

## Envie de "gros" ? Comparatif buggies 650. Bon appétit !

Soumis par Mac Rodgers  
10-08-2007

Envie de "GROS" ?

Comparatif buggies 650.

Bon appétit !

Waoouuh !

Sluurps ! Chouette ! Quelle que soit la façon dont on le dira : vous en rêviez, ils l'ont fait ! LMDQ en partenariat avec le BPAF\*, a réuni sur le même plateau, l'intégralité de ce qui se vend actuellement dans la catégorie des buggies de plus de 500cc. Huit pilotes, deux jours, cinq machines.

Nous arrivons dans le magnifique parc de loisirs motorisés du moulin de la Brosse à Luzillé (37), et le maître des lieux, Bruno Tessier nous ouvre les portes de ses garages :

L'ALP 650, le Matador 650, l'Oxokart 500, le Raider extrême 1100 Minico et le Booxt 650 nous attendent de pied ferme.

A nous de torturer ces machines de la façon la plus structurée et la plus exhaustive possible pour en dégager la quintessence.

Pour qu'à la fin...

... Les prix soient distribués !

Les engins sont sur la pelouse au bord de l'étang de pêche du moulin, prêts pour la séance photo. Inutile de vous dire que l'attroupement provoqué, est à la hauteur de l'événement que représente ce comparatif.

Il faut sacrifier une paire d'heures à l'examen des détails, et à la prise de mesures afin de proposer des chiffres vérifiés sur place.

ALP  
Matador  
Oxokart  
Minico  
Booxt

Largeur train avant

165  
154  
158  
159  
168

Largeur train arrière

168  
  
159  
143  
170  
170

Empattement  
182  
207

194  
231  
224

#### Encombrement

L x l (hors tout)

260 x 165

289 x 154

272 x 158

292 x 169

292 x 170

#### Largeur aux coudes

120

107

107

108

129

#### Pédaliers

x 3 (acier)

x 3 (acier)

x 2 (alu)

x 3 (acier)

réglable

x 2 (acier)

+ acc décalé

chromé

Commodo

Interrupteurs

Auto

Auto

Auto

Auto

Garde au sol (min)

18

20

20

16

20

Il est l'heure de travailler ! Nous renvoyons tout le monde à ses occupations et, après un briefing nécessaire, le comparatif commence ! Il s'agit de classer chaque machine sur les critères proposés, en leur attribuant une note de 1 à 5.

A l'arrêt !

## LE LOOK

Ca commence bien !  
Autant pour la première place, il n'y a pas « photo », autant le classement se révèle difficile à faire, tant les goûts de chacun sont éparpillés dans la nature... L'Oxokart fait l'unanimité du fait de l'effort patent d'une recherche « design ».  
Ensuite, entre la sobriété rustique de l'ALP (le seul sans jantes alu), l'exubérance du Booxt, l'effort du Matador du côté de l'habillage, les choses se compliquent. Le classement est le reflet des votes exprimés par les huit pilotes qui se sont pliés à l'exercice. !  
Dans ce domaine, votre avis personnel sera le bon !

Look

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

1

2

5

4

3

## EQUIPEMENT, VIE A BORD.

Il s'agit là de départager les buggies en terme de confort, équipement, ergonomie... Quel buggy en donne le plus ? Dans lequel se sent-on le mieux traité ? Encore une fois, l'Oxokart avec son treuil, sa roue de secours, son tableau de bord assez complet, ses sièges confortables, une ergonomie bien pensée, remporte cette rubrique. Cela malgré ses dimensions trop justes pour les grands gabarits ainsi qu'une commande de boîte récalcitrante. De ce point de vue, le Booxt propose un espace royal (réglage dossier) et un treuil. Le Minico demande un réglage fin du pédalier, car le levier de vitesse est placé un peu loin, et les cadrans ne sont pas très visibles. Le siège du Matador ne peut pas se régler de façon satisfaisante, et le pédalier est placé trop bas pour débrayer efficacement. L'ALP donne satisfaction dans ce qui le caractérise : une (trop ?) grande simplicité efficace.

D'une manière générale, la vie à bord d'un buggy n'a rien à voir avec celle au volant d'une automobile...

Vie à bord

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

4

2

5

2

3

## QUALITE PERCUE

On le sait, tous ces buggies ont une origine chinoise. C'est une carte de visite difficile à assumer en terme de recherche de qualité. Ne vous attendez pas à des machines répondant aux critères européens en la matière. Pourtant de réels progrès ont été faits. Nous avons moins « cassé » que souvent, et les nouveautés témoignent d'une recherche continue à ce niveau. Soudures, peintures, visseries ne méritent pas la note de 5. Pourtant la qualité des solutions techniques du Minico (amortissement) et de montage de l'Oxokart (protection, assemblage arceau) leur permet de se démarquer. Le Booxt donne une impression de bric et de broc, l'ALP et le Matador sont plus homogènes, mais la technicité du train avant de l'ALP est vraiment d'un autre âge.

