

# Le buggy en France ces dernières années: c'est pas dans la poche !

Soumis par Mac Rodgers  
25-12-2011

Le buggy en France ces dernières années:

c'est pas dans la poche !

Entre l'Adly 125cc de 2003 et le Baja 450cc de 2009, un rapport de 1 à 3 en terme de taille, de poids et de cylindrée... Pour la même puissance autorisée.

Les petits engins atypiques classés dans la catégorie des quadricycles lourds à moteur ont eu un succès retentissant en France en 2005. PGO, alors leader sur ce segment, a fait des émules. Pourtant, le marché des « buggies de poche » s'essouffle et peine à prendre une ampleur pourtant attendue, au vu de l'énorme fréquentation des supports traitant du sujet sur le net.

Plus qu'une description du marché et des engins disponibles actuellement, il me semble nécessaire d'avoir un regard en arrière pour comprendre les spécificités de ce secteur d'activité. Cette rétrospective mettrait entre nos mains quelques outils pour dessiner le futur possible de ce marché prometteur mais encore fragile.

Les débuts

Même si l'Adly 125cc était commercialisé en France dès 2003 par le réseau SIMA, c'est véritablement le PGO Bugrider 150cc (à l'époque Bugxter 150) qui a fait connaître le concept du GO KART au public français.

Courant 2004 ce petit engin sympathique fait une apparition remarquée dans

l'émission TURBO de M6. Très vite Olivier PERRAUDIN, dirigeant d'EUROMOTOR, importera en Europe près de 3000 engins du constructeur taiwanais. Cette réussite est exceptionnelle, et tient à la fois de la qualité de l'engin, mais surtout du formidable engouement d'un certain public pour un concept qui dépasse celui du GO-kart américain. Plutôt regardé comme un jouet pour enfant aux States, ou carrément dimensionné pour les grands espaces de sable, le buggy prend une autre dimension en Europe et tout particulièrement en France.

La catégorie des quadricycles lourds permettant de rouler légalement sur le domaine public, on peut se servir de son buggy pour aller et venir partout, sur les chemins autorisés et sur la route. Pour cela, il est limité en puissance à 15K/W et ne doit pas dépasser un poids de 400 ou 550 kg suivant son affectation (transport de marchandises ou de personnes).

Deux pédales et un volant, une vitesse toute relative, la facilité d'utilisation est déconcertante. Cette simplicité, ainsi qu'une consommation raisonnable et la présence d'arceaux, séduisent complètement les utilisateurs débutants ou timorés.

L'engin possède un capital sympathie extraordinaire auprès du public. Look, vitesse, possibilité de rouler sans casque et avec ses enfants à côté, déclenchent sourires et saluts de la main. Cet engin est convivial !

Mais surtout, il est fun ! Comme le dira F BENEDETTI (pigiste LMDQ), « Enfant, on en a rêvé, PGO l'a fait ! Une caisse à savon avec un moteur derrière » !

Léger, sans différentiel, équipé d'un arbre rigide, avec un train avant incisif qui le rend agile, le PGO 150 est très joueur et permet de découvrir à peu de frais, des sensations de pilotage sur terre.

Ce sont ces qualités, associées au besoin qu'ont eu les utilisateurs d'échanger leurs informations pour fiabiliser l'engin, qui vont générer une communication considérable et très ciblée sur le NET. Sites Internet et forums spécialisés ont un succès étonnant qui dépasse l'intérêt économique que représente ce segment. Le « forum actif » et le « webzine » consacrés

au buggy, atteignent les meilleurs scores de fréquentation, mesurés par les outils des fournisseurs d'accès. Mais surtout, plus que le besoin d'information, il devient évident que le buggy crée du lien social entre des personnes ayant potentiellement le même profil convivial et en rupture avec les loisirs moteur conventionnels.

L'association B P A F (buggy de poche à fond) est née en mars 2005. Son forum (3 inscriptions en moyenne par jour) et son site, cumulent environ 500000 pages lues par mois... Pour la première fois le terme « buggy de poche » est utilisé (en analogie avec le pocket bike), il est défini par les statuts de l'association et devient vite un terme générique qui identifie « les quadricycles lourds à moteur se conduisant assis près du sol devant un volant permettant de piloter l'engin ».

Le fléchissement du marché

Une fiabilité douteuse associée à des techniques de commercialisation irresponsables sont à l'origine du tassement de la progression du marché.

Bien sûr, le PGO 150 n'est pas le seul engin sur le marché, il est même à parier que l'américain DAZON, implanté à Shanghai a été quelque peu copié par le taïwanais. Mais qu'importe ! C'est bien Euromotor qui est à l'origine du succès du buggy de poche. Ce succès entraîne l'importation plus ou moins sauvage, d'une quantité notable d'engins qui sont commercialisés sous des noms différents et qui font croire à une multiplicité de constructeurs.

Cela trouble le consommateur, en rendant nébuleuse la communication sur les buggies disponibles à la vente. Ceux-ci sont malgré tout, parfaitement identifiables grâce aux usines qui les produisent. Pourtant, du fait de leurs similitudes, il est facile de les confondre ou de prétendre qu'un engin commercialisé sous deux badges différents est original.

