

CAN-AM OUTLANDER

L 500 DPS



Så fort BRP upptäcker en lucka i sitt sortiment kan man räkna med en ny modell till kommande år.

TEXT STEFAN SUND BILD MATTIAS KLOCKAR

Luckan man hittade var en riktig budgetmaskin och istället för att göra som de flesta andra tillverkarna skulle ha gjort och behålla en gammal förgasarmaskin några år till skapade man en helt ny maskin och gav den ett lågt pris!

TRE OLIKA

Ur detta kom det inte bara en modell utan istället tre. Alla heter dom Outlander L och basmodellen har en 450-motor, ett steg upp har man en modell med servostyrning och 500-kubikare, vilket sedan toppas av en 2-up modell baserad på 500:an. Basmodellen ligger här på lockande 68.875 kronor och modellen vi provkörte som begåvats med en V-Twin på 500-kubik kostar tiotusen mer. Men för detta får man inte

bara den starkare motorn utan även tresteggs-ervostyrning (Tri-Mode DPS), Visco-Lok QE självlåsand främre differential, 12 tums gjutna aluminiumfälgar och en kraftigare generator på 500 W. Alltså är denna modell minst lika prisvärd som basmodellen!

Om vi börjar med motorn har den som sagt två cylindrar begåvade med 4 ventiler vardera hämtad från G2-modellerna. Den mäter 499 kubik och genererar en klassledande effekt på 46 hästkrafter. Den är utrustad med EFI och bränslet sprutas in med Siemens VDO-injektorer. Effekten går från motorn via en CVT precis som på alla övriga Can-Am modeller. Men som sagt den har vi ju kört otaliga gånger tidigare så vi hoppar snabbt över till resten av Outlander L.

ANPASSAD

Helt uppenbart har Outlander L fått lite ny plast med ett nytt fräscht utseende som kanske inte upplevs lika aggressivt som på G2-modellerna. Maskinen har däremot samma bredd, hjulbas

och storlek på tanken som G2 och den är byggd utifrån SST G2-ramen och dess teknologi. Detta har sedan anpassats för Outlander L med en ny TTI-bakfjädring med 220 mm fjädringsväg, ny framfjädring med dubbla A-armar och 225 mm i fjädringsväg. Outlander L har också en specifik stötdämparkalibrering för att passa maskinen och nya aluminiumfälgar med en lite egen design på 500:an skodda med 25" Carlisle Trail Wolf-däck. Markfrigången är något lägre än på G2-modellen och mäter här 26,7 centimeter. Vi mätte upp markfrigången till något lägre än den utlovade och fick c:a 24 centimeter med den aktuella och ganska mjuka förspänningen.

Övriga funktioner värt att nämna är det lättrengöriga luftfiltret och att även om Outlander L är lite enklare i sin utformning vad det gäller till exempel lastracken har den ändå smarta lastmöjligheter. Det sitter nya lastrack både fram och bak med LinQ snabbmonteringssystem för tillbehör. Designen på karossen ger en bra siktlinje runt maskinen för föraren.



Testexemplaret var extrautrustad med vinsch fram, skyddsbågar och ett ordentligt bukskydd i plast.



På 500:an får man aluminiumfålgar med en ganska speciell design.



Även om vi upplevde denna lite hårdare än vad Can-Am brukar vara följde den terrängens ojämnheter bra.



Det första som slår oss är den förändrade förarpositionen och hur busig maskinen är.



Även om många kanske föredrar ett manuellt system för diffslåsningen fram hittade vi inga nackdelar med det automatiska Visco-Lock på Outlander L.

De nya racken ger också en förbättrad lastkapacitet, nu på 163 kilo totalt fördelat 54 kilo fram och 109 kilo bak. Vi hittar också en vattentät bakre förvaringsbox på 10,9 liter. Även dragförmågan har blivit bättre och är nu på 590 kilo och naturligtvis ingår det en dragkrok i priset för en 500:a.

Fler tillbehör man kanske vill ha på denna prisvärda maskin är en vinsk, och ett bukskydd under maskinen är ju alltid bra. Tillbehörskatalogen är massiv när det gäller dessa maskiner och det går att anpassa dom efter alla behov.

