

Buggy de poche: quels enjeux ?

Soumis par Mac Rodgers
22-04-2005

Buggy de poche: quels enjeux ?

C'est sûr, ces nouveaux engins ne laissent pas indifférent. L'intérêt qu'ils suscitent va grandissant. Cet intérêt peut déboucher sur une augmentation substantielle du parc en circulation, mais il peut également s'effondrer sur lui-même, faute de structures suffisamment rigoureuses pour gérer l'engouement que suscite ce nouveau mode de déplacement motorisé.

Etat des lieux

Pour l'instant ces engins sont peu connus du grand public. Le BPAF a décidé de les regrouper sous le terme générique de « Buggy de poche ». Sont ainsi identifiés les quadricycles légers à moteur (moins de 20cv) qui se pilotent assis devant un volant.

Cette activité concerne pour l'instant un nombre réduit de personnes; mais celles-ci paraissent très motivées pour défendre et partager leur loisir préféré. L'activité du forum consacré à ses pratiquants (<http://bugxter.forumactif.com/>) ainsi que le nombre de sites personnels consacrés à cette passion en atteste. C'est dans ce cadre que l'association Buggy de Poche A Fond a vu le jour.

Les conditions de construction et de distribution de ces engins les ont jusqu'à présent cantonnés à une position marginale sur le marché. En effet, les machines sont construites pour la plupart en Asie. L'approvisionnement, tant pour le véhicule neuf, que pour les pièces de rechange, reste soumis aux règles et aux risques de l'importation de nouveautés...

L'expansion du marché et sa pérennité, dépendra de la capacité de tous les intervenants à proposer un produit fiable, au suivi sérieux, à un prix compatible avec l'engouement qu'il suscite.

Alors que le concept pourrait répondre aussi bien à la demande concernant l'aspect ludique du pilotage, qu'à un aspect fonctionnel de véhicule urbain alternatif, nous constatons que les propriétaires de ces petits engins doivent souvent faire appel à leur compétences de bricoleur pour être à même de s'adonner à leur passion favorite...

Il semblerait que le contexte dans lequel ces véhicules sont construits, vendus et suivis, cantonne cette activité à des gens se servant plus de leur engin pour le plaisir que véritablement pour se déplacer. Nous en arrivons au paradoxe suivant : la catégorie socioprofessionnelle « cible » est économiquement porteuse, mais ces personnes sont obligées de se structurer par elles-mêmes, dans la mesure où un véritable réseau d'assistance n'existe pas.

A cela deux explications :

- Ces personnes aiment la confidentialité, le fait de partager quelque chose d'exceptionnel avec un nombre limité de personnes (effet de clan)
- La fiabilité aléatoire des engins oblige à une solidarité salubre qui permet de tisser des liens sociaux forts et gratifiants.

Dans la mesure où ces engins sont homologués grâce à l'obtention de la conformité européenne, le problème semble avoir dorénavant un autre horizon...

Il ne s'agit plus seulement de passionnés qui bricolent dans leur coin, mais d'utilisateurs du réseau routier, avec toutes les contraintes qui se rattachent à cet état...

Il devient nécessaire d'obtenir une prestation en coïncidence avec l'avenir potentiel de ces engins : fiabilité, sécurité, tout en conservant le caractère fédérateur qui y est rattaché.

Le Buggy de poche est une activité « à moteur » ludique et facilement accessible. Elle concerne actuellement un nombre réduit de personnes qui ont beaucoup œuvré par elles-mêmes pour l'amélioration de leurs engins.

Ce type de véhicule n'est pas encore un produit de « grande » consommation, et ne doit pas le devenir pour deux raisons:

- Il s'y rattache une forte dose d'affectif, lié au plaisir que son utilisation procure. Il faut que cet engin conserve ce côté « marginal » fortement connoté « tuning ». Il est le garant d'une activité sociale autour de la pratique
- Un véhicule à moteur qui roule sur route ouverte n'est pas un produit de consommation comme les autres : il doit répondre à des normes de fiabilité et de sécurité bien supérieures à celles auxquelles doit répondre un aspirateur....

C'est ce double aspect de l'activité qu'il faut travailler de façon à ce que le buggy de poche devienne un loisir qui se développe, ainsi qu'une niche économique intéressante.

