

essai 175 canam

L'ORANGE

MECANIQUE

par Gilles Mallet

Tout récemment (MV 63), l'ami Breton vous a brossé, dans le cadre d'un magistral essai comparé, un portrait particulièrement flatteur de la 250 Canam « Qualifier » enduro.

Tellement flatteur que cette Canam sortait gagnante au scratch de ce « match pour un choix » qui l'opposait aux autres 250 enduro du marché équipées du fameux bloc-moteur Rotax : SWM, Kramer et Portal. Pour une marque récemment importée en France, et qui en est encore au stade de l'implantation de son réseau commercial ; pour un modèle qui existe depuis tout juste un an, voilà un joli résultat. Un résultat qui nous a fermement incités à essayer pour vous la 175 cm³ de la marque. En apparence, cette 175 est une copie conforme de la 250. Alors, pourquoi un nouvel essai ? Parce que, comme le savent les initiés, aussi proche qu'elle puisse paraître d'une 250, une 175, c'est autre chose...

Un sacré jus, cette belle orange

La Canam est une moto qui, comme on dit entre soi, « jette du jus ». Une allure bien à elle, une sorte de panaché germano-nippon, une finition et une qualité évidentes, le tout présenté dans un coloris orange agressif : un cocktail qui ne laisse indifférent aucun observateur. Cette moto est fabriquée au Canada par la Compagnie Bombardier - Limitée, une

grosse boîte à l'américaine qui possède, entre autres, la majorité des actions de la firme autrichienne Rotax. Nous verrons tout à l'heure les incidences mécaniques de cette anecdote financière.

Pour Bombardier, société canadienne, le gros marché, c'est bien entendu l'Amérique voisine, énorme consommatrice de motos en tous genres.

Pas étonnant donc, si la Canam représente une assez bonne synthèse du goût américain en matière de motos d'enduro. C'est quoi, ce goût américain ? Le gros du marché va à Yamaha, avec ses I.T., et à Suzuki, avec ses P.E. La majorité de la clientèle américaine trouve dans ces Japonaises des performances honorables, liées à une excellente fiabilité et à des prix très abordables.

Plus chères, d'un entretien plus astreignant, les Européennes trouvent, elles, un débouché parmi les amateurs plus exigeants au niveau de la compétition, ou tout simplement attirés par les nombreux titres européens à la conquête desquels lesdites marques européennes s'affrontent en championnat d'Europe d'enduro et aux ISDT.

La sagesse japonaise d'un côté, la fougue et le brio européens de l'autre, Canam, qui fréquente depuis longtemps le marché U.S., a joué sur les deux tableaux en sortant ses Qualifier, qui se présentent donc comme un habile panaché entre ces deux écoles.

Chris, quel moteur !

Le moteur Rotax, faut-il le ressasser, est l'un des plus modernes, des plus performants et des plus robustes des moteurs 2 temps fabriqués en Europe — et même au monde, on peut le dire.

Ses principaux atouts ? Extérieurement un bloc compact, sans aspérités, étroit, léger (carters en alliage de magnésium) et revêtu d'un émaillage noir de qualité. Intérieurement, une boîte six vitesses en prise constante, avec possibilité de mettre en route avec un rapport engagé (pour savoir comment ça marche, voyez M.V. 63, page 93 : on vous dit tout, dans ce canard !) ; une alimentation par l'intermédiaire d'un disque distributeur rotatif, un graissage séparé, un allumage électronique Bosch.

Ça, et c'est déjà joli, c'est ce qui est commun aux Rotax qui équipent toutes les marques qui lui font confiance.

Mais (on y vient, à l'incidence mécanique de l'anecdote financière !) pour Canam, Rotax fait du sur-mesures, au niveau des lumières et du piston, permettant une courbe de puissance plus plate, un mo-

teur moins pointu, mieux adapté à l'enduro.

A l'admission, un gros Bing de Ø 32 mm (comme sur les 250 cm³) et le distributeur rotatif. A l'échappement, un pot épais, à double coque, et un long silencieux à chicanes. Une réussite, nous le verrons à l'essai.

Tabarnac, quelle partie-cycle !

