

COMPARO | Les gros cubes buggy

Envie de

Textes : François Rouger - Photos : André-Marie Martin & Franck Mathon (www.opaf.net)



“GROS” ?



Waoouh ! Sluurps ! Chouette ! Quelle que soit la façon dont on le dira : vous en rêviez, ils l'ont fait ! LMDG en partenariat avec le BPAF, a réuni sur le même plateau, l'intégralité de ce qui se vend actuellement dans la catégorie des buggys de plus de 500cc. Huit pilotes, deux jours, cinq machines. Nous arrivons dans le magnifique parc de loisirs motorisés du moulin de la Brosse à Luzillé (37), et le maître des lieux, Bruno Tessier nous ouvre les portes de ses garages : l'ALP 650, le Matador 650, l'Oxokart 500, le Raider extrême 1100 Minico et le Booxt 650 nous attendent de pied ferme. A nous de torturer ces machines de la façon la plus structurée et la plus exhaustive possible pour en dégager la quintessence. Pour qu'à la fin... les prix soient distribués !

Les engins sont sur la pelouse au bord de l'étang de pêche du moulin, prêts pour la séance photo. Inutile de vous dire que l'attroupement provoqué, est à la hauteur de l'événement que représente ce comparatif. Il est l'heure de travailler ! Nous renvoyons tout le monde à ses occupations et, après un briefing nécessaire, le comparatif commence ! Il s'agit de classer chaque machine sur les critères proposés, en leur attribuant une note de 1 à 5.



A l'arrêt !

LE LOOK

Ça commence bien ! Autant pour la première place, il n'y a pas « photo », autant le classement se révèle difficile à faire, tant les goûts de chacun sont éparpillés dans la nature... L'Oxokart fait l'unanimité du fait de l'effort patient d'une recherche « design ». Ensuite, entre la sobriété rustique de l'ALP (le seul sans jantes alu), l'exubérance du Boost, l'effort du Matador du côté de l'habillement, les choses se compliquent. Le classement est le reflet des votes exprimés par les huit pilotes qui se sont pliés à l'exercice. Dans ce domaine, votre avis personnel sera le bon !

EQUIPEMENT, VIE À BORD.

Il s'agit là de départager les buggies en terme de confort, équipement, ergonomie... Quel buggy en donne le plus ? Dans lequel se sent-on le mieux traité ? Encore une fois, l'Oxokart avec son treuil, sa roue de sé-

cours, son tableau de bord assez complet, ses sièges confortables, une ergonomie bien pensée, remporte cette rubrique. Cela malgré ses dimensions trop justes pour les grands gabarits ainsi qu'une commande de boîte récalcitrante. De ce point de vue, le Boost propose un espace royal (réglage dossier) et un treuil. Le Minico demande un réglage fin du pédalier, car le levier de vitesse est placé un peu loin, et les cadrans ne sont pas très visibles. Le siège du Matador ne peut pas se régler de façon satisfaisante, et le pédalier est placé trop bas pour débrayer efficacement. L'ALP donne satisfaction dans ce qui le caractérise : une (trop ?) grande simplicité efficace.

D'une manière générale, la vie à bord d'un buggy n'a rien à voir avec celle au volant d'une automobile...

QUALITÉ PERÇUE

On le sait, tous ces buggies ont une origine chinoise. C'est une carte de visite difficile à assumer en terme de





recherche de qualité. Ne vous attendez pas à des machines répondant aux critères européens en la matière. Pourtant de réels progrès ont été faits. Nous avons moins « cassé » que souvent, et les nouveautés témoignent d'une recherche continue à ce niveau. Soudures, peintures, visseries ne méritent pas la note de 5. Pourtant la qualité des solutions techniques du Minico (amortissement) et de montage de l'Oxokart (protection, assemblage arceau) leur permet de se démarquer. Le Bockt donne une impression de bric et de broc, l'ALP et le Matador sont plus homogènes, mais la technicité du train avant de l'ALP est vraiment d'un autre âge.

