

OXOKART

(MFB OXOBIKE)

500SP

L'Oxokart 500SP est le fruit d'une aventure originale à plus d'un titre. Nouveau venu en tant que constructeur, MFB-Oxobike s'est fixé l'objectif de créer de toutes pièces le buggy idéal. Tous les moyens ont été déployés pour relever l'ambitieux défi : le look défini par un designer français, le châssis et la géométrie issue d'une longue expérience de la course automobile, une usine chinoise dédiée à ce modèle, mais surtout des critères de qualité exigeants et à la hauteur des attentes de utilisateurs. La dernière mouture de l'Oxokart, dans son habit « Racing », nous permet de juger du résultat...

C'est toujours avec plaisir que l'on retrouve l'Oxokart 500SP. Cet avis est visiblement partagé par les badauds qui, malgré la proximité d'autres machines, s'affairent avec curiosité autour de ce buggy. D'une ligne séduisante, mise en valeur par un habillage blanc tout en courbes du plus bel effet, indéniablement l'Oxokart est un succès esthétique. La fabrication, et l'assemblage final minutieux, réalisés dans les environs de Saint-Étienne, hissent ce buggy dans le peloton de tête en terme de qualité. Une garde au sol record, des pneus à gros crampons et une roue de secours sur le toit affirment clairement la vocation tout-terrain de l'engin. Enfin, je m'installe dans les jolis bariquets bicolores. Je trouve ma place facilement même si le fin harnais est réfractaire au réglage. Le pédalier bien placé autorise au choix, de caler mon pied gauche ou de l'uti-

liser pour le frein ; pratique avec un moteur à variateur. Le volant tombe bien en main mais paraît bien petit en diamètre. L'instrumentation, regroupée sur un écran LCD, est complète et lisible. Allez contact ! Ooops, la clé, mal placée derrière le volant, n'autorise le démarrage du monocylindre CF-Moto qu'à condition d'être au Neutre. C'est inhabituel et un peu pénible. Les concepteurs, de toute évidence, souhaitent épargner à la mécanique les fausses manœuvres néfastes...

● Pas loin du « sans faute »

Direction la zone de trial normalement réservée aux 4x4. On constate immédiatement que l'amortissement s'avère excellent sur ce champ défoncé. Le gabarit restreint pour un buggy de cette cylindrée permet une progression aisée et, dans une gamme courte enclenchée, rien ne





semble pouvoir arrêter l'Oxokart 500SP. Les doubles triangles grand débattement aux 4 coins autorisent des forts croisements de pont. L'absence de différentiel est aussi d'une grande aide pour ces exercices. On se surprend à dépasser les limites du raisonnable : même pas peur !

A l'attaque maintenant du très technique parcours rallye-terre. Pas de surprise, l'Oxokart rappelle les antécédents en compétition de son géniteur. Les trains roulants assurent un parfait compromis entre performance et confort. Le comportement n'est pas piégeur et le freinage est satisfaisant. Ce buggy peut aller très vite sur ce large chemin déformé et ses performances peuvent aller au-delà des capacités du pilote.

Seul l'anneau de vitesse plat, sinueux et rapide permet de trouver un point faible à la machine. Ici, le centre de gravité élevé et le 500cc à valetour handicape un engin typé tout-terrain. Il faut impérativement maîtriser les appels / contre-appels pour faire tourner en glisse l'Oxokart lancé à pleine allure. Des réglages appropriés seront nécessaires pour qui veut pratiquer cette activité assidûment et rivaliser avec les cross-cars.

Il est plaisant de constater que les défauts des premières générations sont dorénavant corrigés : les harnais ne se desserrent plus tout seul, la sélection des rapports ne demande plus d'être aux grands. Le braquage va aujourd'hui jusqu'à mettre les roues avant à l'équerre et à toucher la carrosserie. En revanche, le trop petit cerceau, aux branches courbées et fragiles, ne permet pas toujours de retenir les retours de volant quelque fois violents en franchissement extrême. Gare aux pouces !

Après des débuts difficiles et à force d'améliorations régulières, l'Oxokart 500SP arrive à maturité. Il prend enfin nettement le dessus sur les clones qui ont foisonnés avant même son arrivée sur notre continent. Look réussi, fabrication de qualité, efficacité sur la plupart des terrains, réactivité du constructeur. L'Oxokart 500SP frise désormais le « sans faute ». Que demander d'autre ? De la puissance en plus ? MFB-Oxobike vient de présenter, au Salon de Milan 2009, son futur 700cc dans le même esprit... Patience...

