

LA MOTOCYCLETTE “ENDURO- CROSS”*



QUALIFIER IV
DE **Can-Am**®

A CEUX QUI NE SE CONTENTENT QUE DU MEILLEUR

Examinez attentivement la motocyclette d'un champion d'enduro. Il est fort probable que vous découvrirez alors non pas une motocyclette enduro, mais bien une motocross modifiée.

Et ce, pour une bonne raison.

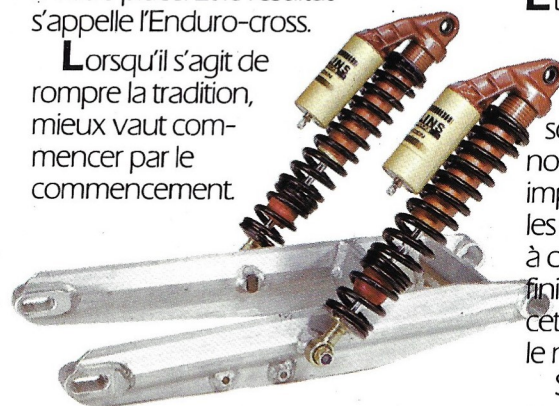
Les motocyclettes de production enduro ont toujours été les parentes pauvres de la technologie. Chaque année, les améliorations et les innovations vont aux motocross. Quant à l'enduro, elle aura son tour l'an prochain. Peut-être.

Mais les coureurs d'élite n'ont pas le temps d'attendre. Les améliorations et les innovations, c'est maintenant qu'ils les veulent. Et les moyens pour obtenir ce qu'ils désirent.

Chez Can-Am, nous avons sérieusement envisagé la question. Nous avons pensé qu'il y a probablement un bon nombre de coureurs qui possèdent le talent nécessaire pour savoir tirer avantage d'une extraordinaire suspension de motocross et d'un fougueux moteur d'enduro, mais sans la ressource de pouvoir combiner les deux.

C'est pourquoi nous l'avons fait à votre place. Et le résultat s'appelle l'Enduro-cross.

Lorsqu'il s'agit de rompre la tradition, mieux vaut commencer par le commencement.



C'est pourquoi nous avons entrepris le redesign de notre nouvelle Qualifier Enduro-cross à la base: avec le cadre. Nous l'avons allégé tout en le renfor-

çant. Nous avons éliminé les tubes-croisillons et ajouté un support métalloplastique pour amortir les vibrations du moteur. Toutefois nous avons conservé une caractéristique unique du design Can-Am: les orifices d'admission d'air surélevés qui aspirent toujours l'air au point le plus élevé et le plus sec du



véhicule pour la transmettre au compartiment du filtre scellé, en passant par l'ossature centrale. Seule modification: les orifices ont été élargis de part et d'autre de la tête de direction, afin d'assurer une meilleure performance de pointe.

Et, comme toujours, cette performance vient du moteur Rotax*. Les moteurs à valve rotative 175 et 250, de même que les 400 à soupape à clapet, construits par notre usine de moteurs autrichienne, impressionnent depuis longtemps les coureurs de motocross et d'enduro, à cause de leur puissance quasi infinie et de leur couple remarquable. Or, cette année, la famille s'agrandit: le nouveau 125 à valve rotative est né.

Sa courbe de puissance se compare à celle du 175. Et il se caractérise par la fiabilité sans égale que vous

attendiez de Can-Am. Mais que vous ne vous attendiez jamais de trouver dans un 125.

La principale différence entre une motocyclette enduro traditionnelle et l'Enduro-cross réside dans la suspension. La motocyclette que vont enfourcher les coureurs d'usine possède ce genre de débattement long et précis qui peut s'accommoder sans peine de n'importe quel type de terrain. Une suspension capable d'absorber les coups. Et dont l'endurance se vérifie heure après heure, et jour après jour, en pleine forêt comme en terrain dégagé.

C'est là le type de suspension dont nous avons doté l'Enduro-cross.

Prenons la 250, par exemple. La fourche avant est une fourche à air Marzocchi d'un diamètre de 38mm, pour une plus grande rigidité, et à débattement de 300 mm (11.8 po).



