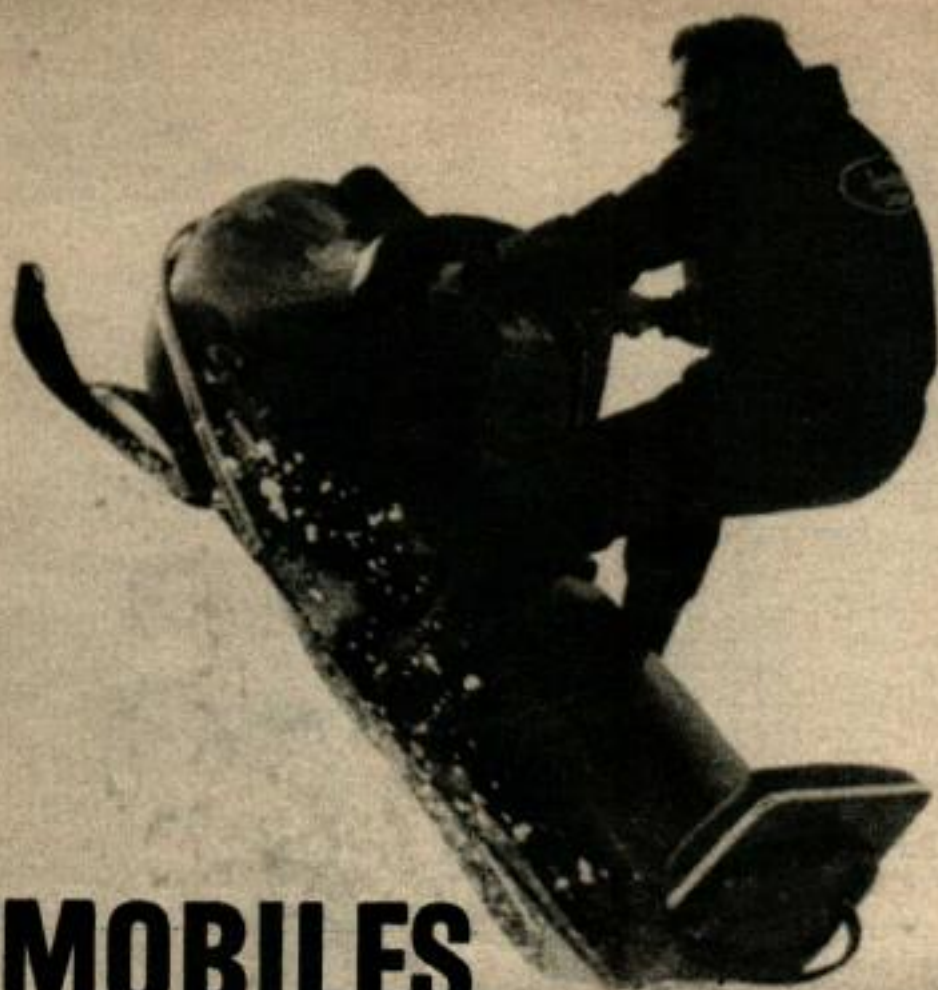




# DES SNOWMOBILES SENSATIONNELS POUR 1969

**Les nouveaux snowmobiles qui seront présentés cet automne se distinguent par une grosse puissance, une forme séduisante et une grande stabilité au départ.**

**V**OUS aurez des surprises cette année, même si vous êtes déjà un vétéran du snowmobile.

Vous verrez des machines fort séduisantes, des engins renforcés, des bolides qui ne coûtent pas trop cher.

Vous verrez, comme je l'ai vu dans une présentation préliminaire, de nouvelles tendances, de nouveaux constructeurs, de nouveaux modèles dans les marques connues.

Vous serez d'abord surpris par le son. Cette année, on fait la guerre au bruit. J'ai constaté que la plupart des machines sont plus silencieuses.

Mais les silencieux diminuent un peu la puissance. D'où la seconde tendance des moteurs plus puissants. L'année dernière, la puis-

sance courante était de 15 ou 16 CV. Cette année, elle est de 18 à 22 CV.