L'avenir de cet engin dépend de la façon dont les constructeurs, les importateurs et les distributeurs aborderont ce marché : vendre à tout prix, ou travailler (donc investir), pour séduire une clientèle potentielle énorme.

Dans ce cadre, le BPAF cherchera à collaborer efficacement avec tous les professionnels concernés.

Les forces en présence

Incontestablement, le taiïwanais PGO à été à l'initiative de l'introduction de ces engins en Europe... Suite à une présentation du Bugxter à la presse au Maroc, relayée par l'émission « culte » turbo sur M6, le produit a pu pénétrer le marché français et belge de façon remarquée. Actuellement, s'il faut en croire les statistiques publiées par le journal « le monde du quad », PGO occupe la 4ème place des ventes grâce à son sympathique engin.

Philco est le distributeur pour la Belgique, euromotor pour la France.

Assez rapidement, vu le marché très porteur, d'autres importateurs se sont intéressés au segment. L'américain DAZON, qui commercialise des « sand rail » aux USA, et qui possède lui aussi une usine à Shanghai, se structure avec l'importateur nan-buggy pour importer des véhicules dont minico se chargera de la distribution en France.

Des importateurs plus nébuleux
(Envical bvba en Belgique par exemple) semblent importer les deux
types de véhicule en marge des filières « officielles »
(importateurs et distributeurs exclusifs)

En plus de ces deux « grandes
marques », et en même temps, existent des engins qui
sont distribués de façon plus confidentielle comme
l'aldy 125 distribué par simamoto .

En dernier, la marque sumomotor,
propose une gamme de buggys de poche qui vient concurrencer de façon
agressive en terme de tarif, les fabricants « fondateurs » .

Pour nous, ces trois « marques »
constituent les seuls interlocuteurs véritablement identifiés.

Deux sont constructeurs et possèdent
une usine en asie. (PGO et DAZON).

Sumomotor est d'après nous,
suffisamment implanté en Asie, avec des intermédiaires
commerciaux locaux identifiés pour assurer le suivi des
machines vendues.

Le fait est, qu'à priori,
deux usines seulement fabriquent les châssis équipant
les buggys. Ces châssis sont vendus à des commerçants
qui sont libres de monter le moteur qu'ils réussissent à
faire fabriquer à des prix négociés. Certains
prennent le risque commercial consistant à faire fabriquer un
moteur (ou a racheter une licence existante) pour le monter sur des
châssis construits en nombre, et les vendent à des
importateurs aventureux par container...

De ce fait, beaucoup de produits
« sauvages » pénètrent notre
marché, sans que l'on sache véritablement de quoi il
s'agit...

Par exemple, sumomotor a cette
démarche, mais le fait de façon transparente, avec,
pour le 150, des moteurs LIFAN (ancienne licence honda).

Dans ce contexte, nous
avons choisi de ne vous présenter que les produits que nous
avons identifiés et nous vous faisons part de nos doutes
lorsque ceux-ci existent.

Les produits

Les buggys 150

PGO

Le pionnier, le « grand »
Bugxter. Nous n'allons pas nous éterniser sur ce modèle
qui sera de toute façon une légende, du fait qu'il a
défriché une terre vierge...

Nous rendons hommage à PGO, la
firme taiwanaise, qui a su miser sur ce concept. Nous remercions tous
les distributeurs, concessionnaires, particuliers, qui ont su
détecter et résoudre tous les petits problèmes
de jeunesse de « l'ancêtre »

Le constructeur est PGO, du moins pour
les moteurs 150 (Nous n'avons rien vu sur le site PGO qui confirme
que l'usine fabriquant les châssis appartienne à PGO
motors).

Prix public (Source euromotor) :
3.990 €

Dazon

Ici, c'est déjà plus
nébuleux...

Le site américain propose les
modèles suivants (vendus par highway motorsport par exemple):

- Un 150 raider classic, refroidissement
par air
- Un 175 raider max ,refroidissement
liquide.

Le moteur 175cc est clairement
identifié depuis longtemps, son prix n'a pas varié
depuis son apparition.

