

## 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 rigueurs 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 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 à 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 salutaire 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 ludique et facilement accessible. Elle concerne actuellement un nombre croissant de personnes qui ont beaucoup travaillé 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 et 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 qui fait 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 tchinois PGO est l'initiative de l'introduction de ces engins en Europe. Suite à une présentation du Bugxter à la presse au Maroc, relayée par l'émirauté de la péninsule arabique, le produit a pu pénétrer le marché français et belge de façon remarquable. Actuellement, s'il faut en croire les statistiques publiées par le journal "le monde du quad", PGO occupe la 4<sup>ème</sup> 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 de 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 nombreux  
(Envical bvba en Belgique par exemple) semblent importer les deux  
types de véhicule en marge des filiales 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 désormais nous,  
suffisamment implanté en Asie, avec des intermédiaires  
commerciaux locaux identifiés pour assurer le suivi des  
machines vendues.

Le fait est, qu'en priorité,  
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 à 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  
sont sauvages et nous n'ont pas notre  
marché, sans que l'on sache véritablement de quoi il  
s'agit.

Par exemple, Sumomotor a cette  
démarche, mais le fait de faire un produit transparent, avec,  
pour le 150, des moteurs LIFAN (ancienne licence Honda).

Dans ce contexte, nous  
avons choisi de ne pas 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 attarder 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 appartient à PGO  
motors).

Prix public (Source euromotor) :  
3.990 €,

Dazon

Ici, c'est d'ailleurs plus  
nouveaux

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 des prix bien différents de ceux  
proposés 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 mêmes  
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, d'ancres, 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 certains 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'ensemble des produits proposés 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 une demande actuelle 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'année, 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](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 €, puis que le proposition de Tecc moto est 4690€, a été retiré 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 (tmoignage 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 d'adoption 250 sont-ils d'une génération différente des anciens ? En ce cas sont ils servis à la clientèle européenne ?

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

Copie demande ;  
Minico :

BPAF  
Le Breuil 16140 VERDILLE

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

Madame,  
monsieur,

Nous sommes une association de passionnés de buggies, ; 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](http://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 choses 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 dire 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 à buggystes à.

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 à 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 clone ne apparaît au même moment sous d'autres labels : est-ce le même engin non fiabilisé revendu par d'autres filiales ?

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 à 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 subsistent, 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 à bons marchés vont a priori, vous prendre plus de temps que les autres

(Article 1 du 22/04/2005)