Ce bloc est logé dans un cadre double berceau tubulaire en acier au chrome moly. Le double berceau, bien triangulé dans sa partie arrière, est soudé sur une grosse poutre (logée sous le réservoir) qui contient un peu plus de 2 litres d'huile pour le graissage séparé, assurant ainsi une autonomie en huile d'environ 500 km.

Le bras oscillant légèrement incurvé, afin de baisser la hauteur de selle, reçoit une paire d'amortisseurs Girling à gaz donnant un débattement de 206 mm.

Mais l'importateur lui-même conseille de remplacer ces éléments (moyennant supplément, hélas) par des De Carbon à gaz et double ressort fabriqués à sa demande, qui sont nettement plus efficaces et un peu plus longs, assurant un débattement de 220 mm à la roue arrière. Débattement ainsi égal à celui de la roue avant, suspendue par une Marzocchi à axe déporté.

Les freins, des moyeux déportés en magnésium de Ø 125 mm, sont fabriqués par Bombardier et rayonnés costaud sur des jantes alu Sun crantées, made in USA. Ces roues de qualité sont chaussées de pneus Dunlop cross K 88 dont l'usure rapide n'est pas compensée par une adhérence exceptionnelle.

Sur ce châssis, des plastiques de qualité : un réservoir et des caches latéraux en plastique souple, un garde-boue Preston large à l'avant, et un beau garde-boue enveloppant à l'arrière. Le réservoir, bien dessiné, étroit aux genoux, contient 10 litres d'essence. Au niveau des commandes, on remarque surtout le guidon par son dessin original, large et bas. Réalisé en acier au chrome moly, il est, paraît-il, d'une étonnante solidité et « chauffé » de commandes Magura classiques, ainsi que d'un coupe-circuit au pouce droit. Classicisme également aux pieds, avec un sélecteur non repliable (il ne casse pas, mais se tord et se redresse facilement), une pédale de frein petite et crantée qui commande la biellette par une tringle, et des repose-pieds repliables, crantés et rappelés par ressorts.

Ce tour du propriétaire serait incomplet si l'on ne se souciait pas un peu de la finition et de l'accessibilité.

Un carénage de phare rectangulaire et des soufflets de fourche (oranges, comme la moto !) complètent agréablement le tableau et l'on apprécie la béquille centrale assez haute pour pouvoir « tomber » la roue arrière sans acrobaties ; une roue à broche, mais dont la dépose ne nécessite ni le démontage de l'attache rapide de chaîne, ni celui de l'ancrage de frein, et n'implique pas une avalanche d'entretoises dans la gadoue du chemin où vous crevâtes. Bref, pas mal accessible. La tension de chaîne se fait par excentriques (non crantés), ladite chaîne (une 15,9 étroite) travaillant dans de bonnes conditions, sans l'aide d'un tendeur. Sous la selle (deux crochets à l'arrière, libérés en desserrant simplement deux vis), on accède sans perte de temps à un filtre à air en mousse bien conçu, dont on peut encore améliorer l'étanchéité (déjà très satisfaisante) avec un petit renfort de scotch.

Ce filtre alimente un carbu qui, malgré l'usage du distributeur rotatif, se trouve parfaitement à l'abri des chocs et, exceptionnel pour un Rotax... pas trop à l'abri d'une intervention mécanique.