La troisième tendance que vous remarquerez est la forme élégante et la présence des gadgets. Cette année, les snowmobiles ont des jauges d'essence, des filtres de carburant qui empêchent les cristaux de glace d'entrer dans le carburateur, des commandes de gaz au pouce renforcées, de solides poignées de guidon, des allume-cigarettes, des compte-tours des indicateurs de vitesse, des amorceurs perfectionnés.

Mais ce n'est pas tout. Vous verrez qu'à part quelques rares exceptions, on a supprimé la marche arrière.

« Cela alourdit la machine, a dit un constructeur. D'ailleurs, si vous êtes dans une

situation si critique que vous ne pouvez pas sortir l'engin ou le faire tourner, la marche arrière ne sert à rien. »

Quelques clients n'ont pas voulu la marche arrière l'année dernière. Mais ils voulaient le démarrage électrique. De sorte que tous les constructeurs l'offrent maintenant en option. Sur certaines grosses machines, c'est d'office.

Ne manquez pas de jeter un coup d'œil sur les gros modèles. Leur cylindrée va jusqu'à 660 et 744 cm<sup>3</sup>. C'est très fort. Cela coûte cher aussi. Si vous n'avez pas l'intention de rafler tous les prix dans les compétitions hors classe, contentez-vous de les admirer avec nostalgie, ne les achetez pas. C'est pour les champions.

Il y a beaucoup de changements dans les snowmobiles cette année, mais les prix n'ont pas beaucoup augmenté dans l'ensemble. Beaucoup de firmes ont mentionné des prix très intéressants.

Cela s'applique aux machines lancées par Mercury, Yamaha et Massey-Ferguson.

Mercury lance cette année un nouveau modèle très séduisant très bien équipé, avec un moteur de 399 cm<sup>3</sup> et 25 CV. Le moteur a deux cylindres en ligne avec l'allumage par décharge de condensateur de la Mercury Thunderbolt. La chenille de 44 cm de large est en caoutchouc renforcé de câbles d'acier. La chaîne de transmission tourne dans un bain d'huile. Les skis de direction s'inclinent dans



LE SKI-DOO a cette année une nouvelle forme d'obus. A la série Ski-Doo se joignent maintenant les Nordic et T.N.T.

les virages. Il y a trois modèles Mercury : le 250 (démarrage manuel), le 250 E (démarrage électrique) et le 250 ER (démarrage électrique avec marche arrière).

Yamaha est le premier constructeur à utiliser le graissage séparé à huile perdue sur un moteur de snowmobile. Yamaha lance cette année le modèle SL 351 équipé d'un moteur de motocyclette de 350 cm<sup>3</sup> et de 23 CV avec une vidange de gaz indirecte (piston plat, cinq lumières d'échappement).

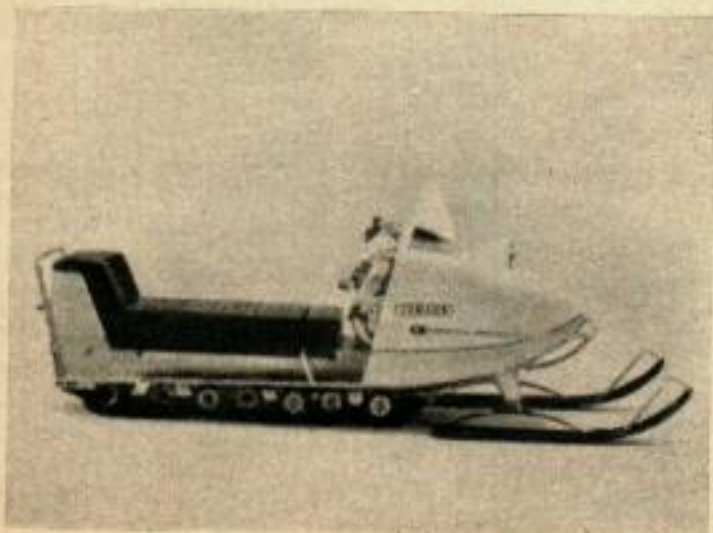
## TROIS MODÈLES TOUT RÉCENTS



MERCURY (à gauche) vient de se lancer dans la construction des snowmobiles, avec la série des 250. Tous les modèles conçus par les ingénieurs de Kiekhaefer ont un moteur de 25 CV, une chenille de 43 cm renforcée d'acier qui assure une grande stabilité.

