

XY-500GK 4x4

Texte et Photos : Fred Benedetti (Nuts06)

CHROMOSOMES DE FRANCHISSEUR

Pour beaucoup, buggy est synonyme de 2 roues motrices. Effectivement à ce jour, les rares tentatives de 4 roues motrices n'ont pas réellement séduit la clientèle. Pourtant, plusieurs importateurs n'hésitent pas à renouveler l'expérience en nous présentant la même « nouveauté ». Dénommé FoxXer 525 chez BOOXT et KOG 500 chez GINOMOTO, nous l'appelons par sa référence usine pour mettre tout le monde d'accord ! Alors, astuce commerciale pour dynamiser un marché morose ou véritable innovation technique ?



GINOMOTO KOG 500



BOOXT FoxXer 525

LA SILOUHETTE : REUSSIE MAIS PAS ORIGINALE

Les buggys qui nous sont présentés séparément par GINOMOTO et BOOXT sont quasi-identiques. Rien d'étonnant puisque ces incorrigibles concurrents ont « malencontreusement » sélectionnés des produits provenant de la même usine Chinoise !

L'esthétique générale, sans se démarquer vraiment des autres 500cc du marché, est réussie. La carrosserie plastique, sans être envahissante, habille joliment le châssis tubulaire. Le porte bagage incliné, qui évoque subtilement un aileron, est prévu pour recevoir une roue de secours optionnelle.

Les antiques phares ronds du KOG 500 de GINOMOTO contrastent avec les lignes modernes de la calandre. BOOXT fait mieux, grâce à de séduisants yeux en amande, au risque d'accentuer la filiation illégitime de son FoxXer 525. Fidèle à ses habitudes, BOOXT mise sur le look avec une peinture noire matte, une déco graphique et une bagagerie sur mesure

LE CHASSIS : SAIN ET SPACIEUX

On se glisse facilement dans un habitacle spacieux qui accueille largement les tailles XXL. Le siège réglable et inclinable participe à trouver une position de conduite agréable. On regrettera toutefois le cale-pied du conducteur bien trop haut et celui du passager qui, par symétrie, ne permet de reposer que la jambe droite.

Le tableau de bord, extrêmement complet, satisfera les plus exigeants : compte-tours, jauge d'essence, témoin de réserve, indicateur de rapport, température moteur et une foule de voyants... qui ne semble malheureusement pas tous branchés. En revanche, il ne faudra pas se fier à la vitesse indiquée carrément flatteuse. Pourvu qu'un réglage soit possible !

Le commodo est de toute évidence d'avantage destiné à un guidon qu'à un volant. Pourtant, en plus d'être étanche et robuste, il regroupe les principales commandes à portée de main et s'avère réellement pratique à l'usage.

A la manœuvre, la large visibilité sous tous les angles et la sélection aisée des rapports, rendent supportable un rayon de braquage assez limité.

Le plancher intérieur thermo formé, moins sensible à l'usure et à la rouille, facilitera certainement le nettoyage après une sortie boueuse. La haute cloison entre les bacquets trahie le cheminement d'un arbre de transmission vers les roues directrices. Un doublage extérieur fait office de sabot intégral en polyester. On peut s'interroger sur sa résistance aux outrages du tout-terrain...

La garde au sol considérable autorise des chemins défoncés où le confort des suspensions se dégradera rapidement tout en restant acceptable. Le pushbar, servant de support de treuil, ne réduit pas le porte à faux en franchissement extrême.

Lesté par un pont à l'avant, l'équilibre des masses de ce buggy 4x4 est proche de l'idéal. Globalement, le comportement dynamique de la machine est sain et sécurisant : difficile de le faire décrocher même en mode 4x2 sur terrains glissants... C'est presque dommage qu'il soit si sage !

LES MOTEURS : KAZUMA vs CF-MOTO

Chaque présérie essayée était équipée d'un monocylindre 500cc à variateur de marque différente. Trêve de suspense : dans tous les cas, cette cylindrée est insuffisante pour apporter de la vivacité à ce lourd châssis, même si le couple reste satisfaisant pour la plupart des crapahuts.