Parenthèse lyrique

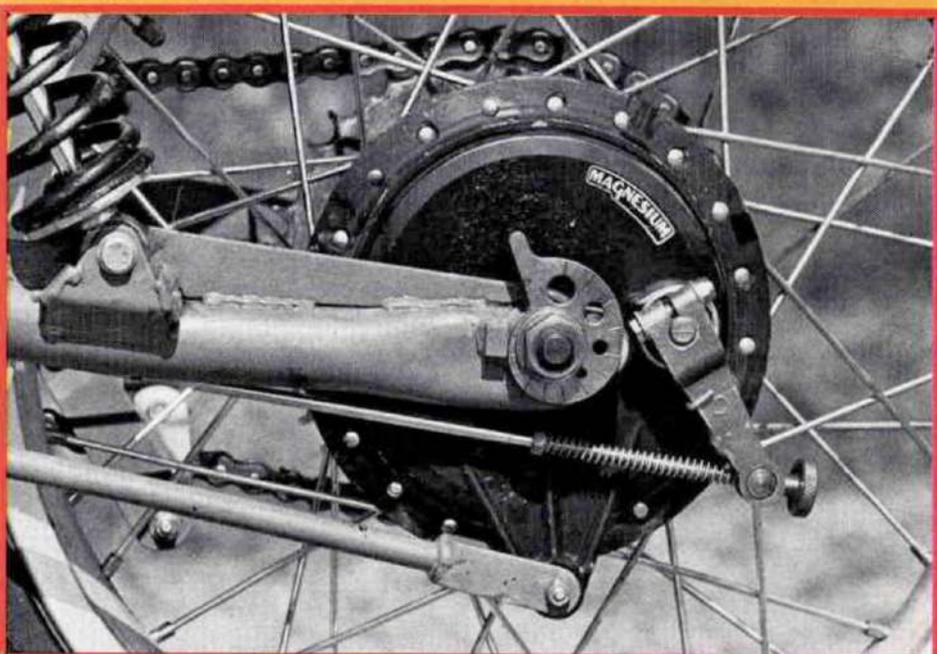
Si l'on ajoute à tout cela une visserie de qualité (BTR sur le moteur, beaucoup de nylstop ailleurs), une peinture qui tient, des câbles aux gaines robustes, etc., on en arrive, après examen, à la conclusion qui, paradoxe utilisé par l'auteur pour tout de suite vous placer le sujet dans son contexte, nous sert de point de départ : cette Canam a son caractère bien particulier, associant harmonieusement les meilleures techniques européennes et américaines pour déboucher sur une moto qui fait incontestablement penser à un cocktail Euro-Japonais. Euro pour la simplicité, l'allure, la géométrie ; Japonais pour la finition, la qualité d'ensemble, certaines solutions techniques sophistiquées.

Et cette 175 Canam, elle ne vous fait pas penser encore à autre chose ? Ben si, considérablement même : à la 250, dont elle ne diffère que par de menus et rares détails : l'alésage du cylindre (la course est la même), le débattement de la fourche (240 mm contre 220) et la largeur de la jante — et du pneu — arrière.

Ben ouais, mon pauvre Dédé. Toute cette tartine pour en arriver là ! Mais, si je t'avais dit, pour la description technique du bestiau, reporte-toi donc à celle de la 250, dans M.V. 63, pendant ce temps-là moi je vais à la pêche, t'aurais encore hurlé au sabotage, flétri ma conscience professionnelle, glavioté sur une réputation sans tache, et j'en passe. Et je te précise même que la 175 pèse, en ordre de marche, mais sans essence, 101 kg, contre 105 pour la 250. Et que les 24 chevaux annoncés, s'ils te paraissent modestes, le sont — annoncés, pas modestes, ignare ! — à la roue arrière, pas à la bougie.

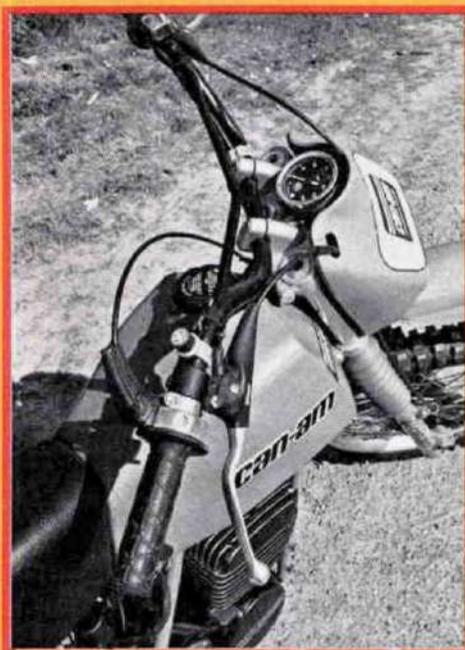
Et je t'annonce enfin que ce chapitre est clos, et qu'on passe à la suite. Intéressante, la suite.