TECHNIQUE

OXOKART 500SP

CARACTÉRISTIQUES

→ DIMENSIONS	
Longueur AV/AR	2600/1650/1450 mm
Réservoir d'essence	23,8 l (2 / 25x10) 12
→ MOTEUR	
Type	Monocylindre 4T refroidissement liquide, carburateur
Cylindrée	493cc
Batterie de vitesses	Automatique à variation
Enrichissement	Cardan sans différentiel
→ PARTIE CYCLE	
Suspension AV	Double triangulation
Suspension AR	Double triangulation
Frein AV	Disques hydrauliques
Frein AR	Disques hydrauliques
→ NOS MESURES	
→ GABARIT	
Longueur hors avant	1600 mm
Longueur hors arrière	1490 mm
Hauteur	1150 mm
Grande ou sol (mm)	295 mm
Poids hors pleins fais	459 kg
Repartition du poids	AV:44% - AR:56%
→ HABITACLE	
Distance Flanchet / Assise	12 cm
Distance Dossier / Pédalier	96 à 103 cm
Hauteur Volant / Pédalier	37,5 cm
Distance Pédalier / Volant	65,5 cm
Longueur Arceau / Arceau (intérieur)	104 cm
Hauteur Assise / Arceau	93 cm
→ PRATICABILITÉ	
Scamètre (pilotin)	62,5/88
Scamètre (accélération)	83 l / 88
Rayon de braquage	3,85 m
Démultiplication direction	1,9 tours
→ PERFORMANCES	
50 mètres départ arrêté	6,41 s
100 mètres départ arrêté	9,85 s
Freinage à distance de 400 km/h	63,0 m
→ PRIX / OPTIONS	
PRIX	7 590 Euros (revendeur de base)
	7 890 Euros (revendeur usager)
→ DOMAINE DE PREDILECTION	
Bugade tout-terrain	★★★★★
Rando sportive	★★★★★
Francisements	★★★★★
Reeds lents/més	★★★★★

RÉSUMÉ DES MESURES BUGGY

Avertissement :

Voici un résumé de toutes les mesures prises par l'équipe du Monde du Quad lors de nos journées SSV / Buggy ; et nous vous invitons à vous rendre au « Pourquoi du comment » pour connaître

les tenants et aboutissants de certaines d'entre elles.

Même si l'ensemble des mesures ont été prises avec le plus grand des sérieux, nous attirons votre attention sur le fait qu'elles ne doivent pas forcément être

prises pour argent comptant. D'une part parce qu'un pourcentage d'erreur subsiste, et d'autre part parce qu'elles correspondent aux conditions d'essai qui étaient les nôtres au moment où nous les avons faites.

NOS MESURES	Ginomoto Conqueror 250	Ginomoto Forester A8	Ginomoto Forester 1100	Heroway KD 250
GABARIT				
Largeur train avant	1755 mm	1665 mm	1675 mm	1600 mm
Largeur train arrière	1705 mm	1715 mm	1875 mm	1530 mm
Hauteur	1730 mm	1565 mm	1600 mm	1525 mm
Garde au sol mini	265 mm	175 mm	210 mm	160 mm
Poids tous pleins faits	399 kg	546 kg	579 kg	341,5 kg
Répartition du poids	AV 42% - AR 58%	AV 35,2% - AR 64,8%	AV 35% - AR 65%	AV 38,5% - AR 61,5%
HABITACLE				
Distance Plancher / Assise	17 cm	18 cm	18 cm	14 cm
Distance Dossier / Pédalier	88 à 103 cm	90 à 109 cm	90 à 109 cm	97 à 105 cm
Hauteur Volant / Plancher	44 cm	46 cm	46 cm	36,5 cm
Distance Pédalier / Volant	54 cm	67,5 cm	67,5 cm	51,5 cm
Largeur Arceau / Arceau (intérieur)	119,5 cm	119 cm	119 cm	113 cm
Hauteur Assise / Arceau	104 cm	96 cm	96 cm	112 cm
PRATICABILITE				
Sonomètre (ralenti)	61 Db	61,6 dB	66,9 Db	71,8 Db
Sonomètre (accélération)	80,6 Db	88,3 dB	87,4 Db	84,6 Db
Rayon de braquage	5 m	5,12 m	5,11 m	5,15 m
Démultiplication direction	2,75 tours	2,75 tours	2,75 tours	2/3 tours
PERFORMANCES				
50 mètres départ arrêté	7,51 s	6,14 s	5,59 s	7,62 s
100 mètres départ arrêté	11,62 s	9,38 s	8,43 s	11,97 s
Freinage d'urgence à 40 km/h	7,20 m	7,20 m	6 m	6,20 m

NOS MESURES	Heroway KD 1000 GT	Oxokart 500 SP	Bug-Racer 500i SPR
GABARIT			
Largeur train avant	1745 mm	1600 mm	1605 mm
Largeur train arrière	1660 mm	1490 mm	1565 mm
Hauteur	1600 mm	1530 mm	1470 mm
Garde au sol mini	220 mm	295 mm	260 mm
Poids tous pleins faits	564 kg	459 kg	485 kg
Répartition du poids	AV 32,5% - AR 67,5%	AV 44% - AR 56%	AV 37,5% - AR 62,5%
HABITACLE			
Distance Plancher / Assise	14,5 cm	12 cm	13 cm
Distance Dossier / Pédalier	93 à 99 cm	96 à 103 cm	96 à 106 cm
Hauteur Volant / Plancher	39 cm	37,5 cm	42 cm
Distance Pédalier / Volant	56 cm	65,5 cm	70 cm
Largeur Arceau / Arceau (intérieur)	127 cm	104 cm	101 cm
Hauteur Assise / Arceau	106 cm	93 cm	94 cm
PRATICABILITE			
Sonomètre (ralenti)	59,1 Db	62,5 dB	59,8 dB
Sonomètre (accélération)	83 Db	83,1 dB	85 dB
Rayon de braquage	6,40 m	3,85 m	4,25 m
Démultiplication direction	2/3 tours	1,5 tours	2,5 tours
PERFORMANCES			
50 mètres départ arrêté	7,15 s	6,41 s	6,13 s
100 mètres départ arrêté	10,75 s	9,85 s	9,28 s
Freinage d'urgence à 40 km/h	7,30 m	6,30 m	6,17 m