

Einstieg in die Oberklasse



SMC Magnum 880, Can-Am Outlander 850: Der Schweizer SMC-Importeur kann jetzt im Top-Segment mitreden. Doch was bietet die Oberklasse-Taiwanesin im Vergleich zur Konkurrentin aus Kanada – und ist die Neue auch für den deutschen Markt interessant?

Mit seiner Magnum 880 RL EPS debütiert SMC im Top-Segment der Touren-ATVs. Was die Taiwanesin kann, muss sie im ATV&QUAD-Vergleichstest mit der Can-Am Outlander MAX XT-P 850 unter Beweis stellen

Es ist noch gar nicht so lange her, da markierten die 800 Kubik ATVs das hubraummäßige Maximum bei den Serien-ATVs. Nachdem Arctic Cat mit der ThunderCat 1000 im Jahr 2008 der Konkurrenz den Fehde-Handschuh zugeworfen hatte, zeigte der kanadische Hersteller Can-Am schon zum Modelljahr 2009, dass bereits seine 800er Triebwerke leistungsmäßig mithalten können: Nicht weniger als 70 PS produzierte das damalige Rotax-Update. Zum Modelljahr 2012 machte dann auch Can-Am den Liter voll, seine Outlander 1000 kam zunächst mit 82 PS, später sogar mit 89 PS daher. Heute gilt die Klasse der 800er und 850er als ‚Einsteiger-Klasse‘ ins Top-Segment, und das obwohl ATVs mit bis zu 78 PS keinesfalls untermotorisiert sind – mehr Power braucht eigentlich kein Mensch.

Obendrein waren ATVs mit mehr als 60 PS starken Zweizylinder-Triebwerken lange Zeit ausschließlich bei den Herstellern aus den USA und Kanada im Angebot. Erst im Jahr 2012 präsentierte CF Moto mit seiner Terralander 800 (62 PS), die heute als ‚CFforce 800‘ bekannt ist, den ersten asiatischen Großserien-V2 in diesem Marktsegment, und zum Modelljahr 2016 trat mit der 84 PS starken TGB Blade 1000 das erste fernöstliche ATV mit einem Liter Hubraum an. Bei den anderen taiwanesischen und chinesischen Herstellern waren fast ausschließlich Einzylinder-Motoren im Pro-



Can-Am Outlander MAX XT-P 850



Mächtige Bumper vorne und hinten



Rotax 850er: mit 78 PS rund 10 % stärker



SMC: erster V2 mit 812 Kubik und 69 PS



SMC: Bighorn-Reifen auf 14-Zoll-Felgen

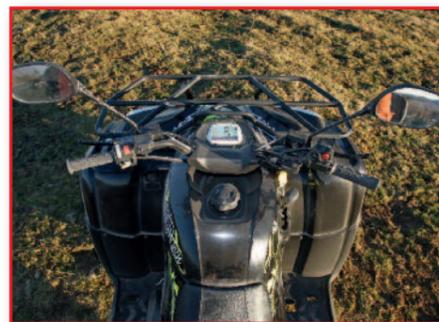


SMC Magnum 880 RL EPS

Outlander 850



Can-Am: übersichtliche Funktions-Vielfalt



SMC Cockpit: übersichtlich & funktionell



XT-P: 850er mit Top-Ausstattung



Magnum EPS: erstmals mit Servolenkung

Magnum 880



Can-Am: ankert in 21,7 m von 70 auf 0 km/h



Abblend-Licht: Ellipsoid-Scheinwerfer



Can-Am: mit Untersetzung und Parkstellung



SMC: auch mit Untersetzung und Parkstellung



Magnum 880 Karosserie: wie j-MAL 700



SMC: stoppt nach 34 m von 70 auf 0 km/h



System-Gepäckträger für LinQ-Befestigungen

gramm, die leistungsmäßig nicht mithalten konnten. So auch bei SMC, womit sich dieser taiwanische Hersteller in der Schweiz, in der er über lange Jahre die Marktführerschaft innehatte, diesbezüglich vom Podest stoßen lassen musste. Damit soll jetzt Schluss sein: Mit einem 812 Kubik großen V2-Triebwerk steigt nun auch SMC mit seiner ‚Magnum 880 RL EPS‘ ins Topsegment auf. Importiert wird die Magnum aktuell ausschließlich in die Schweiz – ist sie auch für den deutschen Markt interessant?

