

CAN-AM MAVERICK TRAIL 1000 DPS

UNDERHÅLLNING OCH KLASS



Smal, alert och sportig är ledorden för denna underhållande och mångsidiga maskin.

TEXT & FOTO STEFAN SUND

Can-Am fortsätter att gå på offensiven med sina UTV:er eller SSV som de kallar dem. Man tänker fortsätta så genom att släppa en ny SSV-plattform en gång i halvåret fram till 2020! Med nya Maverick Trail ger man sig in på just trail-segmentet och det gör man genom att skapa en maskin med bra motoralternativ, kvicka köregenskaper och smidighet. Att den är anpassad för led betyder i praktiken att den är 50" bred. Om vi börjar med motorn som sitter placerad bak har man att välja mellan två Rotax V-Twin-motorer på 51 hästar och 800 kubik eller 75 hästar och 1000 kubik. Båda motorerna är optimerade för Trail-åkning med

högt vridmoment och motorns placering ger en sval och tyst förarhytt med minimalt med vibrationer. Motorn har en bra motorbroms som är sådär lagom för att passa både på och vid sidan av leden. Luftintagen är strategiskt placerade högt uppe på B-stolpen, ett till motorn och ett till variatorn på vardera sida. Till motorn använder man sig av en Donaldson-luftburk som ska se till att luften hålls rent från skräp.

DRIVLINAN

Man använder sig naturligtvis av en CVT-låda med Quick Response System T (QRS-T) som ska ge en mjuk och exakt leverans

av kraften från motorn. Man har också något som kallas "Electronic Belt Protection" som ska förlänga remmens liv genom att varna när man bör växla ner. Kraften går sedan vidare till en Gear-on-Gear bakre diff, som är underhållsfri, för att sedan nå hjulen. Men innan allt detta sitter även en Helical-växellåda som är både exakt i sina lägen och väldigt tyst.

Trots att yttermåtten på fordonet är ganska så små har man lyckats få kupén att kännas luftig bara man tagit sig ner i stolen. Justeringen fram/bak på stolen är helt okej med 12,7 centimeter och ratten är justerbar



Sköna och sportiga stolar förbereda för 4-punktsbälte. Som ni ser är detta en 800:a då den saknar dörrar.

Liten digital mätare där det mest matnyttiga visas, desdusom följer den med ratten när den justeras.



Vi har inget i övrigt att önska när det gäller växellådan, den gör det den ska på ett bra sätt.



Dessa knappar blev det till en början ett himla knappande på tills vi hittade favoriten.



Ratten är ställbar i höjdlid 25° för att alla ska kunna hitta bästa körställning.



Bakom B-stolparna sitter luftintag till motor och variator.



Förspänningen stod mjukt på våra maskiner och trots detta så var väghållningen mycket bra.



Stötdämparna bak pekar för ovanlighetens skull bakåt vilket ger gott om plats att komma åt motor med mera.



1000-kubikaren blev dagens favorit, kanske mest beroende på dörrarna, men även motorn bidrog.

25° i höjlded. Som sagt är den liten men man har försökt göra hjulbasen så lång som möjligt då den mäter 230,1 centimeter. Viktfördelningen är något tyngre bak där motorn sitter med 58% / 42%. Båda dessa fakta ska ge bättre kontroll i tuff terräng och ett förutsägbart uppträdande, vilket vi kan skriva under på då man alltid vet vad maskinen ska hitta på.

FJÄDRING

För att uppnå bra egenskaper för just ledåkning och en bra kontakt med underlaget använder man sig av dubbla A-armar med krängningshämmare fram med 25,4 cm i fjädringsväg. Bak hittar vi en TTA-T fjädring med krängningshämmare och 26,7 centimeter i fjädringsväg. Dämparna bak är placerade väldigt långt bak för att ge bra åtkomst till motor och drivlina vid service. Gasdämparna är av Twin tube-modell och ganska hårt ställda för att passa just ledåkning.

