

Côte-à-côte sous la loupe

Les véhicules tout-terrain ou de type côte-à-côte sont d'une grande utilité sur les fermes. Les nombreux modèles avec leurs différentes caractéristiques rendent le choix difficile quand vient le temps d'acquérir un engin. Nous avons évalué une série de véhicules pour vous faciliter la tâche. Voici les résultats.

Pour la première fois, *Le Bulletin des agriculteurs* et le magazine *Graineux* se sont associés pour vous outiller. Le but: vous donner l'information utile et pertinente nécessaire pour mieux magasiner un véhicule tout-terrain. Les deux équipes n'ont pas lésiné sur les moyens pour y parvenir: elles ont observé et analysé sept appareils sous toutes leurs coutures.

En juillet dernier, lors de l'exposition agricole Ag in Motion près de Saskatoon, en Saskatchewan, a eu lieu le Défi côte-à-côte. Pour cette occasion, un circuit de test a été créé sur le terrain de l'exposition. Chaque véhicule a été soumis à une série de tests. L'objectif était de leur faire faire des tâches similaires à celles des agriculteurs sur leurs fermes. Une équipe de juges a procédé à l'évaluation des véhicules.

Dans l'ensemble, les juges ont trouvé que tous les véhicules performaient bien. Et bien qu'ils aient beaucoup de similitudes, les différences étaient nombreuses également. Selon l'opinion des juges, chaque appareil excellait dans quelques-uns des défis, mais était souvent désavantagé lors d'autres épreuves. Ceci démontre, ont conclu les juges, qu'il faut d'abord évaluer précisément à quoi servira le véhicule utilitaire avant de fixer son choix.

Voici comment les juges ont évalué chacun des sept appareils testés. Même si le modèle qui vous intéresse n'est pas dans ce groupe, un coup d'œil aux observations des juges pourrait vous donner quelques bonnes idées de questions à poser si vous prévoyez faire l'achat d'un véhicule côte-à-côte prochainement.



CAN AM DEFENDER

Le Defender XT, un modèle relativement récent de Can-Am, était bien adapté aux épreuves auxquelles il a été soumis durant notre Défi. Sa conception bien pensée le rend apte à accomplir une grande variété de travaux de ferme. Et il offre aussi de la vitesse et de la puissance. Les juges ont aimé sa capacité de rouler à 80 km/h sur les routes tout en ayant suffisamment de «torque» en basse vitesse pour tirer une charge dans le segment de tir de remorque. En même temps, comme l'a commenté un juge, il était amusant à conduire.

Le plancher bas et plat de sa cabine, facile d'accès, plaira à quiconque doit souvent entrer et sortir pour effectuer son travail, le rendant idéal pour des tâches

comme construire des clôtures. De tous les véhicules du Défi, il arrivait deuxième pour la largeur entre les roues permettant d'asseoir trois personnes sur la banquette. Lorsque la cabine est moins encombrée, vous pouvez rabattre l'accoudoir central muni de porte-gobelets.

Deux compartiments de rangement distincts et amovibles sont encastrés dans le Defender, mais leur robustesse à long terme inquiétait les juges à cause de leur fabrication en plastique. Dans l'ensemble, il y a beaucoup de pièces en plastique sur ce véhicule, mais c'est aussi le cas sur la plupart des modèles testés. Et soit vous aimez ou vous détestez la conception avant du capot.

Son réservoir d'essence a une très grande capacité. À 61,3 litres, c'est pratiquement le double de tous les autres modèles et plus que le double dans certains cas. Les boutons de réglage étaient pratiques et le changement de deux à quatre roues motrices, un jeu d'enfant. Et plutôt que de dépendre uniquement du frein à main pour immobiliser le Defender, la boîte de vitesses avait aussi une position de stationnement. À l'arrière, l'attache de remorque était assez éloignée pour permettre l'attelage facile.

Mais les juges ont noté un bruit bizarre provenant de la suspension arrière pendant l'évaluation, ce qui pourrait être irritant à la longue.

Le prix de base publié pour le Defender XT est 15 699\$.



Can Am Defender



Nous aimons :

- > Très bonne conception d'ensemble.
- > Bonne largeur de roues.
- > Vitesse élevée sur route avec accélération rapide et grande capacité de remorquage.
- > Changement de vitesse facile.
- > Bon emplacement pour l'attelage de la remorque.

