TOUT L'UNIVERS DU QUAD ET DU BUGGY

# LE MONDE DU QUAD

www.lemondeduquad.com

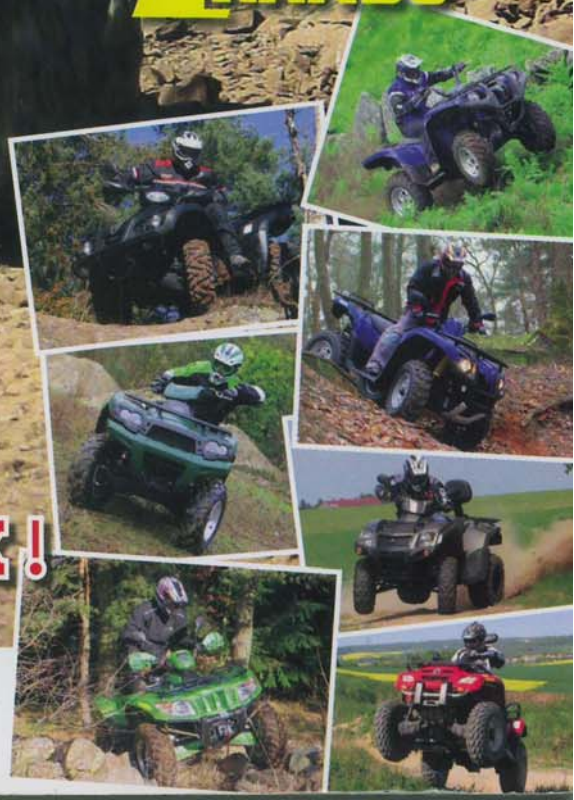
N°59 ■ SEPTEMBRE ■ 2008

INCLUS VOTRE ASTROQUAD + LES JEUX DE LA RENTRÉE

ESSAI

## Kymco UXV 500

NOS 7 COUPS DE COEUR RANDO



# CAN-AM OUTLANDER 500 MAX XT

## NOUVEL ÉCHELON DE CHOIX !

ET AUSSI

- CONTACT **KYMCO MXU 400**
- BUGGY **GOX 1100**
- SPORT **12H DE VASSIVIÈRE**

WWW.LEMONDEDUQUAD.COM
M 08568 - 59 - F: 5,50 €

Texte : François Rouger ▶ Photos : Franck Mathon

## BOOXT GOX 1100

# LE BOOXT 1000CC FAIT LE FOOLZ !

**Le domaine de Foolz, c'est ce superbe endroit où Eric Cheurlin nous accueille à l'occasion de l'essai du dernier né de chez Booxt : le Gox 1100cc. Lieu de détente et de sérénité situé à 20 minutes de Troyes, le domaine est aussi un parc dédié aux loisirs motorisés. Cela devrait nous permettre de pousser dans ses retranchements le buggy commercialisé par Damien Martraire. Il s'agit bien de valider les prétentions de cet engin, qui se présente comme un acteur crédible pour les raids tout terrain et grands espaces…**

A peine rentré de Valloire, où l'engin a tâté de (trop !) près un poteau (mal ?) placé sur le bord de la piste de ski, le Gox 1000cc doit maintenant subir nos assauts inquisiteurs qui vont une fois de plus, mettre à l'épreuve son châssis et son moteur chinois. Qu'à cela ne tienne ! Le triangle inférieur, qui a lâchement fini sa carrière à Valloire, est remplacé par une version plus ancienne, et l'engin est de nouveau prêt à en découdre avec la piste et nos coups de volants rageurs !

Mais avant de le mettre à mal, ou du moins de tenter de le faire, il convient comme à l'habitude, de faire le tour de la bête afin de faire plus ample connaissance. Cela sera vite fait, dans la mesure où l'engin ne nous est pas inconnu : le châssis diffère très peu de celui du 650cc et le moteur est le quatre cylindres de 1051cc qui est monté sur d'autres buggies connus. Il est fabriqué en Chine sous licence Suzuki (HH 4655Q-2E). Ce bloc à injection a de l'allure, les parties mobiles sont bien protégées, la prise d'air couleur alu est d'un bel effet, même si, à notre avis, elle dévente l'admission. Toute la connectique bénéficie d'un soin salutaire : les fils sont mieux gainés, moins apparents, même si toutes les broches ne sont pas encore étanches. Le réservoir bonbonne d'une vingtaine de litres est maintenant en véritable aluminium : fini la rouille ! La batterie est équipée d'un coupe circuit.

