

Du "Rififi" dans le monde du buggy

Soumis par Mac Rodgers
02-08-2005

Du "Rififi" dans le monde du buggy

- 250 Bug rider PGO :

Les ratés d'Euromotor lors du lancement du produit attendu par les fans du buggy de poche.

- La montée en

puissance de la concurrence (les produits d'une nouvelle usine chinoise débarquent en Europe).

- Qui dit quoi :

Le BPAF est serein dans sa politique de communication.

1-250 Bug rider PGO :

Les ratés d'Euromotor lors du lancement du produit tant attendu par les fans du buggy de poche.

Nous attendons tous impatiemment

l'arrivée des premiers bug rider 250 PGO. Le débarquement des premiers exemplaires fut un événement pour les mordus du buggy.

Les engins dont la livraison a tant

retardé, étaient enfin là, faisant le bonheur des heureux propriétaires, au fur et à mesure que les commandes étaient honorées. On en oubliait presque la saga du retard de livraison de la star attendue, au bas mot, deux mois plus tard. Nous ne reviendrons pas ici sur les raisons de ce retard, largement évoqués dans des articles précédents.

Tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes, et le silence d'Euromotor est largement compensé par les faits : l'engin est beau, il fait la joie de ceux qui le possèdent, et inspire l'envie de ceux qui ne l'ont pas encore, sa présence semble faire oublier à tous l'attente que son arrivée a générée.

Hélas ! moins d'un mois après la livraison du premier container, quelques critiques fusent, des rumeurs de moteurs qui chauffent et l'annonce sur notre forum par un professionnel digne de foi, qu'Euromotor stoppe la distribution de l'engin tant qu'une mise à niveau pour remédier aux problèmes de chauffe n'est pas apportée.

Que c'est-il vraiment passé ?, et quel degré d'inquiétude légitime pour ceux qui ont commandé leur jouet et ne l'ont pas encore ?

Au BPAF nous avons préféré attendre d'en savoir plus avant de communiquer sur l'évènement. Nous aurions également souhaité que EUROMOTOR nous aide à rassurer les amateurs du BR 250.

Je ferais ici trois remarques :

-
Tout d'abord faire part de notre volonté de ne pas scotomiser le problème : des moteurs ont chauffé, des voyants se sont allumés.

Sur le fait que des moteurs aient cassé - Je suis plus sceptique - Sur la quantité d'engins en circulation, il est normal d'avoir plus entendu ceux qui étaient contents que ceux qui étaient mécontents - Je trouve qu'à ce titre, les interventions sur le forum ont été représentatives - Il y avait plus d'inscrits contents que mécontents.

-
Toutefois qu'en était-il
vraiment ? Y avait-il de quoi s'inquiéter d'un
problème de conception ?

A notre avis : NON ! Il
s'avère que la plupart des ennuis de chauffe qui nous ont
été relatés étaient dus à une
mauvaise purge du circuit de refroidissement – Visiblement, les
revendeurs ne sont pas tous très sérieux – Par
râction, un nouveau ventilateur peut être monté
et le radiateur trouver une autre place – Bref,
le problème est facilement endigué en suivant les
conseils des professionnels ou des amateurs avisés qui ont été
donnés sur le forum...

-
Que penser de la réaction
d'Euromotor face à cette crise ?

Encore une fois, pas de communication
directe vers ses clients ! Un défaut de mise en garde des
revendeurs sur le fait de préparer l'engin pour la
livraison, alors que le réseau devait soit disant
s'assainir (diminution du nombre des
concessions)

La seule information qui aurait pu
faire penser qu'Euromotor se souciait de ses clients consistait
dans l'annonce de la suspension des livraisons plus ou moins 200
unités, avec reprise des livraisons fin août –

Ce chiffre de 200 unités, ne
correspond t il pas au rythme de livraison prévu entre ces
dates ?

Il m'avait semblé entendre
parler d'un container tous les 15 jours – Bref, un effet
d'annonce chargé de rassurer les clients, mais qui ne change
rien dans les faits –

Entretemps, les utilisateurs et les
professionnels sérieux auront trouvé eux-mêmes
(comme d'habitude) les moyens de fiabiliser leur petite merveille –
C'est sûr, la réaction et la créativité

des utilisateurs sont nécessaires et efficaces pour continuer à profiter de nos engins – il vaut mieux compter sur nous-mêmes que sur le SAV d'Euromotor pour résoudre les petits problèmes de jeunesse.

L'avenir nous dira s'il sera nécessaire à Euromotor de réagir un éventuel problème plus important, que seul le temps pourra mettre en lumière ; car pour l'instant le Buggy 250 semble tenir toutes ses promesses auprès de ses heureux possesseurs.

2-La montée en puissance de la concurrence (Les produits d'une nouvelle usine chinoise débarquent en Europe)

Jusqu'à présent l'offre concernant les buggy pouvait se décliner de cette façon : les 150 à moteur refroidi par air (PGO, XINLING, DAZON).

Le châssis est une évolution du châssis PMI DAZON et le moteur une déclinaison d'un moteur Honda.

Le PGO est le plus anciennement implanté en Europe grâce au flair de Mr PERRAUDIN, le PDG d'Euromotor, qui découvre la machine à l'occasion d'un voyage en Chine avec son amie asiatique – PGO construit un moteur réputé fiable, et le châssis a une touche sympathique qui concourt à un véritable succès en France et dans le Benelux (4 ans de vente tous quads confondus).