Can-Am Outlander MAX XT-P 850

Zum Modelljahr 2016 haben die Kanadier bei ihren ATVs der Outlander-Baureihe den Hubraum der 800er Triebwerke durch eine 1 mm größere Bohrung von 800 auf 854 Kubik angehoben, womit die Leistung von 71 auf 78 PS gesteigert wurde. Die Geometrie des bereits bekannten G2-Fahrwerks blieb erhalten, Ausstattungs-Details wurden verbessert. Als Top-Modell dieser Baureihe

und mit diesem Motor gilt die Outlander MAX XT-P 850, die neben einem um 20 Zentimeter verlängerten Radstand und Zwei-Personen-Sitzbank, einer dreistufig einstellbaren Servolenkung, 12-zölligen Beadlock Alu-Gussfelgen mit 26 Zoll breiten Carlisle ACT-Radialreifen, einer Warn Seilwinde und mächtigen Bumpers an Front und Heck im Modelljahr 2017 mit einem weiterentwickelten Fahrwerk antritt, bei dem vorne und hinten Podium X Performance-Stoßdämpfer von FOX zum Einsatz kommen, die sich in Zug- und Druckstufen einstellen lassen. Anders als bisher ist dabei allerdings die Vielzahl an Verstell-Möglichkeiten reduziert, so dass sich nun auch von Nicht-Profis einsetzgerechte Federungscharakteristiken finden lassen.

So ausgestattet, verkauft der Schweizer Can-Am-Importeur Friedli die Outlander 850 sowohl Freizeit-Piloten als auch professionellen Anwendern, allen voran Hüttenwirten, die ihre ATVs in den winterlichen

Bergen mit Raupen-Fahrwerken einsetzen. Um Zubehör mitzunehmen, ist die Outlander mit System-Gepäckträgern ausgestattet, an die sich die LinQ-Halterungen des kanadischen Herstellers anschließen lassen, und der Rücksitz kann auf einfache Weise zur Beförderung von Gepäck umgebaut werden. Als Special bietet Friedli für eine stabilere Straßenlage eine leichte Spurverbreiterung über Spurplatten an.

SMC Magnum 880 RL EPS

Ein bisschen selbstbewusst zieren die Ziffern ‚880‘ die große Taiwanerin, obwohl sich bei ihrem V2 aus 92 mm Bohrung und 61,5 mm Hub ein Hubraum von ‚nur‘ 817,7 Kubik ergibt – was ja nicht wenig ist, zumal die angegebenen Leistungswerte von 69 PS und 82,1 Nm eine recht ordentliche Performance in Aussicht stellen. Die Karosserie und das Fahrwerk der ‚Magnum‘ entsprechen weitgehend dem bisherigen Top-Modell von SMC: der j-MAL 700, die mit

731 Kubik großem und 55 PS starkem Einzylinder-Motor ausgestattet ist. Ebenso wie die j-MAL verfügt auch die Magnum über einen langen Radstand und eine Zweipersonen-Sitzbank, üppige Gepäckbrücken aus Metall-Rohren sowie eine Seilwinde an der Fahrzeugfront. Mächtig der Auftritt: Auf 14-zölligen Alufelgen sind 26 Zoll breite Maxxis Bighorns montiert.

Neu an der Magnum 880 ist allerdings nicht nur der Motor: Mit seinem neuen Top-Modell bietet SMC erstmals auch eine Servolenkung, auf die denn auch stolz im Namen hingewiesen wird (EPS = Electric Power Steering). Das System arbeitet geschwindigkeitsabhängig, so dass beim Rangieren bei niedrigen Geschwindigkeiten eine hohe Unterstützung vorhanden ist, bei schneller werdender Fahrt jedoch zunehmend weniger eingegriffen wird, so dass sich die Fuhre auch bei hohen Geschwindigkeiten ruhig unter Kontrolle halten lässt. Anders als bei Can-Am lässt sich die Wir-



