

LE XDS MET LE TURBO

CAN-AM A PASSÉ LA VITESSE SUPÉRIEURE SUR LE MARCHÉ DU SSV. AVEC SON MAVERICK XDS 1000R TURBO DE 121 CHEVAUX, LA FIRME CANADIENNE A LANCÉ UN SACRÉ DÉFI À LA CONCURRENCE. NOUS N'AVONS PAS RÉSISTÉ À LA TENTATION DE FAIRE UN COMPARO ENTRE LE MAVERICK XRS 1000R ET LE NOUVEAU MAVERICK 1000R XDS TURBO. DIRECTION AVALON ET LA CONCESSION MOTOR'SYSTEM POUR UNE SÉANCE PAS ORDINAIRE.

Avec ses 121 chevaux et son turbo, le Can-Am Maverick XDS 1000R fait clairement saliver. Avec ses courbes agressives soulignées par un coloris noir et Vert Manta, le SSV sport de la firme canadienne met tout le monde d'accord en termes de puissance sur le papier. Dans les faits, nous n'avons pas été totalement convaincus par notre prise en main dans le sud de la France. La différence entre le Maverick Xrs et le XDS Turbo ne sautait pas aux yeux. Les relances semblaient plus franches à bord du modèle turbo à partir de 60 km/h, mais à bas régime, il ne semblait pas y avoir un écart sidéral. Par ailleurs, nous avons été frappés par la souplesse du moteur turbo, qui gommait les à-coups souvent ressentis à bord

du Xrs. Nous avons donc voulu en avoir le cœur net en effectuant une journée de test entre ces deux véhicules au sud d'Auxerre, chez notre pote « Chacha », patron de la concession Motor System. À peine franchi le portail d'entrée, le ton est donné avec trois Maverick devant le magasin : le nouveau XDS Turbo, un Xrs 1000R sans direction assistée mais un peu préparé et un Xxc 1000R avec D.A. À côté de la piste de karting, se trouve un superbe terrain de jeu de type baja, voire cross, avec des gros sauts en aveugle, des virages relevés, des tables, des chemins sinueux... Bon, on n'avait pas prévu la boue, qui avait détrempé le bas du circuit, avec quelques belles flaques et de la gadoue bien collante. Rien de grave, ces engins étant réellement impres-

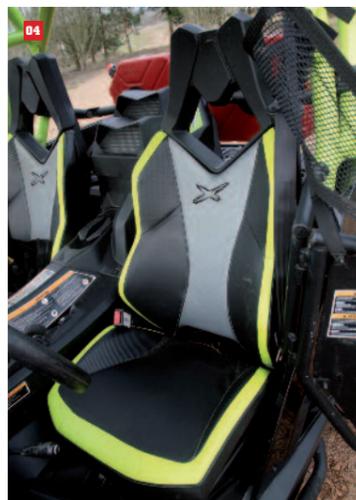
sionnants en franchissement. Dans un premier temps, on va se consacrer à rouler propre, pour préserver les machines et ne pas gâcher la séance photo. Si on prend un pied pas possible lors de telles séances, on est aussi là pour bosser. Avant de remonter à bord du XDS Turbo que nous avons découvert dans le numéro 133 du Monde du Quad, un petit examen extérieur s'impose. Ce modèle n'est pas encore équipé du kit direction assistée et du kit gros amortisseurs + roues Beadlock qui arrivera courant avril. Histoire de jouer à armes égales, le Xrs utilisé pour l'occasion n'est pas non plus doté de l'assistance de direction électrique comme c'est le cas dans la version 2014 ou 2015. Les deux SSV canadiens sont en revanche dotés d'un double silencieux