Pas seulement parce que ça fait vroum-vroum. Intéressante parce que, je me permets de vous rappeler mon point de vue là-dessus, la cylindrée 175 cm³, en enduro, me paraît idéale pour le commun des mortels. On n'a pas le côté parfois faiblard (en côte) et fragile du 125 cm³ qui tourne à 10 000 tours tout le temps, et pas non plus la brutalité et l'appa-





1. Un panaché harmonieux des goûts et des techniques européennes et américaines, et une gueule bien à elle.
2. Une poutre-réservoir d'huile, un treillis bien triangulé, voilà un excellent cadre.
3. Freins en alliage de magnésium, commande par tringle et tension de chaîne par excentriques.
4. Guidon de forme curieuse, équipé de Magura, et carénage de phare original.
5. Un bon filtre à air, accessible sous la selle.
6. Un beau et efficace moyeu avant, et une Marzocchi à axe déporté.
7. Un moteur net, moderne, sans recoins, un échappement qui respire tout en étant silencieux, un carbu relativement accessible.



4



5



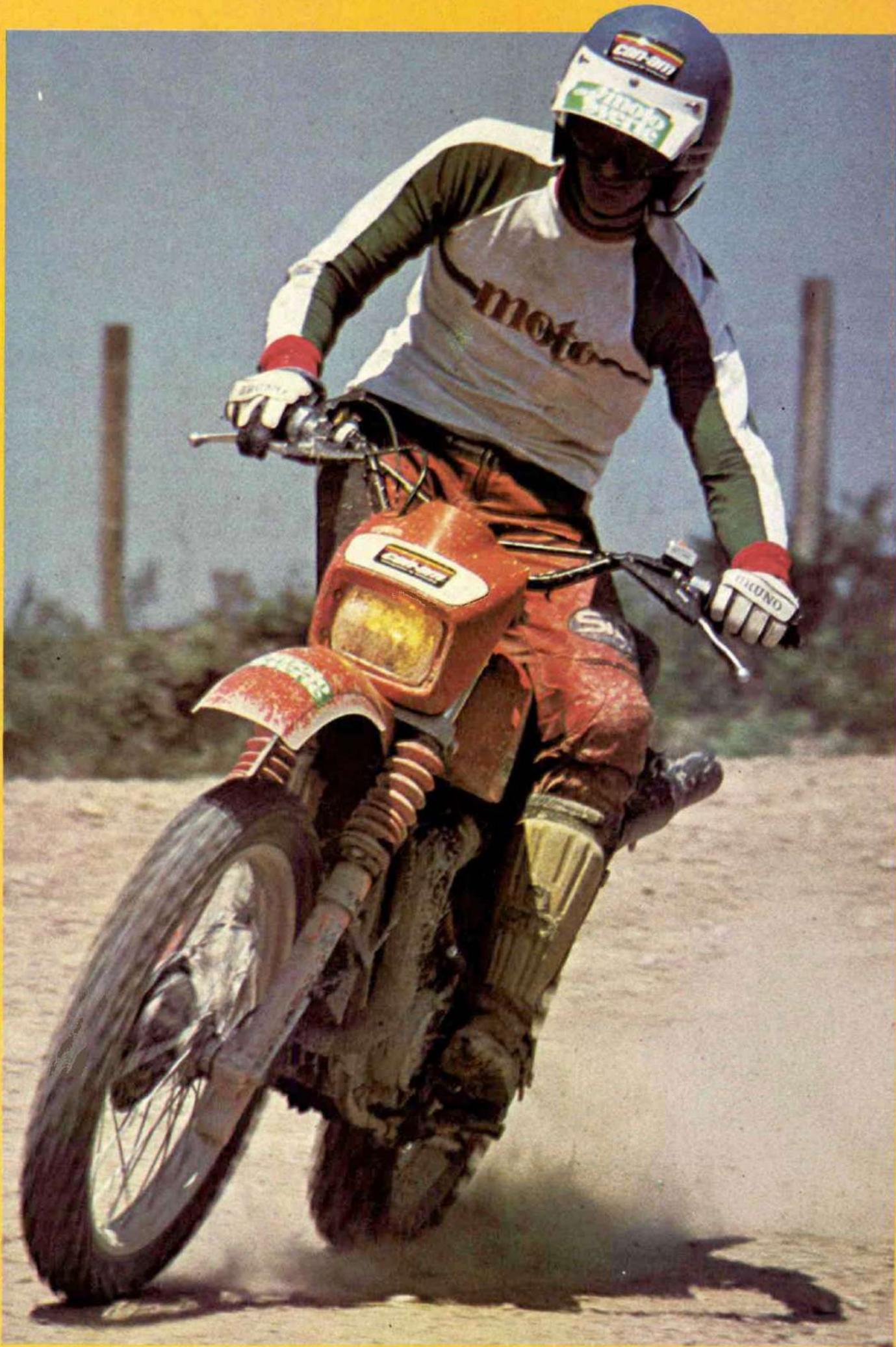
rente lourdeur de la 250, dont il faut déjà être un sacré pilote pour tirer la quintessence.