Qualité perçue

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

2

3

4

4

2

## PRIX PUBLIC

Ici point de débat !

A chacun de donner une importance à ce critère relatif au budget « plaisir » qui est le sien.

Pourtant, il faut relativiser le prix (trop ?) élevé du Matador du fait qu'il soit le seul à être

immédiatement disponible. L'impatience a un coût !

Le Minico est exclusif, tant en terme de prix qu'en terme d'utilisation, mais c'est une caractéristique sur laquelle nous reviendrons...



Prix public

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

5

2

4

1

3

En route !

Une petite mise au point s'impose ! Le classement du Booxt, et surtout celui du Minico, doit être pondéré du fait que les moteurs n'étaient pas conformes aux exigences de l'homologation. Avec 50 cv, le Minico est « hors normes ». Autant cet engin est quelconque lorsqu'il est bridé, autant il devient un véhicule très sportif en « full power ». Mais il ne peut pas alors être comparé aux autres. Nous rappelons que l'engin débridé n'a rien à faire sur les routes ouvertes.

Le Booxt, équipé avec un carburateur double corps, reste comparable aux autres du fait du mauvais réglage de la modification. Celle-ci nous a obligés à « cravacher » l'engin dans les tours pour avoir un peu de puissance. Toutefois, l'honnêteté nous force à mentionner cette modification, qui elle aussi, interdit à l'engin de rouler « homologué ».

## ACCELERATION

Les engins sont placés sur une ligne de départ. Cent mètres à effectuer côte à côte : La puissance parle ! L'ALP et le Booxt ont du mal à se départager. L'avantage est donné à celui qui est monté en carburateur d'origine. Outre le caractère « équipée sauvage » de la manœuvre, nous remarquons l'efficacité du variateur par rapport aux boîtes mécaniques...La victoire du Minico est anecdotique pour les raisons annoncées plus haut...

Accélération

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

3

1

4

5

## PISTE EN TERRE

Même si ce n'est pas la vocation de ces engins (encore que pour le Minico 1100 cc cela pourrait être une utilisation spécifique), il nous a semblé intéressant de prendre les engins en main sur ce type de circuit. D'une part, cela reproduit les conditions d'utilisation les plus habituelles (chemins), et d'autre part, cela nous a permis de nous faire une idée des capacités dynamiques de ces buggies. Le Minico raider 1100 , particulièrement à l'aise du fait de sa motorisation supérieure, finira le test ici : le train avant ne résistera pas à une embardée sur le bord de la piste. Ici, nous mesurons l'efficacité et la facilité d'utilisation du véhicule : l'objectif étant de prendre du plaisir au pilotage. La petite taille de l'Oxo, sa facilité d'utilisation, l'absence de différentiel, en fait un redoutable pourvoyeur de « fun ». Les qualités du châssis du Booxt, et la configuration sportive du Minico les placent juste derrière. L'ALP est pénalisé par l'efficacité relative de son train avant. La commande de boîte du Joyner, ainsi que sa direction trop molle le relèguent à la dernière place.

Circuit en terre

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

3

2

5

4

4

## AGILITE

Il s'agit d'un parcours « gymkhana » aller-retour entre des pneus. Départ arrêté, les virages à effectuer obligent à optimiser la vitesse prise sous peine de « sortir » de la trajectoire. L'allure est plutôt lente, et les gros engins s'en sortent beaucoup moins bien que les 250 auxquels nous sommes habitués. Malgré son empattement et l'amplitude de la direction (2tours  $\frac{1}{4}$ ), le Booxt reste agile du fait de la souplesse de ses suspensions avant. L'Oxokart est pénalisé par son rayon de braquage, tandis que le Matador lui, est puni par l'absence de différentiel et la course de son volant de butée à butée (2 tours  $\frac{1}{2}$ ).

Agilité

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

4

2

3

/

5

## FRANCHISSEMENT

En buggy, c'est une activité très prisée des utilisateurs. Bien encadrée, celle-ci est pourvoyeuse de sensations très fortes, sans pour autant maltraiter les machines, ni mettre en danger les pilotes. A ce jeu, encore une fois, le variateur de l'Oxokart et son rapport court font merveille. Sa petite taille compense son manque d'agilité (rayon de braquage trop important). L'ALP brille également grâce à sa taille ramassée et son couple énorme. De plus, un frein à main sur chaque roue (en option) est là pour compenser le différentiel. Pour finir, l'accélérateur à main vient à votre secours dans les grosses difficultés : encore une fois, les solutions simples et éprouvées font merveille. L'absence de différentiel du Matador devient un avantage, sa motricité permet d'envisager de s'aventurer dans des passages difficiles. L'amplitude de l'amortissement dû Booxt, ne compense pas le manque de manœuvrabilité due à

sa taille et à son différentiel.