Nous n'aimons pas :

- > Suspension arrière bruyante.
- > Trop de pièces en plastique.



CF Moto U-Force



CF MOTO U-FORCE 500 ET 800

La compagnie nous a fourni deux modèles à évaluer, celui avec un moteur de 500cc et le plus gros avec un moteur de 800cc. Comme vous devez vous y attendre, les classifications de charge et de remorquage diffèrent sur les deux modèles compte tenu de la puissance augmentée du moteur sur le 800. Le 500 entre dans la catégorie des travaux légers avec un maigre 136 kg (300 lb) de capacité dans le caisson de chargement. Cet aspect s'élève à 454 kg (1000 lb) pour le 800, lequel a des spécifications comparables aux véhicules très robustes.

Les châssis des deux modèles étaient similaires et entraient dans la catégorie des véhicules côte-à-côte hybrides. Cela signifie qu'ils sont à la fois conçus pour travailler et s'amuser. Cependant, une des règles d'ingénierie dans le cas d'usages multiples consiste à abandonner des fonctionnalités de l'un des modèles au profit de l'autre, comme c'est le cas avec le Moto, du moins concernant le côté pratique du véhicule. En effet, les juges se sont tous entendus pour dire que Moto n'a pas lésiné sur l'aspect sportif! Même si le XUV590i Gator de Deere était aussi catalogué véhicule

hybride, Moto a tellement poussé l'aspect sportif que le Deere avait l'air banal en comparaison.

La conception de l'habitacle des véhicules Moto était très différente de celle de ses concurrents dans le groupe. Au lieu d'avoir une banquette, les Moto avaient des sièges-baquets ajustables et leur position s'adaptait aussi à la grandeur du conducteur. Les sièges étaient confortables et vous pouviez vous sentir comme dans une voiture de course prête à entrer en piste à l'Indianapolis 500. Avec leur intérieur conçu comme une voiture de course et leur allure sportive, les Moto ressortaient du lot.

Il est juste de dire que les juges ont eu beaucoup de plaisir avec ces deux véhicules, plus particulièrement avec le 800 qui était de loin le plus puissant de tous – ou peut-être devrais-je dire qu'il avait la vitesse la plus élevée à 110 km/h et plus. Les juges ont atteint plus de 90 km/h lors de l'essai à haute vitesse du parcours et sentaient qu'il restait amplement de puissance d'accélération. De plus, sur le 800, la vitesse augmentait rapidement grâce à son accélération digne d'une fusée. ➤

La compagnie croit que ces appareils sont conçus pour bien travailler la semaine et s'amuser la fin de semaine. Si vous voulez ce type de véhicule, votre choix devrait se porter sur le 800 plutôt que sur le 500 compte tenu de sa puissance augmentée et de la performance du moteur.

Quand est venu le temps de tirer une remorque, le 800 a maîtrisé une charge de 430 kg (950 lb) à 70 km/h, et est resté extrêmement stable sans même tanguer à l'arrière comme ce fut le cas sur d'autres modèles testés à basse vitesse.

Mais le point d'ancrage de la remorque sur le 800 était tellement loin sous le véhicule que nous ne pouvions assembler la remorque sans une rallonge. Les juges se sont demandé quels seraient les effets à long terme de ce levier additionnel sur le châssis si on l'utilise fréquemment.

Les deux modèles, le 500 et le 800, n'avaient pas le côté pratique et simple des planchers plats et accessibles avec banquettes comme sur les styles camions offerts par la plupart des compétiteurs. Et les demi-portes à ressort étaient nuisibles.

Les deux appareils avaient un compartiment de rangement utile sous le siège du conducteur et offraient des points de service faciles. Ils offraient aussi un treuil et un ensemble électrique DEL de classe automobile en équipement standard.

Les prix fournis pour les Moto étaient 12595\$ pour le 500 et 15195\$ pour le 800, ce qui correspond aux plus bas prix lorsqu'on considère des options comparables.

Nous aimons :

- > Le facteur plaisir élevé.
- > Très haute vitesse maximale.
- > Très stable avec une remorque.
- > Excellente traction en terrain mou.
- > Transmission à quatre roues motrices /loquet enclenchement différentiel.
- > Important ensemble de jauges.