L'engin 150 existe depuis longtemps,
tant sur le site américain que sur le marché français.
Par contre, des 150 sont apparus sur le marché avec
l'estampille DAZON à des prix bien différents de ceux
préconisés par l'importateur. A ce jour, le prix sur
le site de nan buggy et eurobike est de 3.450 €, le prix de minico
pour le « même » produit est passé
à 2.990 €.

Dans la mesure où d'autres buggys 150
sont arrivés en même temps que le nouveau prix du DAZON
150 (sumomotor, ximling), il est légitime de soupçonner
que ces engins estampillés DAZON ne soient pas les même
que ceux vendus sous ce vocable auparavant.

L'importateur en France est nan buggy
et le distributeur exclusif minico.

Prix public (source minico)

- 150 : 2.990 €

- 175 : 3.890 €

Source photos: <http://www.dazon-france.com>

A savoir : Imagine bike
(<http://www.dazon-france.com>)
propose les deux types d'engin en 150, le Tom do-Xinling (prix à
venir) et le dazon classic à 3.450 €, ce qui renforce notre
doute sur l'origine du produit commercialisé par minico à
2.990 €... , ce produit apparaissant dans la grille tarifaire , mais
plus en vitrine... <http://www.minico.fr>

SUMO GO KART

Go
kart 150, moteur LIFAN modele 1P57QMJ, prix public:
3.190 €

Il s'agit d'un buggy qui sort des
mêmes usines que les autres pour ce qui est du châssis.
Le moteur est un LIFAN (moteur honda sous licence chinoise)

Quelques photos ...

Compte tenu de nos informations (nom des photos, décors, sigle sur le kart), il semblerait que ce produit soit le même que celui commercialisé sous le sigle (la marque) Xinling.

Or, ce produit est également commercialisé par le réseau Dazon

Ce qui veut virtuellement dire que certain distributeurs Dazon commercialisent des engins à moteur LIFAN (sur le site de minico, le 150 apparaît dans les tarifs, mais pas en vitrine...)

Chacun peut désormais se faire une opinion plus exacte de l'éventail des produits proposé à la vente...

Les buggys 250

A priori plus faciles à identifier car moins nombreux, les 250 sont les buggys les plus controversés.

PGO

PGO a présenté son dernier bébé au salon de Paris: le bugrider 250.

Cet engin répond à une demande récurrente des utilisateurs concernant la puissance limitée du 150.

Cet engin a une magnifique carrière devant lui pour autant qu'il réponde aux attentes du public en matière d'efficacité et de fiabilité.

Son arrivée sur le marché français est prévue en début d'été, et il est à parier que le flux des stocks sera particulièrement étudié par le service commercial de PGO...

De nombreux sites annoncent l'engin,

http://tecmoto.free.fr/html/pgo_buxter.htm

Il est à noter que la motorisation ne sera pas assurée par PGO mais par un moteur KYMCO.

Prix annoncé : Autour de 5.000 € puisque la proposition de Tecc moto à 4690€ a été retirée du site.

(Il est probable que cette proposition a été jugée prématurée par le service commercial d'euromotor...)

Dazon

Dazon commercialisait depuis longtemps (au moins 2003) un buggy 250 aux Etats-Unis

Ce modèle semblait un peu rustique, toutefois il était distribué en France par minico.

Dans la mesure où le site américain ne propose plus ce modèle à la vente, nous n'avons que ces photos pour le présenter.

Ce modèle a connu des petits problèmes en France: symétrie train avant, mais surtout surchauffe du moteur (témoignage adhérents).

Interrogé sur ces dysfonctionnements, Minico ne nous a jamais répondu directement. Leur réponse rapportée par des contacts fait état de problèmes de culasse sur les modèles antérieurs à 2005. Ce qui correspond à l'arrêt de la distribution de ce modèle sur le site américain.

Les « nouveaux »
dazon 250 sont-ils d'une génération différente
des « anciens » ? En ce cas sont ils
réservés à la clientèle européenne ?

Ce sont des questions que nous posons à
Minico qui peut nous répondre à convenance.

Copie demande à
Minico :

BPAF
« Le breuil » 16140 VERDILLE

Tel
05 45 66 31 88 Courriel : francois.rouger@wanadoo.fr

Madame,
monsieur,

Nous
sommes une association de passionné de buggies, à ce
titre, nous nous permettons de prendre contact avec votre entreprise
qui commercialise l'objet de notre passe-temps.

