

Le buggy de poche : l'aube d'une trajectoire industrielle ? ...

Soumis par Mac Rodgers
20-05-2006

Le buggy de poche : l'aube d'une trajectoire industrielle ?

Ou un éphémère gadget sans avenir commercial ?

Nous en avons rêvé
enfant : Un petit véhicule, maniable, vif et alerte,
équipé d'un moteur thermique. Capable d'être
utilisé sur la route et sur les chemins ; pouvant servir
à se déplacer, mais pouvant aussi nous procurer les
sensations d'un pilote de rallye à moindre frais et moindre
risque.

Pour reprendre l'expression de
Frederic Benedetti. « Nous en avons rêvé...
Ils l'ont fait ! »... Nous nous sommes
procurés les premiers engins disponibles, et depuis notre
engouement va croissant...

Nous avons pourtant largement dépassé
l'âge de la culotte courte, et nos attentes sont celles
d'adultes consommateurs/citoyens, qui n'ont rien à voir
avec les moyens d'action liés au jeune âge...

Force est de
constater qu'aucun véhicule répondant à la
définition du « Buggy de poche », telle
que notre association l'a définie
(Quadricycle à moteur [moins de 20cv] dans
lequel le conducteur est assis face à la route, devant un
volant lui permettant de piloter le véhicule.), ne
correspond aux standards de la plupart des autres « biens
de consommation » mis sur le marché, et autorisés
à rouler sur nos routes européennes.

Une fois ce
constat établi, il ne me semble plus y avoir que deux
solutions...

-

Abandonner son rêve, revendre son véhicule, et attendre que le prochain modèle soit meilleur... Espérer que le fruit du mécontentement forcera les constructeurs à améliorer les produits proposés à la vente. Dans cette dynamique, c'est alors toujours la nouveauté à venir qui est la plus tentante...

-

Accepter l'imperfection, la dénoncer, pour travailler avec les intervenants sérieux sur le segment, pour que les machines s'améliorent et que chacun en tire les bénéfices, utilisateurs et commerçants.

Nous avons choisi cette deuxième solution car nous espérons démontrer que la dynamique d'un marché ou la trajectoire d'un produit est liée à l'équilibre délicat réalisé entre, l'engouement pour le produit, la satisfaction des consommateurs et l'intérêt du commerçant, du fabricant, du distributeur et à la fin du client.

« Il suffirait que plus personne n'achète pour plus que ça se vende » disait Coluche... Pour les buggys de poche, la problématique reste la même... En refusant de s'insérer dans une dynamique positive, le client risque de ne plus rien se voir proposer ou d'être soumis au syndrome de la « nouvelle machine miracle »

Que se serait-il passé si personne n'avait acheté d'ordinateur AMSTRAD sous prétexte qu'un jour des machines plus performantes verraient le jour ? Des ordinateurs performants auraient-ils pu être imaginés ?

Qu'en serait-il des automobiles si l'investissement réalisé par FORD n'avait intéressé personne ? La Ford T a séduit son public, car elle répondait à un besoin. L'équilibre, à l'époque, entre risque industriel pris, demande et satisfaction du public était bon.

C'est le besoin d'un tel équilibre qui fait progresser un concept. L'intérêt des commerçants et celui du public va de pair. C'est pourquoi il nous faut clairement établir les intervenants sérieux dans le paysage, tant en terme de consommateurs qu'en terme de vendeurs.

Cela, sous peine de voir éternellement surgir des opportunistes qui ne pérenniseront jamais le type d'engin que nous voulons.

C'est sur ces bases que je me propose de développer mes arguments.

Je m'intéresse au buggy de poche depuis bientôt deux années, au détour de la découverte du PGO 150 présenté dans un reportage télévisé. J'ai suivi les commentaires des premiers utilisateurs et ai décidé de m'offrir un de ces jouets.

Ayant pris connaissance des petits ennuis de jeunesse du PGO et compte tenu du prix de vente élevé et des possibilités locales autour de moi, j'ai opté pour un DAZON 175 acheté chez un revendeur MINICO.

L'idée de l'association est venue à ceux qui partageaient leurs expériences pour faire face aux innombrables petits ennuis générés par leur passe temps favori : Une chose était sûre, sans recours à la « bricole » impossible de rouler de façon régulière en buggy de poche...

Partageant la même passion, un groupe de personne valorisait les échanges en y ajoutant du lien social : Le BPAF était né !