PRIX PUBLIC

Ici, point de débat ! A chacun de donner une importance à ce critère relatif au budget « plaisir » qui est le sien. Pourtant, il faut relativiser le prix (trop ?) élevé du Matador du fait qu'il soit le seul à être immédiatement disponible. L'impatience a un coût ! Le Minico est exclusif, tant en terme de prix qu'en terme d'utilisation, mais c'est une caractéristique sur laquelle nous reviendrons...

En route !

Une petite mise au point s'impose ! Le classement du Bockt, et surtout celui du Minico, doit être pondéré du fait que les moteurs n'étaient pas conformes aux exigences de l'homologation. Avec 50cv, le Minico est « hors normes ». Autant cet engin est quelconque lorsqu'il est bridé, autant il devient un véhicule très sportif en « full power ». Mais il ne peut pas alors être comparé aux autres.

Le Bockt, équipé avec un carburateur double corps, reste comparable aux autres du fait du mauvais réglage de la modification. Celle-ci nous a obligé à « travailler » l'engin dans les tours pour avoir un peu de puissance. Toutefois, l'honnêteté nous force à mentionner cette modification, qui elle aussi, interdit à l'engin de rouler « homologué ».

ACCELERATION

Les engins sont placés sur une ligne de départ. Cent mètres à effectuer côte à côte : la puissance parle ! L'ALP et le Bockt ont du mal à se départager. L'avantage est donné à celui qui est monté en carburateur d'origine. Outre le caractère « équipé sauvage » de la manœuvre, nous



remarquons l'efficacité du variateur par rapport aux boîtes mécaniques. La victoire du Minico est anecdotique pour les raisons mentionnées plus haut...

PGO, pas là ?

Et le BR 500 ? Vous l'avez oublié ? Non, non... Mais Olivier Perraudin (PDG Euromotor) a préféré ne pas nous confier un engin dont la commercialisation est retardée. Pourtant annoncée de longue date, ce BR 500, c'est un peu l'ariésienne... En attendant, les autres avancent, comme en témoigne ce comparatif. Hélas : les absents ont toujours tort !



PISTE EN TERRE

Même si ce n'est pas la vocation de ces engins (encore que pour le Minico 1100cc cela pourrait être une utilisation spécifique), il nous a

semblé intéressant de prendre les engins-en-main-sur ce type de circuit. D'une part, cela reproduit les conditions d'utilisation les plus habituelles (chemins), et d'autre part, cela nous a permis de nous faire une idée des capacités dynamiques de ces buggys. Le Minico raider 1100, particulièrement à l'aise du fait de sa motorisation supérieure, finira le test ici: le train avant ne résistera pas à une embardée sur le bord de la piste. Ici, nous mesurons l'efficacité et la facilité d'utilisation du véhicule: l'objectif étant de prendre du plaisir au pilotage. La petite taille de l'Oxo, sa facilité d'utilisation, l'absence de différentiel, en fait un redoutable pourvoyeur de «fun». Les qualités du châssis du Booxt, et la configuration sportive du Minico les placent juste

déjà derrière, L'ALP est pénalisé par l'efficacité relative de son train avant. La commande de boîte du Joyner, ainsi que sa direction trop molle le relèguent à la dernière place.

AGILITE

Il s'agit d'un parcours «gymkhana» aller-retour entre des pneus. Départ arrêté, les virages à effectuer obligent à optimiser la vitesse prise sous peine de «sortir» de la trajectoire. L'allure est plutôt lente, et les gros engins s'en sortent beaucoup moins bien que les 250 auxquels nous sommes habitués. Malgré son empattement et l'amplitude de la direction (2 tours 1/2), le Booxt reste agile du fait de la souplesse de ses suspensions avant. L'Oxokart est pénalisé par son rayon de braquage;



tandis que le Matador lui est puni par l'absence de différentiel et la course de son volant de butée à butée (2 tours 1/2).

