



la partie avant par des éléments en tissus imperméables ajustés grâce à des velcros. Cela n'est pas du meilleur effet à notre goût. Pas plus que les protections de câblerie taillées dans la même matière. Ces éléments de finition déçoivent au regard du prix public de cet engin. Mais, en fait, elles sont efficaces, vite nettoyées et remplissent leur rôle de protection.

Embarquer dans le Dazon, n'est pas si facile car le plat bord est assez haut. Le pilote pourra accrocher le comodo de clignotants et le passager le rétroviseur extérieur. Dans le domaine de l'instrumentation, même si la qualité et la présentation restent basiques, rien ne manque : compteur de vitesse et kilométrique, jauge à carburant pour le réservoir de 30 litres, indicateur de température, feux de

détresse et prise allume-cigare. L'ajustement des pièces en mouvement pourrait être amélioré...encore une fois, il s'agit d'un buggy. Par contre, un plus sur le maintien du pilote et de son passager, ce dernier bénéficiant d'un repose-pied très efficace et d'une poignée bienvenue. Le pied gauche du pilote trouve facilement une cale à sa disposition... Les sièges baquets équipés de harnais offrent un bon maintien. La position de conduite est très bonne, même si le levier de vitesse un peu en avant pourra pénaliser les plus grands qui auront reculé leur siège au maximum. A noter : le pédalier réglable permet un ajustement assez précis à la morphologie du pilote. L'utilité de tous ces éléments se confirmera rapidement lors d'une séance « shaker » durant l'après-midi...

Le train avant reçoit une double triangulation indépendante. Les triangles sont larges et de bonne facture, seuls les joints et l'utilisation diront si la liaison avec le support de roue est assurée avec des matériaux de qualité suffisante. Mais, franchement, les sollicitations encaissées par cette géométrie montée sur rotules sont impressionnantes. Le amortissement est confié à des éléments à ressort AST (exit les FOX). A l'arrière, ces AST, moins « durs » que les FOX devraient facilement compenser les contraintes de poids du moteur. Le double bras indépendant paraît sérieux, mais encore une fois, seul le temps nous dira si la qualité des soudures et des matériaux retenus sauront supporter les contraintes que l'on peut faire subir à un tel engin.

La transmission est assurée par des cardans, rien à dire... d'autant que la transmission secondaire est ici assurée par une vraie boîte mécanique et non plus un variateur/ inverseur avec courroie.

On oublie facilement que cet engin n'est pas un kart cross taillé pour la compétition. Et que de ce fait, il n'a pas à répondre aux mêmes exigences. Tout en étant certain qu'il pourrait lui aussi tourner sur circuit, le Dazon 1:00cc est avant tout taillé pour donner un maximum de plaisir et de fun à ceux qui sont attirés par les sensations extrêmes.

Même à 15kw avec un couple de camion (60N/m à 2400 tr !), il semble en mesure de propulser son pilote sur les pentes du nirvana des pilotes de buggys !

Contact : le moteur répond à la sollicitation immédiatement ! Le bruit est feutré et civilisé ! Il rappelle que cet engin est amené à rouler dans la circulation. Alors ?

Feulement de fauve ? Ou monstre bridé ? Le pot d'échappement est monté efficacement, puisque il est suspendu par des silentbloks. L'autre engin est monté avec un pot homologué NIMBUS proposé à 350 euros. Savoir si il donne plus de pêche ? Difficile sans circuit plat et dégagé, mais en tout cas le bruit est sympa. Le bruit du pot d'origine est très convaincant, sait rester discret en ville et efficace dans les tours. Même si la première impression laisse à penser que la « bête » est un peu lente à se mettre en mouvement, le moteur laisse découvrir un couple



Minico joue gros... cube

Texte et photos : Bpat



A l'instar de celui du quad, le marché du buggy, en pleine expansion, semble de plus en plus se tourner vers les grosses cylindrées. Dans cette dynamique, DAZON, avec Minico en France et Nan buggy au Benelux, ne fait pas dans la demi-mesure. Les deux distributeurs proposent désormais un engin de 1100cc homologué dans la catégorie des quadricycles lourds à moteur : le DAZON 1100cc RE.

Du gros, du très gros ! En tout cas en ce qui concerne la motorisation, puisque l'on quitte l'univers du motorcycle pour se tourner vers celui de l'automobile. Le quatre cylindres qui équipe le Dazon est le moteur Suzuki monté sur le Samourai alors que la boîte est celle de l'automobile. Un moteur de voiture monté sur un buggy, cela rappelle nettement les solutions adoptées par les karts cross de compétition. La gageure consiste à en faire un engin civilisé, homologué, capable de rouler sur nos routes.