Nous n'aimons pas :

- > Piètre emplacement d'attache de remorque.
- > Accès difficile à la cabine.
- > Espace restreint aux occupants avec sièges-baquets à la place d'une banquette.
- > Beaucoup de pièces en plastique.
- > Saccadé à basse vitesse - difficile de reculer pour attacher la remorque.



John Deere Gator



Nous aimons :

- > Très maniable.
- > Facile d'y entrer et d'en sortir.
- > Pratique pour se déplacer autour de la ferme.

Nous n'aimons pas :

- > Faible accélération.
- > Instabilité à haute vitesse.
- > Piètre performance de remorquage.
- > Boîtier de changement de vitesse en plastique.

JOHN DEERE GATOR XUV590I

The XUV590i est un autre nouveau modèle 2016. Il s'inscrit dans la gamme hybride des Gators de Deere qui sont à la fois sportifs et travaillants.

Si vous voulez un véhicule côte-à-côte pour transporter des gens, vous déplacer sur la ferme ou rouler sur de courtes distances, alors ce serait le véhicule idéal pour ce type de travail. Mais ne comptez pas sur lui comme camion ou pour tirer une remorque. Le caisson de chargement en plastique est relativement petit et les crochets d'attache semblaient très faibles, même si la capacité de charge estimée du Gator est de 800 livres (363 kg).

Il aurait dû pouvoir tirer 499 kg (1100 lb), mais après deux parcours avec la remorque de test, dont la charge était moins de 454 kg (1000 lb), le moteur du modèle 590i commençait à chauffer – à un point tel que nous l'avons entièrement retiré du volet remorquage du Défi. À 30 km/h, avec la remorque derrière, il était devenu plutôt instable tout au long des deux parcours.

Un juge a dit que le 590i était un véhicule nerveux, car à 50 km/h durant le test sans chargement son instabilité a augmenté. Même lentement, c'était difficile de conduire le 590i. À l'arrêt et au départ, les mouvements saccadés rendaient difficile la marche arrière avec remorque. L'accélération était relativement lente également.

Les deux leviers de changement de vitesses étaient bien situés sur le tableau de bord, mais étaient retenus par un morceau en plastique. Les juges ont pensé que le panneau aurait peut-être tendance à se détériorer au fil du temps, ce qui aurait pour effet de faire débarquer les leviers de l'engrenage par la force de vibration.

Ceci étant dit, il a été le véhicule favori d'un des juges quand il s'agissait de se déplacer autour du site d'essai, parce qu'il était agile et facile à utiliser pour ce type de tâches. L'option servodirection de notre modèle test du 590i le rendait encore plus maniable.

Le prix de base publié pour le XUV590i est 13523\$.



Kawasaki Mule



KAWASAKI MULE

Le Kawasaki a prouvé aux juges qu'il pouvait travailler comme un mulet, mais son apparence aurait dû lui mériter un nom plus distingué. Selon les juges, ce nom de «Mule» ne semblait pas adéquat. «Cadillac tout-terrain» aurait sans doute été plus adapté. «C'est un véhicule de Gentleman» a commenté un juge, signifiant qu'il correspondait à un véhicule de luxe chez les côte-à-côte.

Il y a deux prises de 12 volts en avant et deux de plus en arrière, ce qui permet de charger les appareils électroniques des occupants. L'empattement de 234,5 cm (92,3 po) et la suspension efficace du Mule lui ont permis de survoler les parties plus abruptes de notre essai sur route. Son logo brodé sur les dossiers ajoutait à l'apparence de finition luxueuse.

Le Mule a de loin offert les plus confortables caractéristiques de roulement de tous les véhicules testés. Bien que du point de vue de la puissance c'était difficile de dire que nous tirions une charge derrière, le problème

était que son efficace suspension le rendait un peu instable à l'arrière au moment de tirer une remorque à haute vitesse.

Les juges ont apprécié le plancher en acier du caisson de chargement qui devrait résister aux dommages causés par de mauvais traitements et de lourdes charges, mais le hayon était en plastique. La capacité maximale de chargement atteint 748 kg (1649 livres). Il pourrait alors transporter à peu près tout ce qu'un agriculteur peut y faire entrer.

