

CAN-AM COMMANDER 800

UNDERHÅLLANDE LITEN BIL



Att blanda nytta med nöje är lite av Commanders specialitet.

TEXT STEFAN SUND | FOTO MATTIAS KLOCKAR

Till nästa år kommer Polaris med en riktig utmanare till Commandern, men fram till dess har den kunnat härja ganska fritt i denna kategori av UTV:er. Vi har tidigare kört denna skapelse med 1000-kubikaren under huven och nu finns den alltså även med 800:an. I ostrykt utförande skiljer det egentligen inte så himla mycket mellan dessa två, utan det handlar nog mer om övrig utrustning samt att många helt enkelt vill vara värst.

ERSÄTTAREN

Vill man ha störst motor nu handlar det kanske mer om ett lefordon och man får helt enkelt

ta sig en titt på Can-Am Maverick med turbo. Men Commander 800 gör inget dåligt jobb med att ersätta 1000-kubikaren. Ergonomiskt sett är Commander en fullträff där man sitter både skönt och fast med justering av både stol och ratt. En rolig detalj är att det är busenkelt att plocka ur stolarna. Det gör att man även kan använda dom utanför fordonet för att sitta på, riktigt praktiskt!

Reglagen fungerar felfritt och den digitala mätaren visar det man behöver, även om den kanske är i minsta laget. Här syns och finns saker som hastighetsmätare, varvräknare,

vägmätare, tripp- och timmätare, bränsle, växel-läge, sportläge, ECO-läge, säkerhetsbältes- och 4x4-indikator, diagnostik, klocka och automatisk avstängning. Standard är Commandern endast förberedd för vinsch vilket är synd. Bra ljus får man dock redan standard med 240W från fyra 60 W-projektorstrålkastare. Standard sitter också BRP:s egna digitalkodade stölskyddssystem D.E.S.S.

KRAFTKÄLLAN

Den 800 kubik stora V-twinen från Rotax har hängt med ett tag nu i lite olika skepnader och här ger den i ostrykt utförande ifrån sig 71 hästar. Men då denna maskin är väggreggad får vi nöja oss med 20 hästar. Vi körde också en maskin med så kallat Offroadchip som ger full

800 DPS



Det tvådelade flaket är tippbart och kan lasta 272 kilo.



En dragkrok sitter på plats bak men vi kan sakna vinschen fram.

Commander 800 är det förnuftiga valet när det gäller en UTV från Can-Am.

effekt. Då vaknar Rotaxen till ordentligt och det blir bra ryt i skapelsen. I strypt utförande går den som vilken annan strypt maskin som helst och man saknar helt enkelt lite effekt om man ska göra något annat än att bara köra på vägen. Det känns lite som att kasta pärlor till svinen när man har tillgång till 800 kubik men bara får 20 hästar.

Commander 800 har dessutom en knapp där man kan välja körläge mellan Eco och Sport. Till en början märker vi ingen större skillnad på dessa två lägen. Men tillslut när vi körde i lite tuffare terräng blev det uppenbart att ECO var betydligt mjukare och fungerade därför perfekt vid denna typen av körning.

Kanske inte för att 800:an är jättetörstig utan mer för att man ska få en bra räckvidd har



Det känns betydligt mer naturligt att köra UTV än ATV i trafiken.



Commandern utrustats med hela 37,8 liters bränsletank.

Likt de flesta Can-Am:er har även Commander CVT-drift med en underliggande växellåda innehållande hög, låg, back, neutral och parkering. Dessutom är det inbyggd motorbroms som standard. Själva växellådan är mycket enkel och smidig att sköta och aldrig blev vi hängande på en växel. Hjuldriften har alla lägen man önskar med 2WD, 4WD samt låsning av diffen fram. Detta sker automatiskt när man har valt 4WD tack vare Visco-Lok-systemet. Det sitter ordentliga dubbla ventilerade bromsskivor på 214 mm och hydrauliska tvåkolvsok både fram och bak på Commander. Dessa

bromsar tar bra, inget snack om saken, men känslan i dom kan däremot vara lite diffus.

STABILT

Trots att stötdämparna, Motion Control, är långt ifrån fullt justerbara ger dom ändå en väldigt sportig känsla redan som dom står från fabrik. Fram har den dubbla A-armar med anti-nigningsgeometri och 254 mm i fjädringsväg. Precis som på deras ATV:er är bakfjädringen en individuell TTI, här med extern krängningshämmare och fram hela 254 mm i fjädringsväg. Det fina med TTI är att cambervinkeln behålls oförändrad under fjädringsrörelsen. Detta innebär att hjulen går rakt uppåt och nedåt i rörelse istället för som vanligt där det går mer

utåt/inåt som ett vingslag. Detta gör att man sällan blir överraskad av några plötsliga kast på grund av ändrade hjulvinklar i guppen. Dessutom ger det ju även ett bättre och jämnare grepp för hjulen som behåller kontakten med marken trots fjädringsrörelsen.

