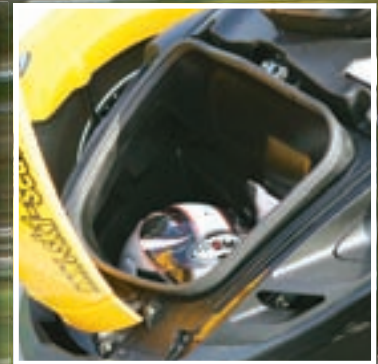
ABS kojim je opremljen, budući da to više i nije novost ni u automobilima ni na motociklima. Ali Can-Am Spyder posjeduje više elektronskih sustava kojima su njegovi tvorcii nadjenuli neobično zajedničko ime: 'Nervous System'. Iako bi se iz toga možda dao izvući zaključak da je elektronika na Spyderu tankih živaca, istina je zapravo potpuno suprotna. Naime, mozak ovog vozila čini sofisticirani



Presjek Spydera otkriva opkružujući okvir od čeličnih greda koji omogućuje jedinstvenu konstrukciju ovog tricikla



Otvoren za sve izazove. No, ukoliko želite doći do Spyderovog agregata, morat ćete se dobro pomučiti i skinuti sve oplate kojima ovo vozilo doista obiluje



Prtljažnik zapremine 44 l može primiti sasvim pristojnu količinu stvari, a uvijek se može iskoristiti i kao praktično spremište za kacige



Da biste došli do spremnika goriva, morat ćete dignuti sjedalo, a usput možete vidjeti i brojne zanimljive pojedinosti



dijagnostički centar koji upravlja s nekoliko isto tako sofisticiranih elektroničkih sustava. Njihova je zadaća učiniti Spydera sigurnim za vožnju. Osim zasebnih elektronskih jedinica zaduženih za zaštitu od krađe i ubrzavanje goriva, tu je i puno zanimljiviji VSS ili Vehicle Stability System, a što bi prevedeno na hrvatski značilo sustav stabilnosti vozila. On neprestano analizira kretanje i sile koje utječu na Spyderovu stabilnost i prema potrebi intervenira, tj. uskače vozaču

u pomoć ukoliko zaključi da se s vozilom događa nešto nepredviđeno. To čini utječući na još nekoliko sustava kojima je Spyder opremljen, a oni uključuju ABS, TCS i SCS. Kratica ABS je vjerujemo svima poznata, a iza nje se krije sustav protiv blokiranja kotača prilikom kočenja. TCS je kontrola proklizavanja pogonskog kotača, dok je SCS sustav koji kontrolira stabilnost vozila u nagibima. Svi zajedno, ovi elektronski sustavi čine VSS, a on uvelike određuje kako

se Spyder ponaša u vožnji, a o tome detaljnije možete pročitati u redovima koji slijede.

### Svijet elektronike

Can-Am Spyder Roadster je veliko vozilo, a ne treba posebno ni spominjati da izgledom plijeni pažnju znatizeljnika gdje god da se pojavi. Futuristička vanjšina prepuna obliha aerodinamično oblikovanih površina djeluje kao da je upravo sišla s platna nekog znanstveno fantastičnog

filma i rijetko će koga ostaviti ravnodušnim. Završna obrada doista je na visokoj razini, a dodatna blagodan u Spyderovom slučaju je to da je zbog svoja tri kotača u stanu ponuditi i relativno veliki prtljažni prostor u prednjem dijelu vozila, što je luksuz na koji vozači motocikla nisu previše naviknuti. Doduše, nemojte očekivati da ćete u njega moći smjestiti sve što imate u svome ormaru, ali 44 litre prtljažnog prostora i više je nego dovoljno za ovakvu vrstu vozi-



Položaj sjedenja je sportsko-turistički, a vrlo ugodno sjedalo omogućava veliku udobnost, no držimo da je preširoko za sportsku vožnju



Pokazivači smjera uklopljeni su u retrovizore po uzoru na sportske motocikle



Masivni ispušni sustav zadovoljava eko norme, a usput pruža i pristojnu zvučnu kulisu koja dodatno podiže adrenalin



Prednji ovjes s dvostrukim poprečnim ramenima omogućava vozne osobine koje se nalaze negdje na pola puta između automobila i motocikla



Can-Am za Spyder Roadster nudi i obilje dodatne opreme



Diskovi promjera 260 mm montirani su na sva tri kotača, a dodatno su potpomognuti i ABS-om



Završni prijenos riješen je preko remena

la. Jedina zamjerka je što proizvođač preporuča da ukupna masa tereta u tom prtljažnom prostoru bude veća od 16 kg.

No, čim vozač sjedne za Spyderov upravljač, svaka pomisao na prtljagu i ležernu turističku vožnju pada u drugi plan, ponajviše zbog agresivnog vozačkog položaja i poznatog zvuka snažnog dvocilindričnog Rotaxovog agregata, koji čuči ispod plastičnih oplata i spreman je odgovoriti na svako vozačevo okretanje ručice gasa. Doista je neobičan osjećaj odvrnuti gas do kraja i naglo otpustiti ručicu spojke bez straha da bi se vozilo moglo propeti na stražnji kotač i prevaliti vas na leđa. Umjesto toga ćete doživjeti samo beskrajno proklizavanje pogonskog kotača, koje će potrajati sve dok ne prebacite u drugi stupanj prijenosa ili promijenite smjer kretanja. U tom slučaju se uključuje elektronika, koja trenutno oduzima snagu i brani Spyderu svako bočno proklizavanje.