La nouvelle suspension arrière se compose d'amortisseurs Ohlins montés sur un bras pivotant en aluminium, en forme de losange, et son débattement est de 324mm (12.77 po). Et pour que cette suspension fournisse un débattement effectif jusqu'au dernier millimètre, nous avons donné à l'Enduro-cross une garde au sol de 322mm (12.68 po).

Les petits détails étant parfois facteurs déterminants de victoire ou de défaite, nous leur avons accordé une attention spéciale. Ainsi, le réservoir à essence à capacité de 12.8 litres.



Les roues à changement rapide Can-Am, à l'avant et à l'arrière. Le frein arrière à tige, complètement flottant, et le frein avant sur moyeu, à gauche. La commande d'accélérateur Bombardier à double

rapport. L'aile arrière M. Robert avec feu arrière et support de plaque montés sur caoutchouc. Et la robuste chaîne Regina.

Finalement, la grosse différence entre les motocyclettes enduro d'usine et l'Enduro-cross, c'est que les premières font appel au talent des coureurs d'usine et à tous les moyens mis en oeuvre pour les appuyer, alors que "Enduro-cross" n'attend que vous.



can-am

VOUS Y GAGNEREZ!

QUALIFIER IV

	125	175	250	400
DIMENSIONS				
Hauteur hors tout	1212mm/47.7"	1240mm/48.8"		
Hauteur du siège	941mm/37.1"	958mm/37.7"		
Garde au sol	295mm/11.6"	322mm/12.7"		
Empattement	1447mm/56.9"	1485mm/58.5"		
Longueur hors tout	2133mm/83.9"	2225mm/87.6"		

CADRE

Type	Cadre tubulaire à double berceau avec ossature centrale fuselée/"Chromoly"			
Suspension avant	Fourche à air Marzocchi 35mm		Fourche à air Marzocchi 38mm	
Débattement	250mm/9.8"	270mm/10.6"	300mm/11.8"	
Suspension arrière	S&W shock	Ohlins		
Débattement	264mm/10.4"	324.4mm/12.8"		
Angle de fourche	29°	28.5°	29.5°	
Freins avant/arrière	A came simple à tambour 152mm x 25.4mm/5.9" x 1"			
Pneu avant	Dunlop K-139 3.00 x 21			
Pneu arrière	Dunlop K-190 4.10 x 18		Dunlop K-190 5.10 x 18	
Poids à vide	99.1 kg/218 lb	101.8 kg/224 lb	105.5 kg/232 lb	109.5 kg/241 lb

CONTENANCE

Réservoir à essence	12.8 litres/3.35 gal. É.U.			
Boîte de vitesses	1,200cc		1,300cc	

MOTEUR

Alésage	54mm/2.125"	62mm/2.441"	72mm/2.835"	84mm/3.307"
Course	54mm/2.125"	57.5mm/2.263"	61mm/2.401"	72mm/2.835"
Cylindrée en cm ³	123.7 cm ³	173.6 cm ³	248.4 cm ³	399.0 cm ³
Rapport compression	8.5:1	7.7:1	6.8:1	6.1:1
Allumage électronique	Bosch RDPK 1			
Type de carburateur	VM 34/288	VM 34/259	VM 34/266	VM 38/84
Filtre à air	K & N			

TRANSMISSION

Démultiplication primaire	Engrenage à denture droite			
Embrayage	Disques multiples à bain d'huile (5)		Disques multiples à bain d'huile (6)	Disques multiples à bain d'huile (8)
Boîte de vitesses	6 rapports constamment en prise			5 rapports
Rapports constamment en prise – 1 ^{er}	3.40			2.91
2 ^{ème}	2.31			2.00
3 ^{ème}	1.68			1.40
4 ^{ème}	1.31			1.11
5 ^{ème}	1.095			0.913
6 ^{ème}	0.913			
Chaîne	Regina (520)			Regina (530)



125



175



250



400

Bombardier Inc. se réserve le droit de supprimer ou de modifier sans préavis et en tout temps ses modèles, ses pièces d'équipement ou ses caractéristiques techniques sans encourir d'obligation.

® Marques de commerce de Bombardier Inc.
© Bombardier Inc., Novembre 1981.

Tous droits réservés.
Lithographie au Canada.

MERCIER MARINE Liée
Boite St-Louis — Rte 112
BLACK LAKE, Québec
Tél. (418) 423-5517 — GON 140

can-am

