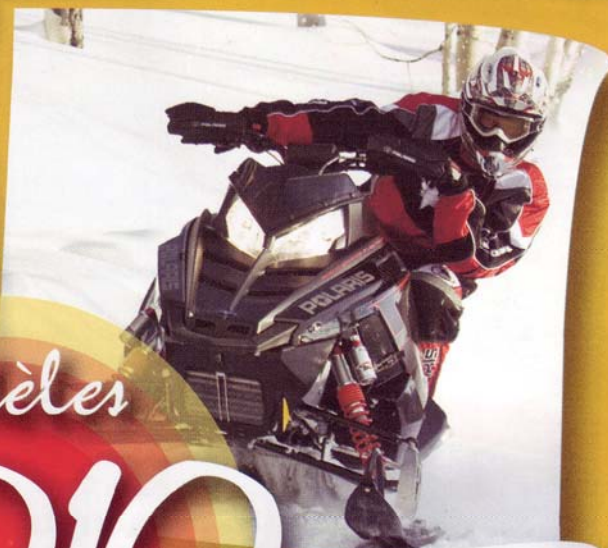
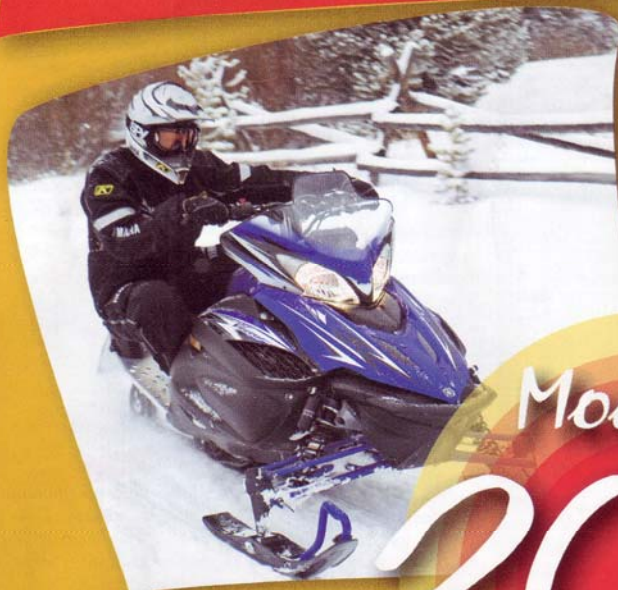


Édition spéciale

SALON des MANUFACTURIERS



Modèles

2010



En collaboration avec l'équipe du magazine Motoneige Québec

Arctic Cat



Plus ça change, moins c'est pareil

Si Arctic Cat était autrefois reconnue pour fabriquer des motoneiges qui, bien que rapides et performantes, souffraient d'un manque de perfectionnement en étant bruyantes et pleines de vibrations, les temps ont beaucoup changé! En effet, depuis le lancement de la plateforme Twin Spar en 2007, on reconnaît à peine les motoneiges produites à Thief River Falls (Minnesota). Les investissements de la marque dans son laboratoire NVH (« noise, vibration and harshness » ou bruit, vibrations et stridence) ont donc porté leurs fruits et ce, de façon spectaculaire.

L'arme secrète de Tucker

Arctic Cat connaît une renaissance en compétition de snocross ces derniers temps, non seulement en raison des exploits de Tucker Hibbert et de ses illustres coéquipiers, mais encore grâce au châssis du nouveau bolide Sno Pro introduit il y a deux ans. Les amateurs de bosses seront ravis, car l'entreprise a décidé de lancer une nouvelle Sno Pro 500 basée sur le châssis du modèle de compétition, chose que la compagnie avait dit publiquement qu'elle ne ferait pas. Bien qu'elle soit moins puissante que la plupart des modèles concurrents, cette Sno Pro dotée de la nouvelle suspension AWS VIII à l'avant et de la populaire Slide-Action à l'arrière est un véritable pur sang qui donnera sûrement du fil à retordre à ses compétitrices, peu importe leurs cylindrées.

Turbo, dites-vous?

Il va sans dire que le lancement de la Z1 Turbo l'an passé a été un énorme succès pour Arctic Cat, qui continue en introduisant une version conçue pour les bosses

(Sno Pro) ainsi qu'une variante hybride (EXT) pour 2010. Nul ne peut vaincre la gravité et le poids des Z1 Turbo est indéniable, mais soyez assuré que leurs 177 ch réussissent à faire oublier rapidement ce petit détail, surtout avec un châssis aussi efficace que le Twin Spar.

