

VIVE LA PUFF !!



Alors que la France entière subit une vague de froid comme nous n'en avons pas connu depuis plusieurs années, nous vous proposons de découvrir les différentes alternatives et accessoires permettant aux passionnés de sports mécaniques que vous êtes de profiter au mieux de cet épais manteau de neige fraîche.

Texte de Marc Mazière, photos de Marc Mazière et Pascal Saura



Extrêmement résistantes et idéales pour les randonnées hivernales, les chenilles Camoplast (aussi disponibles pour le Rhino et les gros baroudeurs) sont utilisables sur tous les types de terrains, en toutes saisons.

LES BOTTES DE SEPT LIEUES...

Adulé par tous ceux qui ont eu la chance de prendre son volant, le RZR de Polaris offre d'origine des performances impressionnantes et un comportement aussi ludique que sportif. Pour continuer d'en profiter au maximum dans les conditions extrêmes que nous offre la météo cette année, Quad Québec vous propose d'équiper votre SSV d'un kit chenilles qui décuplera de façon incroyable sa motricité et sa capacité de franchissement.

UN COMPORTEMENT ENTHOUSIASMANT

Premier bon point, ainsi armé, le look du RZR est radical ! Contrairement à ce que l'on pourrait penser, dès les premiers tours de chenilles, la direction reste étonnamment souple et légère. En revanche, attention au rayon de braquage car, côté maniabilité, les chenilles se révèlent être un réel handicap, d'autant que la position 4x4 est obligatoire pour le bon fonctionnement du kit. Il vous faudra donc veiller à éviter les sentiers exigus en cul-de-sac ! D'autre part, notre RZR d'origine ne comportant ni élargisseurs d'ailes ni demi pare-brise, on s'est fait repeindre de poudreuse à chaque accélération... Heureusement, vous trouverez tout ce dont vous aurez besoin chez Polaris Accessoires pour pallier ce frigorifique désagrément ! Pour le reste, au plan des sensations, ce n'est que du bonheur. La motricité est fantastique, le freinage impressionnant et la stabilité en dévers irréprochable. L'amortissement est à la hauteur de ce que l'on peut attendre d'une chenille, c'est-à-dire sans le complément de confort offert par des pneus basse pression... Il n'est donc pas interdit de sauter, loin s'en faut, mais veillez tout de même à ne pas faire subir de dégâts aux pièces d'origine par renvoi de charge. Côté moteur, la démultiplication engendrée par le kit plafonne la vitesse de pointe à une cinquantaine de kilomètres/heure, ce qui est bien suffisant pour s'amuser tout en restant en grande sécurité. Bien sûr, les chenilles grignotent de la puissance, mais bien moins qu'elles n'accroissent la motricité et la capacité de franchissement du RZR. Bref, emballés par cet essai du kit hivernal, nous attendons désormais la sortie du kit estival avec système de flottaison, turbine et bulle étanche à vingt mètres !



Malgré la perte de puissance et la prise de poids, le RZR ainsi équipé reste très aérien !



Évitez de vous planter, surtout si vous ne partez pas avec une dizaine de quaders aux gros bras !



BIEN Que vous soyez un utilisateur professionnel ou que vous ayez la chance, comme nos amis de Quad Plus, de pouvoir évoluer librement sur des parcelles enneigées, ne vous privez pas de cette opportunité d'accroître les performances de votre machine tout en vous régaland de nouvelles sensations. Monté en moins d'une demi-journée, ce kit est commercialisé au tarif public de 4 750 euros TTC. Il est destiné à un usage en toutes saisons, et sa longévité estimée est d'environ trois ans en usage intensif. Il est disponible au même tarif pour le Yamaha Rhino que pour tous les baroudeurs de grosse cylindrée du marché.

Aidé de sa propre inertie en descente, le RZR « Camoplast » est totalement grisant et offre une bonne capacité d'accélération.



POLARIS RANGER RZR 800 KIT CAMOPLAST



Loin de gâcher le look ravageur du RZR, le kit Camoplast accroît encore davantage l'agressivité naturelle de ce SSV sportif.



Les chenilles sont ramassées et rehaussées à l'avant pour améliorer le contact avec la neige, et allongées à l'arrière pour accroître au maximum la motricité.

