

BOOXT Gox-650. Le buggy conjugué par booxt: je goxe, tu goxes : Ils boooooxtent !!!!!

Soumis par Mac Rodgers - Nuts06
10-04-2007

BOOXT
Gox-650

Le
buggy conjugué par booxt: je
goxe, tu goxes : Ils boooooxtent !!!!!

A l'heure actuelle, beaucoup parlent des nouveaux gros buggys. En fait, peu les approchent, et les conversations finissent par tomber à plat devant les photos circulant sur le net – Peu de professionnels prennent véritablement le risque de faire venir pour de vrai les machines avant de les avoir vendues.

En nous rendant à Troyes pour essayer le GOX 650, nous avons fait plus que prendre contact avec ce nouveau buggy 650cc. Nous nous sommes véritablement imprégnés du concept commercial proposé par Damien Martraire, le jeune directeur général de l'entreprise. La attitude est le pari de proposer sous cette griffe, une gamme complète de véhicules et d'accessoires, répondant aux attentes du consommateur de loisir motorisé.

Booxt Center

Installés pour l'instant à Troyes et Lens, les Booxt center : n'est pas une plaisanterie ! 700 m2 de show room et d'atelier, ainsi qu'une possibilité de 4000 m2 de stockage à proximité. Ces deux magasins sont la vitrine de l'entreprise qui compte 13 personnes. Une structure conséquente, mais jeune. Avec approximativement un an d'existence, l'enseigne peut s'enorgueillir d'afficher un chiffre d'affaire conséquent. Pourtant, Damien veut passer à la vitesse supérieure. Il désire réaliser dans le domaine du loisir motorisé, ce que certaines enseignes ont réussi dans le créneau du loisir sportif : devenir une marque générale proposant dans chaque rubrique d'engins, une gamme complète. Ceci en développant des partenariats avec des constructeurs asiatiques, tout en proposant des grandes marques en parallèle.

Au niveau des buggys, Booxt propose des engins allant de 50cc à 800cc. Les choix ne sont pas complètement arrêtés quant aux modèles retenus à la vente. Pour le moment, les fers de lance de cette gamme sont les 250cc Xingling et ce nouveau 650cc Jinseng que nous venons essayer. A terme, en renforçant ses échanges avec les usines chinoises qu'il visite (avec lesquelles son agent sur place maintient les relations), Damien espère pouvoir proposer plusieurs types de 250 et de gros cubes, même de répondre aux attentes de tous ses clients.

Pour l'instant, le buggy est bien là, le dossier d'homologation est posé. Le container parti des usines chinoises, doit arriver sous peu. Précisons d'ailleurs que le buggy essayé est le prototype ayant permis de finaliser l'homologation. Des différences existent par rapport au modèle qui sera finalement commercialisé (voir encadré) mais nous n'avons pas pu vérifier, ni leur réalité, ni les éventuelles améliorations qu'elles apportent.

Premier contact

D'entrée de jeu, on est impressionné par les mensurations de la boîte. Il est très long et aussi large que haut. Nous avons carrément affaire au plus gros engin du marché actuel. Ce buggy fait la taille d'une petite citadine et, forcément, dans la circulation il doit se faire respecter !

Le look ensuite ne laisse pas indifférent : enchevêtrement de tubes, ceinture de caisse haute, longs triangles avant, rampe de phares sur le toit, nez court et agressif. Il n'est pas exactement beau. Il est même plutôt monstrueux. Mais est-ce vraiment un défaut pour un véhicule tout-terrain ? Bien que certains angles de vue ne soient pas photographiques, dès qu'il entre en mouvement, le Gox-650 évoque inévitablement les dunes-buggy US et dégage une ambiance Madmax agréablement virile !

Faisons un tour plus attentif du monstre, on retrouve le d'sormais habituel bicylindre 650cc qui équipe tous les buggys asiatiques de cette cylindrée. Il n'est pas réputé pour être un foudre de guerre mais au moins il semble fiable. Cette fois, l'embrayage est hydraulique. C'est un bon point. Par contre, il est dommage que les 3 points de fixation moteur ne soient pas mieux conçus.

Le châssis est largement dimensionné. Pas étonnant puisqu'il est prévu à l'origine pour un 800cc. Les roues sont repoussées aux quatre extrémités du buggy, la garde au sol est considérable, les angles avant et arrière sont très grands. On peut envisager l'attaque des talus les plus raides sans toucher !

À l'arrière, les bras oscillants, les équipements de roulements sont courts et robustes, mais sans barre antiroulis et sans limite du débattement maximum. Espérons que les amortisseurs et les cardans résisteront en cas de sauts périlleux.

À l'avant, les triangles, peints couleur alu, sont du plus bel effet. Leur structure en losange semble indestructible et on peut choisir 2 positions d'ancrage pour les amortisseurs. En comparaison, les pivots de roues paraissent presque faibles.

Les étriers de frein, bien que modestes à l'avant, sont de dimension automobile, mais les disques restent petits car limités par le diamètre des roues. Difficile de faire autrement. Les jantes à bords, en véritable alu cette fois, sont réellement magnifiques.

L'installation à bord demande une technique particulière. La meilleure est sans doute de se suspendre à l'arceau et de se jeter les deux pieds en avant : viril l'engin on vous dit !

Une fois cette gymnastique accomplie, on découvre un habitacle très spacieux. Il y a encore la place pour un vide-poche et un porte-gobelet entre les deux larges sièges. Le baquet du conducteur, mais aussi celui du passager, sont sur glissières. Surtout, ils disposent d'un dossier réglable. C'est rare. Ainsi, il devient impossible de ne pas trouver une position confortable quelque soit son gabarit.