Minico lui emboîte le pas en diffusant les machines distribuées aux Etats Unis par PMI DAZON.

Il s'agit d'un modèle à refroidissement air et de deux à refroidissement liquide le 175 et le 250.

Les modèles à refroidissement liquide sont les plus vendus car ils représentent une alternative par rapport aux PGO, ces modèles ne sont pas fiables et MINICO en attend la distribution en attendant de

pouvoir proposer des produits qui ne chauffent pas. Un modèle à air très compactif en terme de prix fait concurrence au PGO pour le moment.

Dans le même temps, l'usine d'où sortent une grande quantité des pièces utilisées par les uns et les autres, diffuse elle-même ses buggys. Les Xinling arrivent sur le marché français

Les Xinling propose deux modèles :
Un 150 et un 250

Le 150 est équipé d'un moteur LIFAN (1P57QMJ)   refroidissement par air, monté sur le chassé éprouvé par la concurrence. Ce buggy sera distribué par de nombreuses enseignes, pas toujours respectueuses de leur clientèle en terme de SAV. Le 250 est une copie du Dazon 250 sur lequel on retrouve la double chaîne avec bras oscillant indépendant. L'engin est imposant, et est moins à agile à que les 150.

Le BR 250 arrive sur un marché où l'offre en 250 est quasiment inexistante. Il est attendu comme la Rolls des buggys.

Par ailleurs, un modèle de 250 avait tenté de pénétrer le marché voila quelque temps. Le Cross rider avait fait l'objet d'une présentation à Namur qui ne fut pas très convaincante. Pas d'homologation, des engins qui ont chauffé et une direction à flottante à.

Depuis quelques semaines, un nouvel engin est importé par la société ALP. Je l'ai personnellement essayé, et j'ai été agréablement surpris du fait de la réelle alternative que cet engin propose. Il est fabriqué apparemment par la même usine que les cross rider. Les engins sont assez similaires (moteur LIFAN, ossature chassé) mis à part quelques détails qui ont malgré tout leur importance (phares, rétroviseurs, tableau de bord, volant, pot, peinture époxy, renforts avant..) mais surtout il diff rent sur 3 plans qui me semblent primordiaux :

- L'ALP est Homologué et nous

connaissons son numéro de PVA (LVNSS...)

- L'ALP a le radiateur monté haut ce qui résout a priori les problèmes de chauffe

- L'ALP n'a plus le berceau arrière articulé avec le panier

Seul le temps dira si cet engin va tenir ses promesses

Mais d'ores et déjà c'est la possibilité d'avoir une offre plus attractive dans ce segment.

L'utilisateur a le choix désormais entre :

Une transmission finale par cardans, une par chaîne sur arbre indépendant à chaque roue, et une par chaîne et arbre unique. Il est à noter qu'a priori, seul l'ALP propose le système sans renvoi d'articulation sur le panier.

Le client sera même en mesure de valuer quel type de produit il désire, degré de finition, choix technologique

Plus important. Jusqu'à présent, les constructeurs chinois ne semblaient pas trop impliqués dans la commercialisation de leurs engins et surtout restaient discrets en matière de développement. Jusqu'à alors la production s'adressait sur un secteur industriel qui tendait à s'écarter de la norme

pour aller vers l'Est, vers l'intérieur, Wuxi, et plus loin, la province de Wuhan (d'où j'ai vu PGO n'assemblait plus ses engins à Taiwan mais à Shanghai.)

Or l'usine Saiting est située à Ningbo, plus au sud, près de la mer et dans un secteur industriel plus coté à l'est. Ce qui tendrait à dire que les chinois commencent à s'intéresser de près à notre petit marché.

Ils ont apparemment procédé à eux-mêmes à beaucoup d'améliorations par rapport à l'engin original - ce qui augure d'une politique plus sérieuse en terme de suivi de produit ; il est rassurant de savoir que des responsables chinois vont être en visite en France chez leur importateur cet été.

Peut-être la mise en place d'une structure industrielle et commerciale sérieuse soucieuse des clients - Nous espérons.

3- Qui dit quoi :
Le BPAF est serein dans sa politique de communication.

Je suis heureux que nous n'ayons pas eu d'affolement devant l'inquiétude liée aux problèmes du BR 250. Il ne s'agissait que de peu de choses.

Cela a été l'occasion pour nous de constater que nous contrôlions bien notre politique de communication. Nous avons été à l'écoute sans céder à l'hystérie que nous avons parfois la forme des forums.

Je rappelle qu'il y a une vie derrière le forum, celle de l'association BPAF qui se déroule de manière privée pour les membres uniquement. C'est peut-être l'occasion pour vous de faire le pas.

Dernière chose, j'ai été en contact dernièrement par Mr CAMU du BCBF. Le BPAF ne

souhaite pas collaborer avec le BFCF, c'est notre droit, il faut le respecter.

Je souhaite rappeler que nous avons finalisé en mars la création de notre association dont nous parlions sur le PGO forum depuis janvier 2005. C'est à ce moment que des messages plus que récurrents sont venus appeler à se rapprocher de l'association 'convergence' a. Le BFCF est-il une association strictement de Buggy et indépendante ? Nous n'en savons rien - Mais ce que nous savons, c'est qu'aucun de nous n'avait entendu parler du BFCF avant la création de leur journal 'électronique, postérieure à la création du BPAF -

(Article 6 du 02/08/2005)