



can-am *
motocyclettes de bombardier

can-am...*

Vous êtes un fanatique de la motocyclette. Vous en possédez ou en avez déjà possédé au moins une. Vous avez acquis de l'expérience et désirez maintenant exploiter toutes vos aptitudes. C'est pourquoi il vous faut une motocyclette qui ne vous impose pas ses limites.

Pour vous, Bombardier Limitée a donc créé la CAN-AM, une motocyclette faite pour l'enduro, le trial, le motocross, les sentiers et la route. Tout cela, sans compromis. Nous l'avons construite en utilisant les techniques les plus perfectionnées et les matériaux les meilleurs. Après une longue période d'essais intensifs et de courses, nous vous offrons maintenant la motocyclette hors route la plus complète qui soit.

D'autres marques possèdent certaines de ses caractéristiques, mais seule la CAN-AM les a toutes réunies. La MX-1 et la T'NT. — issues de la compétition.

Nous vous offrons cependant plus qu'une motocyclette de qualité supérieure. Avec CAN-AM le motocycliste dispose d'un service après-vente professionnel: le service après-vente Bombardier, établi depuis 30 ans.

Répartis à travers l'Amérique du Nord, nos concessionnaires disposent des pièces et du personnel qualifié nécessaires à l'entretien efficace de votre CAN-AM.

Avec CAN-AM vous êtes en première place... sur tout le parcours.

mx-1 **Le Professionnel**



tnt*
L'Explorateur





Cadre : Robustesse et Rigidité

La CAN-AM possède un cadre en acier tubulaire formant un double berceau. Les tubes sont disposés triangulairement et la poutre principale, située au-dessus, est de grand diamètre. Cette poutre fait également office de réservoir d'huile, réduisant ainsi le volume et le poids. Le pivot du bras oscillant sert aussi de support arrière au moteur. Cet arrangement, propre à la CAN-AM, procure au cadre une rigidité et une robustesse extrême, tout en améliorant la position de la chaîne secondaire. Le résultat est un cadre offrant une maniabilité sans pareille sur les terrains les plus accidentés.

Suspension de Compétition

La CAN-AM possède une suspension avant ajustable † qui ne se retrouve sur aucune autre marque. Elle est constituée d'une fourche Betor ayant un débattement de six pouces et munie de joints étanches à triple rebords servant à éliminer les fuites d'huile. L'angle de cette fourche s'ajuste en 6°, par écart de ½°. L'opération s'effectue à l'axe de direction sans nuire à la géométrie de la suspension. Que vous désiriez vous adonner au trial ou au motocross, ou que vous préférerez les randonnées sur terrain

† Brevetée

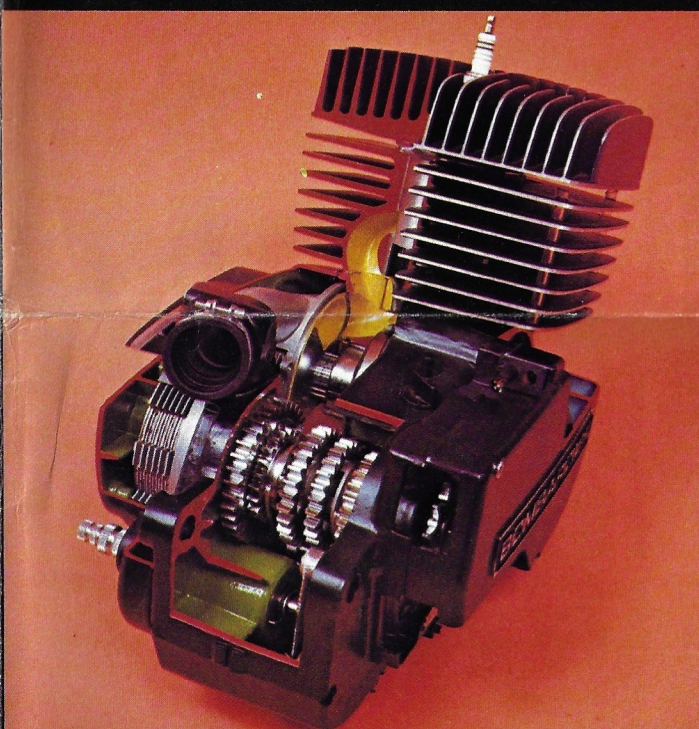


accidenté et sur route, la CAN-AM vous permet de pratiquer l'activité de votre choix. Cela est d'autant plus facile que la suspension arrière Girling s'ajuste de neuf façons en fonction de la charge et de la souplesse désirées.

