

**QUAD**

Décembre 2012  
www.quad-passion.fr

LEADER EUROPEEN DE LA PRESSE QUAD

# QUAD 150

Passion Magazine

**NOUVELLE FORMULE!**

**NOUVEAUTE 2013**  
Triton Outback 700 EFi

**DOSSIER**  
Acheter neuf ou d'occasion ?

**RASSEMBLEMENT**  
Le 26e Raid Bleu

**LE CONCESS DU MOIS**  
Arod 42

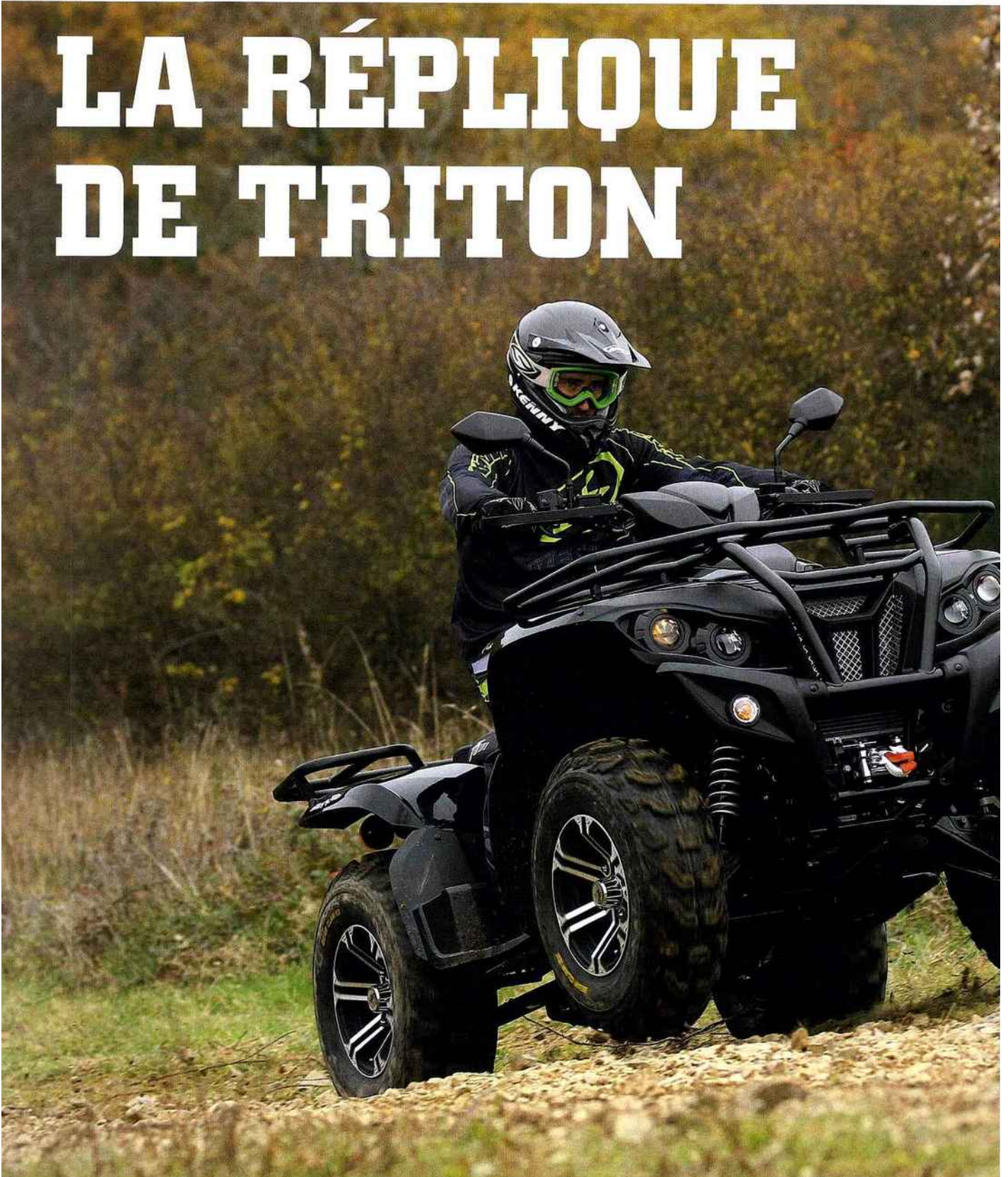
**SALON DE MILAN**



BEL : 6.80 € - CH : 11 FS - CAN : 9.95 \$ca - PORT CONT. / DOM : 6.9 € - N.CAL/S : 840 cfp - POL/S : 900 cfp