YAMAHA (en bas à gauche) lance la série SL 351 avec des moteurs qui développent 23 CV à 6 000 tr/mn. Les moteurs ont un graissage séparé à huile perdue qui dispense de faire le mélange deux temps. Les SL 351 ont une chenille de 38 cm.

SKI-WHIZ (ci-dessous) est la nouvelle machine fabriquée par Massey-Ferguson. Avec une chenille de 40 cm de large, ce snowmobile est vendu avec un moteur de 17,5 CV ou de 22 CV. Le capot couvre le moteur qui est monté à l'arrière.





**LE POLARIS Mustang** est une vraie machine familiale. La chenille a maintenant 51 cm de large pour avoir plus de stabilité. On a un choix de six cylindrées pour le moteur.

Le moteur a une transmission par embrayage automatique avec courroie trapézoïdale et une chaîne auxiliaire tournant dans un bain d'huile. La chenille de 38 cm de large est en caoutchouc renforcé d'acier. Equipé d'un démarrage manuel à rebobinage automatique. La machine pèse 150 kg.

Massey-Ferguson, le constructeur de tracteurs, se lance cette année sur le marché des snowmobiles avec deux modèles : le JLO de 297 cm<sup>3</sup> et 17,5 CV et JLO de 372 cm<sup>3</sup> et 22 CV. Appelés Ski-Wihz, ces machines ont quelque chose de très particulier, le moteur est monté à l'arrière, pour mieux répartir le poids et avoir un meilleur rendement, ce qui permet de le capoter complètement.

Un convertisseur de couple et une chaîne à rouleaux entraînent la chenille en polyuréthane de 40 cm. Le modèle de 297 cm<sup>3</sup> pèse 160 kg, celui de 372 cm<sup>3</sup> 170 kg. Les Ski-Wihz ont des ressorts de ski réglables et des pignons libres à l'arrière pour faire varier la hauteur de la machine suivant le poids du conducteur.

Vous verrez encore un autre modèle tout nouveau. La Bolens Co qui fabrique des snowmobiles depuis plusieurs années, lance un nouveau modèle d'aspect classique appelé Sprint. Elle fabrique toujours le Diable Rouge à deux éléments.

Equipé d'un moteur de 297 cm<sup>3</sup> et 17 CV, le Sprint a une largeur de chenille de 38 cm. En deux modèles : celui à démarrage manuel pèse 150 kg et celui à démarrage électrique 163 kg.

Ce n'est pas seulement sur les nouveaux modèles qu'on voit des changements. Les anciens modèles ont aussi des nouveautés.

Ski-Doo modifie la forme générale de beaucoup de ses modèles. La nouvelle ligne en obus est d'aspect très aérodynamique. Ski-Doo lance aussi deux nouveaux modèles cette année, le Nordic et le T.N.T. Bombardier le constructeur des Ski-Doo, conserve la série des Olympic à prix modéré (celui de 12 CV à chenille de 38 cm est toujours vendu à 3 475 F) et la série Alpine à double chenille de 38 cm (76 cm).

Le Nordic a une chenille de largeur diffé-

rente des autres Ski-Doo : 46 cm. A démarrage manuel ou électrique, il est équipé d'un moteur Rotax de 371 cm<sup>3</sup> et 24 CV. Celui à démarrage manuel pèse 164 kg, celui à démarrage électrique 180 kg.

Les grandes vedettes Ski-Doo sont cette année dans la série T.N.T. On y trouve un bolide de 399 cm<sup>3</sup> et 30 CV sur chenille de 38 cm. L'engin pèse 145 kg. Mais le vrai coursier, c'est le T.N.T. 640, un monstre équipé d'un moteur de 640 cm<sup>3</sup> et 40 CV pesant 175 kg avec un chenille de 46 cm.

C'est Polaris qui offre cette année le plus grand choix. On y trouve de tout, depuis les modèles Charger tout récents jusqu'aux gros et solides Voyagers. On peut avoir de petits moteurs Sachs de 275 cm<sup>3</sup>, des moteurs Hirth de puissance moyenne ou élevée, le moteur propre aux JLO, aux Kohler et aux Polaris. On peut aussi avoir des moteurs Wankel. Il y a en tout vingt-neuf modèles.