FRANCHISSEMENT

En buggy, c'est une activité très prisée des utilisateurs. Bien encadrée, celle-ci est pourvoyeuse de sensations très fortes, sans pour autant maltraiter les machines, ni mettre en danger les pilotes. A ce jeu, encore une fois, le variateur de l'Oxokart et son rapport court font merveille. Sa petite taille compense son manque d'agilité (rayon de braquage trop important). L'ALP brille également grâce à sa taille ramassée et son couple énorme. De plus, un frein à main sur chaque roue (en option) est là pour compenser le différentiel. Pour finir, l'accélérateur à main vient à votre secours dans les grosses difficultés : encore une fois, les solutions simples et éprouvées font merveille. L'absence de différentiel du Matador devient un avantage, sa motricité permet d'envisager de s'aventurer dans des passages difficiles. L'ampli-

tude de l'amortissement du Booxt ne compense pas le manque de manœuvrabilité due à sa taille et à son différentiel.

La randonnée

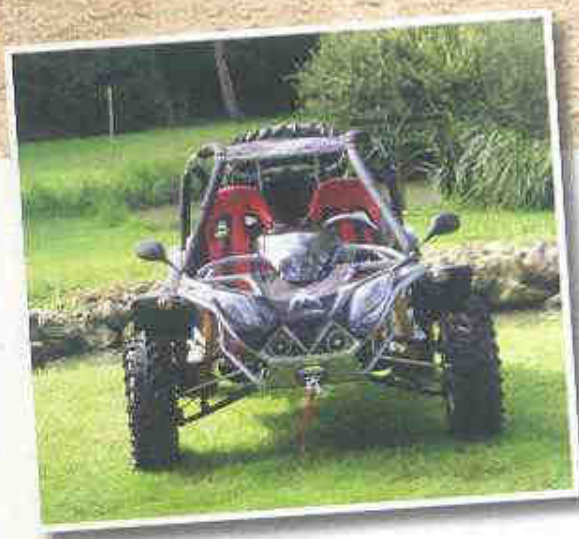
TOUT CHEMIN

C'est l'activité principale du buggyste... Malgré la fatigue, la balade proposée par Bruno le dimanche matin est une récompense. Quel plaisir de découvrir la région Tourangelle à travers les petites pistes boisées et les chemins agricoles que nous empruntons. Ici, chaque engin prend sa place. Le Booxt est plus à l'aise sur les parcours défoncés par de gigantesques ornières, mais fait peur aux passants à cause de sa taille et du bruit de son moteur. L'ALP se satisfait des passages trialsants et des chemins de terre. Le Matador est policé et très rassurant dans les passages roulants. Le confort de l'Oxo n'est gâché que par le niveau sonore un peu élevé. En bref, le plaisir de cette balade au pas est énorme.

Casque ou pas casque ?

L'article R431-1 du code de la route dispense du port du casque, les conducteurs et passagers qui portent la ceinture de sécurité, lorsque le véhicule a été réceptionné avec un dispositif homologué. Questionné précisément sur chaque engin, Mr. Novaresse du Centre National des Homologations, renvoie chaque utilisateur vers les distributeurs pour savoir si l'engin a été réceptionné dans les conditions requises pour éviter le port du casque. Au BPAF, nous pensons dans tous les cas, qu'il est plus sage d'en porter un.





Nous avons tous la sensation d'être des privilégiés. Nous établissons malgré tout un classement basé sur la polyvalence des machines.