**NOUVEAUTÉ** **Triton** *Outback 700 EFi 4x4*

# LA RÉPLIQUE DE TRITON





### TRITON OUTBACK 700 EFI

Cylindrée : 686 cm<sup>3</sup>  
 Puissance : environ 20 ch  
 (49 ch en version libre)  
 Homologation 2 places  
 Dispo : immédiate  
 Prix : 7 999 euros

**TRITON LANCE ENFIN L'OUTBACK 700 EFI, UN BAROUDEUR SURÉQUIPÉ PLEIN D'AMBITIONS. ENTRE DEUX AVERSES, NOUS AVONS EU LA PRIMEUR D'UNE PRISE DE CONTACT INÉDITE AVEC CE QUAD QUI AIMERAIT BIEN CHANGER LA DONNE.**

Texte & photos : Pierrick Le Normand

Triton met fin à trois années de suspense ! Trois ans se sont en effet écoulés depuis notre première rencontre avec l'AX 700. C'était sur le Salon Eicma de Milan, et il fallait vraiment le chercher. Comme un caméléon, rouge sur un fond rouge, il ne portait même pas de badge Triton pour signifier ses origines. Seul Access, le nom du fabricant gravé sur le moteur, nous avait mis la puce à l'oreille. Quelques mois plus tard, il refaisait une apparition moins discrète lors des JPMS, et depuis ... plus rien !





Le secret aura été bien gardé jusqu'au bout. Quasi identique au modèle que nous avons découvert la première fois, il affiche une ligne dynamique grâce à une calandre sportive flanquée de quatre optiques lenticulaires inspirée par le Can-Am Renegade. L'Outback 700 a pris son temps et il se présente comme un quad sérieux. Il n'y a pas de faute de goût et l'ensemble est sobre dans la sportivité. Les lignes sont bien proportionnées et il cultive un mélange des genres. Avec ses larges ailes bodybuiltées et ses rondeurs, il impose une orientation de baroudeur sportif. On remarque également que les designers ont

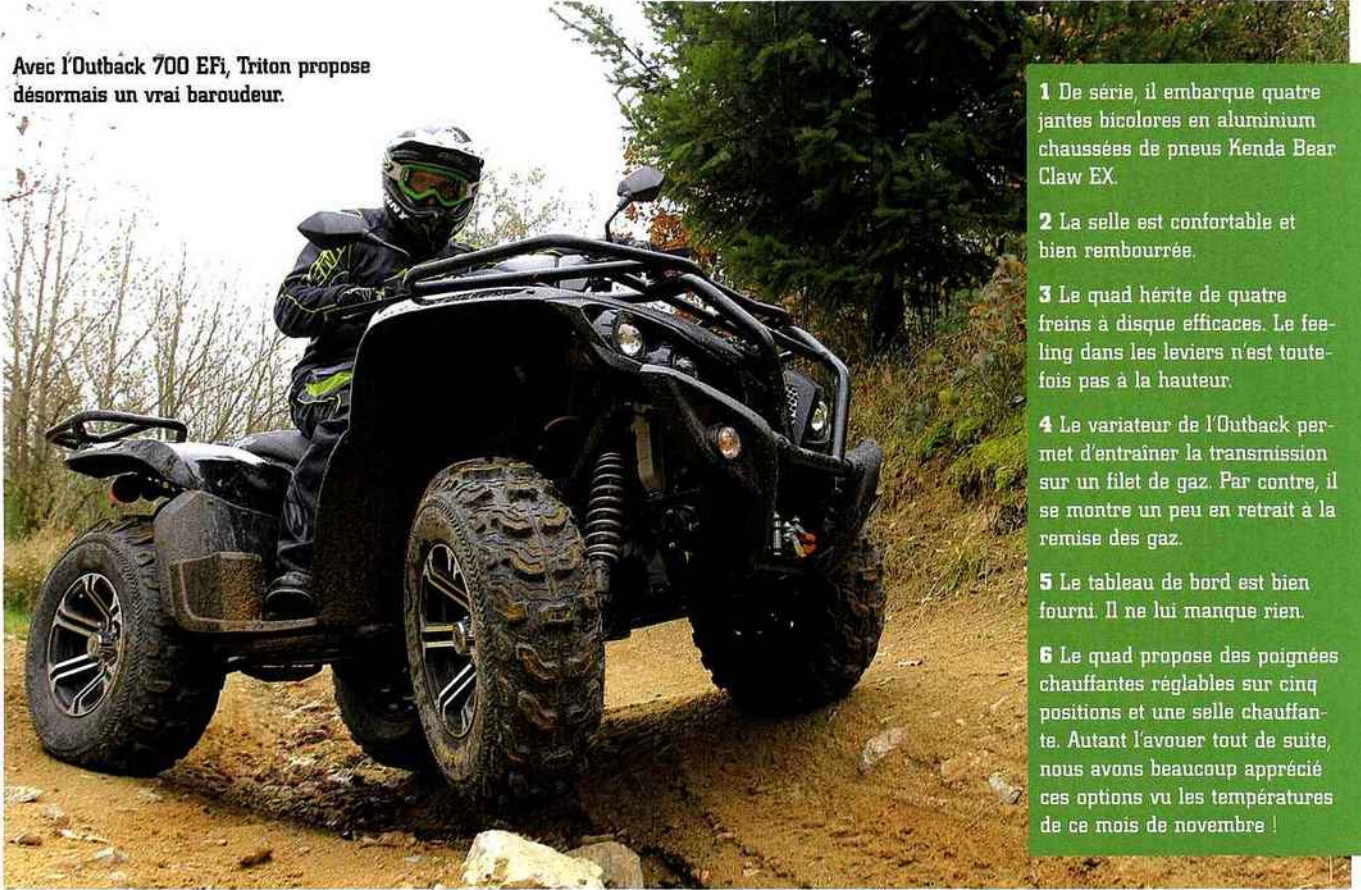
puisé leur inspiration dans les lignes d'une référence : le Yamaha Grizzly, notamment avec le galbe du réservoir. Le Triton dévoile une finition sérieuse, les assemblages sont bien réalisés et utilisent des matériaux de qualité, même au niveau des comodos sur le guidon, un point souvent négligé par les marques taiwanaises.

