

[Can-Am Outlander 400 MAX]

TEKST: MARKO GUZINA
FOTO: MARKO GUZINA
I DOMAGOJ TONAJ

Iz široke palete proizvoda tvrtke Can-Am imali smo priliku testirati četverocikl koji je osmišljen i prilagodan kako bi udobno smjestio dvoje putnika. Duži međuosovinski razmak i dva sjedala nisu narušili odlična vozna svojstva, a snažni Rotax jednocilindrični agregat i kvalitetni pogon na sve kotače vozaču pružaju dojam da nema puta kojim neće moći proći



CIJENA
84.295 KN

U dvoje je ljepše

U šarenom svijetu motocikala i srodnih vozila postoji bezbroj grupa i podgrupa, pa tako među četverociklima razlikujemo one sportske i one radne. Iako ovi potonji nose naziv koji nas asocira na sate provedene u uredu dok sanjarimo o odredištima koja ćemo posjetiti za vikend, došli smo do zaključka da su jednako zabavni, ako ne i zabavniji od svoje sportske rodbine. Dok četverocikli s pogonom na stražnje kotače mogu proći kroz koješta, njihovim sposobnostima ipak ima kraja, no zato su tu ATV-i, koji možda neće toliko precizno proći kroz zavoj i napraviti fantastično vrijeme na stazi, ali će zato sebi napraviti put gotovo svakim bespućem na koje vozač baci pogled. Can-Am je jedna od najpoznatijih svjetskih tvrtki koje se bave izradom četverocikala, pa nas ne čudi činjenica da njihovi proizvodi određuju mjerila među radnim četverociklima.

I Amerikanci znaju

Nerijetko se nalazimo u situaciji da dok pišemo testove motocikala jednostavno moramo hvaliti talijansku vještinu prilikom vizualnog oblikovanja motocikala. Sada je došao red da pohvalimo i Amerikance, jer Can-Am Outlander 400 Max izgleda upravo kako jedan ATV i treba izgledati. Vješta kombinacija praktičnosti, agresivnosti i robusnosti čini ga prepoznatljivim i privlačnim te iznad svega primjenjivim. Na jednostavnim čeličnim naplaticima nalaze se gume visokog profila, a nad njih se nadnose prostrani blatobrani. Prednji kraj definiraju odbojnik, mrežasta maska i uglata, a opet zanimljiva prednja svjetla. Između prednje maske i uglate plastične oplate upravljača smjestio se cjevasti nosač prtljage, na koji je moguće pričvrstiti 45 kilograma korisnog tereta. U sredini upravljača nala-



Testirani model uz oznaku Max donosi 203 mm dulji međuosovinski razmak te odgovarajuće mjesto za suputnika, što ga čini idealnim za igre u dvoje

zi se LCD smješten u okruglom okviru, s kojeg se mogu pročitati potrebne informacije. Možemo primijetiti da ovdje ništa ne piše o količini goriva, već se za to treba posavjetovati sa simpatičnim pokazivačem na lijevom stražnjem blatobranu. Naime, u plastičnoj polulopti nalazi se pokazivač izravno spojen sa plovkom u spremniku goriva, tako da je količinu moguće provjeriti prije vožnje jer se gorivo zaljulja čim krenemo, pa pokazivač počne oscilirati. Vratimo se mi upravljaču na kojem se s lijeve strane nalazi poprilično mnogo prekidača, od kojih su neki dodani kako bi se udovoljilo homologacijskim zahtjevima, a drugi su ovdje od prije. Treba izdvojiti tipku "override", čija uloga je premostiti blokadu brzine prilikom vožnje unatrag. Kada zapnete u blatu

korisno je imati na raspolaganju svu snagu agregata, koji inače nije uputno koristiti prilikom vožnje unatrag po kvalitetnim podlogama. Uz desnu ručku na upravljaču nalazi se tipka za biranje pogona na stražnje ili na sva četiri kotača, te uobičajena polugica gasa. Ispod upravljača, prema vozaču, nalazi se kontakt brava te izvod za električnu struju napona 12V. Sa desne strane se smjestila ručica za odabir stupnja prijenosa u sekundarnoj mjenjačkoj kutiji, a izuzmemo li nožnu kočnicu s desne strane, time smo zaključili opis komandi ovog ATV-a. Vozač će se moći udobno smjestiti na prostrano sjedalo, dok će suputnika primiti manje prostrano, ali odlično profilirano sjedalo s naslonom. Iznad stražnjeg kraja se proteže nosač prtljage iz kojeg se prema naprijed pru-