KÄNNS DET NYTT?

Ja trots att vi är väl bekanta med stora delar av chassit och motorn upplevs denna helt klart som en ny maskin! Trots att det är en budgetmaskin, eller instegsmaskin, är den fullstor till storleken och ingen mini-fyrhjuling. Därmed inte

sagt att den inte är smidig för det är den verkligen. Vi mätte upp en svängradie på låga 3,77 meter vilket verkligen märks när man ska kryssa sig fram bland träden.

Det som utmärker sig mest och gör så att man känner att det är en ny maskin är först och främst ergonomin. Man upplever styret som lite högre med en annan vinkel och dynan som fast i sin stoppning. Det känns riktigt bra bakom styret på Outlander L. Värt att notera är även den nya och väldigt enkla instrumentering som sköts smidigt med en knapp. Trots att det är en budgetmaskin har man ändå möjlighet att justera servot i tre distinkta lägen vilka alla är bra i olika situationer.

Vi överraskas direkt av maskinens busighet då den är riktigt pigg och med på noterna efter den slingriga grusvägen. Vi noterar även att den



Dragkroken sitter på plats för att göra lite nytta, även den bakre skyddsågen är extrautrustning.



Att hitta rätt växel är föredömligt smidigt på Outlander L.



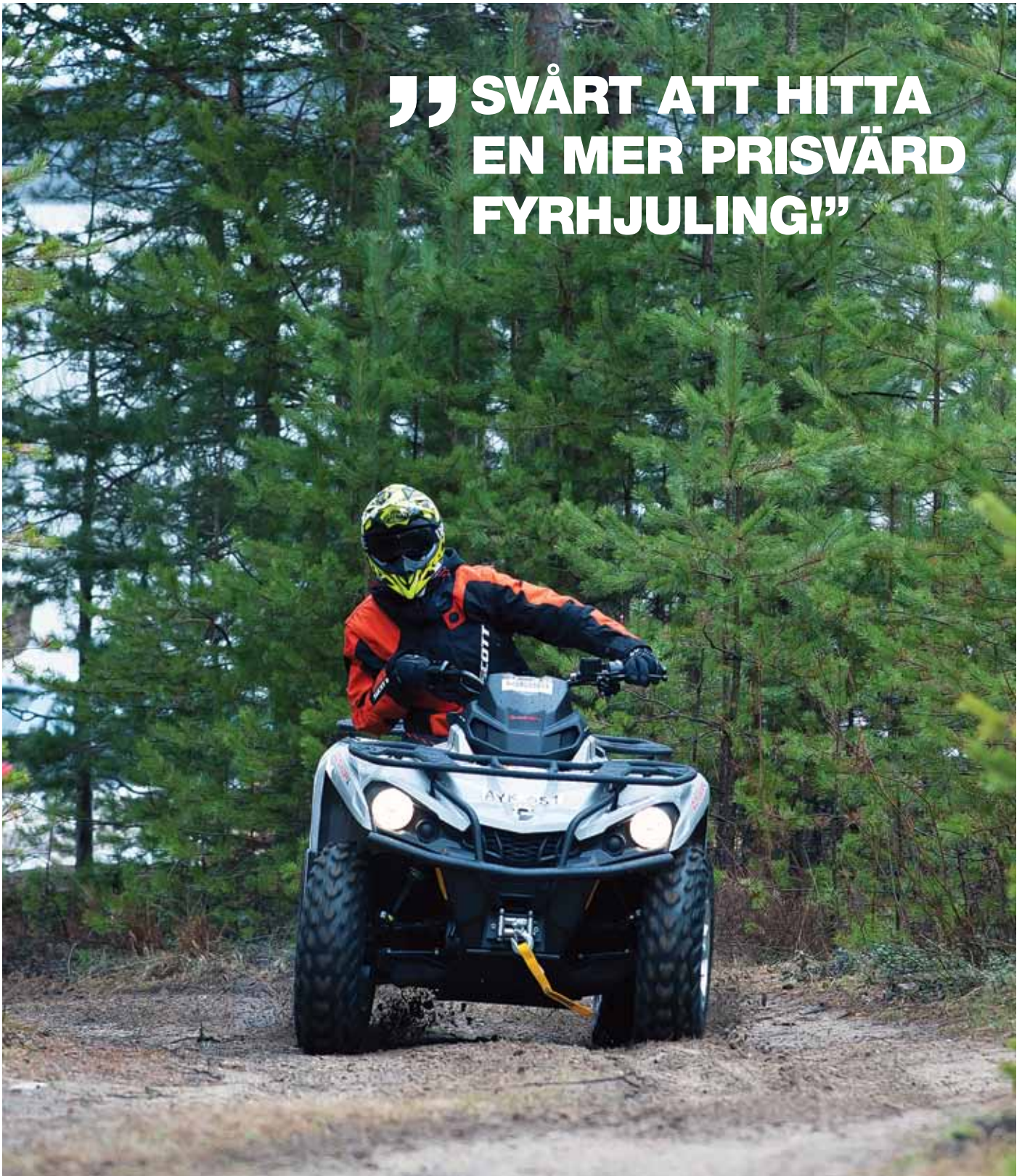
Fjädringens förspänning kan justeras i fasta lägen.