Yoshimura, sorti du catalogue Can-Am. Le son qui s'en échappe est tout bonnement grisant, et il le sera davantage encore une fois en piste. Pour l'instant, cela ronronne gentiment, mais le chat va vite se transformer en félin indomptable. Aussi sauvage soit-il quand on écrase l'accélérateur, le Maverick reste maîtrisable, pourvu que l'on se penche sur son cas et que l'on prenne la mesure de l'engin. La connaissance du terrain est un autre paramètre à prendre en compte. Pour les sauts en aveugle, David place ainsi un plot avant l'impulsion en haut d'une grosse bosse. « Tu passes à 15 centimètres à droite », me lance Chacha, avant de s'élancer pied dedans. Cela va être mon tour. Il a confiance, le gars ! Cela n'évite pas le risque. Il sait ce qu'il fait, moi aussi alors on y va, pied au plancher. 20, 30, 40 km/h... Les roues

quittent déjà le sol. Quand le sol revient dans mon champ de vision, on sent les amortisseurs Fox travailler. Bel appel, vol serein, atterrissage parfait. Avec davantage de vitesse, le Maverick XDS Turbo de Chacha pique un peu du nez sur la réception. À ses côtés, Romain a toujours la banane. Il est habitué aux sauts, lui qui roule avec un Can-Am Renegade 1000. Il ne faudrait pas qu'il prenne goût au SSV, ce sympathique entrepreneur installé à Châblis. Il est monté à bord, sans a-priori, pour voir ce que c'était, sans penser comme certains quadeurs que « le SSV est un truc de vieux ». Depuis l'apparition du Can-Am Maverick et du RZR 900 (puis l'évolution vers le 1000), ces engins ont clairement franchi un palier et distillent des sensations monstrueuses, à l'image de ce que l'on peut vivre dans le baquet



01 Le bumper avant permet de mettre à l'abri le SSV canadien.

02 Sur les chemins, mieux vaut passer en 4 roues motrices pour disposer d'un contrôle optimal sur l'engin.

03 En option et pour 1 500 € de plus, ce XDS Turbo peut recevoir la direction assistée.

04 On retrouve un mélange de coloris Vert Manta/noir à l'intérieur de la machine.

05 Les silencieux d'échappement Yoshimura distillent un son rauque et envoûtant.

06 Le train arrière a été retravaillé pour offrir 10 centimètres d'empattement supplémentaires.

CAN-AM MAVERICK X DS 1000R TURBO



976 cm³ / 23 999 €

MOTEUR	
TYPE	Bicylindre turbo
CYLINDRÉE	976 cm ³
ALIMENTATION	Injection
DÉMARRAGE	Électrique

TRANSMISSION	
TYPE	Variateur, gammes courte, longue + M.A.
SCHÉMA	4x2, 4x4 + différentiel AV Visco Lok QE
FINALE	Cardans

DIRECTION	
ASSISTANCE	Oui - 3 modes

PARTIE CYCLE	
SUSPENSION AV	Indépendante + amortisseurs Fox 2.5 Podium
DÉBATTEMENT AV	381 mm
SUSPENSION AR	Indépendante + amortisseurs Fox 2.5 Podium
DÉBATTEMENT AR	406 mm
FREINS AV	Disques hydrauliques
FREINS AR	Disques hydrauliques
PNEUS AV	28 x 9 - 14
PNEUS AR	28 x 11 - 14

DIMENSIONS	
L x l x H (mm)	2 979 x 1 625 x 1 885
EMPATTEMENT	2 235 mm
GARDE AU SOL	330 mm
HAUTEUR DE SELLE	940 mm
POIDS	634 kg
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	37,8 litres
CAPACITÉ DE CHARGEMENT AR	91 kg

ÉQUIPEMENTS	
-	-
RENSEIGNEMENTS	
Can-Am Maverick X DS 1000R Turbo	23 999 €
Pack Ready to Race	1 500 €
Pack DSP 3 modes	1 500 €
COLORIS	●
CONTACT	www.can-am.brp.com