žaju rukohvati za suvozača, a na ovu cjevastu konstrukciju se može pričvrstiti do 90 kg tereta. Stražnji kraj izveden je široko, a u sredini se nalaze odbojnik, nosač tablice i jednostavno stražnje svjetlo. Terenska namjena vozila dodatno je naglašena zaštitama ovjesa, koje cijeli izgled čine znatno robusnijim. Možemo primijetiti da jedan radni stroj jednostavno ne treba biti ljepši nego je to Outlander, a Amerikanci svakako zaslužuju pohvale za dizajn ovog četverocikla.

Nezamjenjivo iskustvo

Kao i na većini polja u životu, u gradnji četverocikala se možda neće primijetiti nedostatak iskustva, ali ako je iskustvo prisutno, krajnji proizvod će to svakako pokazati. Testirani ATV na nas je ostavio iznimno pozi-

Iako veliki, blatobrani neće zaštititi vozača prilikom brzog prolaska kroz duboku vodu. Zato će većina blata ostati na njima, a ne na ledima suputnika



Kvaliteta izrade i završna obrada su na visokoj razini, pa testni model nije pokazivao znakove popuštanja što god mu mi priredili



LCD sadrži podatke o brzini, prijeđenim kilometrima te izabranom stupnju prijenosa i trenutno odabranoj vrsti pogona. Kontrolne žaruljice su samo dvije, za pritisak ulja i temperaturu rashladne tekućine



Dok se uz lijevu ručku skupila nemala grupa prekidača, sa desne strane se smjestila jedino tipka za izbor 2X4 ili 4X4 pogona



Veći međuosovinski razmak, nezavisni ovjes i gume visokog profila čine Outlandera pomalo nespretnim prilikom zanošenja stražnjeg kraja

tivan dojam kada je riječ o tehničkim rješenjima. Vrhunski Rotax agregat zapremine 400 ccm hlađen je tekućinom, a u glavi ima jednu bregastu osovinu i četiri ventila. Elektronski sustav paljenja brine se za pravilno izgaranje smjese koju priprema Mikuni rasplinjač, dok katalizator u

ispušnom sustavu i ubrizgavanje zraka u ispuh brinu da ispušni plinovi ne budu odviše štetni. Agregat je moguće pokrenuti pomoću elektropokretača, a ako ostanete bez struje, tu je i pomoćni ručni sustav pokretanja. Za potrebe homologacije snaga je ograničena na 15kW, a za njenu

raspodjelu brinu automatska spojka, CVT mjenjač i sekundarna mjenjačka kutija. Moguće je birati između kratkog i dugog prijenosnog omjera, neutrala, hoda unatrag te položaja za parkiranje, dok se posebnom tipkom uključuje prijenos na prednje kotače. Tu je i viskozni samozatvarajući prednji diferencijal, koji postupno prenosi snagu s kotača koji proklizava na onaj koji ima trenje, pa vozaču ostaje samo da uživa i ne brine. Neravnine su briga nezavisnog ovjesa, koji je priprema izveden u obliku MacPherson sustava, a straga su korištena nezavisna torziona rameana. Kako bi ih se zaštitilo i dodatno smanjilo neovještene mase, kočnice su sačinjene od diskova koji se nalaze na diferencijalima, što znači da sila kočenja djeluje preko poluosovina. Okvir je načinjen od vučenog željeza, a osim što je krut i lagan, projektiran je da svojom donjom stranom lako kliže preko prepreka. U spremnik goriva stane 16 litara, a ovo vozilo

međuosovinskog razmaka od 1.447 mm bez tekućina teži 303 kg.