### UN ÉQUIPEMENT COMPLET

Sous les ailes, on relève des fils mal dissimulés qui ternissent un peu le tableau, mais grâce aux connectiques

étanches et aux nombreux graisseurs, le bilan de la finition est très positif. L'Outback 700 EFI hérite en prime d'un équipement complet. De série, il reçoit quatre jantes en aluminium, un treuil, une boule d'attelage avec une prise électrique pour le faisceau de la remorque, deux porte-bagages, des protège-mains et deux espaces de rangement ; un sous la selle, l'autre devant le guidon. Dans ce vide-poches étanche, on trouve une étonnante prise USB, pensée pour alimenter un GPS ou un téléphone. Mais le quad ne s'arrête pas en si bon chemin. Le Triton propose encore en série des poignées et une selle chauffante. Les poignées se règlent sur 5 positions, la selle sur deux, et sous les ailes arrière, on trouve un faux silencieux d'échappement qui dissimule un espace de rangement. Enfin, les marchepieds intégraux héritent d'un revêtement complet en aluminium... Un peu "too much" comme y disent les

Avec l'Outback 700 EFi, Triton propose désormais un vrai baroudeur.



- 1 De série, il embarque quatre jantes bicolors en aluminium chaussées de pneus Kenda Bear Claw EX.
- 2 La selle est confortable et bien rembourrée.
- 3 Le quad hérite de quatre freins à disque efficaces. Le feeling dans les leviers n'est toutefois pas à la hauteur.
- 4 Le variateur de l'Outback permet d'entraîner la transmission sur un filet de gaz. Par contre, il se montre un peu en retrait à la remise des gaz.
- 5 Le tableau de bord est bien fourni. Il ne lui manque rien.
- 6 Le quad propose des poignées chauffantes réglables sur cinq positions et une selle chauffante. Autant l'avouer tout de suite, nous avons beaucoup apprécié ces options vu les températures de ce mois de novembre !



jeun's ! L'inventaire se prolonge avec le tableau de bord complet. Horloge, compte-tours, trip partiel, totalisateur, jauge de carburant, rapport engagé ou mode 4x4, il ne lui manque rien. Dans ce tableau, on ne regrette que la commande du pont avant, un bouton rotatif non sécurisé, identique aux anciennes de TGB qui avaient essuyé de nombreuses critiques sur ce point. Il manque éventuellement une position Parking sur le sélecteur de gammes.

**GROS MONO DE 686 CM3**

Au niveau de la technique, le Triton affiche de grosses ressemblances avec le Yamaha Grizzly 700. Si le châssis semble identique en tous points, le moteur affiche un rapport alésage/course de 102 x 84 mm et donc une cylindrée de 686 cm3 ... soit exactement les mêmes chiffres que le moteur Yamaha ! Et esthétiquement, le

moteur du Triton est presque identique à celui du Japonais. Lui aussi hérite de l'injection électronique et, dès la mise en route, on retrouve même une sonorité qui rappelle celle d'un Yam'. ... Va comprendre ! Au guidon, on ne retrouve en revanche pas la position d'un Grizzly. Le guidon du Triton est plus bas, moins cintré, et l'ergonomie

rembourrée et confortable. Dès les premiers tours de roues, l'Outback 700 dévoile un caractère rageur et des performances surprenantes. En deux coups de cuillerée à pot, il catapulte le quad à des vitesses élevées et offre de bonnes sensations mécaniques. Dans les montées, il suffit de tirer sur le guidon sur une impulsion pour partir sur les

L'OUTBACK 700 HÉRITE D'UNE VOCATION DE BAROUDEUR SPORTIF GRÂCE À SON MOTEUR SURPRENANT

du poste de conduite est moins naturelle. Il y a également une arête vive sur la carrosserie qui entre en contact avec les genoux et qui ne distille pas le meilleur confort. En revanche, il n'y a pas de fausse note avec la selle, bien

roues arrière sans forcer. Pas de doute à avoir, les 686 cm3 du monocylindre sont bien présents ! Selon le constructeur, ce bloc délivrerait 49 chevaux en version libre, un chiffre qui semble plausible vu les performances.