Det sitter 27 tums Maxxis Bighorn runt om på Commander vilket fungerar på nästan alla underlag, känns det som. Däcken sitter på snygga omkonstruerade aluminiumfälgar av lättviktskonstruktion.

Commander är en stabil skapelse och hittar aldrig på några hyss även om man kör med endast bakhjulsdrift. Även störtbågen med 51 mm i diameter ger en stabil känsla till hela maskinen. Den är gjord i höghållfast stål och är ROPS-



Markfrigången mäter 27,9 centimeter vilket är fullgott för en bra framkomlighet.



Att växla i en Commander är en fröjd då lägena glider i utan problem.



Sidonätet har ett riktigt gediget fäste likt ett säkerhetsbälte, klickar man i det när man är på utsidan är det dock lite fippligt att få upp igen.



Trots lite enklare Motion Control-dämpare upplevs Commandern stabil och sportigt kalibrerad.



Kanske lite liten men ändå informationsrik.



Det är stor skillnad på 20 och 71 hästar, något annat vore väl konstigt.

godkänd. Skyddsnetet som agerar dörr täcker mycket och har en bra, lite kraftigare fästanordning likt det på ett säkerhetsbälte, mycket bättre än de små plastfästena som annars brukar kunna sitta här på vissa UTV:er.

TRE LÄGEN

Commandern som ju har ratt är även den utrustad med DPS med tre olika servolägen som föraren kan justera beroende av terräng. Trots olika lägen på servohjälpen är den naturligtvis även progressiv mot hastigheten. Den ställbara servostyrningen är verkligen värd att knappa lite på för att hitta det läget som passar körningen för stunden. För bästa körkänsla fann vi att Minläget fungerade perfekt för den större delen av körningen på skogsvägarna. Lika bra fungerade Max-läget i terrängen för att ge extra hjälp. Orkar man inte byta lägen kanske mellanläget fungerar bäst. Med en svängradie på 4,87 meter är den betydligt bättre än många UTV:er och faktiskt lika smidig som de flesta ATV:er. Ute bland träden fungerar Commander överraskande bra och den känns faktiskt ganska smidig trots att det är en stor UTV. Man kan placera

Commandern mellan en Polaris Ranger och en RZR på många sätt, dels hur praktisk den är men även hur smidig den är.

Att få med sig saker på färden är en av UTV:ernas paradgren och Commandern är inget undantag. Den har nämligen ett väldigt mångsidigt och praktiska lastflak med 272 kilo i lastkapacitet fördelat i två olika "våningar". Flaket som går att fälla är alltså avdelat med en löstagbar och tät panel med separata luckor baktill. Dessutom har man ju möjlighet att förvara grejor i handskfacket på 17,2 L samt under förarsätet (13,1 L) och i mittkonsolen (1,3 L).

SUMMERING

Commander är helt klart en trevlig blandning mellan allt man kan önska sig. Den bangar varken för arbete eller nöje, och visst är det trevligare att kunna åka två!? En annan sak som också talar för Commander är kvalitetskänslan som är mycket hög, om den sedan kan hålla detta under ett långt ägande är en annan fråga, om inte annat har man ju två års garanti med möjlighet till förlängning om man nu tvivlar. ✨

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt, V-twin
Volym cm ³ :	799,9
Borning/slag mm:	91x62
Bränslesystem:	EFI, dubblinjektorer, 54mm spjälhus
Smörjning:	Torrsump
Generator:	625W
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	20 Hk (71 Hk)@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automat
Växellåda:	Hög, Låg, Back, Neutral, Parkering
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	Kardan 2/4-hjulsdrift, Visco-LokQEdiff
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	254
Bakfjädring:	Separat TTI
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	1924
Sitthöjd mm:	-
Markfrigång mm:	279
LxBxH mm:	3004x1489x1829
Däck fram:	Maxxis Bighorn 27x9 / 14
Däck bak:	Maxxis Bighorn 27x11 / 14
Uppg. vikt torr kg:	584
Tankvolym liter:	37,8
Svängradie m:	4,87

Att äga

Pris:	146 100:-
Färg:	Grå
Generalagent:	BRPScandinavia, www.brpscandinavia.com

Registreringsform

Väg

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffås:	✓
Start El / Manuell:	✓ / -
Växellåda Aut. / Man:	✓ / -
Inspurtning:	✓
Dragkrok:	✓
Vinsch fram / bak:	- / -
12V-uttag:	✓
Instrumentering Analog / Digital:	- / ✓
Fälgar stål / alu:	- / ✓
Skyddsbåge fram / bak:	✓ / -
Lastrack fram / bak:	- / -
Hasplåt plast / alu:	✓ / -
A-armsskydd fram / bak:	✓ / -
Handskydd:	-
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / ✓
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärm:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	-
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnet:	✓