

# Premier contact - Can-Am F3-T & Limited : A mi-chemin entre une moto et un cabriolet

*Sur le marché des véhicules à trois roues, les engins ne sont pas nombreux. Parmi les modèles récents que nous pouvons nommer, il y a bien évidemment le Morgan 3 Wheeler que nous avons déjà essayé, mais aussi le Polaris Slingshot ainsi que la gamme Spyder de Can-Am. A propos de cette dernière, et grâce à nos confrères d'AcidMoto.ch, nous vous proposons de découvrir les nouveaux F3-T et Limited vu qu'ils sont accessibles avec un permis auto !*



- 3 cylindres Rotax, essence, 1'330 cm<sup>3</sup>
- 115 ch à 7'250 t/min
- 130 Nm à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses semi-automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : n/c
- 0 à 100 km/h : n/c
- Poids : 430 kg
- Conso. mixte : 8.0 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : n/c
- dès CHF 28'990.-

---

Un Can-Am Spyder, c'est avant tout un objet récréatif. Quelque chose que l'on achète sur un coup de tête, uniquement pour se faire plaisir et parce que ça comble parfaitement le besoin que l'on peut avoir. Quelque part entre une moto et un petit cabriolet, le plaisir que distille un Can-Am est incomparable. Mais il y a quelques contraintes.

Car oui c'est un discours que tient ouvertement la marque : un Spyder n'est pas adapté à un usage urbain quotidien. Exposé aux éléments comme en moto mais incapable de se faufiler, les motards puristes n'y voient aucun intérêt. Il faut savoir regarder au-delà. Cette conduite, c'est quelque chose d'inédit, qu'on ne peut avoir nulle part ailleurs. Ce n'est pas pour rien qu'en 2015, 93% des nouveaux clients sont satisfaits de leur achat.



## ***Esthétique***

Dans la gamme Spyder, les modèles F3-T et Limited dont nous parlons aujourd'hui font partie d'un nouveau type de véhicules. Appelés Power Cruiser, ceux-ci s'intercalent entre les modèles Sport Tourisme et Sport. Pourvus de grands coffres latéraux de séries, mais aussi d'un pare-brise mi-haut, ces deux F3 cachent une voyageuse sous des airs de « bagger » musculeux.

Le dessin plongeant inspiré d'une motoneige ou d'un scooter des mers est une histoire ancienne. On a maintenant droit à une calandre avant élégante ou sportive selon le modèle, avec des phares intégrés plus à la façon d'une voiture. En version Special Series, intégralement noir et avec les jantes chromées noires, le F3 devient carrément méchant. Ajoutez-y le silencieux Akrapovic et je serai comblé.

Les nouveaux équipements de série sont nombreux, à commencer par des rangements totalisant 78 litres de contenance et un système audio de 4x20W fonctionnant avec la radio FM, un iPhone connecté en USB ou avec un câble mini-jack. Par contre, point de connectivité Bluetooth. Aussi par commodité, les rétroviseurs sont maintenant intégrés à la carrosserie ; ils sont ainsi légèrement plus grands mais aussi plus élégants.

Point de vue confort, le saute-vent est optimisé pour dévier les flux d'air vers la tête tout en étant d'une taille raisonnable. La version Limited est encore un peu plus orientée confort, avec des poignées chauffantes ainsi que de vrais plateaux repose-pieds en lieu et place de cale-pieds cylindriques. Pour assurer la meilleure ergonomie possible à tout propriétaire d'un F3, la marque utilise le système UFit. Avec 3 guidons et 5 distances pour les repose-pieds, chacun trouvera son réglage de 1m60 à plus de 1m90. Cependant pour en changer, il faudra passer par l'atelier de votre revendeur.



### ***Sous le capot***

Autant le F3-T que le Limited ne proposent plus de transmission à boîte manuelle. C'est une boîte semi-automatique à commande d'embrayage électro-pneumatique qui est à l'œuvre. Avec un système de gâchette placé pour le pouce et l'index gauches, le pilote doit monter les rapports et peut aussi les descendre s'il le souhaite. Le moteur est un 3 cylindres d'origine autrichienne, Rotax appartenant à BRP. Avec une cylindrée de 1'330 cm<sup>3</sup>, il développe 20% plus de couple que l'ancien 1'000 cm<sup>3</sup> bicylindre. Fort de 115 ch pour 430 kg à sec, le rapport poids/puissance laisse de quoi s'amuser généreusement. Ne vous inquiétez pas pour les manœuvres, les Can-Am ont une marche arrière.

Le système de frein est composé de 3 disques à étriers Brembo ainsi que d'un ABS. Point particulier, il n'y a aucun levier de frein au guidon, le seul et unique



frein est une pédale au pied droit. Lors du premier freinage, un motard aura l'index et le majeur droits qui gesticulent dans le vide... Les suspensions avant sont des amortisseurs Sachs Big Bore et à l'arrière un système Sachs pneumatique à réglage manuel permettant de le rendre plus ferme en fonction de la charge ou du trajet.