Le nouveau Charger de Polaris, c'est la « voiture de sport » parmi les snowmobiles. C'est une petite machine nerveuse avec chenille de 40 cm pesant à peu près 135 kg suivant le moteur qu'on a. On a tout un choix de moteurs depuis le Sachs 275 cm<sup>3</sup> jusqu'au Hirth 634 cm<sup>3</sup>.

La plus grande variété de modèles se trouve dans la série Colt de 150 kg à chenille de 40 cm, où l'on a le choix parmi douze moteurs ou deux moteurs Polaris jumelés qui portent la cylindrée à 744 cm<sup>3</sup>.

Les Colt ont le démarrage électrique en option.

La série Mustang a une nouvelle largeur de chenille de 51 cm. Cette machine de 165 kg a le démarrage électrique et un changement de vitesse marche avant, point mort, marche arrière en option.

Le gros Voyager de Polaris, une solide machine de 215 kg avec une chenille de 76 cm de large, peut être équipé d'un moteur JLO de 372 cm<sup>3</sup> ou d'un moteur Hirth de 634 cm<sup>3</sup>.

**SNO-JET OFFRE** quatre nouvelles cylindrées de moteur et huit modèles. La puissance du moteur va de 15 à 35 CV. Sno Jet appartient maintenant à Glostron.





**LE POLARIS Mustang** est une vraie machine familiale. La chenille a maintenant 51 cm de large pour avoir plus de stabilité. On a un choix de six cylindrées pour le moteur.

Le moteur a une transmission par embrayage automatique avec courroie trapézoïdale et une chaîne auxiliaire tournant dans un bain d'huile. La chenille de 38 cm de large est en caoutchouc renforcé d'acier. Equipé d'un démarrage manuel à rebobinage automatique. La machine pèse 150 kg.

Massey-Ferguson, le constructeur de tracteurs, se lance cette année sur le marché des snowmobiles avec deux modèles : le JLO de 297 cm<sup>3</sup> et 17,5 CV et JLO de 372 cm<sup>3</sup> et 22 CV. Appelés Ski-Wihz, ces machines ont quelque chose de très particulier, le moteur est monté à l'arrière, pour mieux répartir le poids et avoir un meilleur rendement, ce qui permet de le capoter complètement.

Un convertisseur de couple et une chaîne à rouleaux entraînent la chenille en polyuréthane de 40 cm. Le modèle de 297 cm<sup>3</sup> pèse 160 kg, celui de 372 cm<sup>3</sup> 170 kg. Les Ski-Wihz ont des ressorts de ski réglables et des pignons libres à l'arrière pour faire varier la hauteur de la machine suivant le poids du conducteur.

Vous verrez encore un autre modèle tout nouveau. La Bolens Co qui fabrique des snowmobiles depuis plusieurs années, lance un nouveau modèle d'aspect classique appelé Sprint. Elle fabrique toujours le Diable Rouge à deux éléments.

Equipé d'un moteur de 297 cm<sup>3</sup> et 17 CV, le Sprint a une largeur de chenille de 38 cm. En deux modèles : celui à démarrage manuel pèse 150 kg et celui à démarrage électrique 163 kg.

Ce n'est pas seulement sur les nouveaux modèles qu'on voit des changements. Les anciens modèles ont aussi des nouveautés.

Ski-Doo modifie la forme générale de beaucoup de ses modèles. La nouvelle ligne en obus est d'aspect très aérodynamique. Ski-Doo lance aussi deux nouveaux modèles cette année, le Nordic et le T.N.T. Bombardier le constructeur des Ski-Doo, conserve la série des Olympic à prix modéré (celui de 12 CV à chenille de 38 cm est toujours vendu à 3 475 F) et la série Alpine à double chenille de 38 cm (76 cm).

Le Nordic a une chenille de largeur diffé-

rente des autres Ski-Doo : 46 cm. A démarrage manuel ou électrique, il est équipé d'un moteur Rotax de 371 cm<sup>3</sup> et 24 CV. Celui à démarrage manuel pèse 164 kg, celui à démarrage électrique 180 kg.

Les grandes vedettes Ski-Doo sont cette année dans la série T.N.T. On y trouve un bolide de 399 cm<sup>3</sup> et 30 CV sur chenille de 38 cm. L'engin pèse 145 kg. Mais le vrai coursier, c'est le T.N.T. 640, un monstre équipé d'un moteur de 640 cm<sup>3</sup> et 40 CV pesant 175 kg avec une chenille de 46 cm.