Franchissement

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

5

4

5

/

3

## La randonnée

### TOUT CHEMIN

C'est l'activité principale du buggyste... Malgré la fatigue, la ballade proposée par Bruno le dimanche matin est une récompense. Quel plaisir de découvrir la région Tourangelle à travers les petites pistes boisées et les chemins agricoles que nous empruntons. Ici, chaque engin prend sa place. Le Booxt est plus à l'aise sur les parcours défoncés par de gigantesques ornières, mais fait peur aux passants à cause de sa taille et du bruit de son moteur. L'ALP se satisfait des passages trialisants et des chemins de terre. Le Matador est policé et très rassurant dans les passages roulants. Le confort de l'Oxo n'est gâché que par le niveau sonore un peu élevé. En bref, le plaisir de cette ballade au pas est énorme. Nous avons tous la sensation d'être des privilégiés. Nous établissons malgré tout un classement basé sur la polyvalence des machines.

#### Randonnée chemin

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

4

3

5

/

## ASPHALTE

Une des caractéristiques de nos engins, c'est que l'on peut aussi s'en servir pour aller travailler le matin, ou se déplacer en ville pour livrer les pizza. A ce titre, l'homologation et ses contraintes ne sont pas à négliger ! Rouler sur la route permet d'effectuer les liaisons en toute sécurité et légalité.

Le niveau sonore et la direction très souple du Matador sont là des avantages qui éludent complètement l'absence de différentiel sur route. De plus, son « habillage » en fait un véhicule urbain atypique. L'ALP supporte facilement les passages goudronnés et l'Oxo est plaisant, pour autant de passer en boîte longue et de se satisfaire du bruit de sifflement du variateur.

Asphalte

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

Note

4



4

/

3

## Les résultats

ALP

Matador

Oxokart

Minico

Booxt

A l'arrêt

12

9

18

11

11

En dynamique

15

9

17

NC

14

En rando

8

8

9

NC

5

Total

35

26

44

NC

30

La star

ALP 650

2ème

C'est un buggy très cohérent. Simple, rustique, dépouillé, basé sur des solutions fonctionnelles, sans tape à l'œil. Confortable, polyvalent, c'est un excellent franchisseur.

Pour ceux qui sauront se satisfaire de son amortissement «de base», c'est un buggy qui en donne pour son argent. 6500 euros livré monté, en France métropolitaine.

Matador 650

4ème

Connu depuis longtemps sous d'autres marques, le Matador Joyner distribué par BFA racing est un buggy « de base ». Sans différentiel, à la position de conduite inconfortable pour les petites tailles, à la commande de boîte délicate.

Ses atouts : le professionnalisme de son distributeur actuel. BFA RACING vous livre sous 5 jours. La disponibilité se paye au prix fort !

Oxokart 500

1er

C'est la nouveauté qui bouscule la hiérarchie ! L'Oxokart gagne haut la main ce comparatif. C'est le buggy le plus homogène, le plus consensuel, le plus « dans le vent ».

A la fois facile d'accès et efficace, il mérite sa première place malgré de nombreux petits défauts auxquels il faudra remédier. Le plus gros: son indisponibilité pour le moment !

Minico 1100

NC

C'est un buggy atypique ! Autant son existence en version 20cv le rend fade, mais immatriculable, autant la version 50cv est sulfureuse, mais interdite sur la route.

Il y a là un paradoxe avec lequel nous laissons les utilisateurs. Ce qui est certain, c'est que cet engin, dans la configuration dans laquelle nous l'avons essayé (débridé) est une bombe qui se pilote « sportivement ». On vous le dit : « exclusif ! »

Booxt 650

3ème

C'est un buggy « fun » au châssis très performant. Mais le moteur semble perdu dans le berceau arrière. Ainsi motorisé, son poids le pénalise et ses qualités dynamiques s'en ressentent. C'est un peu la même problématique que pour le DZ : il faudrait un autre moteur...

Mais adieu l'homologation ! De plus, l'ensemble fait un peu « bricolage ».

Enfin, sa taille et son niveau sonore sont peu compatibles avec les randonnées « pacifiques »

## Conclusion

Chaque engin possède une identité propre et marquée. Cela a un côté rassurant : chaque personne pourra se procurer la machine adaptée à ses souhaits, en fonction du type d'utilisation qu'il en fait et de ses goûts personnels. Ici les produits ne sont pas standardisés, et tant mieux !

Pourtant l'homologation s'impose à tous, et cela doit faire réfléchir les uns et les autres.

Au-delà de ces enjeux, il est heureux de constater que le marché s'étoffe, et que les engins sont de plus en plus aptes à supporter un week-end de maltraitance. De ce point de vue, et malgré quelques soucis, les engins ont fini sur leurs roues.