En franchissement, il dévoile une bonne stabilité, mais son poids et l'ergonomie autour du guidon sont perfectibles.



**OUTBACK 700 EFI 4X4****TECHNIQUE****Moteur**

Monocylindre 4T refroidissement liquide

Cylindrée : 686 cm<sup>3</sup>

Alésage x course (mm) : 102 x 84

Puissance : Environ 20 ch (49 ch en version libre)

Alimentation : Injection

Démarrage : électrique

Boîte de vitesses : Automatique par variateur

Sélecteur de gammes : 4 positions (Longue, courte, neutre et marche arrière)

Marche arrière : Oui

**Transmission**

Schéma : 4x4 débrayable, blocage du différentiel avant

Finale : Cardans

**Partie cycle**

Cadre : Tubulaire en acier

Suspensions avant : double triangulation, amortisseurs réglables en précontrainte

Débattement des suspensions AV : NC

Suspensions arrière : double triangulation, amortisseurs réglables en précontrainte

Débattement des suspensions AR : NC

**Roues**

Pneus avant : Kenda Bear Claw 25x8-12

Pneus arrière : Kenda Bear Claw 25x10-12

**Freins**

Avant : Double disque hydraulique

Arrière : Double disque hydraulique

**Dimensions**

Longueur x largeur x hauteur : 2 040 x 1 200 x 1 252 mm

Empattement (mm) : 1 260

Garde au sol (mm) : 300

Hauteur selle/sol (mm) : 930

Hauteur selle/repouse-pied (mm) : 610

Réservoir de carburant (l) : 21

Poids à sec : 305 kg

Coloris : Noir

Homologation : européenne 2 places

Garantie : 2 ans pièces et main d'œuvre

Disponibilité : Immédiate

Le moteur a toutefois un peu d'inertie et ne brille pas dans les reprises. Mais soyons indulgents ! Notre modèle d'essai n'avait qu'une poignée de kilomètres au compteur



LE TRITON EST LE PLUS CHER, MAIS AUSSI LE MIEUX ÉQUIPÉ DE SA CATÉGORIE

et il devrait se libérer avec le temps pour gagner encore en performance.

**PREMIER CONTACT POSITIF**

Rageur et sportif, le moteur s'assortit bien avec le châssis de l'Outback. Rigide, car posé sur des suspensions plutôt dures, le quad avance un tempérament sportif qui fera plaisir aux éternels de la gâchette. Mais ce quad dévoile deux visages. A basse vitesse, il est un peu lourd à emmener et souffre d'un amortissement qui rebondit trop sur les chocs. Le confort ne sera pas son point fort dans ce registre. Il est toutefois stable et facile dans les passages techniques grâce à son freinage séparé aux leviers et à une bonne motricité. La largeur du guidon, le poids élevé et les arêtes de la carrosserie ne facilitent pas le placement du corps sur les déhanchés, mais le quad se joue des difficultés. A haute vitesse, son châssis travaille mieux, même si la direction devient un peu floue quand le terrain est cassant. Son poids se fait oublier avec la vitesse, mais l'avant semble toujours un peu chercher son cap. Il se laisse mener sans trop d'efforts mais il réclame

de l'attention dans les virages avalés à grande vitesse, où en se détendant vite, les amortisseurs peuvent lui faire lever les deux roues intérieures. Au final, ce nouveau Triton est une excellente surprise. Puissant, bien équipé et joueur, c'est un quad très abouti qui se place comme un sérieux concurrent de ce segment. Il défie le Sym Quadraider et le duo RPS 600 / Adly 600 Xce Country, affichés respectivement à 6 899, 7 990 et 7 599 euros. A 7 999 euros, le Triton est le plus cher, mais aussi le mieux équipé et celui qui vante la motorisation la plus puissante. Un comparatif à venir tranchera cette question.

**1** A la hauteur du genou, la carrosserie présente une partie saillante qui nuit au confort, notamment en duo.

**2** Le Triton ressemble beaucoup au Yamaha Grizzly 700 sous tous les angles, jusque dans la fiche technique.

**3** Le Triton est un quad attachant. Toutefois, l'ergonomie du poste de pilotage est un point faible.

