

CAN-AM DEFENDER HD8



Nya Can-Am Defender kan bli hur bekväm som helst.

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Can-Am har länge saknat en renodlad arbets-UTV som kan ta upp kampen med Polaris Ranger på riktigt. Man har länge haft sin Commander som är 50-50 arbete och lek, nu kliver Defender in och tar en större del av arbetsbördan.

TVÅ MODELLER

Vi har provkört två modeller av Defender, Convenience och PRO. Det som skiljer dessa åt hittar man främst i utrustningen. Den dyrare PRO har bland annat saker som servo, heltäckande bukskydd, vinsch och förstärkt dynklädsel som standard och den kan dessutom fås i två olika färger. Andra små saker som skiljer är att man hos Convenience har en förvaringskapacitet på 33,2 liter medan det hos PRO mäter 54,2 liter tack vare en vattentät och demonterbar låda under sittdynan. På Convenience som ju saknar vinsch får man istället ett traktor-drag längst fram i fronten. PRO står även med ett extra 12V-uttag placerat under instrumentpanelens förvaringsutrymme. För

att palla all extrautrustning är PRO även utrustad med ett kraftigare batteri på 30 Ah. Däremot är varken tak eller vindruta standard på någon av modellerna.

På andra sidan pölen har man tillgång till ytterligare modeller av Defender, både med svagare och starkare motorer i HD5 och HD10. Men då man koncentrerat sig på traktormodeller hos oss känns valet av HD8 klockrent. Det finns även, precis som hos Ranger, en lång modell som tar fler passagerare. Men vi känner att man valt en bra kombination här i Sverige för att introducera oss för nya Defender.

ALLTID ROTAX

Motorn i Defender är alltså den samma oavsett om man väljer Convenience eller extrautrustade PRO. Den heter som sagt HD8 och är en Rotax på 799,9 kubik fördelat på två cylindrar. Detta betyder att man har tillgång till 50 hästkrafter och ett fint vridmoment över hela registret, vilket

man har prioriterat framför effekt hos denna motor. Maskinen är också ganska tyst med 66dB på tomgång och 78dB vid 3000 varv, även om den inte riktigt når upp, eller ner, till tysta Ranger 900. Motorn känns både vibrationsfri och väl ljuddämpad, dessutom är den väldigt lätt-doserad med gasen och lagom kraftfull, inte alls lika brutalt sportig som Ranger 900:an. En bidragande orsak till detta beteende är att variatorn jobbar väldigt ryckfritt och levererar kraften snällt och fint. Däremot finns det faktiskt en ganska kraftfull topp på registret att leka med när andan faller på.

Precis som med Polaris Ranger så slås vi av hur mjukt och bekvämt maskinen går, dessa fordon börjar verkligen bli mer och mer som bilar. Allt känns gediget och väl ihopskruvat rakt igenom. Men trots att den både har lös förspänning och en mjuk set-up så upplevs den inte direkt svampig på vägen, utan är både stabil och förtroendeingivande.

Då detta är en traktor T1B får den gå i 60 km/h vilket det faktiskt tar ett tag för oss att avslöja då man tydligen väldigt sällan



Trots sin storlek är den smidig i terrängen tack vare sin minimala svängradie och lättkontrollerade motor.



Detta fordon har en riktig differential även bak, vilket betyder att man kan köra utan att förstöra känslig mark.



Stolarna är fördelade 40/20/40 på de tre bältade platserna och förarstolen går att justera fram och tillbaka.



Mittenryggstödet kan fällas för att få tillgång till ytterligare mugghållare samt lite förvaring.

”TAR SIG FRAM PÅ ETT IMPONERANDE SÄTT!”



Som standard kommer Defender med nät-dörrar, men normala dörrar finns naturligtvis som tillbehör.



Ratten är justerbar mellan 63-78 centimeter i höjddled från golvet sett, vilket ger stor marginal för att hitta rätt körställning.



Motorn kallas HD8 och mäter 800 kubik, detta ger en effekt på 50 hästar och ett vrid på 68 Nm, alltså en helt annan kalibrering och prioritering än hos 800:an i fyrhjularna.



Dessa mätare är lite bekant från snöskotersidan och ger information som hastighet, varv och allt annat man bör ha koll på, men även funktioner som säkerhetsbältesindikator, diagnostik och automatisk avstängning.

Förspänningen är ställbar i fasta lägen och fram använder man sig av A-armar medan bakfjädringen består av vad man kallar TTA-HD försedd med krängningshämmare.



Växlarna är placerade lite bakvänt men ändå logiskt och hoppar i utan krångel.



Fantasin när det gäller extrautrustning är obegränsad.



Med rätt växel och hjuldrift bromsas det nästan 700 kilo tunga fordonet upp effektivt.

är i behov av att köra fortare än så. Själva strypningen sker också helt odramatiskt och är inte alls störande, precis som det brukar vara på en Can-Am.

De två modellerna var lite olika utrustade där den billigare Convenience inte har EPS, servostyrning, som standard. Men det är faktiskt inte i så många situationer man saknar detta då den trots allt är ganska lättstyrd. Ute på vägen är det faktiskt så att vi föredrar maskinen som inte har EPS då den ger en bättre vägkänsla då kommunikationen från däckan blir mer direkt. Det kanske beror mycket på den här maskinens helt sjuka svängradie på endast 3,54 meter! Trots den lilla svängradien är den inte heller nervös efter vägen.