C'est Polaris qui offre cette année le plus grand choix. On y trouve de tout, depuis les modèles Charger tout récents jusqu'aux gros et solides Voyagers. On peut avoir de petits moteurs Sachs de 275 cm<sup>3</sup>, des moteurs Hirth de puissance moyenne ou élevée, le moteur propre aux JLO, aux Kohler et aux Polaris. On peut aussi avoir des moteurs Wankel. Il y a en tout vingt-neuf modèles.

Le nouveau Charger de Polaris, c'est la « voiture de sport » parmi les snowmobiles. C'est une petite machine nerveuse avec chenille de 40 cm pesant à peu près 135 kg suivant le moteur qu'on a. On a tout un choix de moteurs depuis le Sachs 275 cm<sup>3</sup> jusqu'au Hirth 634 cm<sup>3</sup>.

La plus grande variété de modèles se trouve dans la série Colt de 150 kg à chenille de 40 cm, où l'on a le choix parmi douze moteurs ou deux moteurs Polaris jumelés qui portent la cylindrée à 744 cm<sup>3</sup>.

Les Colt ont le démarrage électrique en option.

La série Mustang a une nouvelle largeur de chenille de 51 cm. Cette machine de 165 kg a le démarrage électrique et un changement de vitesse marche avant, point mort, marche arrière en option.

Le gros Voyager de Polaris, une solide machine de 215 kg avec une chenille de 76 cm de large, peut être équipé d'un moteur JLO de 372 cm<sup>3</sup> ou d'un moteur Hirth de 634 cm<sup>3</sup>.

**SNO-JET OFFRE** quatre nouvelles cylindrées de moteur et huit modèles. La puissance du moteur va de 15 à 35 CV. Sno Jet appartient maintenant à Glastron.





**EVINRUDE ET JOHNSON** offrent des snowmobiles de 25 CV dont le prix va de 4 925 à 6 275 F. Chacune de ces firmes lance également de nouvelles séries avec des modèles de 19,5 et de 23,5 CV. La nouvelle série d'Evinrude s'appelle Bob Cat, celle de Johnson s'appelle Challenger.

Une autre surprise de Polaris, c'est le Playmate un mini-snowmobile de 2 mètres, qui trouvera sans doute une clientèle d'adolescents. Avec un moteur Polaris de 10 CV, il pèse 100 kg.

Chez Johnson, on lance trois nouveaux modèles de Skee-Horse de 25 CV. Le premier est un modèle Light Trac avec chenille de 38 cm. Le second, avec démarrage manuel, a une chenille de 51 cm et le troisième, avec démarrage électrique, a aussi une chenille de 51 cm. Ces deux derniers modèles ont normalement une marche arrière.

Johnson lance également la série Challenger. Ces machines légères sont équipées de moteurs de 19,5 CV et de 23 CV JLO.

Trois autres modèles de la série Skee-Horse sont équipés de moteurs de 16 CV. On peut obtenir ces modèles avec le démarrage électrique, la marche arrière et une chenille de 51 ou de 38 cm.

Evinrude a surpris tout le monde en ajoutant quelque chose de nouveau à sa série classique. A part les trois modèles équipés de moteurs de 25 CV et les trois modèles de

**LES SKI-DADDLERS** d'AMF existent cette année en 6 modèles, qui vont du Wide Track 22, à droite sur la photo, au Sno Scout à gauche, qui est réduit à l'essentiel.



16 CV, Evinrude ajoute la série Bob Cat à sa série Skeeter. Le nouveau Bob Cat est une machine légère équipée soit du moteur de 19,5 CV soit de celui de 23 CV JLO. Les Bob Cat auront une chenille de 40 cm, avec transmission à embrayage Salisbury.

Les Ski-Daddlers d'A.M.F. ont deux nouveaux congénères : le Super Twin de 600 cm<sup>3</sup> et le Lloyd de 386 cm<sup>3</sup> et 20 CV Wide Track 18. Le modèle bien connu Sno-Scout est devenu plus puissant avec soit un moteur JLO 12,5 CV soit un moteur JLO de 15,5 CV. La plupart des Ski-Daddlers ont une largeur de 78 cm, mais le Wide Track 18 à 85 cm de largeur avec une chenille de 38 cm. Le Super Scout Mark III est également plus puissant : 22,5 CV.

