

Buggy or not buggy. D'où viennent nos petites machines ?

Soumis par Mac Rodgers
11-04-2006

Buggy or not buggy. D'où viennent nos petites machines ?

Voilà un moment que le BPAF n'avait pas sorti un article – Profitant du récent accord par le retard pris dans l'organisation de l'essai du 1100cc DAZON, il me paraît intéressant de faire un petit résumé des engins proposés à la vente dans le segment qui nous intéresse : les buggys de poche.

Compte tenu de la complexité concernant ce produit, je me suis attaché à le décrire, à savoir où étaient construits les buggys –

Diverses marques, divers vendeurs, une unité d'apparence qui ne m'inspirait pas forcément confiance.

Il me paraissait important d'en savoir un peu plus sur le fond des choses –

Les BPAFEURS de la première heure se souviennent de ce travail autant géographique que fastidieux – Concernant ce chantier, je viens ici compléter les premiers articles, et en tant plus synthétique, je compte y ajouter l'étude d'autres paramètres, qui font la valeur d'un engin par rapport à un autre.

La valeur d'un buggy doit tenir compte de mon avis d'au moins trois paramètres :

- La conception et la construction.

Bien que ces deux étapes soient distinctes, et pour certaines marques de quel point ! Je les regroupe ici dans une même rubrique. Car en général, le bureau de développement est adossé à l'usine qui construit. Pourtant, pour nos engins, le développement est souvent assuré par l'énergie des revendeurs des produits. La relation usine/importateur est alors primordiale.

-
L'importateur

Il choisit son réseau de distribution, il assume ses responsabilités légales, il s'assure de l'approvisionnement en pièces, et participe au développement de la machine en créant un rapport de force avec le constructeur. (Quand ceux-ci ne sont pas associés^a)

-
Le revendeur

Il assume sa responsabilité envers son client, en étant le dépositaire de l'obligation de bon fonctionnement de la machine qu'il a vendue.

Je me propose de parler des huit constructeurs réputés jusque là :

Les xinling

Fabriqués en chine par l'usine du même nom

<http://www.cnxinling.com/>

Ces machines sont équipées de moteurs fabriqués sous licences honda. (Terme géographique LIFAN- GY6 pour les 150 ; 172 MM pour les 250cc). Deux usines au moins approvisionnent l'usine Xinling en moteur : Zhejiang Taizhou Wangye Power et Chufeng motor.

L'usine Xinling est très norme, et ses volumes de production sont considérables. La finition de

ses modèles est tributaire d'une organisation à la chinoise

Ces différents produits ont été commercialisés sous au moins six appellations. La société IT diffusion les propose actuellement sous la marque Heroway.

Les PGO

<http://www.pgo.com.tw/>

Pionnier en matière de buggy, la société taiwanaise PGO a été la première à proposer du buggy en Europe. Elle est distribuée en France par Euromotor (<http://www.euromotor.fr/>).

Cette structure est atypique au sens où le constructeur et le distributeur sont commercialement liés.

Des pièces sont chinoises, les buggys peuvent être assemblés en Chine, les moteurs sont fabriqués par PGO ou Kymco à Taïwan (type GY6-licence Honda pour le 150 ; Grand dink Kimco pour le 250). Ces buggys sont développés en France grâce à l'expertise de O. Perraudin (PDG Euromotor). Transmission par chaîne pour le précurseur bug rider 150 et cardans pour le 250.

PGO est leader sur le segment. Ils doivent probablement cette position au soin qu'apporte O. Perraudin dans la mise au point des engins dont il confie la construction aux taiwanais. Nous attendons en particulier avec impatience le 500cc prévu pour 2007.

Avec PGO, pas de surprise, les engins sont strictement distribués par le réseau contrôlé par Euromotor elle-même sous la tutelle de PGO.

Les Saiting (Ningbo)

<http://www.saiting.com/pr-st250f.htm>

Les buggys Saiting sont fabriqués par l'usine du même nom à Ningbo. Les moteurs sont fabriqués sous licence Honda par CF motor. Ces moteurs paraissent robustes et équipent nombre de machines (LF 172MM en 250cc).

Un soin particulier semble être apporté à la finition (relative) et au développement de la machine.