Notre démarche nous imposait d'arriver à un classement, même si cela est forcément douloureux à un moment ou à un autre... Nous avons pourtant le sentiment d'avoir produit un résultat juste.

Toutefois, un dernier paramètre doit pondérer votre choix : seul le temps vous donnera des indications sur la fiabilité. Et surtout, si cela doit vous conduire à un achat, donnez des coefficients personnels à chacune des rubriques qu'il nous a semblé bon d'évaluer. N'oubliez pas : un avis reste un avis, le vôtre restant le meilleur.

Coup  
de gueule !

Les buggies, quelle que soit la cylindrée, sont classés dans la catégorie des quadricycles lourds à moteur : ils doivent en particulier respecter les normes de puissance limitant celle-ci à 20cv.

Il est anormal dans un comparatif, de se voir mettre à disposition des engins qui ne sont plus strictement d'origine.

Si l'engouement pour ces grosses machines ne réside que dans le désir de tricher avec la norme, il est temps pour les utilisateurs et les commerçants de bien réfléchir aux conséquences que cela risque d'engendrer...

Sur 5 machines, deux étaient loin d'être « conformes »

PGO,  
pas là ?

Et le BR 500 ?  
Vous l'avez oublié ?

Non, non... Mais Mr Perraudin (PDG Euromotor) a préféré ne pas nous confier un engin dont la commercialisation est retardée. Pourtant annoncé de longue date, ce BR 500, c'est un peu l'arlésienne...

Nous espérons qu'il ne s'agit que d'un retard.

En attendant, les autres avancent, comme en témoigne ce comparatif. Hélas : les absents ont toujours tort !

Casque  
ou pas casque ?

L'article R431-1 du  
code de la route dispense du port du casque, les conducteurs et  
passagers qui portent la ceinture de sécurité,  
lorsque le véhicule a été réceptionné  
avec un dispositif homologué.

Questionné  
précisément sur chaque engin, Mr.NOVARESE du Centre  
National des Homologations, renvoie chaque utilisateur vers les  
distributeurs pour savoir si l'engin a été  
réceptionné dans les conditions requises pour éviter  
le port du casque.

Au BPAF, nous pensons dans tous les cas, qu'il  
est plus sage d'en porter un.

Merci

A l'équipe de  
pilotes BPAFEUR (Xerox, Blackbull, Papou, Bomby 41, Mac rodgers,  
Jérôme, Chocobmw, Berurier13)

Même si c'est  
du plaisir, ce n'est pas si facile...

<http://bpaf.forumactif.com/>

Merci

A Bruno TESSIER qui nous a accueilli royalement au Moulin de la Brosse à LUZILLE. Il a su gentiment régler tous les problèmes de logistique dans la bonne humeur et avec compétence.

Ce passionné d'activités moteur vous accueillera dans son « Parc de loisirs » pour y pratiquer aussi bien le 4x4 que l'aéroglysseur !

N'hésitez pas ! L'endroit est magnifique et les châteaux de la Loire tout proches !

MINI  
RACING TEAM tel 02 47 30 20 07

[www.miniracingteam.com](http://www.miniracingteam.com)

Textes : François Rouger (Mac rodgers)

Photos : André-Marie Martin (Papou), Franck Mathon (Bomby41)

Essayeurs : Stéphane Constant (Blackbull), Didier Desbrugeres (Xerox), Laurent Goux (Chocobmw), Jérôme Prin (Jérôme), François Rouger (Mac Rodgers)

(Article 25 du 08/07/2007)

Mais ce n'est pas la fin de cet article !

Dans ce deuxième comparatif BPAF, vous trouverez les fiches techniques des buggies et un "bonus" : deux des pilotes



expriment leur avis personnel ...

cliquez donc sur les pages suivantes

Fiches techniques des buggies

ALP 650 (Saiting)

Matador 650 (Joyner)

Oxokart 500 (Oxobike)

Minico Raider 1100 (Dazon)

Booxt Gox 650 (Fuxin)

Essai LMDQ N° 40

Essai LMDQ N° 35

Essai LMDQ N° 46

Essai LMDQ N° 38

Essai LMDQ N° 43

Moteur bicylindre 644cc refroidi par eau

Moteur bicylindre 644cc refroidi par eau  
Moteur monocylindre 493cc refroidi par eau

Moteur 4 cylindres 1100cc à injection électronique

Moteur bicylindre 644cc refroidi par eau

Boîte mécanique à 4 rapports plus marche arrière

Transmission par cardan

Boîte mécanique à 4 rapports plus marche arrière

Transmission par cardan

Variateur avec rapports long, court et marche arrière

Transmission par cardan  
Boîte mécanique à 5 rapports plus marche arrière

Transmission par cardan  
Boîte mécanique à 4 rapports plus marche arrière

Transmission par cardan

Amortissement type mac Pherson avant et arrière

Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues

Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues  
Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues  
Suspensions AV indépendantes à triangles superposés