ASPHALTE

Une des caractéristiques de nos engins, c'est que l'on peut aussi s'en servir pour aller travailler le matin, ou se déplacer en ville pour livrer les pizzas. A ce titre, l'homologation et ses contraintes ne sont pas à négliger ! Rouler sur la route permet d'effectuer les liaisons en toute sécurité et régularité. Le niveau sonore et la direction très souple du Matador sont là des avantages qui éludent complètement l'absence de différentiel sur route. De plus, son « habillage » en fait un véhicule urbain atypique. L'ALP supporte facilement les passages goudronnés et l'Oxo est plaisant, pour autant de passer en boîte longue et de se satisfaire du bruit de sifflement du variateur.

Conclusion

Chaque engin possède une identité propre et marquée. Cela a un côté rassurant : chaque personne pourra

se procurer la machine adaptée à ses souhaits, en fonction du type d'utilisation qu'il en fait et de ses goûts personnels, car les produits ne sont pas standardisés, et tant mieux !

Pourtant l'homologation s'impose à tous, et cela doit faire réfléchir les uns et les autres.

Au-delà de ces enjeux, il est heureux de constater que le marché s'étoffe, et que les engins sont de plus en plus aptes à supporter un week-end de maltraitance. De ce point de vue, et malgré quelques soucis, les engins ont fini sur leurs roues.

Notre démarche nous imposait d'arriver à un classement, même si cela est forcément douloureux à un moment ou à un autre... Nous avons pourtant le sentiment d'avoir produit un résultat juste.

Toutefois, un dernier paramètre doit pondérer votre choix : seul le temps vous donnera des indications sur la fiabilité. Et surtout, si cela doit vous conduire à un achat, donnez des coefficients personnels à chacune des rubriques qu'il nous a semblé bon d'évaluer. N'oubliez pas : un avis reste un avis, le votre restant le meilleur !

Merci !

- A l'équipe de pilotes BPAFEUR (Xerox, Blackburn, Papou, Bomby 41, Mac Rodgers, Jérôme, Chocobmw, Berurier13). Même si c'est du plaisir, ce n'est pas si facile... <http://bpaf.forumactif.com/>

- A Bruno Tessier qui nous a accueilli royalement au Moulin de la Brosse à LUZILLE. Il a su gentiment régler tous les problèmes de logistique dans la bonne humeur et avec compétence. Ce passionné d'activités moteur vous accueillera dans son « Parc de loisirs » pour y pratiquer aussi bien le 4x4 que l'aéroglossier ! N'hésitez pas ! L'endroit est magnifique et les châteaux de la Loire tout proches !
MINI RACING TEAM - Tél. : +33 (0)2 47 30 20 07 - www.miniracingteam.com



LES RÉSULTATS

	ALP	Matador	Oxokart	Minico	Booxt
Look	1	2	5	4	3
Vie à bord	4	2	5	2	3
Qualité perçue	2	3	4	4	2
Prix Public	5	2	4	1	3
A L'ARRÊT	12	9	18	11	11
Accélération	3	1	4	5	2
Circuit en terre	3	2	5	4	4
Agilité	4	2	3	/	5
Franchissement	5	4	5	/	3
EN DYNAMIQUE	15	9	17	NC	14
Tout chemin	4	3	5	/	2
Asphalte	4	5	4	/	3
EN RANDO	8	8	9	NC	5
TOTAL	35	26	44	NC	30

Oxokart 500 : 1^{er}

C'est la nouveauté qui bouscule la hiérarchie ! L'Oxokart gagne haut la main ce comparatif. C'est le buggy le plus homogène, le plus consensuel, le plus « dans le vent ». À la fois facile d'accès et efficace, il mérite sa première place malgré de nombreux petits défauts auxquels il faudra remédier. Le plus gros : son indisponibilité pour le moment !

ALP 650 : 2^{ème}

C'est un buggy très cohérent. Simple, rustique, dépouillé, basé sur des solutions fonctionnelles, sans tape à l'œil. Confortable, polyvalent, c'est un excellent franchiseur. Pour ceux qui sauront se satisfaire de son amortissement « de base », c'est un buggy qui en donne pour son argent. 6500 euros livré monté, en France métropolitaine.