Ces engins nous ont été dévoilés en France par ALP IMPORT (http://www.alp-import.com/index.asp?code_1=221) et à Crosrider à en Belgique.

Ils sont actuellement également commercialisés sous la marque Gospeed .

A noter que chaque enseigne apporte sa touche personnelle à la même base. Les différences viennent également des rapports entretenus entre l'usine et les différents importateurs.

Les Xingyue (Shanghai)

<http://www.xingyue.com/>

Récemment apparus sur le marché, ils sont importés par l'importateur Tomdo et distribués par imagik quad. (<http://imagikquad.fr/index.php>)

Ce sont les seuls buggys à être équipés de différentiels et de cardans sur toute la gamme, les tom gun 150, 250 et 300.

Essayés récemment, ces engins paraissent robustes et devraient attirer une clientèle de loueurs.

L'importateur Minico a également mis ces engins à son catalogue.

Ces engins sont équipés de moteur LINHAI fabriqué sous licence Yamaha.

<http://www.linhaigroup.com/english/aboutus.asp>

Les DAZON

http://www.peoplesmotor.com/leisure_vehicules/leisure_vehicules.htm

PMI Dazon Arizona a une grande expérience dans le buggy. Souvent cité comme concepteur du châssis original et la base de toutes les copies. Les engins sont fabriqués dans l'usine de Shanghai moteur et châssis. Nous pouvons penser que l'approvisionnement en pièces est également disparate compte tenu de la qualité de fabrication similaire aux autres chinois.

Les moteurs sont des licences HONDA, (150 GY6, 250 172MM) et noter que le 250 et le 175 ont connu leur début des problèmes de chauffe qu'a assumé l'importateur français MINICO. (<http://www.minico.fr/>). Ces engins sont distribués au Benelux par Nan buggy qui participe pour une grande part au développement des machines. Le 1100cc avec moteur SUZUKI est particulièrement attendu.

AXR

<http://www.axrdistribution.com/>

Récemment lancé sur le segment du buggy de poche, AXR a fait un choix commercial et industriel ambitieux : Construire un buggy en France sur la base d'un concept original équipé par un moteur italien MORINI de 400cc. (équivalent certains engins Suzuki et Malagutti)

Ce choix a séduit nombre de clients, qui ont vu dans un gage de performance de l'engin et des services associés. Il s'avère, que même si la qualité perçue est bien meilleure, quelques ennuis de jeunesse viennent entacher le plaisir des pionniers. Mais jusqu'à présent, le SAV a bien répondu. Pourvu que cela dure.

Secma

<http://pro.nordnet.fr/secmavehicule.com/>

Peu de chose a dire sur ce constructeur franais qui construit et diffuse des machines rputes excellentes ; moteur italien (Lombardini) Le Fun Quad, n'est pourtant pas encore un vrai buggy de poche. Un produit spcifique devrait venir combler ce manque.

Kinroad

<http://www.kinroad.com/byqa/index.htm>

Les buggys kinroad sont importés par des enseignes qui les badgent ; convenance (comme les xinling)

Ils sont fabriqués par L'usine chinoise Kinroad Xintian Motorcycle Manufacture Co., Ltd

Peu diffusés, ces engins n'cessitant une préparation adquate pour être fiables, ont dû le nombre de revendeurs.

Pour ce qui concerne les cylindres plus grosses, je ne connais que le 650 de Hubei Machinery qui soit arrivé jusqu'à ; nous en quelques exemplaires non homologués.

<http://www.fotma.com/Products/Product396.htm>

Un 800cc serait en préparation.

D'ailleurs, d'autres usines parent un
650 – Celui de Saiting n'est pas encore prêt aux dernières
nouvelles.

En espérant que ce tour
d'horizon, qui me paraît exhaustif, vous aide dans votre approche
de ce passe temps à patant, je vous rappelle qu'aucun buggy
de poche n'est à l'heure actuelle exempt de reproche.
Pourtant, en une année, des progrès considérables
ont été faits, et la connaissance de l'environnement
de ces engins est beaucoup plus riche, notamment grâce à
à l'activité tenace du BPAF –

(Article 14 du 11/04/2006)