Suspensions AR indépendantes à bras tirés

Avec différentiel

(Possibilité sans)

Sans différentiel

Sans différentiel

Avec différentiel

Avec différentiel

(Possibilité sans)

Freins à disques sur chaque roue

Freins à disques sur chaque roue  
Freins à disques sur chaque roue  
Freins à disques sur chaque roue  
Freins à disques sur chaque roue

Pneus AV 25x10-12

Pneus AR 25x10-12

Pneus AV 25x8-12

Pneus AR 25x10-12

Pneus AV 25x8-12

Pneus AR 25x10-12

Pneus AV 25x8-12

Pneus AR 25x10-12

Pneus AV 25x8-12

Pneus AR 25x10-12

Prix public : 6500 €

Prix public : 9900 €

Prix public : 6990 €

Prix public : 10900 €

Prix public : 7490 €

[www.alp-import.com](http://www.alp-import.com)

[www.bfaracing.com](http://www.bfaracing.com)

[www.oxobike.fr](http://www.oxobike.fr)

[www.minico.fr](http://www.minico.fr)

[www.booxt.com](http://www.booxt.com)

Comparo... Le  
mot de Choco...

Demandez à un gamin s'il serait intéressé  
pour passer deux jours dans un magasin de jouets...  
Précisez-lui quand  
même qu'il pourra tout essayer, gratuitement. Donner son  
avis, échanger avec ses copains, et même les casser un  
petit peu...

Mais un petit peu  
seulement !

C'est l'image que je

retiens de ce super week-end !

Ce n'est pas tout le monde  
qui a la possibilité de tester sans limite de temps et dans  
toutes les conditions, des engins qui nous font rêver.

Alors que dans le meilleur  
des cas on pourra s'en offrir, peut être, qu'un seul....à  
la fois !

Jérôme nous  
avait trouvé des chambres d'hôtes d'une qualité  
exceptionnelle, dans un cadre magnifique.

Dans cette région,  
superbe, où les montgolfières surveillent les châteaux  
de la Loire, nous avons pris, et le terme est faible, beaucoup de  
plaisir.

J'aime la glisse !

Ce qui m'éclate  
c'est que le buggy chasse facilement de l'arrière. J'aime  
me prendre pour Sébastien Loeb, je veux que l'engin soit  
nerveux pour s'arracher en sortie de courbe et que la direction  
soit sèche pour transmettre rapidement le mouvement aux roues.

C'est sans surprise  
l'Oxokart qui répond à ça. Je dis sans  
surprise car j'ai participé à son essai, en avant  
première, fin mai. Ce second test, ainsi que la confrontation avec les  
autres machines, m'a enlevé les derniers doutes que j'avais  
à son sujet.

Il est joueur, puissant  
et, cerise sur le gâteau, il est superbe ! c'est peut-être celui-ci qui fera, un jour, un trou dans mes finances !

Dans mon classement arrive  
ensuite le Booxt. C'est d'abord le look qui m'a séduit,  
C'est un monstre, un grand gaillard, un buggy de mâle ! Bon, un peu gros pour passer dans les chemins que j'ai l'habitude  
d'emprunter.

Après, c'est le  
comportement exemplaire du châssis qui est bluffant ! Il  
se place tout seul dans les courbes et ne s'écrase pas sous  
la contrainte, bon... celui que nous avions avait un carbu double  
corps super mal réglé. Ça obligeait, pour démarrer,  
à faire hurler le bestiau avant de lâcher l'embrayage,  
pour ne pas caler. Une fois parti, il marchait fort !

La boîte est super précise  
et permet de bien se concentrer sur la conduite.

Pour l'Alp c'est un peu différent, je ne suis pas adepte de son look. Surtout la cage arrière qui emprisonne le moteur. La pédale d'embrayage n'est pas aussi précise que sur le Booxt. Il m'est arrivé de ne pas trouver le rapport et de faire craquer la vitesse.

Le châssis est plutôt efficace même si j'ai fait, surtout au début, un ou deux « tout droit ». Mais c'est essentiellement sa suspension avant qui en est responsable. Et puis aussi un peu le pilote ...mais, qu'un peu, seulement !

Le Joyner m'a déçu ! J'aime assez son look de buggy des sables, version américaine. Mais, hélas c'est pour moi une catastrophe à la conduite ! Je suis plutôt pas grand, certains diront même que je suis petit ! Mais normalement c'est pas trop un problème pour conduire sauf que là, une fois sanglé au siège, j'avais les bras tendus au maximum pour atteindre le volant.

Et pourtant le réglage du siège était à fond en avant, forcément !