Un HO peut-être?

Soyons francs, plusieurs amateurs ont été déçus lors du lancement du moteur à deux temps bicylindres de 800 cm³ en 2007. En effet, malgré son excellente performance, le 800 faisait suite à la célèbre Firecat 700, véritable tueuse de géants. Pour 2010, Arctic Cat lance, avec son fournisseur de moteurs Suzuki, le nouveau moteur 800 HO offrant une augmentation de puissance de 10 % comparativement à la version précédente. De plus, on nous dit que ce moulin est plus propre et consomme moins d'essence. S'agit-il du nouveau roi de la catégorie 800? À suivre....

Le premier arrivé au sommet gagne!

La M8 HCR, introduite en version limitée en décembre dernier, est un véritable bolide de course. Destinée à la compétition de montée de pente, la HCR est dotée de caractéristiques impressionnantes telles que ressorts en titane sur les amortisseurs avant, nouveau moteur 800 HO, suspension arrière M Series ultralégère et nouveau siège surélevé. Serez-vous à la hauteur?

À deux, c'est mieux

Depuis son lancement en 2008, la TZ1 et ses descendantes ont connu un succès remarquable auprès des amateurs de motoneiges de touring, ce qui est tout à fait compréhensible compte tenu du confort étonnant et de la conduite légère qu'offre le châssis Twin Spar ainsi que la suspension AWS VII à l'avant et Slide-Action (avec lames de surcharge) à l'arrière. Des améliorations soigneusement conçues (par exemple, l'ajout d'un appui à la barre stabilisatrice à l'avant) seront-elles suffisantes pour repousser les attaques de la concurrence et conserver une position de leader dans ce segment?

Pour plus d'information sur ces modèles et sur toutes les nouveautés Arctic Cat pour 2010, n'oubliez pas de vous procurer le Guide d'achat 2010 du magazine Motoneige Québec, qui sera disponible en septembre 2009.

Ski-Doo



ski-doo
LA MEILLEURE CONDUITE,
LE MEILLEUR DE VOUS-MÊME.



La cible

Il va sans dire qu'être chef de file dans une industrie fait automatiquement d'une entreprise la cible de tous ses concurrents. Tel est le cas pour Ski-Doo, leader mondial des ventes de motoneiges depuis le lancement de sa célèbre plateforme REV en 2003. Le fabricant de Valcourt continue de réaliser des progrès impressionnants afin de maintenir sa position.



Retour des Racing Special

Les modèles au suffixe RS, soit les MX ZX-RS et les Summit X-RS, n'ont été produits qu'en 2007. Malgré cela, ces deux lettres occupent une place spéciale dans le cœur des amateurs de performance de pointe au sang jaune. Ceux-ci seront donc ravis puisque 2010 voit le retour de ces bolides de course dotés de caractéristiques telles que suspension arrière avec rails renforcées et quatre roues de support arrière, amortisseurs réglables en aluminium Kayaba haut de gamme, colonne de direction avancée, châssis renforcé et tableau de bord avec système de rappel. La version Summit possède également la même suspension avant RS que le bolide de snocross. Bref, si vous êtes un véritable amateur de bosses ou de hillcross, Ski-Doo a répondu à votre appel.



Une question d'utilité

La gamme Tundra se joint à la révolution REV-X pour 2010. En laissant de côté la plateforme RF des années précédentes, les ingénieurs de Ski-Doo ont réussi non seulement à réduire le poids de façon importante, mais encore à améliorer le confort, l'autonomie, la flottation et l'allure. De plus, les Tundra pourront dorénavant profiter davantage de l'immense gamme d'accessoires disponibles pour les modèles REV-X.



Photos : Michel Brault

Une berline sport?

Vous aimez les longues randonnées en tout confort, mais vous appréciez aussi la conduite sportive? Si c'est le cas, Ski-Doo vous propose la nouvelle GSX SE 2010 dotée de caractéristiques telles que suspension arrière SC-5 contrôlée par air et réglable au moyen d'un bouton-poussoir (provenant directement de la Grand Touring SE), chenille de 137 po, siège chauffant, sac de rangement et guidon réglable entre autres. Son moteur 1200 4-TEC assure une performance impressionnante et une économie d'essence exceptionnelle. Quant au châssis REV-XR, il offre un contrôle et une réponse dignes des meilleures motoneiges haute performance.