Nema 'ne ide'

Do sada smo uglavnom testirali sportske četverocikle, a sada nam se ukazala prilika uživati u sposobnostima jednog moćnog stroja s pogonom na četiri kotača. Smjestiti se u sjedalo ne predstavlja nikakav problem, a vozilo nam odmah počne ulijevati osjećaj povjerenja i sigurnosti. Široke podnice sa svake strane vozila garantiraju udobnost i dobru zaštitu od blata i kamenja koje će neminovno baciti kotači. Prostrano sjedalo omogućuje svakojaka namještanja, dok dobro postavljene upravljače određuje položaj sjedenja. Suvozač na ovom vozilu prolazi jednako dobro, pa je tu profilirano sjedalo koje sprječava klizanje, elastični naslon koji pruža oslonac, ali ne i masnice na leđima, te odlični rukohvati koji se nastavljaju na stražnji nosač prtljage. Oslonci za noge suvozača su izvedeni kao svo-



Pogon na stražnje kotače i dugacki prijenos bolje su prilagođeni za normalne uvjete vožnje. Tada je moguće juriti i preko 90 km/h

Široka ponuda za široka prostranstva

● Can-Am je kanadska tvrtka koja se može pohvaliti dugom tradicijom u izradi četverocikala, motornih saonica, jet-ski plovila i sličnih srodnih vozila za rad i zabavu. Ukoliko vam samo ime tvrtke nije poznato, možda je to zato što se donedavno sakrivala iza imena Bombardier, a sada cijela grupacija nosi ime BRP. Osim što tržištu nude visokokvalitetne proizvode prilagođene uvjetima, trude se u svojoj paleti predvidjeti ponešto za svakoga. Primjer tome je upravo Outlander serija četverocikala u kojoj kupci mogu birati između tri različita agregata, a uz kombinacije međuosovinskih razmaka i stupnja opremljenosti na raspolaganju je ukupno 13 modela s istim nazivom. Učinilo nam se da zapravo jedini problem mogu predstavljati financije, pošto Can-Am proizvodi na tom polju ne zaostaju za osobnim automobilima.



Vrhunski Rotax agregat lako se pokreće elektropokretačem, ali tu je i sustav ručnog pokretanja za "zlu ne trebalo"

jevsne stepenice na podnicama i ne omogućuju pretjerano "namještanje" suvozača iz osnovnog položaja. Dosta smo pričali o udobnosti i vrijeme je za akciju, a gdje bolje nego u omiljenoj mlaki vode i u pripadajućim bazenima blata. Kvalitetni agregat lako se pokreće i odmah je spreman za vožnju, dok ručica automatskog mjenjača treba odlučnu ruku za prebacivanje položaja. Za brže kretanje manje zahtjevnim terenom najbolje je koristiti "H" stupanj, odnosno dugi prijenosni omjer. Ovakvo krajnja brzina premašuje 90 km/h, a pri toj brzini je ovaj četverocikl dugog međuosovinskog razmaka miran i stabilan. Nezavisni ovjes i gume visokog profila znače i da će Outlander nešto više "ljuljati" prilikom skretanja, odnosno da je manje direktan od sportskih rođaka sa krutom stražnjom osovinom i nižim gumama. Ovo se posebno osjeti kada želite zabaciti stražnji kraj, jer dugi međuosovinski razmak i stražnji diferencijal odgađaju prokli-

zavanje, a do tada se vozilo već poprilično nagne zbog mekanog ovjesa i guma. Manje neravnine gotovo da se ni ne osjete na ovom udobnom ATV-u, dok ozbiljnije neravnine ovjes bitno ublažava. Jednocilindrični agregat linearno razvija snagu, pa niti u jednom režimu rada ne pokazuje slabost, a vrhunski prijenosni sustav jamči da će se snaga iskoristiti na najbolji način. Ono u čemu Outlander zaista blista je prelaženje zahtjevnih terena s dvije osobe i poprilično prtljage "na leđima". Kada se blato produbi, a vožnja postane teža, na čas se zaustavljamo da bismo pomoću tipke na upravljaču uključili pogon na sva četiri kotača. Can-Am sada grabi punom snagom, pa usponi i spuštanja po većim nagibima nisu problem, dok prijenosni sklop omogućava kočenje motorom, što daje potrebnu sigurnost. Kako smo zašli u zaista naporan teren gdje se ne bismo odlučili ići niti pješice, ručicu mjenjača smo prebacili u položaj "L", što predstavlja skraćeni

Kada teren postane zahtjevniji, pomoću tipke na upravljaču se može uključiti pogon na sve kotače. Vozilo postaje tromije, ali i sigurnije, dok prednji automatski diferencijal odlično obavlja svoju ulogu