Can-Am har även tänkt på det här med mångsidighet då man gärna vill kunna ta

med sig lite utrustning och andra saker på en längre tur. Dels har man ett stort "handskfack" på hela 20 liter och naturligtvis finns det mugghållare i kupén. Bak hittar vi ett flak som kan ta 136 kilo utrustat med åtta stycken LinQ quick-fästen, fyra fästögglor och dräneringshål. Skulle inte det räcka har den även möjlighet att dra upp till 680 kilo. På en längre tur vill man även kunna tanka ordentligt och här går det i en klassledande volym på hela 38 liter.

ERGONOMI

Både som förare och passagerare sitter man väldigt bra i Ergoprint-stolarna med sportbilsliknande egenskaper, om än bekväma sådana. Båda stolarna kan även enkelt tas loss om man behöver städa ur ordentligt. Om man vill sitta fast riktigt ordentligt kan man lätt montera 4-punktsbälte då allt är förberett för det, standard sitter ett vanligt 3-punktsbälte.

KVALITET

Maverick Trail har ärvt sitt utseende från sin storebror fast i ett mindre format. Allt man

tar i andas kvalitet och efter en lång dags körande känns det även att hela drivlinan samt fjädringskomponenter följer samma linje. En tydlig skillnad mellan 800-kubikaren och 1000-kubikaren är att man får dörrar på den större. Något som är riktigt skönt när det blir kyligare ute. Man har försökt hålla nere vikten på hela maskinen genom att använda DP980-stål och HSLA-aluminium i bur och chassi. Fram sitter även en väl skyddande frontbåge och under maskinen är den helt skyddad av plast.

Man är så övertygad om kvaliteten hos denna maskin att den första servicen dyker upp först efter 300 mil eller ett år! Skulle man nu behöva ta en närmare titt på någon komponent är allt lättåtkomligt. Måste man avlägsna flaket så gör man det på endast tio minuter enligt Can-Am.

UPPLEVELSEN

Vi körde dessa maskiner under en halv dag på ett soligt men blåsigt och dammig Cypern. Jag hittade mig själv i Maverick Trail 1000 DPS under större delen av denna

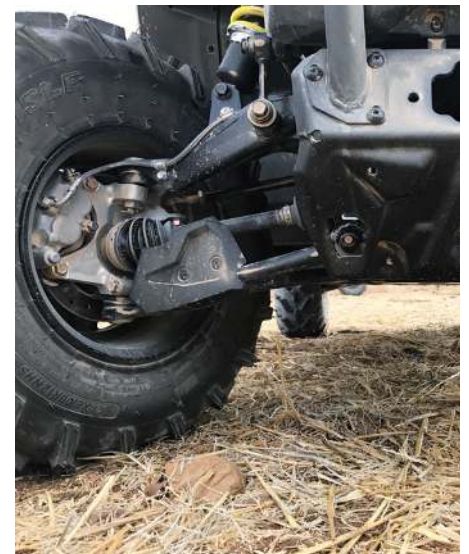
”DEN HÄR MASKINEN ÄR GRYM PÅ DET DEN ÄR AVSEDD FÖR!”



Här lastar man 136 kilo, flaket är utrustat med åtta stycken LinQ quick-fästen, fyra fästögglor och dräneringshål.



Titta vad öppet variatorerna sitter på Trail, inga problem att komma åt vid ett eventuellt rembyte.



Bra hydrauliska bromsar runt om på maskinen och hela underredet är skyddat redan standard.



Ett tak är inte ett dumt tillbehör att investera i, kanske även vinsch om det inte kommer som standard.



Även de ställen där man ska kolla vätskor och fylla på är enkla att komma åt på Trail.



Längs de slingriga bergsvägarna på Cypern var Maverick Trail en fröjd att köra.

tur dels på grund av motorn men också på grund av dörrarna. Man blev betydligt mer skyddad från elementen runt omkring och kunde koncentrera sig på körningen istället för att frysa. Trail:en har DPS eller styrservo som standard med ett progressivt läge. Maskinen upplevs väldigt kvick i svängarna och svängradien mäter vi upp till 5,68 meter vilket är mycket bra. Detta utan att den för den skull känns nervös i högre farter. Som sagt körde vi mest med 1000-kubikaren med 75 hästar och den stora skillnaden mot 800:an med 51 hästar känns i det övre registret.

