

Visite du BPAF chez AXR : la voiture squelette prend corps !

Soumis par Blackbull - Nuts06 - Mac Rodgers
25-10-2005

Visite du BPAF chez AXR : la voiture squelette prend corps !

Merci à AXR et
particulièrement à Pascal ANSART pour nous avoir
accueillis aussi sincèrement.

Cinq heures de visite de l'usine et
de discussions serrées avec monsieur ANSART (PDG d'AXR
industrie), nous ont permis de nous faire une idée précise
de ce que sera l'engin proposé par cette firme.

La voiture squelette (Car-Bone) semble
être un engin à la hauteur des ambitions et des
investissements d'AXR.

D'abord, retrouver Fred en centre
ville... C'est amusant, on ne se connaît pas mais on est tout
content de se retrouver...La complicité est immédiate...C'est
rassurant !

Nous sommes obligés de demander
notre chemin à travers les ruelles de Romorantin pour trouver
30.000 mètres carrés en plein centre ville...

Cela,
c'est moins rassurant sur nos capacités à y voir
clair !...

Sans plaisanter, l'usine est parfaitement intégrée
au paysage. La façade classée de l'édifice
devant laquelle nous retrouvons Stéphane, l'atteste.

Etape loge. Le site est bien gardé :
il faut montrer patte blanche. Tout cela est intimidant bien que normal.

L'accueil de Mr Ansart nous rassure,
après quelques minutes d'attente dans un bureau spartiate,
les relations se nouent et chacun apprend à mieux connaître
son interlocuteur.

Suite à la journée, nous
sommes en mesure de dire que les relations avec Mr ANSART ont pris
corps, c'est un homme qui croit en son projet ! Les réponses
qu'il nous a apportées étaient toujours du niveau de
la question posée.

Nous avons obtenu de vraies réponses
car nous avons su aussi poser de vraies questions. A ce titre,
l'équipe BPAF a fait de l'excellent travail, et la
complémentarité des compétences réunies a
permis à Mr Ansart de nous faire partager la philosophie
industrielle d'AXR

Visiblement, notre interlocuteur
connaît bien son métier. Innovateur dans quelques
projets liés au motorcycle, il devient importateur de quad pour
les financer. Axroad a importé des quads, et continue à
en distribuer en assemblant des pièces venant de Taiwan. A ce
titre, Mr Ansart semble penser avec nous, que l'assemblage est un
des paramètres importants qui conditionne la pérennité
de nos petits engins asiatiques.

En visitant les bureaux du site de
l'ex usine Matra, nous nous rendons compte que l'objectif de ce
site est véritablement de mettre en œuvre la production des
machines. La conception et la commercialisation étant
centralisées principalement sur ARRAS.

Mr Ansart nous affirme que 95% des
pièces nécessaires à la fabrication de son bébé
sont d'origine française ou européenne.

Dans le contexte actuel, la logique économique de la fabrication du Carbone est atypique : Pourquoi construire et assembler en Europe, alors que les coûts semblent plus élevés ?

Il ne s'agit pas de philanthropie, mais d'un parti pris, issu de l'expérience des quads.

- Lassé de voir les engins importés par son enseigne, surgir sur le marché par des voies détournées.

- Faisant le constat de la difficulté d'instaurer un véritable contrôle qualité sur les produits chinois.

- Maîtrisant mal l'approvisionnement en pièces détachées asiatiques

AXR, fait le pari de tout contrôler pour être en mesure de maîtriser la chaîne concernant le Carbone et le Crossbone...De la fourniture des pièces, à l'assemblage final, en passant par l'approvisionnement en pièces détachées.

Nous sommes ici pour donner notre avis sur ce pari ...

Les termes du « contrat » : Evaluer si AXR s'est donné les moyens de pouvoir respecter cet engagement.

Nous entrons dans les entrepôts
ou sont stockés les châssis.