Destination l'arrière-pays

Ski-Doo a connu un énorme succès avec sa gamme Renegade introduite en 2001. Avec leur performance sur les sentiers comme en dehors de ceux-ci, ces modèles hybrides offrent une polyvalence recherchée par un nombre croissant de motoneigistes. Pour 2010, BPR a continué de diversifier sa gamme Renegade en orientant les modèles Renegade et Renegade X davantage vers une utilisation de sentier, tout en lançant la nouvelle Renegade Backcountry (également offerte en version X comme le veut la tradition chez Ski-Doo) pour les motoneigistes qui préfèrent le hors piste. Dotées de chenilles de 16 x 137 x 1,75 po, de skis Pilot 6.9 (provenant des Summit) et d'une démultiplication des engrenages, les nouvelles Backcountry sont prêtes à conquérir l'arrière-pays. Il ne vous reste donc qu'à vous procurer un GPS.

Entrée de gamme

Le célèbre moteur deux cylindres de 550 cm³ à refroidissement par ventilateur repose enfin sur le châssis REV-X en 2010. Offertes en versions MX Z, Renegade, GSX et Grand Touring, les nouvelles 550F bénéficient du poids réduit et de l'agilité accrue de la nouvelle plateforme du fabricant de Valcourt. Abordables, légers et performants, ces nouveaux membres de la famille Ski-Doo sont certains d'être populaires.

Pour plus d'information sur ces modèles et sur toutes les nouveautés Ski-Doo pour 2010, n'oubliez pas de vous procurer le Guide d'achat 2010 du magazine Motoneige Québec, qui sera disponible en septembre 2009.

Polaris



Du sang neuf

À part quelques exceptions (notamment la nouvelle RUSH, ainsi que les Trail Touring, Trail RMK et Widetrak LX), les motoneiges Polaris reposent sur la plateforme IQ. Introduite sur la Fusion (et la RMK) 900 2005, ce châssis en est maintenant à sa sixième année de production et, bien qu'elle ait continué d'évoluer et de faire ses preuves, la concurrence ne se repose pas et repousse sans cesse les limites. Les ingénieurs de Roseau ont donc fait table rase et sont repartis à zéro, le résultat étant la toute nouvelle RUSH 600.



De l'audace

La RUSH 600 constitue un développement audacieux de la part de Polaris et témoigne des intentions de la marque de dominer de nouveau les ventes mondiales. Reposant sur la plateforme et la suspension arrière PRO-RIDE, la RUSH est le résultat de plus de deux ans de recherche et développement pour le fabricant américain. Son châssis pyramidal offre une rigidité accrue tout en diminuant le poids. Quant à la suspension arrière, son design non-couplé et sa géométrie progressive (au niveau de la portion arrière) représentent une toute nouvelle direction pour l'industrie. Des amortisseurs avant Walker Evans à réservoir haut de gamme et un frein ondulé léger confirment le sérieux du fabricant du Minnesota.



Le groupe motopropulseur comprend le puissant moteur à deux temps à injection semi-directe Liberty Cleanfire 2 introduit l'an passé, dont les 120 ch sont largement à la hauteur de la tâche. Une chenille RipSaw à talons de 1,25 po complète le tout.



Photos : Michel Brault

Retour des LX

Les amateurs de touring en solo seront ravis de voir réapparaître la gamme LX. Munies d'un moteur à quatre temps turbocompressé ou du Liberty Cleanfire 2, les nouvelles LX se révèlent tout aussi économiques que confortables. Une suspension arrière IQ 136 Coupled et des caractéristiques de série telles que pare-brise haut, prise pour accessoires, sac de rangement et rétroviseurs vous feront sourire tout au long de vos randonnées.

Invasion des Widetrak

Après une longue période de participation symbolique dans le domaine des motoneiges utilitaires, Polaris frappe fort depuis quelques années dans ce segment en pleine croissance, particulièrement ici au Québec. La 600 Widetrak IQ se joint donc aux modèles Widetrak IQ et Widetrak LX pour 2010, permettant aux amateurs de motoneiges Polaris de profiter non seulement de la puissance et de l'économie de carburant du moteur Liberty Cleanfire 2, mais encore du confort du châssis IQ, de la flottation de la chenille de 156 x 20 x 1,25 po et de caractéristiques recherchées telles qu'espace de rangement sous le siège, transmission à deux vitesses et marche arrière de série.

Pour sortir des sentiers battus

Polaris a connu un énorme succès l'an passé avec le lancement de la 800 Assault RMK, une motoneige conçue spécialement pour les amateurs de poudreuse cherchant à sortir des sentiers battus. Propulsé par le puissant moteur Liberty Cleanfire 800 HO de 154 ch et doté d'une marche arrière électronique PERC, le modèle Assault possède également des amortisseurs Walker Evans Air Piggyback haut de gamme à l'avant et une chenille Competition de 146 x 15 x 2,125 po pour une traction accrue et une efficacité hors piste qui fait l'envie de la concurrence.