Üppig: Rohr-Gepäckträger



Outlander MAX: Tourer mit langem Radstand



Magnum 880: Asphalt- & Schotter-Touren zu zweit



Can-Am Heck: größeres Gepäckfach



Can-Am: punktet bei Arbeit und im Gelände



SMC Heck: kleineres Gepäckfach



SMC: gelungener Einstieg in die Oberklasse

TECHNISCHE DATEN



Can-Am Outlander MAX XT-P 850 SMC Magnum 880-RL EPS

Motor	Flüssigkeitsgekühlt, 2-Zylinder 4-Takt	Flüssigkeitsgekühlt, 2-Zylinder 4-Takt
Hersteller	Rotax	SMC
Hubraum (Bohrung x Hub)	854 cm ³ (94 x 61,5 mm)	818 cm ³ (92 x 61,5 mm); Nass-Sumpf
Gassteuerung; Ventile; Verd.verh.	SOHC; 4 Ventile je Zylinder; 10,5:1	SOHC; 4 Ventile je Zylinder; 10:1
Gemischaubereitung	EFI, 46 mm, Typ: Siemens VDO	EFI, Typ: Delphi
Zündanlage; Starter; Lichtmaschine	ECU; Elektrostarter; 625 Watt	CDI; Elektrostarter
Maximale Leistung	58,2 kW (78 PS) bei 7.000 min ⁻¹	51,5 kW (69 PS) bei 6.500 min ⁻¹
Maximales Drehmoment	k.A.	82,1 Nm bei 5.250 min ⁻¹
Vmax Herstellerangabe / Messwert*	k.A. / 123 km/h	100 / 108 km/h
Beschleunigung 0-50 km/h*	2,18 s / 15,9 m	2,55 s / 21 m
Beschleunigung 0-70 km/h*	3,7 s / 41,1 m	4,7 s / 57,4 m
Beschleunigung 0-90 km/h*	6 s / 93,8 m	8,7 s / 146,7 m
Beschleunigung 1/8 Meile*	9,9 s / 108,6 km/h	10,85 s / 96,6 km/h
Bremsweg 70-0 km/h*	2,96 s / 21,7 m	3,7 s / 34 m
Bremsweg 50-0 km/h*	2,2 s / 14,3 m	2,7 s / 17,9 m
Antrieb; Kraftübertragung	4x4 zuschaltbar; Kardan	4x4 zuschaltbar; Kardan
Differenzial vorne / hinten	mit Sperre (manuell) / –	mit Sperre (elektrisch) / –
Getriebe; Gänge	CVT Variomatik; LHNRP	CVT Variomatik; LHNRP
Radaufhängungen vorne / hinten	Doppelte A-Arms / Längslenker	Doppelte A-Arms / Doppelte A-Arms
Reifendimensionen vorne / hinten	26x8-12 / 26x10-12	26x8-14 / 26x10-14
Bremsen vorne	2 Scheibenbremsen 214 mm, 2-Kolben	2 Scheibenbremsen
Bremsen hinten	1 Scheibenbremse 214 mm, 2-Kolben	1 Scheibenbremse
Federweg vorne / hinten; Bodenfreiheit	229 / 236 mm; 279 mm	k.A. / k.A.; 325 mm
Maße Länge x Breite x Höhe; Radstand	2.388 x 1.168 x 1.350 mm; 1.499 mm	2.315 x 1.260 x 1.280 mm; 1.482 mm
Sitzhöhe	877 mm	930 mm
Servolenkung	Serie	Serie
Leergewicht / zulässiges Gesamtgew.	361 kg (trocken) / k.A.	364 kg (fahrbereit) / 540 kg
Zuladung Gepäckträger vorne / hinten	45 / 90 kg	k.A. / 40 kg
Anhänger Zuglast; Tankinhalt	590 kg; 20,5 Liter	540 kg; 24 Liter
Farben	schwarz	schwarz
Listenpreis (Deutschland) ohne Zulassung / VKP / LoF	15.599 Euro (VKP)	k.A. / k.A.; k.A.
Listenpreis (Österreich)	15.699 Euro	k.A.
Listenpreis (Schweiz)	18.100 SFr	11.990 SFr
Hersteller	BRP, www.brp.com	Standard Motor Corp., www.standardmoto.com
Import D + A	BRP Germany, www.brp.com	KSR Group, www.ksr-group.com
Import Schweiz	Friedli Fahrzeuge, www.powersports.ch	Motax, www.motax.ch