Le premier travail fut d'identifier les lieux de production des engins car de nombreuses marques différentes commençaient à submerger ce petit marché ou l'absence de contrôle était patent.

En fait, peu d'usines fabriquaient, et les machines étaient essentiellement asiatiques. Les mêmes produits étant badgés de différentes façons, en fonction de ceux qui faisaient l'investissement de l'importation d'un container de machine.

Le prix sorti d'usine, combiné avec des pratiques commerciales douteuses (50% à la commande) permettaient même à certains de ne prendre aucun risque pécuniaire...

Ainsi, nous avons choisi de ne parler que des machines dont nous pouvions suivre la trace et qui avaient un réseau de distribution sinon transparent, au moins connu.

- Les PGO, (exclusivement badgés PGO compte tenu de la relation importateur/constructeur).

- Les Xinling (Tom do, Jeeps, sumo kart, herroway, etc...)

- Les Saiting (ALP, Crossrider, Gospeed)

- Les Dazon (minico et yazuka)

- Les Xingyues (tom gun et minico)

- Les Buggys AXR (Crossbone et Carbone)

Bien que les véhicules Secma (fun quad) n'entrent pas dans notre champs d'étude, nous les citons ici compte tenu de leur buggy à venir.

D'autres engins existent : les Aldy/Roxxon (plus distribués en France), les Kinroads, et probablement des Wangyues que nous ne connaissons pas assez.

Nous ne pouvons nier que tous ces buggys ne permettent pas à leur

propriétaire de rouler, sans une surveillance accrue. Quelques interventions mécaniques et sur les périphériques sont nécessaires pour palier le manque de qualité du véhicule d'origine.

C'est un fait que nous déplorons, mais avec lequel nous composons, et qui fonde les relations que nous entretenons entre membres de l'association.

Parmi les défauts constatés

PGO 150

Des problèmes bénins de circuits électriques (charge batterie), de circuit de freinage, de peinture, de câble d'inverseurs, ont été rapidement résolus par une mise à niveau. C'est l'engin réputé le plus fiable, et la connaissance qu'en ont les passionnés, liés aux efforts du constructeur en font un produit tout à fait satisfaisant. Il est à remarquer que c'est l'engin le plus « ancien », preuve que la longévité de la carrière d'un modèle en accroît le degré d'excellence. La nouvelle mouture BR 150 est sans reproche marquant.

PGO 250

Beaucoup de problèmes lors de son lancement... Parmi les plus remarquables :

Fragilité des cardans, de la Peinture, du démarreur, du pot d'échappement. Etanchéité du circuit électrique, chauffe moteur, ergonomie, réglage inverseur (mais c'est un problème récurant sur tous les buggys)

Des modifications ont été apportées, qu'on peut résumer en l'existence de 3 « générations », pour finir actuellement sur une nouvelle version : le BR 250 R adoptant un radiateur à l'avant.

Dazon 175

Chauffe irrémédiable lié à la position du radiateur et à une mauvaise mise en service (Le problème de la mise en service du système de refroidissement est commun à tous les buggys). Beaucoup de ces buggys ont été repris en France par l'importateur MINICO.

Dazon 150

Fragilité des roulements avant, réglage inverseur, qualité des soudures. Suppression sous le cache culasse, absence de tachymètre, relais de démarreur, contacteur à clef ... Plusieurs versions de ce modèle sont sorties, et les derniers donnent satisfaction.

Dazon 250

De graves problèmes de chauffe liés à un souci de qualité de joint de culasse combiné avec des écrous de serrage inadaptés ont convaincu Minico de retirer les premiers modèles du marché. Globalement, la qualité des matériaux et d'usinage des pièces participe à la fragilité générale de ce buggy. Des efforts ont été faits sur les derniers modèles et il devient plus facile de palier au défaut structurel de la machine grâce au montage (en particulier en surveillant la visserie). De plus, Il est important de souligner que la solution retenue initialement pour rendre indépendant les bras oscillants ont été abandonnés (système des deux chaînes trop fragile et compliqué) pour revenir à la solution d'un arbre rigide.

Saiting 250

Inverseur de faible qualité

Pot d'origine inadapté

Fragilité des roulements arrières due à un défaut de géométrie des supports,

Soudures fragiles sur les périphériques (commun tout buggy),

Centrale clignotant, qualité visserie, conception étrier de frein arrière

Arbre de transmission fragile.

