

TOUT L'UNIVERS DU QUAD ET DU BUGGY

LE MONDE DU
QUAD
MAGAZINE

LE MONDE DU **QUAD** MAGAZINE

4
Stickers
inside

www.lemondeduquad.com
N° 46 - juillet 2007 -

NOUVEAUTÉ
Yamaha YFM 250R

Détachable
INCLUS
Transvalquad '07
Plan du salon
+ espace rando



CAN-AM DS 450 Le missile canadien

EXCLUSIF !



Renegade 500

ESSAI

Ligier Be Four 320
Ligier Be Truck

MATCH

Kawa KFX 450R / Suz' LTR 450

ÉVASION

La rando du Forum LMDQ

SPORT

4h des Vosgats
Trophée de la Glisse à St Brès



EXCLUSIF !
Oxokart 500

BEL: 6,90 € - PORT: 0,01 € - CAN: 6,99 \$ CAD: 10,99 \$ - DOM/É: 6,90 € - TOM/É: 8,50 \$ - MAR: 6,90 €



ESSAI | Oxokart 500





Le pitbull dans la bergerie !

Texte : F. Benedetti / Photos : L. Main (www.bpaf.net)

Depuis quelques mois, le petit monde du buggy est en ébullition à l'annonce de l'OxoKart 500. Cet engin rassemble, du moins sur le papier, tout ce que l'on peut attendre d'un buggy de poche. Certains pensent même qu'il pourrait sérieusement faire de l'ombre au prometteur, mais toujours absent, PGO BR-500i. En exclusivité, il nous est permis de tester en vraie grandeur l'unique exemplaire présent en France. Cette présence a été acheminée, à grands frais, par avion de Chine via le Japon. A peine livré, nous avons la chance de passer une journée entière à son volant au long d'une randonnée sur des terrains variés : de quoi nous faire enfin une opinion sur cet OxoKart 500 !

Une approche innovante

La société MFB diffusion, propriétaire des marques OxoBike et OxoKart, importe d'Asie des véhicules de loisirs depuis une paire d'années. Des 2 roues, des quads et quelques buggys qui l'ont vite déçu. De là, a germé l'idée de créer un buggy de conception entièrement française, sur la base d'un cahier des charges intrinsèque. Partir d'une page blanche et non d'une des innombrables bases proposées en Chine, exonère des contraintes habituelles. Dès lors, les

choix seront uniquement dictés par les attentes du marché européen : look sympa, moteur puissant, transmission performante, gabarit réduit, suspensions efficaces et tarif raisonnable !

Restait encore pour MFB diffusion à mettre en place une ligne de fabrication spécifique en Chine, puis d'en faire superviser la qualité par un français d'origine chinoise dépêché sur place à plein temps. C'est maintenant chose faite et les premiers OxoKart sont sur le point de sortir d'usine.

L'expérience de la compétition

Rendez-vous de bonne heure à Montbrison (Loire) à la concession VIAL Automobiles qui assure la distribution de l'OxoKart 500. Sur le parking, l'engin à fière allure. Il est incontestablement beau sous tous les angles. Chacun en jugera d'après les photos. Patrick Laurent nous accueille. Cet ancien préparateur automobile, habitué d'un célèbre trophée sur glace, est le principal concepteur



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 quadeur 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 coeur 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 galbe 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 somnoliers. 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 costauds à bords 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 à 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 trialisant. 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 6500 tr/mn (24kw débridé non-homologué)
- Couple : 38,8 Nm à 5500 tr/mn
- Démarreur électrique + lanceur manuel
- Variateur avec rapports Longs, Courts et Marche arrière
- Transmission sans différentiel aux roues AR par cardans
- Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues
- Freins à disques 220 mm sur les 4 roues

DIMENSIONS ET POIDS

- LxIxh : 2600x1550x1450mm
- Garde au sol : 350mm
- Poids : 382 kg
- Réservoir : 13 litres
- Pneus AV / AR : 25x8-12 / 25x10-12

ACCESSOIRES FOURNIS

- Boule d'attelage
- Treuil 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 ici !

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 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 présérie 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 clefs !

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 motricité 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