Un développement nécessaire

Le 1100cc DAZON n'est pas arrivé là par hasard, son développement a été long, sinon laborieux. La version « pré-série », non bridée, a roulé suffisamment en Europe pour que l'engin ne nous soit pas totalement inconnu. En effet, les buggys fabriqués en Chine et importés dans la communauté n'ont aucune chance de fidéliser une clientèle européenne si un vrai travail de développement n'est pas mené en amont : les distributeurs doivent travailler en collaboration avec les constructeurs asiatiques. Pour le Dazon, cette dynamique semble être en place, puisqu'un représentant des importateurs européens veille, là bas, à ce que les directives de mise au point soient exécutées par le bureau de développement de l'usine Dazon PMI à Shanghai.

Prise de contact

1100cc, sur le papier, cela fait peur ! D'autant que les premières photos disponibles de l'engin renvoyaient un caractère agressif qui venait renforcer cette image de « monstre ». En fait, les dimensions restent heureusement raisonnables et ne choquent pas plus que cela les utilisateurs de buggys de poche que nous sommes. Bien sûr, avec 3m de long et presque 1,70m de large, il vous faudra trouver une remorque adaptée ou peut-être décider que cet engin est un véhicule capable de se transporter sur les lieux de randonnée.

Les roues (AV : 25x8-12 / AR : 25x10-12) sont montées avec des jantes alu qui sont d'un bel effet. Le châssis tubulaire de 35 de section est tout à fait conventionnel, il est masqué sur toute



impressionnant, surtout sur les deux premiers rapports, les suivants étant naturellement plus « longs ». Ce caractère rugueux parfois difficile à doser est accentué par une boîte à commande par câblerie pas assez précise : les changements de vitesses doivent se faire de manière « virile » si l'on souhaite exploiter les potentialités du moteur...

Plus le temps passe, plus les paysages sont beaux et nous commençons à nous habituer au pilotage. En fait, passer à 90 km/h dans un chemin cassant devient permis, d'autant qu'en cas de « surprise », le freinage est efficace. L'engin se pilote facilement et de manière saine. Le train avant engage facilement, le travers est immédiat. Sur la terre, c'est un régal : c'est un engin sportif, qui fatigue à conduire. Même si aucune difficulté du terrain de 4x4 emprunté ne lui résistera, le différentiel, combiné à la garde au sol et à l'empattement, dévoile ses limites dans les zones de franchissement.

Une utilisation polyvalente

Un premier point : le DZ 1100cc est un vrai véhicule qui saura vous transporter dans de bonnes conditions de sécurité et d'agrément d'un point à l'autre. Mais c'est aussi un monstre de sportivité qui vous donnera des sensations sans pareilles sur les pistes. Tout est possible : appel, contre appel, travers gigantesques, passages rapides en courbe sur des terrains aléatoires. Seul son empattement et ses dimensions conséquentes le limiteront dans les franchissements. Il ne faudra pas non plus chercher à passer là où peut se faulxer un 150 sans y laisser quelques « plumes ». Le DZ reste un grand buggy qui aime les espaces dégagés. Son caractère apprécie les grands espaces et des pistes où sa vitesse et la largeur de son train avant le mettent plus à son aise. En fait son domaine de prédilection reste la piste de terre. C'est en fait plus un engin sportif qu'un engin de randonnée.

LES +

- Bonne qualité apparente du train avant
- Position de conduite et maintien
- Couple gigantesque
- Puissance toujours disponible
- Capacité à devenir sportif

LES -

- Prix
- Boîte imprécise à manier avec force
- Moteur rugueux difficile à doser (tout ou rien)

CARACTERISTIQUES

DAZON 1100 RE

DIMENSIONS

Luluh	2085x1670x1455mm
Poids	395 kg
Garde au sol	no
Empattement	2350mm
Pneus AV/AR	21x8-12/25x10-12
Réservoir d'essence	30 L

MOTEUR

Refroidissement	liquide à injection
Cylindres	1100cc
Démarrage	électrique
Boîte de vitesses	5 vitesses + marche arrière
Entraînement	Cardan

PARTIE CYCLE

Suspension AV/AR	double bras/double bras indépendant (dbt AV/AR: 335mm)
Pneus AV / AR	disques hydrauliques

SON PRIX

PRIX DE VENTE 10900 Euros (port inclus)