L'aspect général du buggy est conforme à ce que l'on attend d'un engin taillé pour les grands espaces. Ceinture de caisse assez haute, gabarit imposant, garde au sol importante, ce buggy fait penser à ses cousins d'outre-atlantique. Si vous espérez passer inaperçu dans les chemins campagnards,

vous vous êtes trompés de véhicule. Le train arrière approchant les 190cm, les sentiers étroits vous sont interdits !
La suspension avant est à double triangulation superposée. Les amortisseurs permettent un grand débattement et ils auront été efficaces tout au long de l'essai. Toutefois, nous avons remarqué des traces de matage sur les ressorts qui viennent butter sur un tube de châssis à la réception des sauts. La qualité des matériaux est correcte, mais la dimension des articulations et des liaisons avec le châssis nous paraît un peu légère. De ce fait, les supports de triangle jouent le rôle de « fusible » en cas de choc du train avant. Après tout… Pourquoi pas ?
Les disques de frein avant à double piston sont de qualité et de dimension motocycle (comme sur le 650cc). Par contre à l'arrière, les supports de roues sont nouveaux et de qualité automobile, ils reçoivent des disques et des étriers beaucoup plus sérieux. Une partie des flexibles du système des freins a été remplacé par du cuivre. Dommage que la gaine du câble qui commande le frein de parking pende sous le buggy. Le train arrière semble toujours aussi robuste, les bras tirés, rendant les roues indépendantes, sont courts et épais. L'amortisseur remplit son rôle avec constance et les cardans donnent confiance. Le pivot des bras est monté sur roulement à aiguille sans graisseur. D'ailleurs, l'absence de graisseur est une constante sur cet engin. Le moteur est fixé sans silentbloc au berceau par trois points. Bien que modestes, les fixations semblent efficaces. Pour finir, le recul que nous avons sur ce châssis lui confère un avantage : le 650cc Booxt est réputé pour ses qualités dynamiques, certains l'ont même emmené dans le désert africain avec bonheur. Il n'y a pas de raison pour que ce châssis soit moins bon sur le 1100cc que sur le 650cc. Pour être franc, le moteur chinois de 650cc paraissait un peu perdu et limité au cœur de ce pistard. A l'embarquement j'espère que ce moteur plus puissant donnera une âme salutaire à cet engin.

L'embarquement est toujours assez délicat compte tenu de la hauteur du plat-bord… Mais la sécurité mérite bien quelques acrobaties, et le marchepied qui a été ajouté, facilite la manœuvre… Les baquets « Booxt » sont toujours aussi accueillants et surtout, ils ont un dossier réglable en inclinaison ! Toutefois cette fois-ci, cela ne suffira pas ! Le pédalier est bien conçu (il manque juste un anti-dérapant sous l'accélérateur) mais le volant tombe un peu haut et le pommeau de vitesse est un peu loin. Pas de quoi rendre le buggy pénible à piloter, mais suffisamment pour le mentionner…
Inédit : le petit pare brise devant ! On aime ou pas… En tout cas, il est efficace. Tant qu'il ne pleut pas ! Car alors sans essuie glace, la visibilité devient aléatoire… A défaut de pouvoir se tenir avec les mains, le passager a les pieds bien calés. On aurait aimé que le pilote ait droit à la même chose pour son pied gauche. Pour le reste, la position est bonne et rien n'est rédhibitoire, le fait de ne pas voir les voyants placés à la base des compteurs est compensé par l'efficacité des commodos qui sont à l'écart des genoux.

Bon allez ! On est quand même là pour rouler ! Il faut passer aux choses sérieuses et démarrer enfin le moteur ! Ca démarre

