

UN 570 PLUS COSSU

APRÈS AVOIR MARQUÉ DE SON EMPREINTE LE MARCHÉ DU QUAD FRANÇAIS, LE POLARIS SPORTSMAN 570 REVIENT DANS UNE VERSION PLUS LUXUEUSE, AVEC UNE SUSPENSION ASSURÉE PAR DES TRIANGLES SUPERPOSÉS À L'AVANT, DES ROUES DE 14 POUCES, LA DIRECTION ASSISTÉE ET UN FREIN MOTEUR, CONSTRUIT SUR LA BASE DU SPORTSMAN 550.

Avouons-le tout de suite, j'étais perplexe à l'idée de prendre le guidon de ce Sportsman 570 SP. Que pouvait-il bien apporter par rapport au Sportsman 570 Forest qui réussit un véritable carton commercial depuis sa sortie et qui constitue il est vrai un produit au rapport qualité/prix remarquable ? Surtout, est-ce que les améliorations apportées à ce quad justifiaient un surcoût de 1400 € entre ces deux machines nord-américaines ? Au premier abord, le Sportsman 570 SP apparaît cossu avec sa peinture métallisée rouge coucher de soleil (« sunset »), ses jantes alu à bâtons et ses pneus de 14 pouces. C'est clair que la machine ne laisse pas insensible. À y regarder de plus près, certains assemblages de carrosserie laissent encore à désirer. La nouvelle commande de changement du mode de transmission donne en revanche une bonne impression. Cette version EPS est disponible avec un coloris rouge sunset. Un coloris que l'on a pu voir sur le Sportsman 850 par le passé. La carrosse-



UNE SUCCESSION DE PETITS WHOOPS, PLUSIEURS PASSAGES D'ORNIÈRES, QUELQUES SAUTS, UNE MONTÉE EMPIERRÉE ONT MIS EN LUMIÈRE L'ÉCART QUI EXISTE ENTRE LE SPORTSMAN 570 SP ET LE FOREST



rie bénéficie d'un traitement spécial puisqu'elle est recouverte de cinq couches de peinture, de manière à être « 9 fois plus résistante aux rayures qu'un plastique standard » selon Polaris. Visuellement, l'effet est garanti, reste à voir comment l'ensemble va vieillir. Sur le papier, ce Sportsman 570 est alléchant. Pour voir ce qu'il cache sous sa carrosserie, direction le terrain typé baja qui jouxte le terrain de Jean-Charles, patron de la concession Polaris, Can-Am et TGB à Avallon (89). Il y a ici tout ce qu'il faut pour avoir un premier aperçu sur une machine. Pour rejoindre la première portion de ce terrain privé, on peut libérer les 44 chevaux de l'engin.

Quoiqu'avec seulement 1 kilomètre au compteur, il faut attendre quelques centaines de kilomètres avant de pouvoir exploiter pleinement la mécanique. Avec le moteur ProStar 570, il n'y a pas de mauvaise surprise, il fait d'ailleurs aujourd'hui partie des moteurs les plus excitants du marché. Au-delà des performances du moteur, c'est davantage la suspension que nous voulons mettre à l'épreuve aujourd'hui. Cette version hérite en effet du châssis de l'ancien Sportsman 550 avec double triangulation à l'avant, auquel a été intégré le moteur ProStar 570. Une succession de petits whoops (bosses rapprochées), plusieurs passages d'ornières, quelques sauts, une mon-

tée empierrée vont servir à mettre en lumière l'écart qui existe entre le modèle standard et cette nouvelle version du Sportsman. Il faut se rendre à l'évidence, il n'y a pas photo entre le système à doubles triangles et le système McPherson. Le confort est bien plus agréable dans la première version, la suspension gommant la plupart des irrégularités. Et encore, nous n'avons pas roulé toute la journée mais l'efficacité est vraiment au rendez-vous. Sur ces terrains accidentés, il est donc possible de mettre un peu plus rythme, ce d'autant que la direction assistée contribue à l'agrément de conduite. Si elle est un peu floue à basse vitesse, elle rend les

01 Les roues sont composées de jantes aluminium et de pneus 14 pouces pour un résultat visuel réussi. Quant à l'efficacité...

02 Cette belle peinture métallisée rouge « sunset » a été répartie en 5 couches pour offrir une meilleure résistance dans le temps.

03 Ce Sportsman SP bénéficie de l'apport de la direction assistée EPS, un peu floue à basse vitesse.

04 La différence essentielle entre le Sportsman Forest et le SP, c'est l'adoption par le second d'une suspension avec double triangulation à l'avant.