MOTEUR

Type bicylindre, 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée 760 cc
Transmission automatique à variateur / cardans / 4x4 débrayable
Boîte L, H, N, R, P

PARTIE CYCLE

Type tubulaire en acier
Freins avant/arrière doubles disques hydrauliques
Suspensions indépendantes

DIMENSIONS ET POIDS

L x l x h en mm 2 059 x 1 340 x 1 750
Garde au sol 279 mm
Empattement 1 960 mm
Poids à sec 429 kg
Réservoir 27,4 L
Homologation non
Prix RZR : 14 890 euros TTC
Kit Camoplast : 4 758 euros TTC

Motricité
Capacités de franchissement
Sensations extraordinaires

Maniabilité
Protections
Perte de puissance

Le kit Explorer n'a rien retiré au comportement dynamique de cette KTM de cross. Nos essayeurs se sont littéralement régalés.



BETA 450 / KTM 450 ET KIT EXPLORER



MOTEUR

Type monocylindre, 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée 448 cc / 449,3 cc
Boîte 6 rapports

PARTIE CYCLE

Type double berceau / simple berceau dédoublé
Freins avant/arrière disques hydrauliques
Suspensions WP USD - WP PDS

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle 930 mm / 985 mm
Garde au sol 320 mm / 380 mm
Empattement 1 487 mm / 1 475 mm
Poids à sec 116,5 kg / 114 kg
Réservoir 8,5 L / 9 L
Homologation non
Prix kit Explorer : 3 525 euros TTC



Stabilité
Motricité
Sensations extraordinaires



Perte de puissance

Adaptable sur la plupart des motos vertes du marché, le kit Explorer est d'une grande solidité et présente une qualité de finition irréprochable.



Articulé, le patin reste toujours à plat afin de garantir une bonne tenue des trajectoires.



Incrediblement longue, la chenille confère à la moto une formidable motricité.

Idéal en free ride, le kit Explorer l'est aussi pour découvrir de nouveaux horizons.



Malgré la puissance absorbée par la chenille, les blocs de 450 cc sont bien suffisants pour s'amuser.



Evidemment, l'encombrement de cet ensemble est impressionnant au premier abord, mais finalement, la prise en main est assez facile.



Deux à trois heures sont nécessaires pour effectuer le montage du kit.

L'ÉCLATE TOTALE !

Commercialisé depuis cet hiver, le kit Explorer de Quad Québec permet de transformer votre moto verte en véritable moto neige ! Pour les besoins de notre essai, nous avons opté pour deux millésimes cross en 450 cc signés Beta et KTM. Métamorphosés en dévoreurs de poudre, ces deux diables d'engins nous ont laissés sans voix...

MIEUX QU'UN JEU VIDÉO !

Accentuant sérieusement l'agressivité naturelle des lignes de nos deux montures, nous sommes immédiatement devenus fans du design offert par ce concept révolutionnaire. Malgré un volume et un encombrement impressionnants, l'ensemble reste agile, à condition d'avoir un bon niveau de pilotage. Les sensations distillées sont incroyables... On est si haut perché que l'on se croit dans un jeu vidéo. La prise d'angle est infernale, mais il ne faut pas avoir peur d'attaquer : plus on envoie du gaz, mieux ça passe ! D'ailleurs, en cas d'hésitation dans la prise de trajectoires, le ski a beaucoup de mal à se placer où on le souhaite... Le comportement général se rapproche finalement de celui d'un trail, ce qui rend l'équilibre assez délicat à maîtriser au premier abord. Lorsque le premier rapport est enclenché, la traction est surprenante, mais il est impossible de lever le ski car le kit a malheureusement absorbé une bonne partie de la puissance moteur habituellement générée par nos deux 450 cc. Mais rassurez-vous, même si les blocs enduro en 525 semblent davantage indiqués, les motos de 450 cc sont suffisantes pour vous procurer des sensations à profusion. Étonnamment stable, le kit Explorer confère à la moto une adhérence et une motricité qui facilitent grandement sa prise en main et, surtout, qui autorisent des trajectoires et des franchissements d'un autre monde. Même si les suspensions auraient mérité d'être assouplies pour accroître le confort général, leurs performances nous ont largement permis d'utiliser la grande table que la municipalité de Camurac nous avait préparée. Finalement très aérien, le kit permet d'envoyer du gros plus facilement qu'avec des roues ! Et quel plaisir en free ride de retomber dans la neige fraîche...

BILAN

Vous l'avez compris : on est emballé ! C'est une nouvelle dimension qui s'offre à la moto au travers de ce kit Explorer. Le résultat est encore plus enthousiasmant que sur les quads ou les SSV, car la moto conserve ses atouts en termes de légèreté et de maniabilité. Les pièces sont solides et de bonne facture, bref, à 3 525 euros TTC prix public, si vous souhaitez profiter pleinement des joies de l'hiver, il ne faut pas hésiter une seule seconde.