STOR MEN SMIDIG

Ute i terrängen drar man stora fördelar av den minimala svängradien och det är först när det blir riktigt besvärligt som man har behov av den där servostyrningen. När det gäller reglage så är växellådan och dess spak bland det viktigaste då man allt som oftast kan vänja sig vid de andra reglagen, men en låda som inte fungerar som den ska vänjer man sig aldrig vid. I Defender tänker vi inte ens på att den finns vilket måste betyda att den fungerar klockrent. Man har valt att placera lägena i lådan lite upp och ner med P-läge och back uppåt och hög samt låg nedåt med neutral i mitten, detta kräver ingen tillvänjning utan fungerar faktiskt fint direkt.

Visst känns Defender precis som nästan alla andra UTV:er lite väl bred i vissa situationer, det går inte att komma ifrån, trots detta tar man sig fram bättre än man kan tro. Då diffen bak går att öppna händer det dock att man ger sig ut i terrängen med den öppna och med enhjulsdrift kommer man inte så långt. Så precis som på Polaris gör man klokast i att åka 90% av tiden med låst diff bak. Fram använder man sig på klassiskt Can-Am-manér av en automatisk låsning av diffen, Visco-lock. Allt detta betyder att det totalt finns fyra olika driftlägen att välja mellan, förutom de klassiska lägena kan man faktiskt köra med öppna diff bak och fyrhjulsdraft vald.

Trots att fjädringen står riktigt mjukt så mäter vi upp 28 centimeter i markfrigång, en siffra som Can-Am mycket riktigt också anger som markfrigång. Dynan man sitter på är 48 centimeter hög och man kan som förare justera stolen fram och tillbaka beroende på hur långa ben man har, sedan är det bara att justera ratten mellan 63-78 centimeter i höjd tills man sitter bra även med armarna. Interiören är väldigt genomtänkt och inget ser ut att ha hamnat där av en slump. Bland annat har man ett mittarmstöd som kan fällas ner och är utrustat med mugghållare, det finns även mugghållare på instrumentbrädan om man är törstig. Faller man upp armstödet så går det även utmärkt att sitta på denna lite smalare mittenplats i Defender. Mätarna känner vi väl igen från skotersidan då de sitter på de flesta av BRP:s maskiner hos både Ski-Doo och



Defendern följer underlaget på ett utmärkt sätt, både bekvämt och effektivt.



Den billigare Convenience är halvskyddad under medan PRO är fullt skyddad. Vi mätte upp markfrigången till 28 centimeter, precis vad Can-Am anger.



Det är riktigt behändigt att jobba med dessa fordon som har ett flak som standard.



Lynx. Det man kanske får vänja sig lite vid är att den analoga varvräknaren går åt fel håll.

EXTRAUTRUSTNING

Om man tar en titt i katalogen med extrautrustning så är det enkelt att hitta sakerna för att skräddarsy sin Defender precis som man önskar. Den PRO-modell som vi testade var fullsmetad med utrustning. Bland annat hade den en hytt som kompletterats med ett värmepaket, gissa vilken modell alla ville köra denna något kylslagna dag!? Den enda lilla nackdelen med detta tillbehör skulle väl vara att motorn nu hörs lite mer. Naturligtvis finns det även roliga saker som ett ljudsystem med radio och USB-kontakt för telefon eller iPod. Vill man ha möjligheten att tippa flaket inifrån kupén så finns det också som tillbehör. Sedan finns det fullt med olika utrustning som förbättrar lastmöjligheten och som skyddar Defendern.

Det som imponerat mest på oss under provkörningen är dels kvaliteten och hur tyst den går, men framförallt så är det

komforten och detta fordonets mångsidighet. Men smakar det så kostar det också. Är man ute efter att bara få jobbet gjort så effektivt som möjligt klarar man sig utmärkt med den billigare Convenience-modellen för 159.900 kronor och sedan kan man ju bygga vidare på den när andan faller på. Visst är det skönt med servo-stryning men i detta fordon är det absolut inget måste, men det är ju inte bara det som ingår när man väljer en PRO för 188.900 kronor.

Motor

Typ:	2-cylindrig, vätskekyld, 4-takt
Volym cm³:	799,9
Borrning/slag mm:	91x62
Bränslesystem:	EFI
Smörjning:	Våtsump
Generator:	-
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	50Hk@-
Uppg. vrid/varv:	68Nm@-
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, Låg, Parkering, Neutral, Back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2-/4-hjulsdrift, Visco-Lok fram, låsbar diff bak.
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-armar
Fjädringsväg fram mm:	254
Bakfjädring:	TTA-HD
Fjädringsväg bak mm:	254
Hjulbas mm:	2115
Sitthöjd mm:	480
Markfrigång mm:	280
LxBxH mm:	3050x1575x1930
Däck fram:	27x9-14
Däck bak:	27x11-14
Uppg. vikt torr kg:	673 / 700
Tankvolym liter:	40
Svängradie m:	3,54
Ljud tom/3000rpm:	66dB / 75 dB

Att äga

Pris:	159 900:- / 188 900:-
Färg:	Grön / Grön eller Grå
Generalagent:	BRP Scandinavia, www.brpscandinavia.com

Registreringsform

Traktor T1B

Utrustning

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