Beaucoup de place... Les châssis
arrivent pour l'instant d'une structure sous traitance, en
attendant de pouvoir intégrer la fabrication sur place.

Ils
sont conçus en trois parties. Deux inférieures qui
s'assemblent au milieu au niveau d'une poutre. Une troisième
pièce venant couvrir le berceau ainsi réalisé.

La structure est tubulaire, l'aluminium de 4mm nous semble de bonne
facture.

La conception est originale, et dénote d'une réelle
recherche sur le concept. Le squelette augure d'un produit à
la hauteur du nom que va porter l'engin.

Reste que ce châssis n'est pas
encore fabriqué sur le site, et qu'en attendant les robots
soudeurs qui doivent arriver, les soudures (sans que l'on trouve à
redire sur aucune vérifiée) ne sont pas encore d'une
régularité « industrielle ».

Nous passons dans les ateliers
d'assemblage qui sont le cœur de l'usine. La production monte en
puissance et la logistique se met en place... Il s'agit ici d'une
vraie démarche industrielle qui reprend celle empruntée
au site, les locaux sont adaptés à une logique digne de
la construction automobile de petite série.

Nous touchons à tout, nous avons
la liberté totale de vérifier ce que désirons :
Les assemblages sont bons, les boulons utilisés sont de bonne

facture. Beaucoup de BTR et d'autobloquants. Mis à part quelques boulons brillants inspirant moins confiance, nous pouvons dire que la majorité des pièces que nous avons vues sont de bonne qualité : Rien à voir avec de l'asiatique, Mis à part ici et là, un renfort métallique dont la peinture s'écaille, l'annonce de 95% de fourniture européenne semble tenue !

Quelques pièces, comme le support de roue avant est particulièrement bien usiné et en aluminium de 20mm (mesure estimée).

Les biellettes sont « standard », les rotules et beaucoup de pièces viennent de l'équipementier de PSA qui est partenaire de la Holding « RC automobile » dont dépend en bout de chaîne AXR industrie...

Ceci expliquant cela, beaucoup de périphériques nous sont connus : Commodos Valeo, étrier de frein italien ETI etc.

Très impressionnant, et c'est une première bonne surprise, le corps du véhicule qui vient prendre place dans le squelette du carbone.

Deux techniques différentes : en ABS PMMA thermo-moulé pour le Carbone, et en polyéthylène thermo formé pour le crossbone

Le résultat est vraiment différent... La qualité perçue pour le carbone est véritablement excellente : 4mm de plastique « soufflé » contre un moule, donne une carcasse convaincante.

Celle du crossbone est plus conventionnelle mais remplit son rôle. Il est à noter que quelques solutions différenciées découlent de ces choix : fond de coffre amovible pour le carbone de façon à accéder au moteur. Pour le crossbone, il est prévu un pli faisant office de charnière sur la pièce de plastique formant coffre ... Nous sommes dubitatifs : pas de

problème nous assure Mr Ansart...

Les suspensions Mc PHERSON sont connues et devraient facilement remplir leur rôle. D'une manière générale, les suspensions tant arrière qu'avant, inspirent confiance tant certaines pièces sont soignées. Les « standards » (bielles, conduits de freins, équerres de renfort) sont de toutes façons moins nombreux, et sont sans reproches particuliers.

Le moteur est italien : Un MORINI 400cc à refroidissement liquide, le carburateur est allemand (BING), le démarreur japonais (MITSUBA, la marque des démarreurs équipant les mythiques 750 Honda four).

L'inverseur et le variateur sont complètement intégrés au moteur, qui est compact. Il semble de belle facture. Ce type de moteur italien a excellente réputation, l'alu du cache culbuteur est assez épais pour en tailler trois de certains moteurs asiatiques.