Une 175, c'est à la fois léger, puissant et souple. C'est compris ? Alors, pourquoi y'en a pas plus en enduro ? Réponse, élève Dédé ? « Parce que je suis un ignare, et même qu'on est plusieurs, parce qu'on n'écoute pas le professeur Mallet ». Parfait. On coupe là et on attaque, sur un sous-titre schmolli.

Canam, le confort qu'on aime (*)

Quand vous partez faire votre premier galop d'essai, d'entrée, la Canam vous réserve une surprise. Une bonne. Starter (accessible) à froid, coup de kick, ça part sans se faire prier. Ça part, et toi t'es là, tout bête, à te demander ce que c'est que ce zinzin qui pétouille menu comme une trail, au lieu du viril fracas coutumier aux bécanes d'enduro. Silencieuse, la Canam, très silencieuse.

(*) Slogan à vendre, faire offres à l'auteur.



Street-legal, la seule bécane d'enduro, prête à courir, dans ce cas. Alors, tu te prends à t'inquiéter de la puissance. « Ça ne fait pas de bruit, donc ça ne pousse pas ». Seconde bonne surprise : ça pousse. Avec la démultiplication finale d'origine (42/15), d'après Didier Oulié, l'importateur, ça frise la 140 km/h. J'ai pas chronométré. Ce que je peux vous dire, en revanche, c'est que ça tire beaucoup trop long pour l'enduro. On a donc monté 42/13, et c'était encore un poil long. L'idéal, ça doit être 44/13. Pas de problème, chez Canam, on trouve des pignons et des couronnes de dentures suffisamment variées pour adapter à sa mesure.

Pour en revenir aux accélérations, il est évident que le petit travail effectué par Rotax sur le cylindre et le piston à l'usage exclusif de Canam porte ses fruits.

Normalement, un Rotax, ça se présente comme ça : très souple tout en bas, un peu façon trial, creux à moyen régime et d'un coup, en haut, la pêche, avec une agréable faculté à prendre des tours, sans vibrer.

Ici, c'est tout pareil, sauf que la « pé-

riode creuse » à moyen régime disparaît. Ça part souple, ça continue à pousser, à bien remplir à moyen régime et il reste, en haut, cette pêche que l'on peut, quand on est pressé, bien exploiter grâce à la boîte six vitesses, précise et bien étagée. Avec le braquet un peu long de 42/13, j'ai comparé les accélérations de cette 175 Canam avec celles de la 175 KTM de Fred Debussy (la comparaison, à Moto Verte, c'est une marotte... une marotte instructive).

La KTM est plus vive, a davantage de pêche instantanée à moyen régime, ce qui lui vaut, quand on utilise toute la puissance, d'accélérer un peu plus fort. Par contre, les méandres et les impondérables du tout-terrain favorisent souvent la courbe de puissance plus « souple » de la Canam, n'imposant pas des changements de rapports aussi fréquents, permettant une conduite plus coulée, plus reposante... et cela, dans un silence appréciable, ô combien.

La première phase de cet essai s'est déroulée sur le très beau circuit de cross de Navarrenx, une belle petite ville des Pyrénées-Atlantiques traversée par le

gave d'Oloron que remonte encore le roi des rivières, le saumon.