De nombreuses modifications ont été apportées par

l'usine et/ou par les importateurs en relation avec elle. Ce buggy nécessite des améliorations réalisées par certains vendeurs (3eme palier en particulier).

Xinling

La qualité de fabrication est aux standards chinois... C'est-à-dire difficilement conciliable avec l'utilisation européenne...

Transmission à double chaîne difficilement réglable et souvent fatale aux roulements sur le 250.

Qualité de l'inverseur faible, ajustements approximatifs. Problème de conception au niveau de l'étrier de frein arrière. Périphérique de piètre qualité (câble, levier visserie, joints, roulements)

Géométrie rendant le buggy très sous vireur...

Il faut beaucoup de soin au montage pour éviter les problèmes de vibration et soulager les contraintes des pièces boulonnées ensemble.

D'une manière générale, la qualité d'usinage des moteurs est faible et beaucoup de paramètres non optimisés (alignement des axes, rigueur de calibrage des pièces, et même provenance des moteurs...) font que d'un buggy à l'autre, les engins s'en trouvent transformés.

AXR

Ici le problème devrait être différent puisque le buggy est assemblé en France (Romorantin) et que 95% des pièces sont d'origine européenne. Ce buggy n'échappe pourtant pas aux reproches :

Géométrie du train avant et arrière se dérégant assez facilement, et usant prématurément les pneumatiques

Fragilité du support de roue avants

Étanchéité des compteurs, du réservoir de liquide de frein. Supports moteurs fragiles.

Plastiques fragiles.

Quelques problèmes
de régularité dans la répartition « matière »
des réservoirs de carburant.

Protection thermique du même
réservoir un peu juste.

Fuite au niveau de la jauge à
essence et étanchéité du même
réservoir

Quelques soucis d'étanchéité
du système électrique

Xingyue

Nous
avons peu de recul sur cette machine, mais avons déjà
constaté des différences entre ceux essayés chez
Imagik bike et ceux importés par Minico (performance,
ajustement train avant) .

Il est probable que ce buggy aura les
mêmes ennuis que les autres, liés à la
fabrication en Chine malgré un effort fait dans le calibrage
des matériaux (section tube par exemple). Nous espérons
que les solutions techniques retenues et innovantes (différentiel,
amortisseurs avants à renvoi...) ne seront pas source de
problèmes plus difficiles à gérer.

A noter ...

Les moteurs licence Honda (PGO pour 150, Kimco pour BR250, Chufeng
moteur pour Saiting, Zhejiang Taizhou Wangyue et C.F. pour xinling)
n'ont jamais posé de graves problèmes. Seul les Dazon
ont pu être sujet à reproche sur certaines séries. Les
autres, licence yamaha sur les Xingyue et marque morini sur AXR ont
une carrière sur d'autres engins qui nous permet d'être
serein en matière de fiabilité mécanique. Même
si la qualité « matière » des
moteurs chinois est beaucoup moins bonne que celle des moteurs
originaux (Morini Italie).

Cette « revue »
des problèmes et faiblesse ne se veut pas exhaustive et
parfaitement construite. Elle ne vient ici que pour mettre en lumière
un constat plus général : Aucun buggy sur le
marché ne peut actuellement revendiquer une fiabilité
comparable à celle attendue par un acheteur automobile.

Cela
est « normal » ! Puisque ces engins ne
SONT PAS des automobiles, ni dans leur aspect, ni dans leur
classement, ni dans leur utilisation. Si cela était le cas,

l'engouement pour ces machines ne serait pas aussi spécifique, et le BPAF n'aurait pas eu lieu d'être.

Nous sommes FAN de buggy de poche, et il nous faut reconnaître qu'actuellement en posséder un nous expose à ce constat implacable : Il faudra faire avec !

Ce constat fait, et si le choix de continuer l'activité perdure, il faut aller plus loin et œuvrer pour améliorer les choses...

Dans un premier temps il est nécessaire de classer les problèmes en plusieurs catégories. Les problèmes de conception, ceux de qualité de fabrication, et enfin ceux liées à la vente.

Les problèmes de conceptions sont graves et doivent être résolus par le bureau de développement du constructeur. Cela a un coût qui est loin d'être négligeable. Si les usines chinoises commencent à s'attacher au problème, il est vrai que la collaboration de spécialistes lié aux importateurs est primordiale.