Moteur : Rotax à Valve Rotative

Le moteur deux temps à valve rotative de la CAN-AM a été spécialement créé par Bombardier-Rotax en vue de répondre aux strictes exigences du motocycliste nord-américain. Il est disponible en versions 125 et 175cc. Comparativement aux autres moteurs deux temps de sa catégorie, il fournit un meilleur couple, une courbe de puissance mieux étagée et une puissance supérieure, grâce à son "système d'admission rotatif calibré".

Ce moteur n'a que dix pouces de largeur, ce qui en fait le plus étroit des moteurs à valve rotative. Il est aussi plus compact que la plupart des moteurs alimentés par orifices de piston. Cet ensemble de faible dimension est obtenu en montant la valve rotative en bout de vilebrequin et en la reliant au carburateur au moyen d'une tubulure d'admission calibrée logée à l'intérieur du carter. L'admission des gaz s'effectue ainsi plus efficacement et le carburateur, placé derrière le cylindre est moins soumis à la chaleur et plus facile d'accès.



Le système à injection d'huile Multilube * alimente directement et avec de l'huile non diluée les paliers du vilebrequin les plus soumis à l'effort. Il lubrifie aussi la valve rotative et les parois du cylindre. Ce dispositif de pompe à double pression élimine le besoin de mélange essence-huile effectué à la main. Les deux modèles CAN-AM, MX-1 et T'NT, sont équipés en série du système Multilube.

Le dispositif d'allumage électronique Bosch ne requiert aucun entretien en usage normal. Une détente magnétique remplace les vis platinees conventionnelles et toutes les pièces électroniques sont enveloppées de résine époxy, afin de les rendre imperméables et insensibles aux vibrations.

La CAN-AM possède une puissance silencieuse. Sa chambre de détente et son silencieux combinés ont été calibrés au dynamomètre, afin d'obtenir un rendement maximum et un niveau sonore restreint.

Transmission : Garantie de Souplesse

La transmission possède six rapports offrant une utilisation maximale de la puissance du moteur. Le premier rapport permet de franchir les pentes les plus fortes. Le sixième, surmultiplié, offre une vitesse de croisière satisfaisante et réduit l'usure du moteur.



Les fourchettes de cette transmission ont un angle de pression qui assure un passage des vitesses précis et élimine les retours accidentels au point mort. Le démarrage s'effectue sans devoir ramener le sélecteur au point mort, ce qui épargne de précieuses secondes en compétition et facilite les manoeuvres sur terrain accidenté.

Une Allure Digne de la Mécanique

Le réservoir d'essence et les garde-boue sont en polyéthylène réticulé. Contrairement aux accessoires similaires faits de métal ou de fibre de verre, ils sont pratiquement indestructibles et reprennent leur forme après un choc. Ils se nettoient également plus facilement et réduisent le poids de la CAN-AM, tout en lui donnant une apparence que ne possèdent pas ses concurrentes.

de bombardier

La qualité dans les moindres détails :

• Pneus Trelleborg • Roues extrêmement robustes • Moyeux coniques • Freins imperméables • Plaque d'appui du moyeu arrière flottante • Repose-pieds escamotables et anti-dérapants • Pédale de frein en acier malléable • Pignon arrière en alliage léger • Chaîne Reynolds service dur • Tendeurs de chaîne à came • Système d'admission d'air à grand volume • Réservoir d'essence à bouchon de sécurité • Guidon en acier au chrome-molybdène • Commandes Magura • Câbles de commande gainés de nylon • Système d'éclairage conforme aux normes fédérales 1974 • Phare, feu arrière et clignotants montés sur caoutchouc • Odomètre réajustable.