Dazon 150

Xinling 250

Kinroad 150

Xingyue 150

De

fait, en plus de la qualité intrinsèque de chaque engin, c'est la qualité du réseau de distribution qui lui donne sa valeur. De ce point de vue, le marché achoppe sur un écueil de taille : la demande pour des engins plus puissants existe et les premiers 250cc qui arrivent sur le marché sont décevants au niveau de la fiabilité. Ils conservent une partie cycle « calquée » sur les petits 150cc mais ils doivent subir les assauts d'une utilisation de plus en plus exigeante et de plus en plus tournée vers le tout terrain.

Les engins ne sont pas à la hauteur de ce qui leur est demandé, seuls les utilisateurs avertis, motivés, et aidés par les distributeurs arrivent à faire tourner leurs machines de façon satisfaisante. A ce jeu, de nombreux distributeurs sont dégoûtés et renoncent aux fournisseurs chinois. Beaucoup de clients sont également déçus de leurs engins achetés au détour d'une vente sur Internet ou par des structures mal implantées.

Le

Joyner 650cc, pourtant disponible à la vente depuis 2005 sur notre territoire aura du mal à trouver un distributeur à la hauteur de la tâche.

SYM

France, ne prendra pas le risque de distribuer le buggy SYM/CARTER 250cc pourtant alléchant.

La

DISALCO, partenaire de la société SYM en France, renoncera par exemple à distribuer un buggy pourtant prometteur (Interceptor 250cc) tant il est difficile pour les européens d'imposer un cahier des charges rigoureux aux usines asiatiques.

Dans

le segment des 250cc, même PGO mettra du temps pour commercialiser un engin à la hauteur de sa réputation. ALP aussi finira par renoncer à importer le 250cc Saiting sur lequel du bon travail avait pourtant été réalisé. Après l'échec de Minico, seul Hytrack s'acharnera à fiabiliser les Xingyue. IT diffusion devra attendre la version à cardan du Kandi pour satisfaire sa clientèle.

Toutes

les autres machines (Dazon, Kinroad, Xinling) cesseront d'être importées en France par un réseau. Sans un distributeur sérieux et implanté en asie, il est impossible pour un engin chinois de faire une carrière en Europe. L'homologation européenne montre là ses limites en termes d'assainissement d'un marché plombé par une qualité défailante.

Saiting 250

Xingyue 250

PGO 250

Kandi 250

## L'exception française

Dans ce marché exclusivement constitué de produits asiatiques importés, on peut noter l'apport particulièrement innovant et original de trois entreprises françaises.

En premier, il nous faut citer l'aventure d'AXR industrie. En reprenant le site de fabrication de Matra à ROMORENTIN, l'équipe AXR va concevoir et produire un engin atypique, de conception et de construction strictement européennes. Notre visite de l'usine en témoigne, le CROSBONE et le CARBONE équipés d'un moteur 400cc MORINI auraient mérité d'avoir une trajectoire industrielle différente. Hélas, le montage financier, et les coûts de fabrication en France ne permettront pas à ces buggies bien sympathiques d'avoir la carrière qu'ils auraient méritée.

Exit le crosbone. Usine fermée, liquidation judiciaire. Un gâchis social à la place du succès industriel.

Plus loin, plus haut en France, le Nord n'a pas attendu Dany Boon pour faire parler de lui. En fait, je pense que la SECMA n'aime pas faire de bruit... Héritier du savoir faire ERAD, la S.E.C.M.A. construit en silence depuis 1995 des engins de loisir qui sortent directement du cerveau bouillonnant et génial du PDG et propriétaire de l'usine, Mr RENARD. Particulièrement au fait du secteur du quadricycle lourd (il participa à la création de cette catégorie avec les pouvoirs publics) Mr Renard n'en est pas à son coup d'essai lorsqu'il propose son FUN BUGGY, déclinaison du fun-quad, alors fer de lance de la production SECMA.

Malgré une fiabilité correcte et une bonne qualité de fabrication, le fun buggy doit se cantonner à une clientèle qui ne recherche pas les sensations sportives.

Toujours au catalogue, nous ne pouvons toutefois pas dire que cet engin a un vrai succès auprès du public, tant son confort est spartiate en

utilisation tout terrain. Ses plastiques fragiles et ses amortisseurs ne sont pas adaptés à cet usage.

#### Dernier

venu en tant que constructeur français, nous ne pouvons pas faire l'impasse sur Le CBJ first. Ce petit roadster inspiré de l'Ariel Atom est propulsé par un petit moteur bicylindre SMC de 300cc. C'est un engin complètement atypique. Spécifiquement réservé à un usage routier, sa conception exclusive est entièrement organisée autour des sensations de pilotage. Peu de place, peu de confort, mais un plaisir lié au passage séquentiel des vitesses avec débrayage au volant.

#### Sensations

garanties grâce à la vitesse prise (autour des 100 km/h) les fesses à cinq centimètres du sol.

#### Le

CBJ first un concept 100% route dont on suivra l'évolution.