De plus, comme le nombre de tours de volant est énorme, ça m'obligeait à le lancer dans chaque virage. Heureusement qu'il n'était pas trop dur sinon je me serais retrouvé dans l'incapacité de le conduire à vive allure.

Enfin le Dazon.

Je l'ai mis en dernier surtout parce que je ne savais pas où le mettre !

Minico n'avait pas respecté (comme Booxt) l'obligation de nous livrer des machines strictement d'origine. Du coup, l'engin devait frôler les cinquante canassons !

Personnellement j'ai adoré cette version de voyou ! Pour être clair, déjà que j'aimais bien son look, le fait qu'il soit puissant comme un avion de chasse m'a enchanté !

Il partait comme une balle et la puissance en virage était telle, que j'en oubliais qu'il avait un différentiel.

Malheureusement, j'ai un peu frustré mes copains. En effet, un coup de volant de trop et je me retrouve avec le talus qui se jette sous ma roue avant droite ! Bof ! Rien de grave, même pas de choc au sens « choc » du terme. Au moment de repartir je

sens que le volant est dur et comprend, immédiatement, que quelque chose s'est tordu.

Là le bilan est impressionnant ! surtout, au vu de la sortie de route. Toute la triangulation a reculé ! Mes co-équipiers me regardent d'un œil suspicieux. Ils doutent ,légitimement, de mes propos relatant l'évènement. Heureusement Papou, notre photographe, vient corroborer mes dires... Je roulais vraiment pas vite !

Ca fait réfléchir ! Le buggy m'a plu, mais avant que j'ai envie d'investir un jour dedans il faudra que la conception et surtout le dimensionnement du train avant soit revu.

Du coup pour me consoler je suis retourné faire un tour avec l'Oxo !

Comme je suis , désormais, un buggyste averti, je vais attendre que ce bel engin ai parcouru quelques milliers de kilomètres, et si possible sur plusieurs exemplaires différents pour me prouver sa fiabilité.

Et seulement là je pourrais me laisser tenter par le doux sifflement de son variateur.

Quand on aime tout est beau !

Enfin malheureusement le comparatif est fini, tout le monde est rentré chez soi. Il ne reste plus que nos souvenirs...

Mais quels souvenirs !

Auteur: Laurent Goux (Chocobmw)

Le mot de Jérôme ... Que les gros cubes lèvent le doigt ...

Que d'excitation à l'approche de ce comparatif : excitation de retrouver mes copains Bpafeurs, excitation de tester ces buggys de grosses cylindrées en conditions réelles, sur différents terrains et en temps, presque, illimité.

En arrivant à Luzillé dès le vendredi en début d'après-midi, les prémices d'un bon week-end se dessinent : l'hébergement est au top, le cadre des essais est magnifique, Stéphane (Blackbull) et André-Marie (Papou) sont déjà sur place et le soleil semble (enfin) vouloir être de la partie.

Quelques machines ont du retard, ce qui nous laisse le temps de repérer les lieux, de nous installer et de siroter quelques bières...les conversations vont bon train et tournent inévitablement autour de notre sujet préféré : le buggy.

Nous peaufinons notre plan de travail pour les 2 jours à venir car, au-delà du plaisir, il nous faut faire preuve de rigueur afin que ce comparatif encore inédit à ce jour puisse servir de référence.

Après un copieux repas et quelques bières de trop, chacun rejoint sa chambre à une heure déjà avancée.

Le lendemain, après une nuit plus ou moins réparatrice selon les dispositions « respiratoires » plus ou moins prononcées de son camarade de chambrée, nous avalons un solide petit-déjeuner à la hauteur de la qualité de l'hébergement et des capacités culinaires de la maîtresse des lieux.

Dès 9h00, nous nous rendons sur le théâtre des opérations.

Je réalise alors que j'ai de la chance d'être là : le cadre est magnifique, l'équipe est sympa et le plateau buggy est unique : réunir en un même lieu l'ensemble de ces machines pour les essayer pendant 2 jours...pour moi qui suis mordu par la pratique de ces engins, je ne suis pas déçu...

---

Je commence à tourner autour des



engins, surtout ceux que je n'avais jamais approchés et je suis déjà impatient de me glisser dedans pour aller les essayer sur le terrain voisin...

Apparemment, je ne suis pas le seul ! Malheureusement, ou fort heureusement, François (Mac Rodgers), en parfait chef de file, nous rappelle à l'ordre et distribue les tâches. Disciplinés, nous nous exécutons et pendant que Franck (Bomby41) et André-Marie s'attachent à trouver les meilleurs angles pour les photos en statique des buggys que manœuvrent sur place Stéphane et Didier (Xérox), Laurent (Chocobmw) et moi relevons minutieusement les côtes de chaque machine. L'objectif fixé par notre chef est de finir avant midi toutes les photos « statiques » ainsi que les prises de dimensions, et devant l'attroupement provoqué par ces « drôles de machines », la tâche n'est pas toujours évidente à assumer si l'on souhaite rester courtois...