Radical, puissant et diablement efficace, le Snow Hawk est un instrument idéal pour goûter aux joies de l'hiver.



Il n'a pas fallu longtemps à Pierre « MX 100 » Maixent pour trouver ses marques et enchaîner les figures...



A basse vitesse, le Snow Hawk est peu maniable.

WANTED !

Né voilà près d'une décennie et emblème exclusif de l'usine canadienne AD Boivin, le Snow Hawk est une sublime évolution du concept original de la motoneige, inventée par J.A. Bombardier au siècle dernier. Un peu comme Piaggio a eu l'idée d'ajouter une roue sur la fourche avant de son scooter dans le but d'en accroître la stabilité, les ingénieurs d'AD Boivin ont révolutionné le segment des motoneiges sportives en retirant un ski du train avant. Taillé pour un usage uniquement sportif, le champ d'application réduit de la machine et les contraintes légales de son utilisation n'ont malheureusement pas permis d'en démocratiser la pratique, tant en Europe qu'en Amérique du Nord. Mais une chose est sûre, tous ceux qui ont eu la chance d'en prendre un jour le guidon ont été immédiatement séduits par cette authentique machine de free ride. Sachez qu'il est possible de faire rentrer ce magnifique jouet directement du Canada...

GAZ EN GRAND...

Bien plus puissant et surtout plus facile de prise en main que les motos dotées du kit Explorer, le Snow Hawk a besoin de grands espaces pour laisser s'exprimer ses impressionnantes capacités dynamiques. Il bénéficie d'une chenille très large pour la taille de l'engin, ce qui lui confère une motricité et une accroche redoutables. L'excellent rapport poids/puissance dont bénéficie la machine contribue grandement à la souplesse de la direction et à la sensation de légèreté dégagee par l'ensemble à allure soutenue. Seul bémol, il est sans cesse nécessaire d'être dans les tours, car sans vitesse la machine est lourde à manier et s'affale aisément sur le flanc ! Particulièrement efficace dans la neige profonde, le moteur ne manque jamais de punch et permet d'attaquer de front tous les types de pentes. Gros avantage par rapport aux motoneiges traditionnelles, le Snow Hawk prend de l'angle et adopte une attitude de pilotage similaire à celle de la moto. Plus fluide que sur une motoneige traditionnelle, son comportement permet de faire corps avec la machine et accroît les sensations, tant en courbes qu'à l'accélération. Mais, évidemment, son pilotage est aussi plus exclusif et plus fatigant. Autre caractéristique du Snow Hawk, il est particulièrement bien suspendu. Confortable à plat, sa capacité d'amortissement est tout aussi impressionnante sur les grosses réceptions de sauts. Bien équilibré, il permet toutes les fantaisies et s'est affirmé comme la machine de prédilection des freestylers.

Bien plus puissant que les autres types de véhicules à chenilles que nous avons essayés pour ce dossier hivernal, le Snow Hawk est apparu comme l'arme ultime.



Ses performances en free ride nous ont donné envie de le voir en action sur circuit, un petit voyage au Canada s'impose !



SNOW HAWK 800 HO ENDURO



MOTEUR
Type bicylindre, 4-temps, refroidissement liquide
Cylindrée 799 cc
Boîte automatique à variateur

PARTIE CYCLE
Type double berceau / simple berceau dédoublé
Freins arrière disque hydraulique
Suspensions fourche hydraulique – mono amortisseur à bonbonnes séparées

DIMENSIONS ET POIDS
L x l x h en mm 2 790 x 830 x 1 220
Garde au sol 790 mm
Poids à sec 186 kg
Réservoir 45 L
Homologation non
Prix env. 15 000 euros

Puissance
Motricité
Suspensions

Stabilité à basse vitesse
Consommation



Son design ne laissant aucun doute sur l'usage que l'on doit en avoir, le Snow Hawk s'adresse exclusivement à une clientèle sportive.



Très large, la chenille procure une motricité incroyable et une stabilité impressionnante à la machine.



Fini comme un engin de compétition, le Snow Hawk ne manque pas d'arguments pour séduire...

BULAN

Utilisé notamment par Eric Forney (freestyler français que nous remercions pour le prêt de sa machine) comme véhicule d'exhibition sur neige, dans le sable, dans la boue ou sur l'eau, le Snow Hawk est malheureusement condamné à rester marginal en France tant que la législation sur l'utilisation des engins à chenilles continuera d'exclure l'usage loisir privatif. Quel dommage !