Booxt 650 : 3^{ème}

C'est un buggy « fun » au châssis très performant. Mais le moteur semble perdu dans le berceau arrière. Ainsi motorisé, son poids le pénalise et ses qualités dynamiques s'en ressentent. C'est un peu la même problématique que pour le DZ : il faudrait un autre moteur... Mais adieu l'homologation ! De plus, l'ensemble fait un peu « bricolage ». Enfin, sa taille et son niveau sonore sont peu compatibles avec les randonnées « pacifiques ».

Matador 650 : 4^{ème}

Connu depuis longtemps sous d'autres marques, le Matador Joyner distribué par BFA Racing est un buggy « de base ». Sans différentiel, à la position de conduite inconfortable pour les petites tailles, à la commande de boîte déli-

cate. Ses atouts : le professionnalisme de son distributeur actuel. BFA Racing vous livre sous 5 jours. La disponibilité se paye au prix fort !

Minico 1100 : NC

C'est un buggy atypique ! Autant son existence en version 20cv le rend fade, mais immatriculable, autant la version 50cv est sulfureuse, mais interdite sur la route. Il y a là un paradoxe avec lequel nous faisons les utilisateurs. Ce qui est certain, c'est que cet engin, dans la configuration dans laquelle nous l'avons essayé (débridé) est une bombe qui se pilote « sportivement ». On vous le dit : « exclusif ! ».



de ce buggy. Pas étonnant que le dessin du châssis rappelle étrangement les arceaux qui se cachent sous certaines voitures de course. Il nous révèle que beaucoup de solutions techniques sont inspirées de la compétition : architecture de la structure, double triangulation sur toutes les roues, progressivité des spires d'amortisseurs... et d'innombrables autres astuces subtiles. Le quadreur de service, c'est Alain Berard. Il sera notre guide pour la journée. Surnommé GPS par ses amis, il nous a concocté une balade de près de 90 km au cœur des Monts du Forez. Paysages superbes sont au programme.

Des dimensions compactes

Trêve de discussion. Installons-nous ! Pour moi qui suis de taille moyenne, c'est plutôt facile et la position de conduite est agréable. En revanche, les plus de 1,80 m sont punis. Ils placeront facilement les jambes mais devront choisir entre rentrer la tête dans les épaules ou se cogner au tube supérieur. Pas question pour eux non plus d'enfiler un casque. Le prochain défi pour les designers sera de corriger cette grave anomalie sans dénaturer le gabarit de l'arceau et les proportions harmonieuses.

Les bagages ne seront pas à la fête non plus. Il faudra être astucieux pour caser le matériel nécessaire aux longues randonnées. D'autant qu'un bidon sera utile du fait de la capacité réduite du réservoir. Sinon, la place à bord est très suffisante pour 2 adultes. Les instruments sont bien lisibles bien qu'un peu sommaires. Attention de ne pas oublier le frein à main, il n'y a pas de voyant témoin. Le commodo au volant tombe bien sous la main. Le pédalier permet de caler son pied gauche et de conduire frein/accélérateur au pied droit comme pour une voiture automatique. La présentation intérieure est plutôt flatteuse avec notamment des pédales et un volant très « tuning ».

Un moteur très sage

Il nous tarde de découvrir le pilotage d'un Oxokart alors : « Contact ! ». Au démarrage, le moteur semble peiner à arracher le buggy. Logique puisque l'Oxokart pèse 380 kg, auxquels viennent s'ajouter 2 cestoups à bord et les accessoires fournis en standard : roue de secours et treuil. Facteur aggravant, le monocylindre à variateur est encore en rodage. Mais surtout, le 500cc CF-Moto est bridé à 20cv pour l'homologation. Bref, avouons que, côté puissance, on est un peu frustré... d'autant que ce gros cube a certainement du potentiel.