Pratique, un bon terrain de cross, pour tester pas mal de paramètres, tels que la tenue à haute vitesse sur les bosses, l'aptitude en côte, la facilité dans les épingles serrées, la position de conduite. La position de conduite, justement, n'est pas ce qu'il y a de mieux sur la Canam. Pourtant, une selle très confortable et pas excessivement haute, un réservoir étroit, des repose-pieds juste à la hauteur convenable, tout cela est parfait. Ce qui l'est moins, c'est ce guidon bizarre, bas et plat. Assis, ça va encore, bien que les bras soient un peu trop tendus. Debout, ça continue à aller, le guidon étant assez en avant. Là où ça ne va plus, c'est dans les méchantes descentes, où ce guidon, imposant une position qui charge l'avant, rend le report de poids sur l'arrière problématique.

Ainsi, le nez en avant, le cul de la moto allégé, dans les grandes descentes bosselées, on ne se sent pas super à l'aise. Heureusement, les suspensions travaillent merveilleusement bien, et le cadre est rigide, ce qui fait que la moto reste toujours en ligne. Dans les bosses, la 175 Canam (avec les De Carbon à l'arrière, je précise), c'est fabuleux. On peut pratiquement rester assis, en poussant sur les repose-pieds et en ouvrant les gaz. Ça avale tout en souplesse, bien droit, sans surprises vicieuses... et, toujours, sans bruit, sans vibrations, avec un moteur souple et docile.

Cet ensemble de caractéristiques fait de la 175 Canam une moto remarquablement confortable, agréable et pas fatigante à conduire. Au niveau des commandes, on peut toutefois lui reprocher un embrayage souvent dur, et une pédale de frein qu'il faut s'habituer à aller chercher au ras du carter, comme sur une moto de trial. Vétilles, n'est-ce pas ?

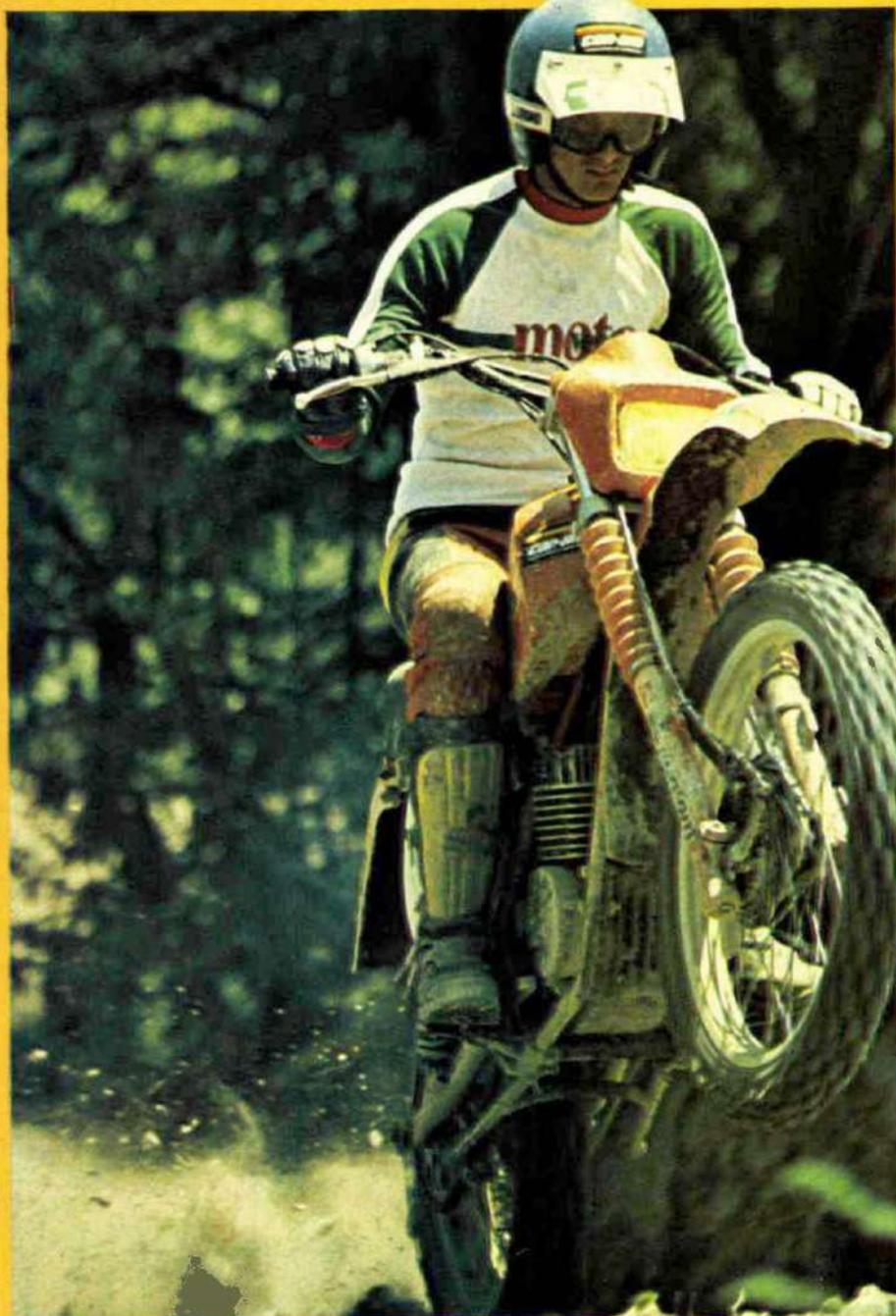
Bien. Agréable, confortable, saine à haute vitesse, un peu craignos dans les descentes. Et comment elle tourne, vire, balance dans les virages, cette Canam ? Pas mal du tout, mon bon, vraiment. A la conduite, bien plus légère que la 250 cm³. Elle se place super bien au freinage, ne part pas de l'avant dans les dévers, reste neutre, n'oppose pas d'inertie. Je l'ai trouvée facile.