impec et le bruit est sympa : feulement rageur dans les tours, jamais bruyant, sportif à souhait. Le pot sans tresse et monté en rigide n'a pas bougé pendant l'essai qui fut malgré tout « remuant ». Ce groupe propulseur génère très peu de vibration et semble particulièrement bien équilibré. Il est régulé dans les tours pour protéger la mécanique mais n'est assurément pas bridé à 20cv. Décidément les buggys montés avec ce moteur affichent leur hypocrisie vis-à-vis de la réglementation des quadricycles lourds. Dans cette configuration, il s'agit d'un engin qui devra être orienté vers le « hors piste ». De toutes les façons, bridé à 20cv, il est à parier que cet engin de plus de 520kg, n'aura plus rien de sportif. Pour l'heure, c'est au volant d'une machine d'environ 50cv que nous prenons la direction du parc du château de Foolz (terrain privé donc !). Ici tout est feutré, et franchement le buggy s'en sort très bien malgré son gabarit. Il reste très maniable grâce à un rayon de braquage raisonnable, une direction bien démultipliée et un train avant incisif compte tenu du débattement des suspensions. Les options, tels la rampe de projecteur ou l'équipement audio MP3 embarqué, en font un randonneur serviable et confortable pour autant que les chemins

soient de bonne dimension. Le moteur est coupleux à souhait, et l'on peut rester en 3ème pendant très longtemps en passant de 10 à 70 à l'heure… La cinquième vitesse ne pourra servir que sur le goudron et à condition d'être pressé (de perdre son permis de conduire !).

Sur le terrain réservé aux 4x4, je reconnais que j'ai eu une révélation… Au bout d'un 1/4 heure, j'étais rincé, avais oublié mon mal de dos, et devenais persuadé que cet engin correspondait à ce que nous espérions : une vraie rupture d'avec le 650 !

Bien que commandée par câble, la sélection des vitesses est précise. Le moteur volontaire arrache le buggy à la demande. La boîte est correctement étagée même si la deuxième est un peu longue. Le couple permet de se jouer des croisements de pont.

Côté dynamique, c'est un régal ! Les suspensions permettent de passer avec de la vitesse sur des bosses conséquentes. Le cap se maintient facilement. Une fois en courbe, l'engin se place en virage correctement et les glissades sont facilement contrôlées. De ce point de vue, la monte des pneus mixtes sur jantes alu est cohérente : le buggy tient bien le pavé en virage, mais reste joueur à l'accélération.

Du coup, on se prend à vouloir décoller un peu sur les bosses… Et même si l'engin n'est pas fait pour cela, il s'en sort relativement bien, servi par un châssis capable de supporter de grosses contraintes.

Un petit passage à gué validera l'amélioration réalisée au niveau de la protection des pieds des passagers et des sièges. La tôle, relevée vers l'avant, va jusqu'au berceau arrière. De plus, les sièges sont recouverts sur leur face inférieure.

Enfin, l'essai sur la piste de terre rapide confirme les bonnes sensations que nous avons au volant de cet engin. En grandes courbes, le buggy, une fois tassé sur son train arrière, ne prend pas trop de roulis et conserve une excellente motricité. Les transferts de masse, bien que conséquents, sont facilement anticipés et permettent de mettre l'engin dans sa trajectoire.

La dérive est saine, le pilotage possible, c'est du fun et des sensations garanties quel que soit le niveau du pilote.

Pour conclure, il est clair que Booxt tient un bon produit ! Il y a là matière à ravir les amateurs de désert qui souhaitent s'engager dans des épreuves « grands raids » à peu de frais. Ce châssis est fait pour les grands espaces, et sa fiabilité a déjà été éprouvée dans ce domaine. Ce moteur lui donne une âme enfin sportive, mais lui enlève la possibilité de rouler sur le domaine public dans sa version débridée. Ne comptez pas acheter pour 9990 euros une bête de course prête à sortir des stands, mais assurément, pour ce prix, vous aurez un engin très amusant, robuste, équipé d'un moteur convaincant.

Pour ce prix hors options vous aurez malgré tout droit aux petites chinoiseries qui marquent l'industrie orientale : matériaux de qualité médiocre et une multitude de petites choses à revoir (fixation garde boue, graisseurs, position clignotant, protection câblerie, qualité caoutchouc…). Pour autant, le Booxt 1000cc est très facile à prendre en main pour un buggy de cette cylindrée, il est sain à piloter et permet de passer confortablement sur les pistes rapides à des vitesses tout à fait honorables pour un quadricycle lourd à moteur. D'ailleurs, c'est bien là le paradoxe ; puisque dans cette version, ce n'en est plus un !