J'en profite personnellement pendant ces activités pour remarquer les différences notables en termes d'équipements et de solutions retenues sur ces buggys : du bouton poussoir au commodo, du simple « Mac Pherson » aux bras tirés, de la transmission à vario avec rapports courts et longs à la boîte manuelle mécanique à 4 ou 5 rapports, de l'allure dépouillée au look plus tapageur, tout est présent ! Chaque buggy présente des caractéristiques différentes !

Je ne me prononcerai pas ici sur ces différents points, chacun pourra trouver des avantages et des inconvénients à ces différents équipements selon ses affinités. Je constate simplement quelques équipements présents désormais sur certaines machines, signes de progrès par rapport à nos bons vieux premiers 150 ou 250cc : treuils, rapports courts/longs, différentiel en option, roue de secours, jauges carburant, etc...

En fait, ce que je retiens de cette première approche, c'est la diversité proposée qui peut contribuer à satisfaire la diversité des demandes des usagers.

Midi approche, et comme nous nous sommes disciplinés, les tâches programmées sont achevées dans les temps.

Nous allons pouvoir nous approcher de la piste d'essai qui nous nargue depuis notre arrivée...

Nous décidons d'un commun accord, qu'avant le déjeuner, chacun effectuera 3 à 4 tours de piste avec chaque machine, afin de recueillir à chaud les premières impressions et permettre ainsi à Franck et André-Marie de prendre des photos des buggys en situation.

Les échanges s'enchaînent et l'on se rend vite compte que les 3 à 4 tours prévus initialement ne nous suffisent pas...l'envie de rouler étant plus forte, tacitement, le nombre de tours augmente, permettant ainsi à chacun de s'aguerrir au volant de ces machines et de peaufiner ainsi son verdict futur...

L'heure du déjeuner est plus que dépassée et afin de ne pas perdre de temps, nous pique-niquons sur place en avalant goulûment les victuailles que Didier s'est chargé de préparer. Les échanges d'impression sur les buggys vont bon train mais au-delà de quelques minutes et de quelques timbales d'un délicieux rosé fourni par Franck, l'ambiance Bpaf prend le dessus et une franche rigolade s'instaure sur la question habituelle de chaque rassemblement : « la taille du sexe de notre président ». Et comme à chaque fois, nous ne tombons sur aucun accord sur ce point crucial, nous décidons de reprendre nos essais.

Le programme de l'après-midi ne sera pas moins copieux que celui de la matinée, sauf que nous nous passerons d'un buggy, le train avant du Dazon 1100RE n'ayant pas résisté à une sortie de piste pourtant apparemment peu violente.

Les épreuves s'enchaînent donc avec un essai accélération visant à comparer les performances des buggys, départ arrêté, sur une distance donnée. Vint ensuite une épreuve de maniabilité avec parcours d'agilité où la puissance peut rapidement handicaper ceux qui ont le pied « lourd » et la journée se terminera par un parcours trialisant parfaitement taillé pour nos engins et dans lequel j'ai pris beaucoup de plaisir.

Après cette journée buggy bien remplie, nous décidons de remiser les machines et de regagner notre hébergement. Après le dîner, les photographes qui ont largement bombardé les machines toute la journée consultent leurs travaux et le tri des photos débute. Et comme la soirée s'éternise, nous nous voyons dans l'obligation de finir les « quelques » bières rescapées de la veille et de faire honneur à la prune que notre vénérable président a posée sur la table.

Le programme du lendemain prévoit une ballade en dehors du terrain d'essai de la veille, afin de tester les buggys sur la route et dans les chemins de la campagne environnante.

Le dimanche matin, je l'avoue, je suis un peu fatigué de nos frasques de la veille. Apparemment, je ne suis pas le seul et nos souhaits écourter la randonnée initialement prévue sur une soixantaine de kilomètres.

Mais en fait, notre guide et le plaisir de rouler avec ces machines dans la campagne, vont nous embarquer pour une randonnée d'environ 3 heures. Là aussi, l'échange régulier des machines et la diversité des terrains empruntés vont nous permettre d'affiner notre jugement sur ces « gros cubes ».

Nous rentrons à notre camp d'attache vers 12h30 et après avoir nettoyé les buggys salis par nos passages boueux du matin, nous décidons de clore ce comparatif.

Quelques derniers échanges, les habituelles poignées de main chaleureuses, quelques-uns évoquent les prochains rendez-vous et nous reprenons chacun la route vers notre résidence habituelle.

Je me rends compte à ce moment que le week-end est fini, et qu'une fois de plus, le buggy m'a comblé de joie...

Vivement la prochaine !

Vous allez me dire ? Et tes impressions personnelles sur ces buggys ?