Le p^odalier, sans ^otre g^onant, est un peu d^ocentr^o. Les harnais 4 points sont logiques dans ce d^ocor ^o d^o-homme ^a, bien que pas agr^oables ^o ajuster. Le tableau de bord devrait ^otre complet et esth^otique sur le mod^ole d^ofinitif. Le volant, tr^os vertical mais de finition m^odiocre, tombe bien en main et les commodos, fa^oon voiture, s^o-av^orent bien pratiques. Seule la cl^o de contact est hors de port^oe. Le plancher en aluminium stri^o est une tr^os bonne id^oe.

Les mat^oriaux, les soudures et la connectique ne sont pas formidables. Globalement, la qualit^o de fabrication est conforme aux standards Chinois.

On roule !

Le moteur distille un son plaisant et flatteur si on le ram^one aux 20 cv de l^o-engin brid^o.

Il faut pourtant ^o arracher ^a l^o-engin de son inertie^o - C^o-est s^osr, l^o ^o, il faut acc^ol^orer franchement ! Le frein ^o main n^o-est pourtant pas serr^o ? Le poids camarade ! Ce buggy ne sera jamais une bombe au d^omarrage^o. De toute fa^oon, de par son gabarit, il ne sera jamais non plus une abeille capable de se faufiler dans le trafic ou dans une for^ot aux arbres serr^os. On est loin du concept du buggy de poche pour entrer dans celui du buggy tout court^o -

Les vitesses se passent facilement, on a connu bien pire^o - La s^olection est pr^ocise, bien que le levier un peu long, amplifie la course de s^olection. La premi^ore est efficace, ^o noter la pr^osence d^o-un petit trou apr^os celle-ci, pour un encha^onement seconde/troisi^ome bien ^otag^o. La quatri^ome ne trouvera aucun usage en ^o Tout Terrain ^a. Elle ne sera utile que sur la route ou sur chemin particuli^orement roulant tant sa d^omultiplication est longue. Pour finir sur cette boite, elle est en fait assez agr^oable ^o l^o-usage, et en tout cas, permet de se servir des rapports du moteur pour piloter l^o-engin. D^o-ailleurs celui-ci est fait pour cela, c^o-est un pistard qu^o-il faut garder ^o dans les tours ^a ! Les changements violents de direction doivent ^otre ex^ocut^os avec l^o-aide de la boite, soit pour bloquer quelque peu les roues, soit pour redonner de la puissance ^o ;

L'arrière afin de provoquer la dérive.

Le cadre de notre essai convient tout à fait pour se faire une idée de l'engin : Un champ de mines où un petit circuit sinueux est dessiné. Un temps exécrable rendant le terrain très trempé !

En fait, au premier abord, le Gox-650 paraît impossible à piloter dans ce type de configuration : très sous vireur (pas de différentiel sur cette version précise), il décroche pourtant franchement, mais ne se contracte pas plus facilement en dérapage.

Une fois parti, les 3,30m de long agissent comme un balancier, et il faut anticiper longtemps à l'avance pour éviter le tête à queue. La direction bien que précise (juste un peu de jeu dans le volant) est très multipliée et il faut plus d'un tour de volant pour aller en but d'un côté à l'autre. Il me faudra une paire d'heures pour commencer à avoir en main. Il devient alors un engin agréable à conduire, qui procure de réelles sensations de pilotage.

L'engin devient alors sans restriction un pourvoyeur de plaisir. Il a pour cela sa disposition des arguments de choc :

- Un amortissement jusqu'à présent inconnu pour ce qui me concerne - Vous pouvez sans vergogne rouler à fond sur un champ de mines sans en être incommodé outre mesure -

- Une tenue de cap qui fait de cet engin un pistard hors pair ; c'est d'ailleurs ce qui doit faire son succès aux États où les dunes sand raiders l'apprécient beaucoup. Même les sauts lui sont permis.

Sur la série de bosses alignées,
le Gox-650 passe bonhomme, emmenant pilote et passager dans un tour
de manège géant ! Vive les montagnes russes !
Pour le faire décoller, il faut malgré tout le vouloir,
et penser que l'avant, s'abattant à
la réception, l'arrière du véhicule retombe
lourdement.

Les amortisseurs ne talonnent pas ; par contre, je
pense que le dessous arrière du châssis touche
violemment le sol, donnant un coup aux fesses
aux passagers. Comme en témoignent quelque peu, les traces
de chocs répétés de la barre inférieure
qui protège la commande de boîte de vitesse

Le Gox-650 devient vraiment amusant,
et l'on recherche le moindre accrochement de relief pour
s'envoyer en l'air ! Mon passager rigole moins !

Conclusion

Certes, ce véhicule est
perfectible : des défauts persistent et il reste de
conception et fabrication chinoises. Il est également vrai que
le Gox-650 demandera de grands espaces pour s'exprimer pleinement.

Pourtant, cet engin sort
incontestablement du lot. Ses dimensions, son look et son confort de
roulage hors du commun en diront assurément plus
d'un. D'autant que le prix annoncé par BOOXT le rend
abordable pour un quadricycle lourd homologué ayant de telles
capacités sur les pistes.

Rappelons aussi que, dans le domaine
des buggys chinois, la satisfaction des utilisateurs est très
liée au circuit de distribution qui devra pallier aux ennuis
inhérents à l'utilisation de ce matériel. De
ce point de vue, l'enseigne BOOXT a la volonté de faire la

différence par sa qualité de service et sa politique d'amélioration des produits.

Nous retrouverons certainement cet engin sur les chemins roulants et au départ des raids Sahariens !

Textes : François Rouger (Mac Rodgers) et Frédéric Benedetti (Nuts06)

Photos : Franck Mathon (Bomby41) et D. Martraire

(Article 21 du 03/03/2007)