Ce moteur vient prendre place transversalement dans le logement arrière prévu à cet effet. Le radiateur est placé en oblique pour recevoir l'air capté par les ouies ménagées dans le corps du véhicule. A ce sujet, l'aération du radiateur nous paraît meilleure sur le crossbone que sur le carbone. Le radiateur s'est déclenché sur le carbone lors de l'essai dynamique alors que non avec son cousin. Une écope est présente sur le carbone, preuve que le concepteur partage notre souci. Nous espérons qu'ils ont trouvé la solution dans le gros tuyau qui va des ouies au radiateur.

Le moteur est bridé pour rester sous les 15KW réglementaires, de façon à correspondre à la catégorie des quadricycles lourds de moins de 20cv. A ce titre, la procédure qui conduit au certificat de conformité a été menée par un organisme européen, IDIADA en Espagne... Cela nous change un peu des agréments CCE donnés par des organismes Américains pour des engins destinés à rouler en Europe...

Les moyens engagés nous paraissent considérables, et même si pour l'instant, les chaînes produisent cinq véhicules/jour (22 personnes). La montée en charge s'accélère pour faire face aux commandes du mondial du deux roues (150000 euros d'investissement « communication »). Dans deux semaines, la production devrait passer à 15 engins/j. Ce qui porte les délais de disponibilité à l'heure actuelle, aux environ de décembre pour une commande immédiate.

Pour ce qui concerne le service après vente, Mr Ansart nous emmène au dépôt « pièce ».

Devant notre insistance concernant l'approvisionnement en pièce en terme de disponibilité client, m Ansart nous fait remarquer que c'est là un de ses choix industriels : dans la mesure où il est maître de son approvisionnement qui ne se trouve plus en Asie, il prétend être en mesure de fournir toute pièce dans un délai d'une semaine... Elles sont de toutes les façons en stock en bord de chaîne de montage...

L'argument est convainquant... Reste à mettre le système à l'épreuve.

L'engin sera distribué par le réseau déjà en place par AXR au niveau du quad, une fiche « distributeur Carbone » est mise en place de façon à ce que les revendeurs soient en mesure de respecter un cahier des charges, garant d'un service rendu compatible avec le service qualité. D'autres revendeurs pourront intégrer le réseau pour autant qu'ils respectent ce cahier des charges. Nous ne pourrons vérifier ce système que lorsqu'il fonctionnera... d'autant plus que les pièces et consommables ne seront disponibles que par le réseau...

La gamme se compose de deux engins déclinés sous deux niveaux d'équipement différents : Le carbone et le crossbone sont disponibles en version « luxe » ou « prestige »

Tous les deux bénéficient d'un équipement conséquent (voir fiche constructeur), en particulier pour ce qui nous concerne, un réservoir de 23 litres et un témoin de jauge...

Le carbone est équipé de l'élégant pare-brise avec essuie-glace, la version prestige se distingue par un châssis laqué gris, par un volant amélioré, des sièges et ceintures assortis à la carrosserie, ainsi que des jantes aluminium... Tous les engins sont livrés en caisse, montés, c'est une plus-value très intéressante en terme de fiabilité : Il est prêt à rouler, et sa pérennité ne dépend plus du montage du revendeur. On se rapproche des standards automobiles...

Des options, tel le toit, des portières, des systèmes antivols sont prévues, ainsi qu'une boîte deux rapports (court /long). Nous ne vous dirons rien de plus à ce sujet, que ce que vous pouvez consulter sur le site ou en concession. Le prix de vente, hors prix promotionnel « salon », est fixé à 7000 euros en entrée de gamme pour un crossbone « luxe ».

La fin de matinée approchant, l'envie de monter à bord monte...

Il faudra attendre l'après midi, pour essayer un crossbone qui sera spécialement monté pour nous, dans la mesure où la chaîne était sur du montage carbone.

En attendant, Mr Ansart emmène Fred faire un tour autour de l'usine avec un carbone.

Prise en main ...

