

A la ville comme aux champs, le Gox 250: un buggy de plaine ! ...

Soumis par Mac Rodgers
10-05-2007

GOX 250 (Booxt)

A la ville, comme aux champs, le Gox 250: un buggy de plaines ! ...

En attendant les nouveautés
annoncées dans les grosses cylindres, l'essai du nouveau gox est l'occasion de
faire le point sur ce qui est proposé dans la gamme des 250cc.

Les 250cc sont les buggies les plus vendus, pourtant nous
assistons à l'heure actuelle à un net fléchissement des ventes dans cette
catégorie.

La fiabilité décevante de la plupart des machines chinoises
décourage les amateurs pourtant nombreux.

Ceux-ci attendent peut-être des
produits plus adaptés au marché européen ?

Quoiqu'il en soit, nous nous
tournons vers Booxt pour nous demander : l'Est, Quoi de nouveau ?

En attendant les
nouveautés annoncées dans les grosses cylindres,
l'essai du nouveau gox est l'occasion de faire le point sur ce
qui est proposé dans la gamme des 250cc.

Les 250cc sont les buggies les plus vendus, pourtant nous assistons à une heure actuelle à un net fléchissement des ventes dans cette catégorie. La fiabilité d'ailleurs de la plupart des machines chinoises décourage les amateurs pourtant nombreux. Ceux-ci attendent peut-être des produits plus adaptés au marché européen ? Quoiqu'il en soit, nous nous tournons vers Booxt pour nous demander : A l'Est, Quoi de nouveau ?

Encore un buggy chinois !
La perspective de retourner à Troyes pour essayer le 250 in dit de Booxt nous engage naturellement à nous poser la question suivante : qu'est ce qui différencie un buggy asiatique d'un autre buggy chinois ?

Il faut reconnaître que les engins existants partagent un certain nombre de caractéristiques. Leurs moteurs tout d'abord : la plupart sont équipés avec le moteur monté sur ce Gox : un 250cc fabriqué sous licence Honda. Pourtant, malgré une forte propension au copiage, force est de reconnaître que chaque buggy possède un caractère propre que lui confèrent les choix techniques retenus, les matériaux utilisés, et le montage final.

Visiblement le parti pris pour ce qui concerne l'usine JINFENG est la dimension. Tout paraît surdimensionné ! Amortisseurs, bras de suspension, triangles, disques de freins et disques. En fait le 250 partage beaucoup de particularités avec son grand frère le Gox 650. Cela prouve d'une solidité rassurante concernant un certain nombre de pièces. Pourtant, la conception, ainsi que le montage de certains éléments, nous laissent très dubitatifs.

Quels sont les choix retenus pour cette machine et qu'a-t-elle de particulier ?

Autant de questions intéressantes, sinon primordiales, qu'il faudra se poser alors que nous approchons de la boîte.

A l'arrêt

Je dis à bête à,
car cette fois-ci, c'en est une ! Le 650 était grand-
Celui-ci l'est au moins autant : il est même plus
large ! 176 cm, un record ! Pas facile de trouver un
plateau assez large pour le transporter—Avec 156 cm de haut et une
garde au sol de 28 à 23 cm, ce buggy est dans la norme.
Pourtant ce Gox 250cc a de l'allure, il est très bien
équilibré, presque à au carré à
(entraxe de roues Av /Arr : 200 cm).

Beaucoup d'éléments
sont spécifiques à ce buggy. Cela lui donne une
identité, un look unique : La double triangulation avant,
le réservoir d'essence rond en inox—

Les bras tirés
à l'arrière sont équipés, comme à
l'avant, d'amortisseurs à gaz de grande taille, le tableau
de bord est original et on y trouve l'essentiel. Les grands
sièges baquets bicolores sont très agréables à
l'œil, et confortables à l'usage. Le pot d'échappement
est sans surprise, comme sur tous les buggies chinois, il devra faire
l'objet d'une surveillance attentive—

Le plancher est constitué
par des plaques striées en acier inoxydable, qui donnent un
bel aspect à l'ensemble. Dommage qu'elles ne se prolongent
pas sous les sièges pour les protéger. Les garde-boue
sont absents mais leur fixation est prévue. Une boule de
remorquage est montée à l'arrière du véhicule.

FUXIN le constructeur
chinois, a fait du bon et du moins bon.

Le beau volant monté d'origine ne devrait pas tenir longtemps au rythme d'un pilotage exigeant.

Le joli compteur de vitesse caché par le volant n'est visible qu'une fois descendu de l'engin.

Le montage du triangle supérieur : pour le moins bizarre - Le standard chinois en terme de soudure - L'articulation de renvoi de la commande de l'inverseur : un bon point ! Tout en tringle !

Il s'agit d'un buggy particulièrement bien suspendu. La double triangulation avant est assez rare dans cette catégorie pour être soulignée. Dommage qu'ici, le montage des triangles supérieurs reste pour nous un non-sens technique : en cas de battement maximal, il viendra forcer sur le tube supérieur - De plus, le rajout d'un manchon sous la rotule d'articulation fragilise l'ensemble -

À l'arrière, les bras tirés et articulés sur roulement devraient sans problème jouer leur rôle, d'autant que les amortisseurs sont ceux montés sur le 650.