PRAZNA STRANICA

Najteži tereni zahtijevaju i posebno oruđe, a u slučaju Outlandera to je prebacivanje u kraći stupanj prijenosa, koji uz pogon na sve kotače čini ovaj ATV gotovo nezaustavljivim

Visoke gume pomoći će pri ublažavanju manjih neravnina te za izvlačenje iz blata, dok neće pozitivno utjecati na preciznost upravljanja na ravnim podlogama



prijenosni odnos. Tada krajnja brzina nije impresivna, ali se zato Outlander penje preko kamenja i panjeva poput planinske koze nakon vitaminske injekcije. Sa jedva polovinom gasa agregat je mirno radio, kotači se odlučno okretali, a Can-Am nas je zajedno sa suputnikom nosio uz nasip. Jednako smo se dobro zabavljali i na obroncima Medvednice, a kako smo nailazili na sve više blata, naše uvjerenje da ovaj vrhunski ATV neće stati je raslo. Dobre kočnice lako se doziraju i dovoljno su jake, a jedina zamjerka im je pojava škripanja nakon dugotrajnog "kupanja".

Svakako trebamo pohvaliti i kvalitetne gume koje sa svojim "ozbiljnim" šarama ne pružaju udobnost na asfaltu, ali su nam zato omogućile da u najdubljoj kaljuži skeptičnim promatračima kažemo: "Nema 'ne ide'!"

Cijena slave

Ako vas privlači priroda ili ste primorani zalaziti u šume i blatnjave ravnice zbog posla, Outlander se pokazao kao odlično rješenje. Radi se o vozilu koje će bez napora preko potoka, proplanaka i kroz šikaru provesti vozača, putnika i popriličnu količinu opreme. Ako na ljetovanje

vodite troje djece, psa i punicu možda biste trebali potražiti pristupačniju igračku, ali ako je za vas odmor višednevi izlet u dvoje po Lici ili Velebitu, Outlander se nameće kao savršeno rješenje.

Najslabiji u obitelji Outlander, model Max 400, predstavlja sredinu ponude, a svojom kvalitetom i sposobnostima za sada nedostižan cilj znatno pristupačnijim istočnjačkim proizvodima. Outlander 400 je vrhunski predstavnik svoje vrste, a kvalitetom i sposobnostima čini puno kako bi opravdao svoju cijenu. Iako se radi o vrhunskom vozilu, cijena

nam se učinila pomalo pretjerana, ako ništa drugo, onda za naše uvjete, jer farmeri na "trulom Zapadu" si to možda mogu priuštiti, ali kad znamo da ovaj Can-Am košta 84.295 kn, lokalni šumari će se sigurno i dalje voziti u Ladi Nivi. Koliko god bio kvalitetniji i bolji proizvod od jeftinijih konkurenata, bilo direktnih ili indirektnih, dok god u nas ne dođe do drastičnih promjena Can-Am će ostati ograničen na imućnije korisnike. Cijena je to slavnog imena koje nosi, a koje za sobom povlači vrhunsku kvalitetu i sposobnosti koje ipak na kraju treba platiti. ■

Iako ograničene snage radi homologacije, agregat raspolaže zavidnim okretnim momentom, zahvaljujući kojem "vadi" Outlandera iz svakojakih situacija

TEHNIČKI PODACI

Motor: jednocilindrični, četverotaktni
Promjer x hod: 91 x 61,5 mm
Obujam: 400 ccm
Razvod: četiri ventila, jedna bregasta osovina
Hlađenje: Tekućinom
Paljenje: Elektronsko
Napajanje: rasplinjač, Mikuni BSR 33
Spojka: automatska centrifugalna
Mjenjač: CVT
Ovjes: naprijed MacPherson, hod 178 mm; straga nezavisna torziona ramena, hod 203 mm
Gume: prednje 25x8-12, stražnje 25x10-12
Kočnice: naprijed dva diska, straga jedan disk
Dimenzije (u mm) i težina: duljina 2.387, širina 1.168, visina 1.143, visina sjedala 889, osovinski razmak 1.447, težina 303 kg
Deklarirano: max. okr. snaga 15 kW
Spremnik goriva: 16 l

+ kvaliteta, pouzdanost, pogonska grupa, vozna svojstva

- cijena, krajnja brzina