Il ne s'agira pas à véritablement parler d'un essai. Pour cela, il aurait fallu éprouver l'engin plus longuement et dans d'autres conditions d'utilisation.

Mais un rendez vous est pris ! AXR sera au comparatif organisé par le B PAF et LMDQ !

Nous vous proposons ici de vous faire part de nos impressions chacun à notre tour, sur la façon dont nous avons « vécu » l'engin. Dans la mesure où nous sommes restés sur le goudron, les deux engins, crossbone et carbone avaient quasiment le même comportement, nous ne ferons donc qu'une seule rubrique.

François
(possesseur d'un 150 Dazon raider classic)

L'engin a un vrai look. Il ne fait pas du tout « cheap » La qualité perçue est très bonne. J'apprécie les rangements et l'équipement assez complet pour ce type d'engin (compteur, voyants, jauge, lave vitre...) Les phares auraient mérité d'être plus intégrés, mais le pare-brise est vraiment réussi, le hard-top à venir devrait couronner le tout de belle manière. Les clefs glissent bien dans les barilletes. Les charnières du coffre paraissent solides (le « pli » du coffre du crossbone me laisse dubitatif...). L'accessibilité moteur est rendue facile en enlevant le fond de la malle, refaire les niveaux nécessitera un peu d'organisation... Mais de toute façon cela reste raisonnablement aisé... La lecture du niveau d'huile peut se faire sans démontage de la malle en regardant la lucarne moteur par-dessous la jambe d'amortisseur. Bon point.

En terme de côte, la largeur aux roues, mesurée, monte à 142 pour le crossbone du fait des gros pneus (largeur à l'avant et à l'arrière). Vous aurez les fesses à 35 cm du sol à bord du carbone. Pour le reste, la notice technique annonce une hauteur de 122cm (carbone) et 129 (crossbone) cette différence se retrouve dans la garde au sol qui passe de 17 à 24 cm pour le crossbone en même temps qu'il perd 20 kg par rapport à son homologue plus urbain...

Le « test du verre » confirme la sensation perçue au volant : peu de vibration, en fait très sourdes, mais faibles. L'eau du verre ne se mettra pas en résonance concentrique, du fait de la fréquence très basse des vibrations. L'amplitude de celles-ci brouillera tout au plus la surface de l'eau.

Monter à bord me rappelle la
carrera des années 80... J'adore cela... Rentrer jambe
tendue, s'asseoir jambe tendue pour ramener l'autre pied...
sportif... mais tellement bon...

Par contre, il faudra faire attention
en sortant du véhicule pour ne pas heurter le commodo au
volant qui se trouve sur la trajectoire du « genou sortant »

C'est maintenant que l'on va
pouvoir juger du choix technologique concernant les sièges...
Très atypiques, les sièges ont pu être critiqués...
du fait de leur absence ! On s'assoit sur la coque qui est
« adoucie » par la présence de petits
coussins aux fesses et aux épaules... Ce parti pris économique
peut surprendre de l'extérieur, mais je vous assure que je
me suis senti tout de suite à l'aise. Et quel avantage au
lavage ! Rien ne peut s'user, car il n'y a rien à
user... Eventuellement les coussins à changer, mais rien,
comparé au coût d'un siège baquet à
remplacer. Des trous sont prévus sur les points bas pour
évacuer l'eau qui pourrait stagner.

Le volant tombe sous la main... Et
comment faire autrement : On ne voit que lui !

Esthétiquement très
présent vu de l'extérieur, à cause du support
en plastique qui fait le lien avec la coque périphérique,
on l'oublie vite, tellement la position invite au pilotage.

