FICHE DE RENSEIGNEMENTS

La légende Can-Am

Pour passer à la légende, un produit doit pouvoir revendiquer des succès inégalés. C'est le cas de Can-Am[MC]. Au début des années 1970, ces motocross dominaient les circuits américains et raflaient, en 1974, les trois premières marches du podium.

Derrière le succès d'un produit s'affaire toute une équipe de passionnés, attelés à la besogne avec une seule idée en tête : être les premiers. Les ingénieurs de l'équipe étaient, eux aussi, animés de cette passion, de ce désir et de cet esprit novateur, en quête de l'excellence dans leur sport.

Jeff Smith, véritable légende de la motocross, au volant d'une125 MX non identifiée lors d'une course locale.

En **1972**, sous la direction de Gary Robinson, un expert hautement qualifié dans les compétitions et la fabrication, et de Jeff Smith, champion du monde de motocross, Bombardier* lançait son premier prototype de motocyclette Can-Am dans les compétitions locales de motocross. Ces compétitions constituaient les essais des prototypes dans les conditions difficiles de vraies courses et un tremplin pour mettre au point des machines supérieures à la concurrence. Et le pari a été gagné.

En **mai 1973**, les premiers modèles de série Can-Am étaient mis en marché : la MX (motocross) et la T'NT (*Track and Trail*, une motocyclette enduro) en versions de 125 et 175 cc respectivement. Dès la première saison de compétitions, la Can-Am 175 MX a procuré à Bob Fisher, Eric Nielsen et Jeff Smith les médailles d'or, d'argent et de bronze à *l'International Six Days Trial (ISDT)*, une course d'enduro réunissant l'élite des coureurs d'Europe et d'Amérique du Nord.

À Bonneville, cette même année, Robert Barker établissait, dans la catégorie des 125 cc, un record de vitesse, poussant sa motocyclette Can-Am à 136,537 mi/h, (218,5 km/h), un record qui demeure, jusqu à maintenant, inégalé. Les premiers prototypes de la 250 MX-1 ont contribué à mener l'équipe de compétition canadienne au sommet de la gloire en 1974. En effet, Gary Jones, Marty Tripes et Jimmy Ellis ont littéralement balayé les autres concurrents à la *AMA 250cc National Motocross Series.* Cet exploit leur a non seulement permis d'accéder aux trois premières places du podium, mais leur a également rallié toute une légion d'admirateurs. Sur la scène internationale, chevauchant le même engin, Billy Uhl a dominé le circuit *ISDT* avec sept médailles d'or.

Gary Jones n° 1, Marty Tripes n° 2, Jimmy Ellis n° 3 avec l'équipe de Recherche et dévloppement Can-Am de 1974

Pour ajouter à cette récolte déjà abondante, en 1975, Jimmy Ellis raflait les trois rondes de la *Yamaha‡ Super Series of Motocross* et, complétait la saison de la *AMA Supercross Series* en remportant le *Superbowl of Motocross* au Los Angeles Coliseum. L'automne de cette même année, Ellis remportait le championnat des dix courses de la série *Trans-AMA 250cc Support Class*. Ses coéquipiers Mike Runyard et Buck Murphy prenaient, quant à eux, la deuxième et la quatrième place, respectivement.

Le désir d'innover qui animait l'équipe est certainement l'un des facteurs qui a incontestablement contribué à cet extraordinaire succès en compétition. Les moteurs Rotax® à deux temps, refroidis à l'air, utilisaient déjà un système d'injection d'huile (au lieu d'un prémélange) et l'admission par valve rotative (au lieu de l'orifice de piston traditionnel) qui apportaient une synchronisation plus précise de l'admission. En outre, le véhicule avait un châssis d'acier chromoly soudé par procédé MIG, un réservoir d'huile central et un réglage unique de la tête de direction qui permettait de modifier l'angle de chasse. Ces technologies novatrices ont, à coup sûr, fait leur marque dans l'histoire du développement de la motocyclette.