Längs de slingriga bergsvägarna provar vi de två olika körlägena som finns att välja mellan, sport och eco. Det är Intelligent Throttle Control (iTC) som gör detta möjligt. På många andra fordon är eco en riktig snällis som sparar på bränslet och tar bort allt vad körglädje heter, på Trail:en är den däremot inte så hård. Vid normal körning kan man med fördel använda just detta läge utan problem. Sport-läget ger full effekt från start och är riktigt rapp på gasen, vilket gör att eco ibland passar bättre i terrängen. När det gäller hjuldriften kan man låsa diffen bak manuellt medan detta sköts automatiskt fram av Visco-Lok QE. Detta betyder att du kan välja mellan fyra olika lägen på hjuldriften, 2x4 med öppen bakre diff, 2x4 med låst bakre diff, 4x4 med öppen bakre diff och 4x4 med låst bakre

diff samt Visco-Lok QE fram. Konstigt nog kände vi att köregenskaperna blev som mest underhållande i kurvorna med 4x4 och låst diff bak och inte 2x4 med låst diff. Det kändes som att den driftade ut bra i det läget och sedan drog sig genom kurvan på ett perfekt sätt medan den faktiskt understyrde lite mer med bakhjulsdriften!? Ja ja, det finns mängder av lägen att välja mellan så alla hittar nog sin favorit.

SUMMERING

I terrängen behåller vi naturligtvis 4-hjulsdriften, som annars kan bytas i farten, och slås av hur smidig maskinen upplevs. Den tar sig fram betydligt bättre än vad man är van vid med en UTV, mycket tack vare sin fina svängradie. Markfrigången mäter 25,4 centimeter och det verkar vara helt lagom för ändamålet med denna maskin som ger bra vägegenskaper och helt okej terrängegenskaper.

Just dörrarna på 1000-kubikaren saknar handtag på utsidan vilket gör att man måste sträcka sig in och använda handtaget på insidan, det var nog det enda som var lite irriterande på nya Trail, annars är den klockren. Vi kommer att få vänta på att Maverick Trail blivit EC-homologiserad utrustad både med och utan ABS för att kunna registreras som en fulleffektstraktor vilket ABS innebär! Detta kommer att ske under hösten 2018, men den som väntar på något gott.

Motor

Typ:	4-takt, V-twin, vätskekyld
Volym cm ³ :	976
Borrning/slag mm:	-
Bränslesystem:	EFI med iTC
Smörjning:	Våtsump
Generator:	650W
Tändning:	CDI
Uppg. effekt/varv:	75@-
Uppg. vrid/varv:	-@-
Transmission:	Automatisk
Växellåda:	Hög, Låg, Parkering, Neutral, Back
Koppling:	CVT
Hjuldrift:	2-/4-wd, Visco-Lok & diff bak
Bromsar fram:	Dubbla hydrauliska skivbromsar
Bromsar bak:	Dubbla hydrauliska skivbromsar

Chassi

Ram:	Helsvetsad stål
Framvagn:	Dubbla A-amar
Fjädringsväg mm:	254
Bakfjädring:	TTA-T
Fjädringsväg mm:	267
Hjulbas mm:	2301
Sitthöjd mm:	-
Markfrigång mm:	254
LxBxH mm:	3005x1270x1753
Däck fram:	26x8-12
Däck bak:	26x9-12
Uppg. vikt torr kg:	618,7
Tankvolym liter:	38
Svängradie m:	5,68

Att äga

Pris:	Ej fastställt
Färg:	Gul
Generalagent:	BRP, www.brpscandinavia.com

Registreringsform

Utrustning

Servo:	✓
2wd / 4wd:	✓ / ✓
Diffiås:	✓
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:	-
Skärmbreddare:	-
Förvaringsfack:	✓
Styrlås / startspärr:	- / -
Passagerare:	✓
Ryggstöd:	✓
Handtagsvärme:	-
Lastflak:	✓
Säkerhetsbälte:	✓
Dörrar:	✓
Vindruta:	-
Tak:	-
Skyddsnet:	-



Under huven fram hittar vi fler vätskor att hålla koll på.