Autant le volant tombe sous la main,
autant il n'en est pas de même pour les pieds et les pédales.
S'il vous plaît AXR : Faites quelque chose ! On conduit
avec un seul pied, le gauche restant sur le cale-pied. Celui-ci étant
trop étroit, le pied droit vient buter contre le pied gauche à
chaque changement de pédale. D'autant plus que
l'accélérateur a une course trop longue et qu'il
est positionné en retrait par rapport au frein, il faut faire
un effort pour ne pas accrocher celui-ci au changement de pédale.
C'est véritablement le seul vrai défaut de la
machine, avec l'absence de cale-pied pour le passager (prévu
en option plus tard ?)... Car le système de réglage
du pédalier (de façon à s'adapter à

tous les gabarits) est efficace et simple d'utilisation.

La position, (on ne peut pas être plus assis face au volant pour piloter l'engin) correspond parfaitement à l'esprit buggy de poche, le comportement policé de l'engin en mouvement ne correspond pas hélas (pour moi !) à cette définition.

Il s'agit plus d'un buggy, que d'un « buggy de poche »... On s'éloigne du comportement du kart en se rapprochant de celui de la voiture. Déjà la position, la vision, fait que l'on pilote l'engin plus que la piste... En buggy, vous êtes « sur la route », vous avez l'impression de conduire le chemin que vous chevauchez ; en carbone vous pilotez un vrai véhicule dont il faut se rendre maître... Pas la même chose... Je ne dis pas que c'est désagréable... je prétends que c'est différent... On a les sensations d'un petit coupé sport pour le prix d'une voiturette, cela peut séduire...

Tiens ?! La marche arrière n'est pas limitée en montée en régime... Une piste pour ceux qui se poseront la question du bridage...

La direction est très douce, trop à mon goût et pas assez directe... Il faut tourner le grand volant avec beaucoup d'amplitude pour effectuer les virages serrés

Cela n'est pas un défaut pour une voiture sportive. Mais dans le cas du carbone, j'y vois deux inconvénients :

- Avoir une grande amplitude ne me gêne pas pour autant que la direction soit incisive, directe. Ici elle reste très molle, et l'amplitude du volant n'aide pas pour les sensations...

- Mes grands gestes, compte tenu que je ne croise pas les mains (on pilote ou pas !) viennent gêner fortement mon passager. Car sans limitation aux coudes sur l'extérieur, on bute tout de suite sur le passager (c'est l'abondance de place qui nous rend exigeant...)

En fait, sur ce chapitre, le carbone semble avoir les défauts de ses qualités, et les qualités de ses défauts... Avoir un comportement routier sain, rend l'engin plus civilisé qu'un buggy de poche... Toutefois, il me semble que les suspensions efficaces, génèrent des

mouvements de caisse qui seront difficiles à contrôler dans les situations extrêmes. En virage, l'engin se tasse progressivement sur ses amortisseurs de façon progressive, mais « molle ». On sent le volant aréactif, mais on a la désagréable sensation qu'il va revenir très fort si on le lâche... Comment dire... L'impression me rappelle ce que j'éprouvais au volant des premières Renault 16. Sur le test de l'évitement rapide, je serais curieux de voir le résultat. Dans un passage gauche-droite rapide, on se rend compte que les transferts de masses sont brutaux (pourquoi pas, j'aime assez ça), mais à condition qu'on puisse contrôler avec la glisse... et là... je suis loin d'avoir fait un essai complet de l'engin. Car cantonné à l'usine, il est difficile et hors de propos, de mettre l'engin à la faute... Le freinage est mordant mais pas si efficace, le véhicule s'écrase un peu sur lui-même et a tendance à glisser... mais c'est tout à fait acceptable.

Le principal défaut qu'il faudra vérifier dans l'essai dynamique à venir, c'est le comportement du crossbone en utilisation sportive dans les chemins...

Je laisse maintenant la parole à mes collègues d'essai s'ils veulent nous faire partager leurs impressions de pilote.

Fred (possesseur de PGO BR 250)

Difficile de passer après notre président. Il a déjà tout dit et plus. A tel point que j'ai presque le sentiment que ce sont mes propres impressions qu'il retranscrit.