#### Le marché actuel

#### Longtemps

organisé autour de Shanghai dans la province de JIANGSU et Jusqu'à Changzhou sur un axe Ouest/Nord-Ouest, cette activité a aussi gagné vers le sud, jusqu'à la province du ZHEJIANG (Ningbo, Jinhua) qui s'est fortement industrialisée ces dernières années.

#### La

qualité des engins a visiblement suivi cette montée en puissance de l'outil industriel chinois. Nous pouvons dire que deux types d'usines s'occupent de nos engins.

#### Des

unités d'assemblage importantes et bien structurées, mais qui s'occupent de tellement d'autres produits, qu'il est impossible pour un européen de devenir prescripteur tant les volumes sont bas. (Kandi, Kinroad,...). Et des plus modestes (Saiting, Donfang,...) qui sont peut-être plus à l'écoute, mais dont l'outil industriel et le savoir-faire sont limités.

Il semblerait à présent que les motoristes nouent des relations de plus en plus étroites avec les assembleurs de façon à maîtriser plus finement la production des engins sur lesquels les moteurs sont montés...Ce qui est certain, c'est qu'en trois années, les engins ont considérablement progressé.

Les cylindrées tout d'abord ! DAZON était précurseur en utilisant dès 2005 un 1100cc pour animer le gros buggy commercialisé par feu MINICO.

Précurseur en terme de « gros buggy » Minico puis Ichiban auront du mal à mettre le DAZON 1100cc au niveau du marché français.

Exit donc les 250cc, place aux divers moteurs chinois de cylindrées supérieures, copies plus ou moins conformes de moteurs japonais.

Il n'est pas question ici de construire un guide d'achat, mais bien de donner des outils d'analyse d'un marché sur lequel l'information est difficile à recueillir.

Moteurs

Engins concernés

Moteur original

Jianshe 400cc (mono cylindre embrayage semi automatique)

Yonghe (bakus, ALP 400cc..)

Baja 450



Yamaha

CF  
MOTO 188

(monocylindre  
500cc, courroie)

Oxo kart 500 (MFB)

Pitbug 500 (Ichiban)

Scartt 500 (CSR)

Sirocco 500 (Ichiban)

NB luck  
(VIL 500)

Suzuki

650cc  
(bicylindre)

Saiting, Joyner, Goka, Kinroad

ALP 650

Joyner/BFA 650

Kinroad 650

Gox 650cc (Booxt)

Forester 650 (Ginomoto)

Licence LJ276M  
Mitsubishi

800cc  
(trois cylindres)

Goka, Kandi,  
Saiting

Forester A8 (ginomoto)

Kandi 1000 (IT diff)

Alp 800cc

Licence  
Suzuki à l'origine.

LJ368  
(entre  
autres)

1100cc (4 cylindres)

Dazon  
et Goka

1100cc  
Dazon (ichiban)

Gox  
1100cc (Booxt)

Forester  
1100cc (Ginomoto)

Licence Suzuki  
à l'origine.

LJ465Q  
(entre autres)

En guise de conclusion

Il  
semble bien que le marché s'oriente vers des véhicules qui ont à  
résoudre une problématique compliquée pour assortir la taille  
idéale avec le moteur « qui va bien ».

D'un  
côté les gros moteurs, et un gigantisme pas forcément adapté à  
l'utilisation et la réglementation française. De l'autre, des  
performances anémiques et un manque de confort qui écarte le grand  
public du concept.

D'un  
côté des engins au  
train roulant avoisinant 2 mètres et pesant près de 600 kg.

De  
l'autre, des engins que leur poids et leur encombrement rendent  
vifs malgré leur motorisation limitée.

Comme  
toujours, il semble que c'est le compromis qui soit la solution la

plus adaptée. La solution la plus logique devrait tourner autour d'un poids et d'une taille qui restent « raisonnables ».  
Ce buggy serait animé par un moteur suffisamment vaillant pour conserver un caractère joueur à l'engin sans prendre de risque avec la réglementation.

A ce titre, mes goûts personnels penchent vers les buggies d'une cylindrée autour de 500 cc, pesant moins de 400 kg et ne mesurant pas plus d'1,60 de large. Car la course à l'armement entraîne cette catégorie sur des pentes qui flirtent dangereusement avec les limites qu'impose la réglementation des quadricycles lourds à moteur.

Oxokart 500

Saiting 650

Yonghe 400

Quelques exemples où la cylindrée moyenne et la taille contenue concourent à une bonne recette.

A l'instar des quads, les buggies ont évolué en adoptant des motorisations conséquentes. Ce chemin a été accompli plus rapidement et plus radicalement pour les buggies que pour les quads.

Le fait est, que les quads pourront difficilement être confondus avec les voitures à moteur. Il n'en est pas de même avec les gros buggies qui ont déjà adopté des moteurs montés sur des automobiles.

Il est à parier que les pouvoirs publics jeteront un regard attentif et régulateur au secteur du « buggy de poche » si celui-ci venait à trop piétiner des plates-bandes qui ne sont pas les siennes...

Textes : François Rouger (Mac Rodgers)

Photos : sources diverses

(Article 44 du 04/04/2009)