Là-dessus, l'heure du casse-croûte tirillant les estomacs, l'essai s'est poursuivi, un peu plus tard, dans les Pyrénées, sur une portion de parcours du rallye des Cimes. Ce changement de terrain a permis de découvrir d'autres facettes du tempérament de cette Canam.

Saine en virage, par exemple, je l'ai trouvée moins à l'aise dans les portions « trialisantes », malgré deux atouts sérieux dans sa soutane : un moteur très souple et un bon angle de braquage. Eh bien, malgré cela, elle est pataude à basse vitesse ; un peu haute, un peu lourde de l'avant. Et quand elle se couche — comment ça, « tiens, il s'est vautré ? ». Mais non, la moto s'est couchée toute seule, comme ça, presque à l'arrêt. Une petite fatigue, vous savez ce que c'est. Avec cette chaleur, c'est bien naturel — Où j'en suis, moi ? Ah oui, quand elle se couche, disais-je avant d'avoir été grossièrement interrompu, la remise en route n'est pas évidente. Elle a tendance à se noyer, cette chérie. Elle finit toujours par repartir, notez bien, faut pas se décourager.

Dans les Pyrénées, comme c'est fréquemment le cas en montagne, y'a de sacrées maudites grimpettes, bosselées, caillouteuses, et raides !

Curieusement, la Canam n'y a pas fait



preuve d'une aisance particulière. Pourtant, elle ne déleste pas facilement de l'avant et son moteur très souple en bas permet de sauver des situations qui seraient désespérées avec d'autres. Alors, quid ? Ben justement, très souple en bas, son moteur cesse de l'être en haut. Je vous ai parlé de cette pêche qui vient soudainement.

Et quand on est face à une méchante pente, avec la roue arrière qui rebondit sur de méchants cailloux, en 3^e, en 2^e, voire parfois en 1^e, les variations de régime moteur sont importantes et rapides, ce qui amène, avec ce caractère du moteur, à de brutales variations d'adhérence.

Ajoutons à cela que, si la fourche reste magnifique en toutes circonstances, la partie arrière se laisse aller à quelques rebonds intempestifs sur un type particulier de terrain : les successions de grosses pierres. Faut dire : quelle moto est à l'aise là-dessus ? Bref, en côte, la Canam, grâce à son moteur souple, permet toujours de repartir, mais garde moins bien son cap et son élan que, par exemple, la KTM de l'ami Fredo (Debussy pour l'Etat Civil).

Agrément et performances

Des chemins de terre roulants et sinueux, agrémentés de quelques petits sauts, quelques ornières et quelques cailloux ont constitué le plat de résistance de cette fin d'essai montagnaise.