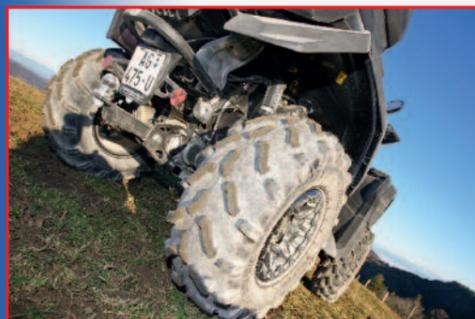
* ATV&QUAD Messwert Alle Preise inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer



Can-Am Blinker: einfacher An-Aus-Schalter



SMC Blinker: moderner Dead-Stop-Schalter



Can-Am: einstellbares FOX-Fahrwerk



SMC: feste Federung

kung der SMC-Servolenkung allerdings nicht einstellen.

Fahreigenschaften

Den Druck auf den Starter beantwortet die Can-Am mit einem recht runden Motorlauf, die SMC poltert ein bisschen, ähnlich auch beim Beschleunigen auf der Geraden: Während die Kanadierin gerade und gewaltig durchzieht, fordert die Taiwanesin dabei eine gewisse Konzentration. Höchste Konzentration ist bei beiden ATVs beim Vollbremsen angesagt: bei der Can-Am, weil ihr Fahrwerk sehr weich abgestimmt ist, und bei der SMC, weil ihre Bighorn-Bereifung keinen Asphalt mag. Mit 21,7 Metern von 70 auf 0 km/h lässt sich die Can-Am sehr ordentlich verzögern; die SMC steht nach 34 Metern, was nicht schlecht ist, mit anderer Bereifung allerdings besser sein könnte.

Bei ähnlichen Leergewichten und rund 10 Prozent Leistungs-Differenz war natürlich ein deutlicher Unterschied beim Speed zu erwarten, und den bestätigen auch un-

sere Messwerte. Mit 7,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt die Kanadierin sogar schneller als eine TGB Blade 1000 (9,28 Sekunden), während die SMC hierfür 12,1 Sekunden benötigt. Mit einem Topspeed von gemessenen 123 km/h (Tacho-Anzeige: 125) bietet die Can-Am eine hübsche Reserve, wobei auch die an der SMC gemessenen 108 km/h (Tacho-Anzeige: 116) für ein ATV mehr als ausreichend sind.

Beim Kurvenrübern auf kleinen Landsträßchen relativieren sich die Messwerte. Hier gefällt uns das feste Fahrwerk der SMC gut, ebenso ihre Servolenkung: Das ATV lässt sich sportlich bewegen und schenkt der stärkeren Can-Am nichts, zumal deren Spurverbreiterungen an den Vorderrädern das Lenken nicht vereinfachen. Im Serien-Setup gefällt uns die Kanadierin hier besser, wobei Friedlis Lösung auf geraden Strecken ein Plus an Stabilität bietet.

Auch offroad macht die SMC eine gute Figur, zumindest so lange Speed angesagt ist. Mit ihrer recht harten Federung gelin-

gen Drifts spielerisch, während wir auf der Can-Am beim Anbremsen stets auf ein einnickendes Vorderrad achten müssen. Dafür punktet das FOX-Fahrwerk der Can-Am, je schwieriger das Geläuf wird – die Offroad-Traktion der Outlander ist gigantisch.

Fazit

Von den Messwerten her ist die Can-Am Outlander 850 der SMC Magnum 880 klar überlegen, dafür kostet die Taiwanesin rund ein Drittel weniger als die Kanadierin: Inklusive Servolenkung kostet die SMC so viel wie eine etwas performantere TGB 1000 ohne Servolenkung. So ist SMC mit der Magnum 880 insgesamt ein schöner Einstieg in die Oberklasse gelungen, das ATV punktet vor allem beim Tourenfahren auf Asphalt und geschottertem Geläuf – womit die Magnum auch auf dem deutschen Markt gute Chancen hätte. Sobald es allerdings um harte Arbeit und schweres Gelände geht, spielt freilich die Can-Am ihre Vorzüge aus.