Pour plus d'information sur ces modèles et sur toutes les nouveautés Polaris pour 2010, n'oubliez pas de vous procurer le Guide d'achat 2010 du magazine Motoneige Québec, qui sera disponible en septembre 2009.

Yamaha



Le leader

Bien qu'Arctic Cat ait été le premier fabricant des temps modernes à offrir une motoneige munie d'un moteur à quatre temps (avec le lancement de sa fameuse Yellowstone Special 660 en 2001), Yamaha est à présent l'entreprise la plus associée à ce type de motorisation. En effet, depuis l'introduction de la célèbre RX-1 en 2003, Yamaha s'est consacrée presque exclusivement à la mise au point de motoneiges dotées de moteurs à cames, forçant ses concurrents à suivre le mouvement ou à se laisser distancer.

Adieu aux carburateurs

On pourrait dire que le modèle Vector constitue l'attrait principal de la gamme Yamaha pour la grande majorité des motoneigistes, puisque cette motoneige dotée d'un moteur trois cylindres est à la fois abordable, performante, économique et fiable. Pour 2010, le moteur Genesis 120 à carburateurs a été mis à la retraite et remplacé par le Genesis 120 FI, largement inspiré du moteur qui figurait sur la Venture GT l'an passé. Avec une cylindrée de 1 049 cm³ (l'ancien moulin comptait 973 cm³) et un nouveau système d'injection de carburant, le FI est censé offrir une augmentation de puissance de 6 ch, une amélioration du couple à bas et à moyen régime ainsi qu'une meilleure réponse tout en consommant 5 % moins d'essence. La suspension arrière Monoshock RA, rebaptisée Monoshock II, a subi un total de 13 modifications (telles qu'essieu arrière de diamètre accru, nouveau dispositif de réglage de la tension, rails renforcés, nouveaux roulements à aiguilles dans le bas du bras avant et nouvelles roues à roulements remplaçables) visant à améliorer sa durabilité.

Au régime

Le modèle de montagne FX Nytro MTX a été mis au régime pour 2010. En plus de réduire son poids, les ingénieurs de Yamaha ont effectué des mises à niveau visant à améliorer ses capacités dans la neige profonde et sur les sentiers, par exemple une intégration de la géométrie de suspension avant introduite

l'an passé sur les Nytro de sentier, l'ajout d'une nouvelle chenille à construction unicouche (disponible en version de 153 ou 162 po) pour une diminution de la résistance, une réduction de l'angle d'attaque de la suspension arrière et une foule d'autres changements apportés dans le but de faciliter la conquête des sommets enneigés. Le résultat est le nouveau modèle FX Nytro MTX SE. Du sérieux pour le motoneigiste aguerri.

Leif Ericson, vous connaissez?

La Viking Professional est de retour pour 2010, son moteur Genesis 120 à carburateurs fournissant une puissance et une économie de carburant recherchées par les amateurs de motoneiges utilitaires. Une transmission à deux vitesses avec marche arrière et un pare-brise haut offrent une polyvalence accrue à ceux qui aiment faire du sentier à l'occasion. Enfin, une suspension arrière à charnière, des skis en plastique larges et une chenille de 156 x 20 x 1,25 po font de ce véhicule une véritable bête de somme.

Parlons perfectionnement

Yamaha jouit déjà d'une présence établie et d'une bonne réputation en ce qui a trait aux motoneiges de sentier, alors pourquoi réinventer la roue? Malgré cela, les ingénieurs de l'entreprise ne se reposent pas sur leurs lauriers et proposent plutôt une série de changements visant à améliorer la vie quotidienne des conducteurs de motoneiges de la marque. Par exemple, la majorité des modèles sont dotés de chauffe-mains améliorés (pour un confort accru par temps froid), d'une nouvelle prise de 12 V pour visière chauffante et de nouvelles roues de suspension plus légères à roulements remplaçables. Si ces caractéristiques ne figureront jamais en couverture des magazines, elles représentent néanmoins des changements importants et font preuve du souci du détail des ingénieurs chez Yamaha.

Pour plus d'information sur ces modèles et sur toutes les nouveautés Yamaha pour 2010, n'oubliez pas de vous procurer le Guide d'achat 2010 du magazine Motoneige Québec, qui sera disponible en septembre 2009.