En mettant en place la deuxième rangée de sièges, la dimension du caisson de chargement est réduite de façon significative. Le long empattement qui avait offert une douceur de roulement a, par contre, nui à la maniabilité. Notre véhicule de test était parmi les plus difficiles à manœuvrer dans la section slalom du test sur route, écrasant la majeure partie des cônes du parcours, malgré tous les efforts du conducteur.

Le prix de base publié pour le Mule Pro FXT est 14299\$.

Nous aimons :

- > Roulement en douceur.
- > Conduite facile.
- > Grande puissance et accélération rapide.
- > Bonne performance de freinage.
- > Emplacement pratique des boutons de réglage.

Nous n'aimons pas :

- > Le manque de maniabilité à cause du long empattement.
- > La suspension le rendait un peu instable avec une remorque à haute vitesse.
- > Le silencieux trop près de l'attache de remorque.
- > Mauvais emplacement de l'attache de remorque.

KIOTI MECHRON 2200

Parmi les trois véhicules côte-à-côte diesel de l'essai, le Kioti avait des caractéristiques similaires aux deux autres. Le «torque» à basse révolution était impressionnant, mais les juges ont noté que le niveau de bruit de son moteur était le plus élevé. Et comme pour les autres moteurs diesel, la vitesse de pointe était réduite en comparaison des modèles à essence. Le Kioti a le plus souffert de ce problème avec une vitesse maximale de seulement 35 km/h.

Un juge a comparé son accélération à celui d'une locomotive; beaucoup de bruit, mais rien n'avance rapidement. Cependant, avoir ou non une lourde charge à l'arrière ne faisait aucune différence puisque le «torque» compensait et la vitesse du petit Kioti atteignait encore 35 km/h comme s'il ne tirait pas de remorque.

La manœuvrabilité n'était réellement pas ce qu'elle aurait dû être avec le Mechron. La principale cause étant que les 3,5 tours de volant pour braquer les roues de droite à gauche obligeaient les juges à trimer dur pour effectuer le parcours en slalom pendant l'essai. Tous les autres modèles n'avaient besoin que de 2,5 à 2,75 tours de volant, ce qui en facilitait le contrôle.

Le Kioti était clairement conçu pour le travail et figurait parmi les modèles les plus utilitaires du groupe. Cela veut aussi dire qu'il a été construit avec beaucoup d'acier, incluant un caisson de chargement tout en métal au lieu de l'habituel plastique utilisé sur la plupart des autres.

Là où il y avait des pièces en plastique, les juges ont noté que la finition et l'assemblage laissaient à désirer, par exemple un compartiment à gants flottant dans la porte et un porte-gobelet mal ajusté. Mais son plancher bas et sa cabine conçue pour entrer et sortir aisément en font un modèle idéal pour le travail.

Le prix de base publié pour le Mechron 2200 est 13 649 \$.

Nous aimons :

- > Conception simple et pratique.
- > Beaucoup de « torque ».
- > Caisson de chargement en acier.
- > Bon emplacement de l'attache de remorque.

Nous n'aimons pas :

- > Vitesse maximale très basse.
- > Problèmes de finition et d'assemblage.
- > Loquet du caisson mal conçu.
- > Nombreux tours de volant requis pour bloquer d'un côté et de l'autre.



Kioti Mechron



Kubota X1120D



KUBOTA X1120D

Le X1120D de Kubota paraissait dans une ligue à part. Le commentaire d'un visiteur d'Ag in Motion résume bien le tout: « C'est un tracteur sur quatre petites roues ». Son poids publié, plus de 950 kg (2000 lb), en faisait le plus lourd de tous les appareils testés. Cela en dit beaucoup sur la façon dont ce véhicule est construit. Il y a beaucoup d'acier dans sa conception.

La construction était de grande qualité sur cet appareil. Les sièges étaient confortables et le coussin du siège du passager s'inclinait pour faciliter l'accès à un compartiment de rangement dans la cabine. Les changements de vitesse s'effectuaient grâce à une simple, mais solide transmission manuelle, mais cela exigeait de devoir arrêter complètement le véhicule pour passer de deux à quatre roues motrices.