Toutefois, peu de temps après la naissance de Can-Am, Bombardier orientait ses priorités vers une diversification de l'industrie du matériel de transport et, plusieurs années plus tard, se lançait dans la fabrication d'avions. C'est ainsi que les investissements dans la jeune division Can-Am, filiale des produits récréatifs, furent considérablement réduits.

En **1976**, au volant de sa 250 MX-2, Ellis terminait deuxième à la série d'hiver de l'*AMA* et troisième au cumulatif des compétitions du circuit *AMA Supercross Series*. L'année suivante, Can-Am lançait la 250 MX-3 noire, si puissante que c'en était presque trop. Ellis remportait la deuxième ronde de la *AMA 250cc National Series* à Nashville et le *Houston Supercross*. Ce furent les dernières courses de Ellis sous la bannière Can-Am, Honda‡ lui ayant fait une offre qu'il ne pouvait refuser.

La série MX-4 orange a vu le jour en **1978** avec deux nouveaux moteurs posés 2 pouces (5,08 cm) plus bas sur un nouveau châssis : un 250 et un 370 avec soupape à clapet pour l'admission qui lui procurait une puissance phénoménale de 42 ch. La 370MX-4 avait d'ailleurs été affectueusement baptisée le « monstre orange ».

Les motocyclettes Can-Am récoltaient un autre titre en **1979** à la série d'hiver de l'*AMA* avec Kippy Pierce en selle. En **1981**, une motocyclette à quatre temps tentait pour la première fois de relever le défi du *ISTD*. Il s'agissait d'une motocyclette Can-Am munie du premier moteur Rotax à quatre temps. Ce moteur à quatre soupapes, refroidi à l'air, a ensuite équipé la Sonic 500 de 1982, la dernière motocyclette produite à Valcourt, au Québec, Canada, ville natale de l'entreprise..

En **1983**, Bombardier faisait breveter sa marque de motocyclettes Can-Am et en confiait le développement et la production à Armstrong / CCM du Lancashire, au Royaume-Uni.

En **1983-1984**, la nouvelle moto Can-Am ASE (enduro refroidie à l'air, à amortisseur simple), entièrement redessinée, était mise en marché. Outre ses motocyclettes de compétition, la division Can-Am a lancé son exotique 250 Road Racer, avec deux moteurs en ligne de 125 cc refroidis à l'air avec valve rotative et vilebrequins indépendants, des fourches réglables Marzocchi‡, une suspension arrière progressive DeCarbon‡, des roues de magnésium et des freins à disque Brembo‡.

L'année modèle 1987 fut la dernière année des motocyclettes Can-Am.

La marque Can-Am a toujours représenté bien plus que ses grandes victoires de 1974. C'était un monde de passion, d'engagement et un feu sacré pour se soustraire à l'ordinaire et viser rien de moins que l'excellence...

Aujourd'hui, cette inspiration, cette énergie et cet esprit gagnant refont surface pour sceller cette union parfaite entre l'homme et la machine. BRP lance sa gamme de VTT Can-Am 2007.

Can-Am est de retour. Pour raviver la flamme. Pour que chaque randonnée soit une expérience en soi. Pour qu'à nouveau règne l'exaltation. La nouvelle marque Can-Am promet d'éclipser son passé légendaire. Avec une équipe d'ingénieurs et de concepteurs passionnés, l'innovation et l'inspiration foisonneront.

L'heure est venue…de revenir.

® MC et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs inc. ou de ses sociétés affiliées.
‡ Toutes les autres marques de commerce sont la propriété de leur détenteur respectif.

-30-

Source d'information :

Canada et États-Unis :
Steve Cowing
Compétitions et relations avec les médias
651.982.6223
steve.cowing@brp.com

International :
Ada Nazzari
Communications, Ventes internationales et Marketing
514.732.7061
ada.nazzari@brp.com

www.brp.com
www.can-am.brp.com