A ce titre PGO, grâce à Mr Perraudin est entré dans cette logique. Le Bugster, puis le BR250 ont subi une évolution dans leur fabrication « usine » (cardans, ergonomie châssis, radiateur). L'engin est véritablement développé par un professionnel compétent et attentif. Nous regrettons que ses efforts soient essentiellement tournés vers la mise au point des engins, et qu'il ne soit pas apporté à la « communication client » avec la même attention...

Les autres buggys asiatiques, Saiting, Xinyue et Xinling, n'ayant pas d'importateurs « exclusifs » sont moins à même de travailler sur cette voie. Bien que Minico et Mr Simons (importateur DZ Benelux), soient sur une dynamique de développement avec l'usine Dazon (moteurs, transmission)

AXR quand à eux, possèdent cette structure de développement, et normalement sont à même de rectifier le tir très rapidement sous réserve que la politique de gestion le permette....

Les problèmes liés à la qualité de fabrication peuvent être résolus pour autant que le distributeur/importateur fasse le nécessaire.

A ce titre, ALP sont des professionnels dont l'exemple est à suivre (Du fait de sa conception simple et rustique, le Saiting a peu de problème de conception) : remplacement d'une partie de la visserie, soin apporté au montage, rectification des étriers de frein, montage d'une ligne d'échappement, préparation moteur (galets, gicleur), montage d'un 3eme palier sur l'arbre de transmission, proposition de pièce de remplacement.

A noter également que les importateurs obtiennent des modifications qui s'imposent à l'usine. Géométrie train avant, remplacement des périphériques etc....

Les problèmes liés à la vente seront réglés en fonction du professionnalisme du commerçant. Du montage, au conseil, en passant par l'approvisionnement en pièces détachées, et la parfaite connaissance de l'engin, beaucoup de petits ennuis peuvent être résolus au niveau de ce maillon de la chaîne... Vendre du buggy est un peu un sacerdoce, les vendeurs intéressés uniquement par une prise de marge rapide, seront forcément déçus.

Pour conclure, il nous faut reconnaître que les buggys de poche ne sont pas fiables à 100%. Les buggys asiatiques sans importateurs officiels ou distributeurs structurés, probablement moins que les autres... Pourtant nous restons persuadé que des solutions existent et certaines ont déjà été mises en œuvre pour améliorer le niveau de qualité des engins qui nous sont proposés à la vente.

Nous n'avons pas le choix : pour que le buggy de poche continue d'exister, il faut qu'il se vende ! Et pour qu'il se vende, il faut qu'il devienne meilleur !

C'est l'intérêt des usagers et des professionnels. Il existe des voies d'amélioration : Elles résident dans l'équilibre du rapport de force (et du rapport d'effort) entre les constructeurs, les distributeurs/importateurs, et les revendeurs. C'est l'équilibre entre ces différentes structures qui permettra de faire avancer les choses.

Dans cette équation, le dernier maillon reste, bien sur, les clients.... Je devrais dire, les passionnés, car l'achat d'une telle machine est symptomatique d'un certain état d'esprit militant.

Dans cette optique, l'avenir du buggy de poche devrait se trouver dans la communication entretenue entre des professionnels qui constatent les problèmes, les recherchent parmi les utilisateurs, sans les nier, pour y remédier ; et les utilisateurs sincères, motivés pour que leur passe temps soit toujours plus facile d'accès.

Au BPAF, c'est cette énergie que nous rassemblons ...

Nous nous refusons à jeter l'éponge ! Nous ne sommes pas de ceux qui ne mettent l'accent que sur les points négatifs, sans proposer de solutions.

Nous n'avons rien à prouver en tant que personne, nous savons juste que le buggy, c'est nous qui le faisons vivre avec 70 membres actifs en France et au Benelux, avec 600 membres inscrits sur notre forum (1,5 de plus chaque jour depuis son ouverture !).

Ce forum (<http://bpaf.forumactif.com/>) compte plus de 25000 messages, et une fréquentation journalière moyenne constatée jusque ici, entre 1300 et 2500 pages lues par jour. Si ces chiffres sont de nature à convaincre nos partenaires que leur intérêt, et l'intérêt du buggy se trouve au BPAF, il nous faudra les publier...

Mais en tout cas, notre ambition, c'est bien de développer et de promouvoir le buggy de poche, pas de se poser la question de son existence !

(Article 15 du 20/05/2006)