Nous
sommes « issus » du forum de discussion
existant sur le célèbre site Internet
www.bugxter.fr.vu.
Ce forum compte environ 200 inscrits et vous connaissez la vivacité
des discussions que vos produits engendrent :

Nous
souhaitons promouvoir et développer la pratique de cette
activité, en assurant entre autre, la rédaction et la
diffusion d'article concernant ce sujet, auprès de nos
adhérents

C'est
à ce titre que nous vous contactons.

Nous
avons en chantier la réalisation d'un article concernant les
buggies 250 sur le marché ou prochainement sur le marché

Concernant
votre produit, le Cross raider 250 pro, des échos faisant état
de problèmes de fiabilité sont parvenus jusqu'à
nous :

-
Symétrie train avant.

-
Chauffe moteur

-.Faiblesse
joint de culasse

-.Thermostat
absent

Qu'en
est-il véritablement ?, avez-vous des éléments
à faire connaître aux utilisateurs ?

D'autres
part, le produit affiché sur le site « minico »
et celui qui apparaît sur le site de l'importateur DAZON,
n'est pas le même. (radiateur en hauteur pour ne citer que
cette différence).

Compte
tenu que le produit cross raider 250 n'est plus en vente sur les
sites américains, pouvons nous en déduire que le
produit vendu jusqu'en décembre 2004 n'est pas conforme
aux impératifs de fiabilité, et que l'engin
actuellement en vente depuis avril est véritablement
différent. ?

Merci
de répondre de façon claire. Nous avons l'ambition de
communiquer de façon loyale et sans ambiguïté sur
ce sujet à nos adhérents

En
espérant votre réponse, veuillez recevoir, Madame,
Monsieur, nos plus vives salutations « buggystes ».

Pour
le CA du BPAF

Le
président

François
ROUGER

A priori, les 250 version 2005 sont
différents des anciens (le radiateur semble monté plus
haut).

Toutefois, il reste probablement des
« anciens » 250 quelque part... (la photo de
l'importateur est une ancienne version où le radiateur ne dépasse
pas...)

Au même moment, il sort de
l'usine (la même que pour les 150 Xinling), un modèle
250 qui ressemble trait pour trait (sauf la calandre...) à
l'ancien 250 Dazon...

Ce modèle est commercialisé
sous l'étiquette Tom do 4 par les distributeurs Dazon et

sous l'appellation go kart sumo 250 par Sumico Sumomotor). Quelques fois sous le label Xinling...

Il est étonnant de constater qu'un modèle cesse d'être distribué par un réseau, et que son clône apparaît au même moment sous d'autres labels : est-ce le même engin non fiabilisé revendu par d'autres filières ?

Nous avons interrogé sumico pour obtenir plus d'informations sur le produit qu'il diffuse, et nous ne doutons pas qu'ils répondent.

SUMO MOTOR (sumico)

Sumo go kart 250
(xingling), prix public 4.900 €

Ce produit est identique à celui commercialisé par le réseau dazon (même photos, même jour)

Conclusion

Comme vous le constatez l'achat d'un buggy de poche n'est pas simple...Rapprochez vous d'un professionnel et de personnes ayant un peu d'expérience dans ce domaine. (au bpaf si vous le désirez)

Rappelez vous qu'aucune machine n'est à priori malsaine. Seule des doutes subsistes, qui sont surtout dus à un déficit de communication de la part des distributeurs. Nous les invitons à faire mieux dans ce domaine.

C'est surtout l'usage et l'entretien quotidien qui distingue un « bon » engin à moteur. A ce titre, l'aspect relationnel avec votre vendeur est primordial.

Même si on peut dire qu'il n'y

a pas de mauvais buggy, mais des « mauvais maîtres »,
il semble qu'un effort soit encore nécessaire pour que le
client puisse acheter son engin en toute connaissance de cause, et en
fonction de ses capacités à suivre l'entretien de sa
machine.

Notre conseil : les engins « bons marché »
vont à priori, vous prendre plus de temps que les autres...

(Article 1 du 22/04/2005)