LES PLUS/LES MOINS

- ↑ LE MOTEUR
- ↑ LA QUALITÉ DE FABRICATION
- ↑ LE COMPORTEMENT DYNAMIQUE
- ↓ LE MANQUE D'AUDACE DU DESIGN
- ↓ LE PILOTAGE EXIGEANT

LES NOTES LMDQ

- CONFORT
- PERFORMANCES
- ÉQUIPEMENTS
- FRANCHISSEMENT
- BUDGET



CAN-AM MAVERICK XDS 1000R TURBO | CAN-AM MAVERICK 1000R XRS

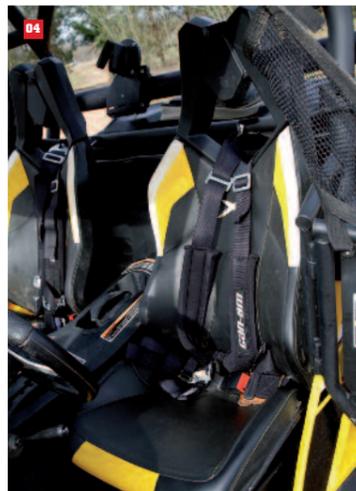
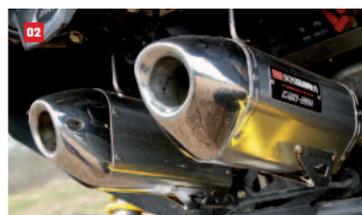
AVEC LE XDS TURBO, CAN-AM A CLAIREMENT PASSÉ LA VITESSE SUPÉRIEURE. POUR LE PLUS GRAND PLAISIR DE SES CLIENTS !





d'une voiture de rallye. Aux États-Unis, l'économie concernant ce type d'engins est en plein boom et l'Europe commence à profiter de cette vague de plaisir. Avec le XDS Turbo, Can-Am a passé la vitesse supérieure. Il est annoncé pour 121 chevaux avec son bicylindre Rotax de 976 cm³, ce qui en fait le SSV le plus puissant du marché à ce jour. Lors de notre prise en main en janvier dernier dans le sud de la France, nous n'avions pas ressenti ce coup de pied au cul inhérent au turbo. Certes, le variateur gomme un peu cette impression de boost mais on voulait en avoir le cœur net. Ce petit duel avec un Maverick Xrs devait nous apporter quelques réponses. Aussi, nous avons procédé à quelques séances de départ arrêté. Pour ce faire, nous avons placé les deux Maverick collés à une barrière. Nous

avons décidé de confier le signal de départ à un arbitre impartial. Entre les deux bolides, David s'est positionné avec son drapeau à damier. Il n'aurait pas dû venir... car il a été copieusement ébloussé à chaque accélération. Première tentative, le XDS Turbo termine devant sur le 150 mètres. Deuxième passage, je tente un coup de bluff en anticipant le départ mais j'entends une accélération rageuse à ma droite et le Turbo dépose notre XRS, pourtant un peu préparé. Ce dernier pourrait pourtant tenir la dragée haute à pas mal de SSV de série tellement il respire. C'est un vrai régal d'enfoncer la pédale d'accélérateur de cet engin préparé qui dépasse la barre des 140 km/h sur terrain privé. Avec le XDS Turbo, c'est plus de 10 km/h de mieux alors il vaut mieux que la piste soit large et que le pilote ait



01 Sur cette version, Xrs, une protection alu a été intégrée à l'avant. D'ailleurs, le dessous de la machine est entièrement protégé.

02 Le propriétaire de ce Maverick s'est fait plaisir en installant une ligne Yoshimura. Le son est superbe quoiqu'un peu envahissant dans l'habitacle.