Sur l'asphalte, l'Oxokart se comporte parfaitement sauf que le roulis paraît exagéré et les profondes structures des pneus desservent l'agrément de conduite. Ceux qui privilégient le bitume préféreront sûrement une version surbaissée et équipée de pneus route.

Enfin, de belles courbes s'enchaînent. L'absence de différentiel ne se fait pas sentir. On atteint 80 km/h presque sans s'en apercevoir et il en reste sous le pied. Une 2CV nous ralentit. Petit coup d'œil derrière en tournant la tête. La visibilité est correcte même sans rétroviseur central. Je dépasse sans peine.

C'est une belle journée, le soleil brille et... ça sent le chaud derrière les baquets. Un manomètre de température moteur serait rassurant. C'est prévu pour les prochaines versions. Nous traversons des villages. Les passants intrigués échangent des regards amusés et nous font des signes de sympathie. Le plaisir de rouler cheveux au vent et la sensation de vitesse l'emportent. Les petites imperfections du buggy deviennent bientôt dérisoires !

Taillé pour le tout-terrain

Nous attaquons les pistes rapides avec un peu d'appréhension.

Nous n'avons pas encore l'engin en mains. Patrick Laurent, un peu anxieux de confier pour la première fois son bébé, nous surveille du coin de l'œil. Pourtant sur terre, l'OxoKart 500 nous entraîne à vive allure presque malgré nous. Le variateur émet un curieux sifflement mais pas trop gênant.

Le buggy est exemplaire, le comportement très sain et la dérive se contrôle facilement. Vraiment, le pilote est en confiance et se fait plaisir. Il est évident que châssis et réglages bénéficient du vécu en glisse de son concepteur. On suppose les limites très loin et on doit pouvoir passer très vite ici avec l'habitude.

Allez, c'est trop bon, on refait ce passage et celui qui freine est un lâche !