POLARIS SPORTSMAN 570 SP



567 cm³ / 9 790 €

MOTEUR

TYPE	Monocylindre 4 temps
CYLINDRÉE	567 cm ³
ALIMENTATION	Injection
DÉMARRAGE	Électrique

TRANSMISSION

TYPE	Variateur avec gammes courte et longue + M.A.
SCHÉMA	2 ou 4 roues motrices, traction intégrale AWD
FINALE	Cardans

DIRECTION

ASSISTANCE	Oui
------------	-----

PARTIE CYCLE

SUSPENSION AV	Indépendante
DÉBATTEMENT AV	208 mm
SUSPENSION AR	Indépendante + barre antiroulis
DÉBATTEMENT AR	241 mm
FREINS AV	2 disques hydrauliques
FREINS AR	2 disques hydrauliques
PNEUS AV	26 x 8 - 14
PNEUS AR	26 x 10 - 14

DIMENSIONS

L x l x H (mm)	2 108 x 1 219 x 1 219
EMPATTEMENT	1 283 mm
HAUTEUR DU SIÈGE	870 mm
GARDE AU SOL	290 mm
POIDS À SEC	350 kg
CAPACITÉ DU RÉSERVOIR	17 litres
PORTE BAGAGES AV/AR	40,8 kg / 81 kg

ÉQUIPEMENTS

Protège-main, frein moteur, jantes alu, peinture métallisée, coffre AV 24,6 litres

RENSEIGNEMENTS

Polaris Sportsman 570 SP	9 790 €
COLORIS	
CONTACT	http://polarisfrance.com

LES PLUS/LES MOINS

- ↑ LE CONFORT
- ↑ HOMOGENÉITÉ
- ↑ LE MOTEUR DÉMONSTRATIF

- ↓ LE PRIX
- ↓ AJUSTEMENTS DE CARROSSERIE

LES NOTES LMDQ

CONFORT	■ ■ ■ ■ ■
PERFORMANCE	■ ■ ■ ■ ■
ÉQUIPEMENTS	■ ■ ■ ■ ■
FRANCHISSEMENT	■ ■ ■ ■ ■
BUDGET	■ ■ ■ ■ ■

manœuvres encore plus faciles et les demi-tours s'effectuent d'une main. L'un des principaux attraits de ce Sportsman SP, c'est la présence d'un frein moteur qui rassure quand les pentes sont vraiment raides. Il évite de martyriser le levier gauche du guidon et de partir en roue libre dans la moindre descente avec un modèle standard. Pour le reste, le Sportsman 570 reste fidèle à ce que l'on connaît avec un excellent comportement dynamique, un agréable côté joueur, une prise en main intuitive, un compteur digital parfaitement

lisible, de nombreux aspects pratiques (le coffre à l'avant, le porte-bagages arrière...). Domage qu'à 9 790 €, il faille se passer d'un treuil et que la finition ne bénéficie pas d'un soin supérieur. Au final, le Polaris Sportsman 570 SP se place clairement un cran au-dessus par rapport au 570 Forest en termes de comportement, pas grâce aux jantes alu avec pneus de 14 pouces mais bien avec la suspension à double triangles avant et le frein moteur embarqué. Mais cette différence est-elle de nature à justifier l'écart de prix

05 La présence d'un frein moteur sur ce Sportsman 570 SP constitue un renfort précieux.

06 Cette nouvelle commande permet de changer le mode de transmission.

07 La garde au sol culmine à 290 mm tandis que les débattements sont de 240 mm à l'arrière et 210 mm à l'avant. À noter également la présence d'une barre antiroulis.

08 Le compteur digital est complet et parfaitement lisible.

09 Le modèle SP court dispose de poignées de maintien pour le passager.

10 La selle est à la fois moelleuse et assez fine, ce qui facilite l'accès à bord et le ressenti entre les genoux.

11 Le coffre étanche à l'avant permet de transporter 24,6 l de marchandises. Domage que son dessin soit aussi torturé.



qui existe entre les deux machines, 9 790 € pour le Sportsman 570 SP et 8 390 € pour le Sportsman 570 Forest EPS ? Pas évident, à moins que l'on soit prêt à investir 10 000 € pour le rêve américain ou que le confort soit une priorité absolue, car en la matière, ce quad régale. ■

Texte : Sébastien Soulié | Photos : Sébastien Plé