03 Le tableau est simple et dépouillé mais parfaitement fonctionnel.

04 La qualité de fabrication est déjà impressionnante à bord du Maverick Xrs.

05 Si la version Xrs 2015 est équipée de la direction assistée, notre modèle de comparaison en était dépourvu.

06 La suspension est assurée par une double triangulation agrémentée par des amortisseurs Fox Racing.

CAN-AM MAVERICK 1000R XRS



976 cm³

MOTEUR
 TYPE Bicylindre, 4 temps
 CYLINDRÉE 976 cm³
 ALIMENTATION Injection
 DÉMARRAGE Électrique

TRANSMISSION
 TYPE Variateur, gammes courte, longue + M.A.
 SCHÉMA 4x2, 4x4 + Visco Lok QE
 FINALE Cardans

DIRECTION
 ASSISTANCE Non

PARTIE CYCLE
 SUSPENSION AV Indépendante
 + amortisseurs Fox 2.5
 DÉBATTEMENT AV 356 mm
 SUSPENSION AR Indépendante
 + amortisseurs Fox 2.5
 DÉBATTEMENT AR 356 mm
 FREINS AV Disques hydrauliques
 FREINS AR Disques hydrauliques
 PNEUS AV 27 x 9 - 12
 PNEUS AR 27 x 11 - 12

DIMENSIONS
 L x l x H (mm) 3 017 x 1 625 x 1 885
 EMPATTEMENT 2 141 mm
 GARDE AU SOL 330 mm
 HAUTEUR DE SELLE 910 mm
 POIDS À SEC 588 kg
 CAPACITÉ DU RÉSERVOIR 37,8 litres
 CAPACITÉ DE CHARGEMENT AR 91 kg

ÉQUIPEMENTS
 -

RENSEIGNEMENTS
 CONTACT www.can-am.brp.com

LES PLUS/LES MOINS	LES NOTES LMDQ
↑ PERFORMANCES GRISANTES	CONFORT
↑ QUALITÉ DE FINITION	PERFORMANCES
↑ TRAVAIL DE LA SUSPENSION	ÉQUIPEMENTS
↓ CEINTURES RÉCALCITRANTES	FRANCHISSEMENT
↓ LARGEUR PÉNALISANTE	BUDGET



LE MAVERICK XRS POSSÈDE DÉJÀ UNE BASE SOLIDE, DE QUOI RESENTIR DE BELLES SENSATIONS FORTES





une bonne connaissance du terrain. Ce qui est intéressant avec cet engin, ce sont les reprises à bas régime. On ressent vraiment les chevaux qui trépignent d'impatience. La petite préparation de David, qui a planché sur le XDS Turbo, en tire la quintessence. En passant le turbo Mitsubishi de 0.7 bar à 1.2 bar, il place la barre un peu plus haut. On sent davantage encore la différence entre le Xrs et ce nouvel engin. Et dire qu'il manque les gros amortisseurs pour exploiter pleinement ce formidable potentiel. On attend avec impatience une nouvelle occasion de reprendre le volant de cette machine démoniaque. Alors que le soleil commence à décliner, je reste seul sur la piste avec le XDS, à enchaîner les tours et à mesurer la

progression entre le nouveau Maverick et la génération précédente. Cela se joue sur des détails mais il prend réellement une longueur d'avance. Chez Polaris, ils vont devoir se creuser la tête pour parer cette offensive canadienne. Il est temps pour nous de rejoindre la concession. Le son rauque qui s'échappe des silencieux Yoshimura envahit la cour. Je laisse alors tourner le moteur quelques secondes, d'abord pour des raisons mécaniques mais aussi pour profiter encore de cette musique entêtante. Sans doute l'un des hits de cette année 2015, qu'on ne se lasse pas d'entendre. ■

Texte : Sébastien Soulié | Photos : Sébastien Plé



REMERCIEMENTS

Un grand salut amical à Chacha de la concession Motor System à Avallon (89) pour sa disponibilité, sa passion, son coup de volant toujours aussi précis et incisif, son goût pour les bonnes choses notamment le vin ; à Romain pour sa bonne humeur ; à David le mécano chez Motor System, un alchimiste capable de tirer le meilleur de chaque machine ; merci aussi à « Shrek » pour nous avoir permis de prendre en main son Maverick XRS.