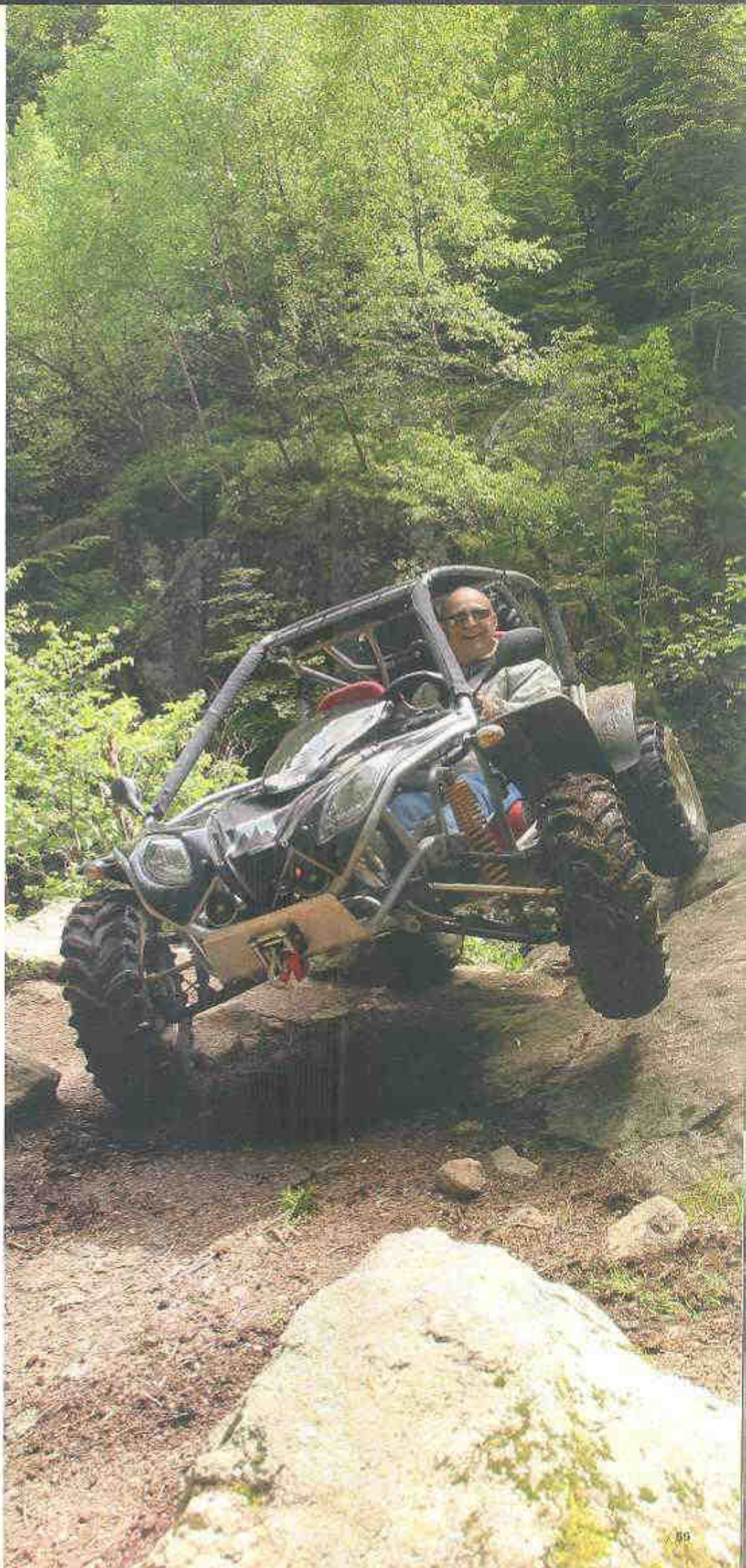
Confortable et efficace

La grimpe continue vers notre objectif à 1320 m d'altitude. La montagne se fait plus présente et les difficultés aussi. Traversée de torrent ? Flaques boueuses ? Les occupants de l'OxoKart 500 sont bien protégés pour un buggy tubulaire. Les gardes-boues enveloppant s'avèrent assez efficaces et le plancher en alu strié s'évacue bien.

Le décor change et devient caillouteux. Nous filons toujours à vive allure. Petite erreur de trajectoire et notre roue file en direction d'une grosse pierre. Je me prépare au choc... Mais rien. Le buggy passe sans broncher. Plus tard, dans le feu de l'action, le buggy enjambe un rocher saillant. Ça devrait racler en dessous... Encore une fois, ça passe sans accroc ! Sa suspension bien pensée et son importante garde au sol sont indéniablement de bons atouts pour cet OxoKart 500.

Un recoin. Il va falloir manœuvrer. Là, l'OxoKart 500 n'est pas à l'aise. Le rayon de braquage est ridiculement faible. On nous promet une amélioration déjà en cours. Le sélecteur d'inverseur aussi n'est absolument pas intuitif. Il faut batailler. Guider le levier. Chercher la bonne position jusqu'à lire le rapport désiré (R, N, H ou L) sur le compteur numérique. Il paraît qu'avec l'habitude ça va mieux... J'ai un doute !

Le passage devient très trahissant. Les roues arrière ont tendance à perdre l'adhérence dès qu'on s'arrête sur terrain meuble ou face à un obstacle. Comme si le couple du gros





moteur arrivait trop brusquement. Heureusement, en se tordant le pédalier autorise le maintien du frein au pied gauche pendant qu'on dose l'accélérateur au pied droit.