## CARACTÉRISTIQUES

### BOOXT Gox1100cc

#### Moteur et partie cycle

| | |
|---|---|
| Moteur | 1051cc, licence Suzuki 4T à injection, refroidi par eau. |
| Puissance | 15 KW (56cv débridé non homologué) |
| Boîte de vitesses | Manuelle 5 vitesses + Marche arrière |
| Transmission | Par cardans, avec différentiel |
| Suspensions AV | Indépendantes à triangle superposés |
| Suspensions AR | indépendantes à bras tirés |
| Freinage | 4 freins à disques hydraulique |

#### Dimensions et poids

| | |
|---|---|
| Lxlxh | 3000x1870x16000m |
| Poids à vide | 520 kg |
| Pneus AV / AR | 25x8-12 / 25x10-12 |
| Réservoir | 20 l. |

#### Confort et Sécurité

- Sièges baquets indépendants avec harnais 4 points
- Avance assise et inclinaison dossier réglables pour conducteur et passager
- Rétroviseur droit et gauche
- Garde-boue « lame imitation carbone » sur les 4 roues
- Rampe 4 phares de toit (usage interdit sur route)
- Galerie de toit (démontable)
- Boule d'attelage
- Treuil électrique (en option)

#### Tarif

9 990 Euros TTC

### LES +

- Moteur convainquant
- Châssis adapté
- Comportement dynamique
- Prise en main facile

### LES –

- Absence de graisseur
- Clignotants vulnérables
- Témoins lumineux invisibles
- Train avant monté « fin »

### Merci

Merci à Eric Cheurlin pour son accueil et sa disponibilité. N'hésitez pas à aller faire un tour dans son domaine :

**Domaine de Foolz**
10110 – BOURGUIGNONS
Tél. : 03 25 29 78 86
www.domainedefoolz.com


7x sans frais
(financement possible selon dossier)
BOOXT
GAMME BUGGY & SSV HOMOLOGUES
Conçu, Testé, Fiabilisé par BOOXT
Monté en France par nos PROS
SAV assuré, pièces sous 48h
GARANTIE 6000kms 12 MOIS*
GOX-650
Photo Laurent MAIN ELBORMA1000 / BOOXT
A partir de 7490€
HOMOLOGUATION EUROPEENNE PERMIS B ou A1
AMT +1€ =1 an d'assurance
POINT EXPERT BUGGY FRANCE
VU SUR AB MOTEURS QUAD ELBORMA 1000 JPMS MONDIAL DU DEUX ROUES BPAF AT QUAD QUAD PARIS TUNING SHOW
GOX 250 XXL
GOX-1100
+1€ = 1 an d'assurance
sur buggy et dynotruck, jusqu'au 30/09/2008
IMPORTATEUR OFFICIEL BUGGY SSV
DYNOTRUCK 300 & 500
Options pare brise et toit possibles
Modèle avec options jantes alu et treuil

| | GOX-250 XXL | GOX-650 | GOX-1100 | DYNOTRUCK 300 | DYNOTRUCK 500 |
|---|---|---|---|---|---|
| Homologué | 2 Places avec permis B, A ou A1 dès 16 ans | 2 Places avec permis B, A ou A1 dès 16 ans | 2 Places avec permis B, A ou A1 dès 16 ans | 2 Places avec permis B, A ou A1 dès 16 ans | 2 Places avec permis B, A ou A1 dès 16 ans |
| Puissance | 19CV | 32CV | 52CV | 21CV | 32CV |
| Boîte | Automatique + Marche arrière | 4 vitesses + Marche arrière | 4 vitesses + Marche arrière | Automatique + Marche arrière | Auto. + MA + Réducteur + Bloc. diff + 2/4x4 |
| Prix TTC | 4 990 € | 7 490 € | 9 990 € | 5 790 € | 7 990 € |

N°Azur 0 810 811 260
PRIX APPEL LOCAL
GAMME BUGGY & SSV HOMOLOGUE
> Vente directe importateur
> Offres distributeurs
> Packs loueurs
> Export monde
Canadian BOOXT UTILISE
AMT
www.booxt.com
BOOXT FRANCE
13 rue Robert KELLER
Zone industrielle
10150 Pt Ste MARIE
Tél 03 25 73 46 96
BOOXT SECTEUR NORD
1 Zone de l'artisanat
Route de Béthune
62300 LENS
Tél 03 21 42 00 71
* Tarifs, photos, descriptifs et données techniques non contractuels et sujets à modifications sans préavis et sous réserve d'erreur typographique et de disponibilité
Le premier des deux termes échu. Les puissances sont bridés à 20CV pour l'homologation. BOOXT SARL capital 50000€ - SIRET: 423595610