### ***Au guidon***

Le temps de mettre une playlist sur la radio du Spyder et j'attaque l'essai à proprement parler. Nous commençons tout de suite par un peu d'autoroute, parfait pour aller tout droit au début. Cependant, sur le chemin, une grande courbe d'entrée : je l'attaque comme celui qui me précède, sans savoir comment réagissent les aides à la conduite tels que le SCS (Système de Contrôle de stabilité), le TCS (Contrôle de traction) et le DPS (Direction assistée dynamique). Résultat : je me retrouve à guidonner puis à freiner.

A vitesse stabilisée, je comprends bien que le pare-brise « low-boy » est là pour le style, pas pour la protection au vent. Le régulateur de vitesse prend par contre tout son sens, très agréable à utiliser pour ce type de trajet. Arrive la courbe de sortie : je l'aborde forcément plus doucement et je comprends mieux comment fonctionne les garde-fous de ce Can-Am. Avec les quelques virages qui suivent, la journée s'annonce mieux que ce que je ne pouvais l'imaginer.

Dès 2'500 t/min, le moteur reprend déjà vigoureusement, mais c'est le second visage de cette mécanique qu'il faut exploiter : dès 5'000 t/min et jusqu'à plus de 8'000 t/min, il pousse vraiment fort, dans un grondement qui met le sourire. Reste qu'il ne faut pas s'attendre à une accélération de sportive, un F3 reste lourd. Mais on arrive à faire fumer la roue arrière en partant trop fort d'un feu par exemple.

Comme expliqué, la boîte semi-automatique ne sait que rétrograder. A

l'accélération, vous devrez vous souvenir de passer le rapport supérieur. Cependant la partie automatique de cette transmission est peu convaincante. A moins d'être pratiquement à l'arrêt, elle est capable de garder la 3ème vitesse en épingle. Pour une conduite dynamique, c'est à moi de prendre la main. J'essaye de me servir du frein moteur, mais la force cinétique est très importante et son effet est quasi imperceptible. Il ne reste qu'à pincer les trois disques Brembo pour perdre de la vitesse, et profiter de leur odeur, tant il semblerait qu'on en ait abusé (pour ma défense, c'était en descente !).

Pour aller vite en F3, il faut s'appliquer sur les trajectoires. Moins vous agissez sur le guidon, plus vous pourrez conserver de la vitesse. En effet, en fonction de l'angle appliqué, le contrôle de trajectoire freine indépendamment les 3 roues pour vous permettre de tourner court sans vous retrouver systématiquement sur l'autre voie. Donc pour limiter cette décélération, il faut avoir les yeux au loin et guetter quand il vous sera possible de déborder sur l'autre voie pour vous jeter à la corde.

La sortie de courbe c'est aussi un art, plus tôt la direction est droite, moins le contrôle de traction empêchera le moteur de monter en régime. Donc une fois à la corde, ressortir le plus droit possible pour mettre plein gaz et sentir l'arrière se dérober très légèrement. Sur route grasse, nous nous sommes crû à « Holiday on Ice » – forcément vu l'équipe de casse-cous que nous étions... Tenir une telle cadence n'est pas de tout repos. Il faut être rapide et précis sur le contre-braquage.

La position joue aussi un rôle important pour emmener rapidement un Spyder. En effet, on est assis plus haut que le triangle que forment les roues, au contraire d'un Slingshot ou d'un 3 Wheeler où l'on est assis au ras du sol. Il faut bien être sur ses appuis et utiliser la force des jambes pour se maintenir en selle. Si on se sert des bras pour s'agripper au guidon, chaque courbe se termine comme la première de ma journée.



## **Verdict**

Je résumerai l'essai de ces deux modèles ainsi : installez-moi des cale-pieds sur un Limited Special Series et je serai comblé. Même si posséder un Can-Am est un caprice, les quelques jours (ou semaines !) où vous roulez avec chaque année seront un plaisir.

Pour quelqu'un qui souhaite prendre du recul sur la moto, par choix ou par obligation, c'est à coup sûr une source de plaisir et d'évasion. Ceux qui veulent aller vers plus extrême qu'un cabriolet seront aussi intéressés. Même les voyageurs s'y retrouvent avec la grande capacité de chargement ainsi que le système de divertissement et le régulateur de vitesse. Pour moi, il a ce qu'il faut pour plaire, libre à vous de ne pas vous ouvrir à ce concept, mais prenez une fois le temps d'en essayer un et vous saurez quoi en penser. A ce sujet, les différents modèles Can-Am seront disponibles à l'essai lors des Acid'Days 2016 qui se dérouleront au centre TCS de Cossonay le samedi 30 avril et le dimanche 1er mai.

Le prix de vente du F3-T est de CHF 27'590.- et un F3 Limited ou Special Series s'affiche à CHF 29'490.-. A quoi il faut ajouter CHF 250.- de frais de transport ou CHF 1'400.- pour le forfait homologation (réception par type Suisse, 13.20A timbré, homologation biplace), transport et CH Safety Package. Le prix de vente inclus 2 ans de garantie ainsi que 2 ans d'assistance dans toute l'Europe.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à la société [PowerSports.ch](#) Friedli Fahrzeuge AG pour l'invitation de nos confrères d'[AcidMoto.ch](#) aux essais presse de ces nouveaux

Can-Am Spyder F3-T et Limited.