La 175 Canam m'y a régalé. A la fois alerte et confortable, vive et souple, silencieuse et nerveuse, capable de se ravitailler comme une grande à la pompe, sans faire un caprice pour avoir son mélange, c'est une moto qui parvient à concilier les performances exigées par la compétition et l'agrément exigé par le plaisir de conduire, tout simplement.

Ce mélange des genres, difficile à réaliser, Canam l'a fort bien réussi. Pour un prix qui n'a rien à se reprocher vis-à-vis de la concurrence. Et rappelez-vous : 175, la cylindrée qui apporte le plus de satisfactions au pilote moyen. D'ailleurs, sur ce thème, on est en train de vous mijoter un truc, pour un peu plus tard. A bientôt !

Le prix de la casse

Piston	444,00
Sélecteur	123,48
Transmission gaz	68,79
Tube de fourche	486,51
Fourche complète	1 910,00
Garde-boue AR	194,04
Réservoir	457,93

Merci du coup de main...

... A Bernard Lopez, qui met en permanence son magnifique terrain de cross de Navarrenx à la disposition des verts... et qui, pour ceux de Moto Verte, y ajoute une sympathique collation !

... A Frédéric Debussy, brillant pilote national en enduro, qui a contribué à cet essai avec sa coutumière gentillesse, sa 175 KTM pour servir de base de comparaison, et sa connaissance des beaux chemins d'enduro des Pyrénées.

... A Didier Oulié, chargé par Canam-France de la vente de ses motos, pour le temps — précieux — et les kilomètres — fastidieux — qu'il nous a sacrifiés afin de réaliser cet essai à la date prévue.

Fiche technique

MOTEUR

Type : monocylindre 2 temps refroidi par air.
 Alésage : 62 mm.
 Course : 57,5 mm.
 Cylindrée : 173,5 cm³.
 Taux de compression : 14,1 à 1.
 Puissance maxi : 24 ch à 8 500 tr/mn.
 Alimentation : disque distributeur rotatif + carbu Bing Ø 32 mm.
 Allumage : électronique Bosch.
 Avance : 1,2 mm avant PMH.
 Lubrification : séparée, par pompe.
 Mise en route : kick, sur tous les rapports.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenages, rapport 3,286 à 1.
 Embrayage : multidisque en bain d'huile.
 Boîte de vitesses : à 6 rapports.
 1^e : 3,40 à 1 = 28,2 %
 2^e : 2,31 à 1 = 41,6 %
 3^e : 1,68 à 1 = 57,1 %
 4^e : 1,31 à 1 = 73,3 %
 5^e : 1,09 à 1 = 87,7 %
 6^e : 0,96 à 1 = 100,0 %
 Secondaire : par chaîne 15,9 étroite, rapport d'origine 42/15 = 2,8 à 1. Rapport préconisé pour enduro : 44/13 = 3,38 à 1.

PARTIE-CYCLE

Cadre : double-berceau tubulaire en acier au chrome-moly.
 Suspension AV : fourche téléhydraulique Marzocchi à axe déporté. Débattement : 220 mm.
 Suspension AR : amortisseurs Girling à gaz. Débattement : 206 mm.
 Roue AV : jante Sun chaussée de Dunlop cross 3,00 x 21".
 Roue AR : jante Sun chaussée de Dunlop cross 4,00 x 18".
 Frein AV : moyeu déporté Ø 152 mm.
 Frein AR : moyeu déporté Ø 152 mm.
 Longueur : 1 149 mm.
 Largeur guidon : 863 mm.
 Empattement : 1 451 mm.
 Chasse : 120 mm.
 Hauteur de selle : 927 mm.
 Garde au sol : 254 mm.
 Capacités :
 Essence : 10 litres.
 Boîte de vitesses : 1,14 litre.
 Fourche : 240 cm³ par bras.
 Huile : 2,16 litres, dans le cadre-poutre.
 Poids en ordre de marche, sans essence : 101 kg.
 Prix clés en main : 11 650,00 F.
 Importateur : Canam-France-Cancalières, 81200 Mazamet, tél. (63) 61-42-33.

L'ORANGE MECANIQUE