Une grande surprise d'exploitation chez Trail-A-Sled, le conducteur des Scorpion. A partir de cet automne, vous pouvez rapporter votre machine chez le concessionnaire après dix heures de fonctionnement pour une révision gratuite. La société prend cette révision à sa charge.

(Suite page 119.)

**L'ARCTIC CAT** se concentre sur sa série Panther qui comprend huit modèles différents dont le cylindrée va de 246 à 600 cm<sup>3</sup>. Tous ces modèles sont pourvus de la suspension spéciale Arctic Cat.



## Des snowmobiles sensationnels pour 1969

(Suite de la page 61)



**HOMELITE A TROIS NOUVELLES machines** : le mini-modèle avec 10 CV et deux modèles courants avec 18 et 20 CV.



**SPRINT**, la nouvelle machine de Bolens, a la forme classique. Ce modèle de 17 CV pèse 165 kg.

Les Scorpion existent en trois modèles : le Mark II avec une chenille de 38 cm pesant 132 kg, le Mark III avec chenille de 46 cm pesant 155 kg, le nouveau Mark IV avec chenille de 58 cm pesant 190 kg. L'option des moteurs se fait entre le Sachs de 297 cm<sup>3</sup> et le Hirth de 634 cm<sup>3</sup>. De nouveaux paliers d'embrayage éliminent le décalage et le blocage par gel.

Cette année, Artic Cat se concentre sur la série Panther. Ces machines légères et rapides sont vendues avec des moteurs de 246 à 600 cm<sup>3</sup>. Arctic Cat a également un modèle à moteur Wankel de 300 cm<sup>3</sup> et un modèle à quatre temps de 120 CV. Les poids des machines dans toute la série de huit modèles ne varient que de 133 à 155 kg. Les Panther ont une chenille de 43 cm et une largeur de 76 cm. La plupart peuvent être adaptées pour le démarrage électrique.

Une autre surprise, c'est l'achat de Sno-Jet par la Glastron Corp., le constructeur des bateaux Glastron et de la série des bateaux de camping Nautia. Sno-Jet offre quatre nouvelles cylindrées de moteur et huit nouveaux modèles.

Avec une chenille de 40 cm et un poids approximatif de 125 kg, les Sno-Jet ont des

moteurs Hirth qui développent 15 CV, 17,5 CV, 19 CV, 23 CV, et 35 CV. Certains peuvent être équipés de démarrages électriques.

Yukon King lance le Super Grizzly. Cette machine est équipée d'un moteur JLO de 18 CV et a une chenille de 38 cm.

Boatel ajoute un modèle à chenille de 51 cm à sa série de Ski-Bird, qui sont vendus avec des moteurs de 300 à 634 cm<sup>3</sup>.

La série Snosport de Rupp a cinq modèles avec des moteurs qui développent de 12 à 20 CV et pèsent de 130 à 155 kg.

La série Fox Trac présente des machines avec moteur de 227 à 450 cm<sup>3</sup>. Six modèles ont une chenille de 38 cm, quatre une chenille de 51 cm.

Alouette Div, de la Featherweight Corp. du Canada présentera six modèles principaux avec moteurs Sachs de 277 à 368 cm<sup>3</sup>. Le poids va de 135 kg à 175 kg.

Cinq modèles ont une chenille de 38 cm tandis que le sixième a une chenille de 46 cm.

Homelite présente trois nouvelles machines, le Ranger de 10 CV, le Forester de 18 CV, l'Explorer de 20 CV. Les chenilles ont respectivement 30, 38 et 46 cm de large.

## UN NOUVEAU LIT DE TRAITEMENT "LE RAYNAL"

Destiné au traitement des malades et blessés **totale**ment immobilisés, opérés récents, grands brûlés, grands infirmes, traumatisés, paralysés, incontinents, vient d'être lancé sur le marché français.

Avantage essentiel : permettre les soins d'hygiène, ainsi que certains traitements locaux, **sans avoir à soulever le malade ou le blessé, sans le moindre mouvement de ce dernier, sans risques de maculation.**

De plus, ce lit facilite et réduit considérablement le travail du personnel hospitalier.