Premier contact avec l'engin. Il est décidément hors norme. Sur le plan esthétique, que l'on aime ou pas, il faut bien avouer que les AXR ne ressemblent à rien d'autre. Sur la qualité des matériaux, on est ici très proche des standards automobiles. Je suis surpris par le gabarit du véhicule. Les photos sont trompeuses et me laissaient supposer un engin beaucoup plus imposant. Les AXR restent bien des buggys de poche... Du moins en ce qui concerne les dimensions.

Vient le moment de s'asseoir. Impossible de ne pas remarquer l'absence des traditionnels baquets. Les emplacements du pilote et de son passager sont directement moulés dans la coque et de fins coussins viennent efficacement adoucir le contact avec le plastique rigide. Des ceintures à enrouleur quant à elles, remplacent les habituel harnais. On sent bien que tout ça résistera facilement au jet haute pression. Je dois avouer que j'étais septique sur ce choix. Mais à peine installé à bord, c'est oublié et vraiment pas désagréable. De plus, la tenue latérale des occupants est excellente, pourtant sans être coincé dans des harnais. Le pédalier réglable permet de trouver facilement sa position de conduite du moment où l'on a un physique dans les normes (bref, si on n'est ni géant, ni nain !). Ce réglage est indispensable puisque qu'il ne peut y avoir de sièges coulissants. Le seul reproche à mes yeux est la position des pédales. Trop de place pour le pied gauche qui reste constamment plaqué sur le large cale pied. Pas assez de place pour le pied droit, qui devra passer fréquemment de l'accélérateur au frein. De plus, un écart de hauteur entre ces pédales sur ce véhicule d'essai, ralentit encore la manœuvre. De la même façon, un cale-pied pour le passager semble indispensable. Monsieur Ansart, très conciliant, nous assure que c'est prévu... sans doute en option pour ne pas pénaliser un prix volontairement compétitif.

La position de conduite me rappelle un pédalo (à d'autres, ça rappelle une Carrera... Chacun ses références !) Mais je constate rapidement qu'il n'est point besoin de pédaler pour avancer. L'engin est puissant même dans sa version bridée ! Je suis convaincu d'un fort potentiel pour ce moteur 400cc.

En roulant, tout est étonnamment souple et facile : La direction est démultipliée, le freinage est puissant, les courbes se prennent à plat sans glisser... Il n'a peut-être que le levier Avant/Neutre/Arrière au maniement duquel j'ai du mal à m'habituer.

Facile, facile... Allez disons le :
Trop facile à mon goût. Il est vrai que je suis habitué à un buggy à la direction lourde, aux passages en courbe aléatoires et au confort spartiate. Mais de toute évidence, la aussi les AXR sont très proches des standards automobiles. Ces véhicules sont à mettre entre toutes les mains. Ils se conduisent plus qu'ils ne se pilotent. L'ambiance est plutôt « plage » que « course ».

Il n'en reste pas moins un engin attachant qui, après mure réflexion, rappelle une voiture mythique la Citroën Méhari !

Stéphane (possesseur de PGO 150)

Le
look, j'adore.

Il
a un coté baroudeur qui me séduit au premier regard

Passons
aux choses sérieuses.

L'arceau
étant plus bas que sur un bug tubulaire,il convient de pencher un peu la tête pour prendre corps avec l'engin, jusque-là tout va bien.

La
montée à bord me donne l'impression de me mettre au volant d'un engin de course.

Clef
de contact sur on, les voyants allumés, un petit coup de clef sur la droite et la mécanique prend vie avec une belle sonorité dans la limite des décibels autorisés.

Le
pompeau de vitesse au milieu, point mort, je le prends en main, toucher agréable et bonne ergonomie, il faut un peu de poigne pour passer en marche avant (rodage ?)