känns lite hårdare än vad en Can-Am Outlander brukar göra, om det beror på dämpning eller dyna är svårt att säga. Det ger dock väldigt bra egenskaper efter vägen.

Ute i skogen lider vi dock inte av hårdheten då den följer underlagets ojämnheter bra och ser till att det alltid finns fäste. Här visar den också prov på sin smidighet då det är väldigt lätt att få maskinen dit man vill. Det enda negativa vi kunde hitta var möjligen att markfrigången var lite låg, men som tur var hade testmaskinen utrustats med extra bukskydd så att eventuella stubbar inte orsakade några problem, det var bara att glida över dem och köra vidare.

Efter provkörningen var det till och med svårare än innan att förstå vad man prutade på från Can-Am:s sida. Att ta bort ett lyktpar fram kan inte vara hela hemligheten eller så gör dom kanske som Bugatti och säljer med förlust! 🐛

” SVÅRT ATT HITTA EN MER PRISVÄRD FYRHJULING!”



Handreglagen känner vi igen men det digitala instrumentet var nytt för oss.



Här fanns det gott om plats samtidigt som foten är lite skyddad av skärmkanterna.



Att ta bort ett lyktpar kan inte vara enda orsaken till det låga priset.



Det enda negativa när det gällde framkomlighet var den något låga markfrigången.



Motor

Typ:	2-cylindrig,vätskekyld,4-takt,SOHC8V	
Volym cm ³ :	499,6	
Borrning/slag mm:	82x47,3	
Bränslesystem:	46mm,2xSiemensVDO-injektorer	
Smörjning:	Torrsump	
Generator:	500W	
Tändning:	CDI	
Uppg. effekt/varv:	46Hk@--	
Uppg. vrid/varv:	--@--	
Transmission:	Automatisk	
Växellåda:	Högplanetak	
Koppling:	CVT	
Hjuldrift:	Kardan, 2-/4-hjulsdrift, Visco-Lok	
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar	
Bromsar bak:	Hydraulisk skivbroms	

Chassi

Ram:	SST G2	
Framvagn:	DubblaA-armar	
Fjädringsväg fram mm:	229	
Bakfjädring:	Separat TTI	
Fjädringsväg bak mm:	220	
Hjulbas mm:	1295	
Sitthöjd mm:	858	
Markfrigång mm:	267	
LxBxH mm:	2110x1168x1240	
Däck fram:	25x8-12	
Däck bak:	25x10-12	
Uppg. vikt torr kg:	319	
Tankvolym liter:	20,5	
Svängradie m:	3,77	

Att äga

Pris:	68.875,-	
Färg:	Grå	
Generalagent:	BRPScandinavia, www.brpscandinavia.com	

Registreringsform

Terräng

Utrustning

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

