

## Dazon 1100cc RE "Minico joue gros ... cube"

Soumis par Mac Rodgers  
25-09-2006

Dazon 1100cc RE : "Minico joue gros ... cube"

A l'instar de celui du quad, le marché du buggy en pleine expansion, semble se tourner vers des cylindres de plus en plus importantes. Dans cette dynamique, DAZON, avec Minico en France, et Nan buggy au Benelux, ne font pas dans la demi mesure. Ils proposent désormais un engin de 1100cc homologué dans la catégorie des quadricycles lourds ; moteur : le DAZON 1100cc RE.

Du gros, du très gros ! En tout cas en ce qui concerne la motorisation, puisqu'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 la Samouraï, la boîte est celle de l'alto. Un moteur de voiture monté sur un buggy, cela rappelle nettement les solutions adoptées par les Kart 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 par hasard, son développement a été long, sinon laborieux. La version proposée n'a pas été bridée et 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 à ce que les directives de mise au point soient exécutées par le bureau de développement de l'usine DAZON PMI à Shanghai.

La bonne recette paraît avoir été appliquée : développement européen, et fabrication chinoise.

## 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 1,7 m 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 ont un bel effet. Elles doivent probablement hélas, sacrifier un peu de la solidité requise pour une utilisation "off road".

Le châssis tubulaire de 35 de section est tout à fait conventionnel, il est masqué sur toute la partie avant par des éléments en tissus imperméables ajustés grâce à des velcro. Cela n'est pas du meilleur effet, mais notre go est. Pas plus que les protections de carrosserie taillées dans la même matière. Ces éléments de finition ne cadrent pas avec le prix public de cet engin. Mais elles sont efficaces, vite nettoyées, elles remplissent leur rôle de protection.

Embarquer dans le DAZON, n'est pas si facile car le plat bord est assez haut. Le passager devra grimper le toit du pilote et le pilote pourra accrocher le confort de clignotant.

Dans le domaine de la finition, les compteurs et les confort restent basiques et l'ajustement des pédales en mouvement pourrait être amélioré encore une fois, il s'agit d'un buggy. Par contre un plus sur le maintien du passager et du pilote. Le passager bénéficiera

d'—un repose pied tr—s efficace et d'—une poign—e bienvenue. Le pied gauche du pilote trouve facilement une cale a sa disposition— La position de conduite est tr—s bonne. A noter : Le p—dali— est lui aussi r—glable dans tous les sens, volant, p—dali— levier de vitesse r—glage, ceinture—

Il faut dire que l'—apr—s midi nous r—servera une s—quence — shaker —a ou tout cela sera utile.

Le train avant re—oit une double triangulation ind—pendante. Les triangles sont larges et de bonne facture, seul le temps et l'—utilisation, dira si la liaison avec le support de roue est assur—e avec une qualit— de mat—riaux suffisante. Mais franchement, j'—ai —t— impressionn— par les sollicitations encaiss—es par cette pi—ce. Tout est mont— sur rotule

L'—amortissement —; l'—avant est confi— —; des —l—ments a ressort AST (exit les FOX)

A l'—arri—re les AST, moins — dur —a que les fox ils devraient facilement compenser les contraintes du poids du moteur. Le double bras ind—pendant parait s—rieux, encore une fois, seul le temps nous dira si la qualit— des soudures et des mat—riaux saura encaisser les contraintes que l'—ont peut faire subir —; un tel engin.

La transmission est assur—e par des cardans, rien —; dire— D—autant plus que la transmission secondaire est ici assur—e par une vraie boite m—canique et non plus un variateur/inverseur avec courroie.

J'—ai du mal —; me rappeler que cet engin n'—est pas un kart cross taill— pour la comp—tition. Et que de ce fait, il n'—a pas —; r—pondre aux m—mes exigences... Tout en —tant certain que cet engin pourrait lui aussi tourner sur circuit, je me rappelle que le

Dazon 1100cc 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) ! Cet engin semble en mesure de propulser son pilote sur les pentes du nirvana des pilotes de buggys !

Il me tarde de le mettre en route et d'écouter les premiers tours de roues

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 ?