J'ai
instantanément adopté la position du pédalier, pied gauche sur un repose-pied et pied droit pour l'accélérateur et le frein. C'est totalement différent de nos engins, plus

typé auto. Il y a là, un côté "Racing" assez grisant. La course de l'accélérateur est assez longue, mais il m'a semblé que le décalage entre l'accélérateur et le frein était moins important sur le carbone (réglage possible ?)

Je rejoins les impressions de Fred pour ce qui est de l'ensemble siège/ceinture. On est très bien calé, je redoutais un peu l'absence du harnais, et ce n'est qu'à la sortie du carbone que j'ai remarqué l'absence de sièges...

Le premier virage à 90° droite arrive assez vite et je me dis que c'est l'instant de tester les freins. Une pression "classique" sur la pédale, le bug réagit très vite avec une petite plongée de l'avant, qui permet en cas de problème de charger la direction pour éviter un obstacle, et le bug s'arrête rapidement.

Je m'élançais dans la ligne droite de l'usine et essaie des virages gauche-droit assez serrés pour tester. Il tangue légèrement du fait d'un tarage d'amortisseurs à mon avis plutôt axé pour le

confort et l'absorption de trous en chemin (pour ceux qui connaissent, il me fait penser à un quad 500 polaris sportsman) et le mouvement de caisse est très raisonnable avec une direction très légère.

La direction, le seul reproche que je pourrais faire au crossbone...Elle est certes très douce que ce soit à l'arrêt ou à pleine charge, mais il faudra un peu des talents d'un pilote pour les passages serrés style pif paf. Elle est très démultipliée, ce qui surprend quand on est habitué à du buggy plus classique.

Arrivé au bout de la ligne droite, un virage plus prononcé arrive, et là le même phénomène de léger tangage se fait ressentir.

En conclusion, de part sa transmission arrière à différentiel, l'Axr a un comportement plus auto qu'avec un arbre rigide (logique...). Le couple, associé à un variateur très accrocheur, donne une puissance très linéaire qui donne un sentiment de sécurité, actif et passif. C'est vraiment un engin à essayer : Une tenue de route très rassurante, avec un léger tangage dans les enchaînements et en virage, mais cette souplesse de suspension procure un confort de roulage bien au-delà de la moyenne...

Pour la partie moteur de l'engin, 400cc est un choix judicieux, le couple est omniprésent avec une montée en régime très agréable, une sonorité de l'échappement inox-alu

très mélodieuse...(avec la chicane que n'avait pas le crossbone)

Dernier point, la direction est très douce même à l'arrêt, mais un peu trop démultipliée.

Conclusion

Nous sommes allés vers AXR avec l'espoir d'en revenir avec une vraie évaluation de l'engin. Cette ambition est satisfaite en ce qui concerne la partie en rapport avec la logique et la politique industrielle. Le Carbone est un engin original, conçu intelligemment, par une entreprise soucieuse de se positionner sur une qualité de fabrication maîtrisée dans le temps et l'espace. Les pièces sont ou seront fabriquées quasiment toutes en Europe, sur des standards occidentaux, certaines dans l'usine elle-même (châssis). L'assemblage est exclusivement fait en usine, et est totalement maîtrisé jusqu'au client (livré monté en caisse).

La commercialisation est assurée par un département de l'entreprise qui possède déjà un réseau.

Maîtrise de la conception, maîtrise de la fabrication, maîtrise de la commercialisation et du SAV, sur un plan purement économique, nous pouvons nous rendre compte que l'investissement financier pour un tel projet est très important. AXR industrie joue gros !

Le pari semble gagné pour ce qui nous concerne en terme de qualité de fabrication : Le carbone a tous les atouts pour être un bon produit ! Nous n'avons pas encore hélas, fait le tour de ses capacités dynamiques...

Reste qu'il lui faut séduire par les qualités qui lui sont particulières, un public suffisamment nombreux.

Pour ce qui nous concerne, l'engin le mérite !

(Article 10 du 25/10/2005)