Spécifications:

	125 mx-1	175 mx-1	125 tnt	175 tnt
Type de moteur	Monocylindre/Deux temps/à valve rotative Rotax			
Cylindrée/cc	123.7	173.6	123.7	173.6
Cylindrée/po. cu.	7.54	10.60	7.54	10.60
Alésage et course/mm	54 x 54	62 x 57.5	54 x 54	62 x 57.5
Alésage et course/po.	2.126" x 2.126"	2.441" x 2.264"	2.126" x 2.126"	2.441" x 2.264"
Taux de compression (non corrigé)	13.1	13.1	13.1	13.1
Puissance maximum à la roue arrière	20 à 9500 RPM	25 à 8500 RPM	20 à 9500 RPM	25 à 8500 RPM
Lubrification	Pompe d'injection MIKUNI à double décharge			
Démarrateur	A pieds sur l'engrenage primaire			
Démultiplication primaire	Engrenage à denture droite (3.286:1)			
Embrayage	Disques multiples à bain d'huile — 6 disques			
Boîte de vitesse	Six rapports constamment en prise, sélectionnée par une came rotative			
Boîte de vitesse /Rapports				
1 ^{ère}	3.40	3.40	3.40	3.40
2 ^e	2.31	2.31	2.31	2.31
3 ^e	1.68	1.68	1.68	1.68
4 ^e	1.31	1.31	1.31	1.31
5 ^e	1.09	1.09	1.09	1.09
6 ^e	0.96	0.96	0.96	0.96
Chaîne (Démultiplication secondaire)	Chaîne N° 520/Pas de 5/8"/Rouleau de 1/4" de largeur			
Carburateur	Bing 32 MM			
Filtre à air	Mousse (imprégnée d'huile)			
Allumage électronique	Bosch CDI/30,000 volts			
Type de bougie	W 280 MZ2	W 280 MZ2	W 300 MZ2	W 300 MZ2
Accumulateur	12 volts, 5 A/H			
Puissance de l'alternateur	55 Watts	55 Watts	55 Watts	55 Watts
Cadre	Tubulaire à double berceau			
Angle de fourche	6°	6°	6°	6°
Suspension avant	Téléhydraulique "Betor"/Débattement de 6"			
Suspension arrière	Amortisseurs hydrauliques "Girling" à neuf positions et 3" de course			
Freins/avant et arrière	A came simple; tambour de 6"			
Pneu avant	Knobby 3.00 x 21	Knobby 3.00 x 21	Trial 3.00 x 21	Trial 3.00 x 21
Pneu arrière	Knobby 4.00 x 18	Knobby 4.00 x 18	Trial 4.00 x 18	Trial 4.00 x 18
Longueur hors-tout	84"	84"	84"	84"
Largeur hors-tout	34"	34"	34"	34"
Empattement	54"	54"	54"	54"
Hauteur de la selle	30"	30"	30"	30"
Garde au sol	9"	9"	9"	9"
Poids (à sec)	216 lbs.	216 lbs.	231 lbs.	233 lbs.
Poids (Avec essence huile)	233 lbs.	233 lbs.	248 lbs.	250 lbs.
Réservoir à essence	1.9 gallons U.S./1.6 gallons Impérial			
Réservoir à huile	2.3 pintes U.S./1.9 pintes Impérial			
Boîte de vitesse	1.2 pintes U.S./1 pinte Impérial			
Construction des garde-boue et du réservoir	Polyéthylène réticulée de haute densité			

Bombardier Limitée fabrique des véhicules récréatifs de haute qualité destinés à vous procurer des loisirs agréables toute l'année durant. Ces véhicules sont conçus de façon à vous assurer une utilisation sans problèmes. De plus, notre vaste réseau nord-américain de concessionnaires expérimentés vous garantit un service après-vente véritablement fiable.

Bombardier et CAN-AM ... Les professionnels à votre service.



Soyez prudent: portez un casque protecteur, obéissez aux lois et respectez les droits des autres.

Bombardier Limitée se réserve le droit d'apporter toute modification ou addition à la forme ou aux caractéristiques de ses produits sans que cela l'oblige à en faire bénéficier les produits déjà fabriqués.
* Marques de commerce de Bombardier Limitée © Tout droits réservés, juin 1973



LITHO AU CANADA