Quelques tours de roues s'imposent

Le pot d'échappement est monté efficacement, puisque il est suspendu par des silentblocs

L'autre engin est monté avec un pot homologué NIMBUS proposé à 350 euros.

Savoir s'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.

Enfin est un peu lourd à mettre en mouvement.

Et le caractère rugueux du moteur n'arrange pas les choses

Il faut Ãˆgalement composer avec la commande par câ€šblerie : En fait les passages se font de maniÃˆre virile Ãˆ. Plus le temps passe, plus les paysages sont beaux et nous commenÃˆons Ãˆ nous habituer au pilotage.

En fait, passer Ãˆ plus de 100 km/h dans un chemin cassant devient permis.

L'engin se pilote facilement et de maniÃˆre saine. Le train avant engage facilement , le travers est immÃˆdiat.

Sur la terre, c'est un rÃˆgal: c'est un engin sportif, qui fatigue Ãˆ conduire.

Les franchissements ne sont pas sa tasse de thÃˆ (garde au sol, empÃˆtement, diffÃˆrentiel,) Pourtant aucune difficultÃˆ du terrain de 4/4 empruntÃˆ ne lui rÃˆsistera.

{mospagebreak}

Conclusion

Une utilisation polyvalente.

Un premier point : Le DZ 1100cc est un vrai vÃˆhicule qui saura vous transporter dans de bonnes conditions de sÃˆcuritÃˆ et d'agrÃˆment d'un point Ãˆ un autre. Mais c'est aussi un monstre de sportivitÃˆ qui vous donnera des sensations sans pareil sur les pistes. Tout est possible : Appel, contre appel, travers gigantesques, passage rapide en courbe sur des terrains alÃˆatoire.

Seul son empattement et ses dimensions

conséquentes le limiteront dans les franchissements.

Il ne faudra pas non plus chercher à passer l'ou peut se faufiler 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 plus un engin sportif qu'un engin de randonnée.

Reste à savoir si l'évolution de l'offre buggy tourne vers les gros, vitera lescueils de celle vue par l'univers du quad, pourtant diluée sur une période au moins deux fois plus grande.

Les gros buggys apporteront-ils une amélioration de la qualité du marché en terme de fiabilité ? Peut-être ! Car plus les engins vont vite, et plus il faut que les constructeurs améliorent la qualité.

Augmenteront-ils le plaisir de rouler en buggy ? Bien que légitimes, ces questions ne seront pas lucides ici. Le recul manque, et nous ne pouvons que laisser nos interrogations en suspens, pour nous concentrer sur la prise de contact avec l'engin qui nous est présent.

Points positifs

- Bonne qualité apparente du train avant

- Position de conduite et maintien

- Couple gigantesque

- Puissance toujours disponible

- Capacité à devenir sportif

#### Points négatifs

- Prix 10.900 €,

- Boite imprécise à manier avec force

- Moteur rugueux difficile à doser (tout ou rien)

#### Fiche technique (Données distributeur)

- refroidissement  
liquide à injection

- Cylindres  
: 1100 cc

- Allumage  
/ Course : 78 x 65,5 mm

- Transmission  
: boîte 5 vitesses + MA

- Propulsion  
par cardan

- Puissance

maxi : Homologuée EEC 15 Kw à 2400 trs/min

- Version

OFF ROAD (non homologuée 67 CV)

- Couple

max : 60 N\*m/1800 rpm

- Suspension

avant : double bras avec amortisseurs

- Suspension

arrière : double bras indépendants avec amortisseurs FOX

- D'battement

en mm : AV et AR 355 mm

- Freins

: disques hydrauliques avant + arrière

- Dimensions

en mm : L : 2985 / I : 1670 / H : 1455

- Empattement

: 2350

- Poids

à vide : 395 Kg

- Pneumatiques

: AV : 25x8-12 / AR : 25x10-12

- Véhicule

homologuée



Prix  
public TTC (port inclus) : 9.990 €,

Frais  
supplémentaires DOM-TOM : + 10 % des prix TTC affichés

(Article 17 du 25/09/2006)