Et bien, voilà mon classement, qui bien évidemment n'engage que moi et reste subjectif en fonction de mes goûts, de ma façon de piloter et des terrains que j'affectionne et que j'emprunte régulièrement (pour ceux qui ne me connaissent pas, je roule habituellement en PGO 250 monoplace)

1er: l'OXO 500

J'étais impatient de le tester et je n'ai pas été déçu et même plutôt surpris. Il ressort premier du comparatif et c'est à mes yeux justifié. Je trouve son look super réussi et le niveau d'équipements proposés intéressant (treuil, tableau de bord, roue de secours, rapports courts/longs, etc...). J'avais un à priori négatif sur ces performances moteur, j'avoue que j'ai été bluffé : il accélère fort, son couple est très bon et sa vitesse de pointe suffisante pour autoriser des ballades à deux en toute sécurité. Son châssis est également excellent : les appels-contre appels que j'ai effectués m'auraient valu plus d'un « flan » avec mon Pgo. Les limites peuvent à mon avis être repoussées très loin, c'est un buggy que je confierai facilement à ma fille en âge de le conduire. Le vario ne lui fait pas perdre trop de puissance, je dirais que c'est celui qui se rapproche le plus de nos petites cylindrées actuelles, avec la puissance en plus. Ses plus gros défauts à mes yeux : son rayon de braquage ridicule qui le rendrait inutilisable sur la plupart des parcours que j'emprunte régulièrement (ce défaut doit, à mon avis, faire obligatoirement l'objet d'une amélioration), sa boîte de vitesse qui même si elle présente l'avantage de rapports courts et longs, nécessite un apprentissage certain pour la dompter, l'inaccessibilité du moteur qui reste emprisonné et dont certaines opérations pourtant banales et fréquentes doivent demander beaucoup de démontages intermédiaires afin d'arriver à la pièce finale.

2ème: l'ALP et le Booxt

Ce sont deux machines différentes, mais pourtant je les place au même rang de mon classement.

Le Booxt m'a bluffé par son châssis : outre son espace à bord digne d'une

voiture, les qualités de son châssis sont indéniables et permettent un pilotage précis et agréable, et surtout hyper confortable en chemins très défoncés. Je dirais qu'il faut presque plus de puissance pour en profiter un maximum. Par contre, je ne pourrais pas devenir possesseur de ce type de machine car ses dimensions « géantes » m'en interdiraient l'usage sur les chemins que j'emprunte et en utilisation « trial ». De plus son look « agressif » et le caractère très bruyant de sa partie motorisation me rebutent un peu par rapport à la perception que pourraient avoir les autres usagers que je croise lors de mes sorties.

Sur ces derniers points, l'ALP me conviendra mieux : pas trop bruyant, dimensions correctes, performances moteur correctes. Il a avalé les parties trialisantes que j'ai emprunté sans aucune difficultés et ses limites dans ce domaine doivent être placées très haut. Par contre, son train avant demande à être amélioré : j'ai souffert dans les passages défoncés et la conduite, dans ces moments là, devient vite pénible.

4ème: le  
JOYNER

Ce buggy que je ne connaissais pas du tout ne me correspond pas. C'est un buggy, à mon avis, surtout destiné à la ballade-rando assez cool, même si je l'ai trouvé assez à l'aise dans les parties trialisantes. Sa direction démultipliée m'a beaucoup déconcerté et j'ai trouvé ses performances un ton en-dessous de celles des autres buggys

Non classé car débridé  
et cassé !

Le DZ 1100 RE ne m'aura pas laissé un souvenir impérissable du fait que la casse de son train avant ne m'aura permis que de le tester sur le circuit. Cette version « full power » permet cependant de goûter à une réelle impression de puissance sur un buggy. Même si je n'étais pas super bien installé dans l'habitacle (il aurait fallu prendre au moins une heure pour effectuer les réglages appropriés à ma corpulence, qui auraient ensuite « perdu » François ou Didier dans l'habitacle au regard de nos différences morphologiques), j'ai ressenti une réelle impression de pilotage au volant de cette machine : tu accélères, tu t'arraches comme une balle, avec la clé, un pilotage « chaud » qui te demande d'être concentré tout le temps, sinon c'est « out » immédiatement...Je doute tout de même de l'usage que je pourrais en avoir lors de mes sorties habituelles. J'aurais aimé la tester quand même sur des parties trialisantes, juste pour rire !

Pour aucun de ces buggys, je n'ai évoqué l'aspect prix. C'est pourtant souvent un critère prépondérant et à ce jeu là, l'OXO présente pour moi le meilleur compromis équipements/qualité/plaisir/prix des cinq buggys testés.

Mais sur ce sujet, chacun à sa petite idée sur le budget qu'il est prêt à investir pour assouvir sa passion...

Auteur : Jérôme Prin (Jérôme)