Pendant le test de remorquage, nous n'aurions pas pu dire s'il y avait une charge derrière ou pas. L'accélération était à peu près la même, chargée ou non. Mais bien que ce X1120D soit un pur sang, il ne développe pas beaucoup de chevaux. Il n'y avait pas grand plaisir de conduite ici. Avec ➤

la pédale enfoncée, le moteur diesel et la transmission hydrostatique, la vitesse n'augmentait pas plus qu'environ 46 km/h (27 mph).

Mais si vous retirez votre pied de l'accélérateur, vous devez vous accrocher ferme. La transmission freine le véhicule avec force. L'impossibilité de décélération en douceur du Kubota a demandé un peu d'ajustement aux juges avant de s'y habituer. En contrepartie, cette caractéristique donne au X1120D une des meilleures notes en contrôle de descente de tous les appareils. Il se maîtrise tout seul dans les fortes pentes.

Dans le segment de test sur terrain mou, le poids du Kubota jouait contre lui. Il s'enlisait plus que tous les autres et semblait manquer de puissance en traversant la boue. Il fonctionnait mieux si le conducteur laissait le « torque » faire le travail, mais dans ces conditions, le manque de vitesse faisait en sorte qu'il s'enfonçait plus facilement que les autres.

Le toit et le pare-brise de la cabine du X1120D offraient une grande protection et du confort au conducteur, le faisant ressembler plus à un pick-up qu'à un véhicule côte-à-côte.

Le prix de base publié pour le X1120D est aussi le plus élevé des véhicules de son groupe de test, soit 18860 \$.

Nous aimons :

- > Qualité de construction.
- > Puissance de remorquage.
- > Confort du conducteur.
- > Bon emplacement pour l'attache de remorque.

Nous n'aimons pas :

- > Vitesse maximale lente.
- > Faible traction.
- > Le prix le plus élevé.
- > Décélération rapide quand le conducteur réduit les gaz.

LES JUGES DU DÉFI CÔTE-À-CÔTE

Scott Garvey : journaliste et spécialiste en machinerie agricole des magazines *Country Guide* et *Grainews*.
 Leeann Minogue : rédactrice en chef du magazine *Grainews*.
 Yvon Therien : éditeur et rédacteur en chef du *Bulletin des agriculteurs*.



Polaris Diesel Ranger



POLARIS DIESEL RANGER

Le Polaris Diesel Ranger était le dernier du groupe des véhicules diesel. Lorsque les juges ont tenté de le pousser jusqu'à environ 60 km/h dans le test à haute vitesse, il s'est avéré le diesel le plus rapide et ayant le meilleur taux d'accélération.

L'espace entre les roues du Ranger était plus large que celui du Kubota et des autres véhicules comme le Kawasaki Mule et le Can-Am Defender, ce qui le rendait plus maniable. Mais sans l'option servodirection, offerte de base sur plusieurs autres modèles testés, le volant semblait un peu serré.

Pour être honnête, il avait le plus petit groupe d'instruments de tous les tableaux de bord, ce qui rendait la lecture des données plus difficile que sur les autres modèles. Le levier de transmission était bien positionné, mais nous paraissait un peu raide lors des changements de vitesse. Toutefois, mettre en place les quatre roues motrices et le loquet du différentiel s'effectuait en un claquement de doigts. La banquette n'était pas ajustable et était trop éloignée pour certains juges plus petits

qui avaient de la difficulté à atteindre les pédales.

Le Diesel Ranger a démontré sa capacité de remorquage. Il manœuvre aisément la remorque sans réduire sa vitesse maximale contrairement à l'essai sans chargement.

Le prix de base publié pour le Diesel Ranger est 17 199 \$. 🇨🇦

Nous aimons :

- > Agile et maniable.
- > Banquette pour trois.
- > Compartiment de rangement sous le siège.
- > Meilleure accélération parmi les véhicules diesel.
- > Bonne traction sur terrain mou.

Nous n'aimons pas :

- > Volant rigide.
- > Aucun ajustement du siège.
- > Vitesse maximale lente (mais le plus rapide des véhicules diesel testés).
- > Semblait soulever le plus de boue et salir les occupants.
- > Le plus petit groupe d'instruments d'affichage du groupe.