Tout est surdimensionné. Les disques de frein (un sur chaque roue) sont à l'automobile et à l'arrière, et à double piston à l'avant. Les durites sont en cuivre rigide.

La transmission finale est assurée par des cardans couplés à un inverseur/différentiel inévitables. Il paraît de bonne facture, et surtout, il est actionné par un système de tringlerie rigide et bien guidée, qui rend la course du levier de commande très précise et efficace.

Ce buggy réunit des

caractéristiques que l'on pouvait trouver à l'époque, sur différents engins existants. Il est donc le seul à posséder une double triangulation à l'avant, des roues complètement indépendantes à l'arrière (sans barre de torsion) avec différentiel et cardan.

Hélas, comme la fixation de l'inverseur et du moteur, des progrès restent à faire. Le moteur n'est pas retenu dans le plan vertical (il se monte à l'accélération) et la barre qui fixe l'inverseur, bien que remplissant son rôle, donne une impression de mauvais bricolage.

D'autant plus qu'en terme de montage et de fabrication, nous avons à faire au chinois : les soudures sont efficaces, mais esclées, la connectique n'est pas bonne. Par contre, la visserie nous paraît correcte, compte tenu des habitudes chinoises.

Bref, pas mal de petites choses dont Damien Martraire est conscient, et qu'il s'efforce de résoudre grâce à une collaboration efficace avec l'usine.

L'embarquement est aisé, le pédalier agréable, les sangles des harnais de bonne qualité. (même si notre harnais d'essai refusait de se fermer). Hélas, la position de conduite n'est pas facile à trouver. Pourtant le siège avance sur des rails et le dossier est articulé. Mais lorsque les jambes sont correctement allongées, les bras s'avèrent trop courts pour toucher le volant sans décoller les épaules. Il faut alors se résoudre à piloter jambes un peu trop fléchies, et alors les genoux viennent buter contre le volant trop bas.

En route !

Un coup de clef, le buggy démarre sans rechigner et distille un bruit tranquille.

discret qui permet une utilisation citadine civilisée.

Franchement, à

tourner autour, nous nous attendions à conduire un véhicule poussif du fait du poids et du gabarit de l'engin. Honnêtement, c'est le cas ! Ce moteur de 250cc paraît bien insuffisant compte tenu des dimensions de la machine...360 kg, ce n'est pas facile à traîner, et nous oublions tout de suite les velléités sportives que nous aurions pu avoir : Ce buggy est un buggy de promenade !

Toutefois, il reste

agile ! Non pas grâce à son moteur, mais du fait de son excellente partie cycle. Il n'est pas sous-vireur, impossible à prendre en défaut. Il est d'une facilité de prise en main d'concertante – C'est un buggy de papa, facile à conduire, sûr, et pourvoyeur de sensations de pilotage très saines.

L'amortissement est

royal, et le petit moteur, bien que discret, reste volontaire et permet de passer partout dans le champ de mines, th'être de notre essai.

Le différentiel se

fait oublier en franchissement, mais il est bien présent lorsque nous tentons de mettre l'engin en travers – Pas facile de le mettre à la faute, ce Gox –

Le pilotage sportif

n'est pas facilité par la direction qui est très multipliée. L'engin supporte d'être mis en charge de façon importante sans que cela soit ressenti au volant. Le freinage est très efficace, quoique complètement d'équilibre sur notre engin d'essai, qui bloquait systématiquement sur la droite – Des réglages restent à faire.

L'impression

d'inefficacité du moteur est petite à petite gomme par les excellentes qualités dynamiques du châssis. D'ailleurs, une petite préparation moteur permettrait au Gox de s'exprimer davantage en tirant plus court. Car sur le bitume, même à deux, le Gox allonge et prend une vitesse de croisière satisfaisante pour cette catégorie d'engin (autour de 70 km/h).

Conclusion

Le Gox 250 est une machine intéressante qui propose une très bonne prestation à un très bon prix. Elle ravira les utilisateurs soucieux de leur confort, et permettra à tous d'aborder ce loisir motorisé sans appréhension. Très facile d'accès, cette machine se prend en main avec une facilité d'usageconcertante.

Tout naturellement, son gabarit et son poids le placent au niveau des performances des moteurs. Il s'agit ici d'un buggy de plaine, une machine utile, qui s'adresse autant à ceux qui désirent un deuxième véhicule à fun, qu'à ceux qui veulent se promener dans les chemins.

Du chemin, il en reste à parcourir pour éliminer certains défauts de jeunesse, et nous pouvons cet été compter sur l'attention de l'entreprise Booxt.

A 4990 euros, dans un contexte difficile pour le buggy asiatique, l'avenir nous dira si ses qualités seront suffisantes pour en faire un succès commercial.

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : Sébastien Billard (Sebilly) et Franck Mathon (Bomby41)

(Article 22 du 07/04/2007)