CARACTÉRISTIQUES

OXOKART 500

MOTEUR ET PARTIE CYCLE

- Moteur CF-Moto 493cc, monocylindre
- 4T refroidi par eau
- Puissance : 15 kW à 5500 tr/min (24kw débridé non-homologué)
- Couple : 55,8 Nm à 5500 tr/min
- Démarreur électrique + lanceur manuel
- Vitesse avec rapports Longs, Courts et Marche arrière
- Transmission sans différentiel aux roues AF, bar cardans
- Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues
- Freins à disques 220 mm sur les 4 roues

DIMENSIONS ET POIDS

- Lxlbx : 2600x1550x1450mm
- Garde au sol : 350mm
- Poids : 352 kg
- Réservoir : 13 litres
- Pneus AV / AR : 25x8-12 / 25x10-12

ACCESSOIRES FOURNIS

- Boîte d'attelage
- Trouit électrique
- Roue de secours

SON PRIX

Tarif (au 01/07/2007) : 6 990 Euros TTC

Mis à part ce constat, les capacités de la machine sont bluffantes. Le gros quad qui nous précède enclenche le pont avant alors que l'Oxokart 500 continue sa progression. Aucune chance que la 2CV ne nous rattrape (pi !)

Voilà le sommet et la pause d'usage. Au moment de sortir, je découvre que bizarrement mes harnais se sont desserrés seuls. Profitons-en pour détailler la mécanique. Le support de roue se soulève pour simplifier l'accès au réservoir et au moteur de quad. Ce dernier, encore inédit sur un buggy, est équipé d'un lanceur à main. Starter et robinet de carburant sont aussi manuels. L'électronique est réduite au strict minimum. Décidément, les recettes retenues sont simples et éprouvées. Bonne idée pour un baroudeur soumis à mauvais traitement et susceptible d'être dépanné sur le terrain.

Mais déjà il faut repartir. La descente par la vallée Chorsin est avalée en un instant. Retour au garage, c'est l'heure du bilan. Le buggy n'a pas souffert de ce périple, les bonhommes non plus. Les difficultés ont

été surmontées sans rechigner. Du coup, le treuil et les rapports courts que nous étions promis de tester sont relégués au rang de gadgets.

Notre guide, pourtant adepte de 4x4 puis de quad, se surprend à envisager l'achat d'un buggy comme futur objet de loisir. Un Oxokart à 4 roues motrices, présenté au Salon de Milan en novembre 2007, viendra compléter la gamme pour le convaincre définitivement.

Un buggy bien né !

Certes, la présence essayée n'atteint pas la perfection que certains attendaient. Mais était-ce raisonnable d'espérer un « sans faute » aussi tôt ?

L'Oxokart 500 est déjà une réussite pour un buggy entièrement original, conçu de A à Z par une petite société sans grande antériorité dans le buggy. De plus, les séries finales devraient profiter des améliorations déterminées par ces premiers tours de roue.

On peut donc conclure sans se tromper que l'Oxokart 500 est un buggy bien né. Si le constructeur corrige avec succès les quelques défauts de jeunesse, l'Oxokart 500 pourrait devenir rapidement le best-seller de la catégorie.

En tout cas, moi, j'ai eu du mal à rendre les clés !

LES +

- Look et proportions générales
- Confort et efficacité de la suspension
- Pilotage facile et sécurisant
- Enorme garde au sol
- Bonne protection aux projections

LES -

- Moteur et motorité décevante sur la version bridée
- Arceaux trop bas pour les grands
- Rayon de braquage très faible
- Manœuvre du sélecteur délicate
- Manque d'espaces de rangement

TOUT L'UNIVERS DU QUAD ET DU BUGGY

QUAD
MAGAZINE

LE MONDE DU **QUAD** MAGAZINE

www.lemondeduquad.com

N° 47 - août 2007 -

**100%
NOUVEAUTÉS**

TGB Oranger

Eton Vector 300

Suzuki KingQuad 450

Monnier MR400

15ème TRANSVALQUAD
Succès total !

SPORT

Trophée de la Glisse

12h de Vassivière

6h de Goncourt

ÉVASION

Les écluses du Loiret

Des fennecs en Corse

Du Sud à Valloire

COMPARO

BUGGY

Les gros cubes

L 19569 - 47 - F - 5,00 €