Ulasci u zavoje su neobični svakome tko nikada nije probao voziti četverocikl ili barem motorne sanjke. No, za razliku od klasičnih četverocikala s kotačima za terensku vožnju, u Spyderovom slučaju je potrebno dosta snage da bi se promijenio smjer kretanja, čak i ako uzmemo u obzir da je upravljač potpomognut servo uređajem. Nadalje, kada vozilo jednom počne ulaziti u zavoj, sile koje počnu djelovati na tijelo vozača i inercija koja ga gura van iz zavoja mogu biti neugodne dok se ne navikne na njih. Naime, Spyder je po svojoj koncepciji zapravo poprilično nestabilno vozilo i u zavojima se unutarnji kotač vrlo brzo počinje odizati od tla. Čovjek bi pomislio da bi svako pretjerivanje s brzinom moglo završiti prevrtanjem, a kada imate posla s 315 kilograma teškim vozilom to može biti bolno. No, tu u pomoć uskače silna elektronika koja reagira na svaki pokret vozila koji nije unutar prije programiranih parametara. Tako svako pretjerivanje uključuje sustav za stabilnost, koji ide tako daleko da čak počinje primjenjivati kočnice na primjerenom kotaču i/ili oduzimati snagu, vraćajući tako vozilo na čvrsto tlo. Činjenica je da to uvelike umanjuje svaku mogućnost

prevrtanja, ali isto tako čini vožnju pomalo dosadnom kada se čovjek jednom navikne na sve što je Spyder u stanju pružiti i počne tražiti granice ovog zanimljivog vozila. Shvaćamo da je silna elektronika neophodna jer bi u protivnom broj nesreća vrlo vjerojatno došao do nesagledivih razmjera, no ipak bismo voljeli mogućnost isključivanja ili barem smanjivanja intenziteta pojedinih elektronskih pomagala. Primjer koji nam tu prvi pada na pamet je kontrola proklizavanja, koja onemogućava bilo kakvo zanošenje stražnjega kraja, tako da je u bilo kojem oštrijem zavoju vozač osuđen na proklizavanje 'preko nosa', slično kao u automobilima s prednjim pogonom, ili je jednostavno primoran pričekati da Spyder sam 'odradi' zavoj pomoću elektronike, da bi tek onda mogao iskoristiti punu snagu. Za neiskusne je to vrlo dobro rješenje, no iskusniji vozači željni sportske vožnje sigurno neće baš biti oduševljeni. Zato umjereno brza vožnja pruža jedno doista novo i vrlo zanimljivo iskustvo, a agregat je i više nego sposoban za postizanje brzina do 180 km/h, što će biti dovoljno svakom istinskom zaljubljeniku u adrenalin.

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V2, četverotaktni
<b>Provrt i hod:</b> 97 x 68 mm
<b>Obujam:</b> 998 ccm
<b>Odnos kompresije:</b> 10,8:1
<b>Razvod:</b> 2 bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Pokretanje:</b> elektrostarterom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje s leptirastim tijelima promjera 57 mm
<b>Spojka:</b> višestruki diskovi u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina + hod unazad
<b>Pogon:</b> remen
<b>Okvir:</b> čelične grede
<b>Ovjes:</b> naprijed dvostruka poprečna ramena, amortizeri hoda 144 mm, straža monoamortizer hoda 144 mm
<b>Gume:</b> prednje 165/65R14, stražnja 225/50R15
<b>Kočnice:</b> naprijed diskovi promjera 260 mm i kliješta s 4 klipića, straža disk promjera 260 mm i kliješta s jednim klipićem
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.667, širina 1.506, visina 1.145, osovinski razmak 1.727 mm, visina sjedala 737 mm, suha masa 316 kg
<b>Deklarirano:</b> 106 KS (79 kW) pri 8,500 okr/min, max okretni moment 104,3 Nm pri 6,250 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 25 l

**+** ekskluzivnost, agregat, ovjes, udobnost, elektronska pomagala

**-** dimenzije, težina, težak upravljač, cijena, previše ograničavajuća elektronika

## Savršeni spoj?

Kome bi ovo vozilo zapravo moglo biti namijenjeno? S obzirom na njegovu koncepciju, vjerojatno će biti idealan izbor za ljude koji su oduvijek željeli iskušati čari vožnje na motociklu, ali ih je od toga oduvijek odvraćala pomisao da samo dva kotača ne ulijevaju dovoljnu razinu sigurnosti. Njima će Spyder možda biti idealna odskočna daska u svijet pravih motocikala. Druga skupina vjerojatno će biti oni koji su osobito fascinirani neobičnim i inventivnim tehnološkim rješenjima, kao i oni koji žele vozilo kojim će se isticati iz gomile, a Spyder svakako pripada u tu skupinu. A svoj interes u ovom Can-Amovom uratku vjerojatno će pronaći i ljudi koji vole duža putovanja, a samim time žele i udobnost koju nudi sasvim pristojan prtljažni prostor, kao i dodatnu stabilnost koju sa sobom donose tri kotača. No, s cijenom od 132.900 kn za model s manualnim mjenjačem, prvi je preduvjet da je kupac dobro situirana osoba. Ukoliko se ubrajate u takve, možete biti uvjereni da ćete dobiti uistinu revolucionarno vozilo, koje možda otvara vrata u jedan posve novi svijet oktanskih prijevoznih sredstava. ■