Le moteur Kazuma profite d'une sélection particulièrement douce et précise. Néanmoins, il peine à entraîner le buggy jusqu'à 70 km/h sur route (mesure GPS). Le moteur CF-MOTO est plus performant puisqu'il atteint les 80km/h avec 2 personnes embarquées. Atout supplémentaire du CF-MOTO : Il est déjà répandu en Europe et bénéficie d'une bonne réputation. Logiquement, c'est ce dernier qui sera retenu pour les prochains arrivages. Attention : au moment où nous écrivons ces lignes, seul le Kazuma est légal. L'acheteur aura intérêt à être attentif à ce que le certificat d'homologation (COC) corresponde au moteur équipant effectivement la machine convoitée.

Notons qu'un GINOMOTO KOG, préparé par BMA et piloté par M. Blanc, est engagé dans le Buggy-Trophy 2010. Il est trop tôt pour juger de la fiabilité de l'engin au sein de cette épreuve. Mais il sera intéressant de suivre les résultats de cette version 2 roues motrices handicapées par une puissance inférieure à celle de la majorité des participants.

RECONNAITRE LE MOTEUR

	KAZUMA	CF-MOTO
Sortie échappement Sélecteur de rapport Marquage carter moteur Plaque constructeur Mention COC	Invisible Pommeau boule avec grille en E Aucune marque évidente XY-192 XY-192	Sur le plastron, au dessus de la plaque AR Pommeau en T avec déplacement linéaire Monogramme CF-MOTO CF-188 CF-188
		

LA TRANSMISSION : CHOIX ENTRE 4x4 ET 4x2

Le mode 4x4 peut être sélectionnée à chaque instant, y compris en roulant, sans inconvénient notable. Le volant reste maniable et l'imposant arbre de transmission, en rotation constante mais bien équilibré, ne génère pas de vibrations parasites.

Ainsi, face à une « montée impossible », on choisira selon son envie du moment soit d'enclencher le 4x4 préalablement pour progresser tranquillement sans jamais être bloqué, soit de « se la tenter » en 4x2 et de n'utiliser la transmission intégrale qu'en dernier recours pour se déplanter.

Le différentiel AR à glissement limité remplit extraordinairement son rôle. Il réduit les contraintes sur bitume tout en procurant une motricité redoutable en toutes situations. Au contraire, le verrouillage automatique du différentiel AV est tardif et diminue l'efficacité du 4x4 dès qu'une roue AV quitte le sol. La douceur de la direction en 4x4 mérite sans doute ce sacrifice, mais un blocage manuel aurait complété idéalement le train roulant.

Au final, les 4 roues motrices se sont avérées tellement convaincantes que l'on peut se demander l'intérêt d'acheter la version 4x2 du XY-500GK. Pourtant, elle sera aussi proposée à la vente afin de convenir à tous les goûts et à tous les budgets...



Le bouton magique !



Transmission AV du 4x4 (carter démonté)

EXCLUSIVITE CHINOISE

Sur un marché tendu où aucun acteur majeur ne se détache, les embroglios sont nombreux. L'essai de ce XY-500GK a été riche en rebondissements jusqu'aux dernières heures du bouclage.

BOOXT a obtenu, le jour précis de l'essai presse chez son concurrent, une exclusivité pour la France. Ils tentent résolument de stopper l'approvisionnement en buggys et en pièces détachées à destination de tout autre que eux.

De leur côté, GINOMOTO entendent profiter de leurs affinités avec la Chine, et des pratiques commerciales d'un pays où la « multi exclusivité » est courante. Ils cherchent à s'assurer un premier arrivage immédiat et à disposer d'un stock avant l'importateur officiel.

Pour notre part, nous parions que le lecteur trouvera, dans les mois à venir, le XY-500GK sous de nombreuses dénominations et motorisations. Pour cette raison, nous maintenons la publication de cet essai sous sa forme initiale malgré les pressions.

Cependant, il est regrettable que ces querelles se fassent souvent au détriment du consommateur qui serait plutôt en droit d'espérer la pérennité de son matériel et de ses interlocuteurs !

CONCLUSION

Le XY-500GK propose des caractéristiques à la fois innovantes et pertinentes pour un tarif compétitif. Bon randonneur, excellent franchisseur et esthétiquement réussi, ce buggy pourrait faire un futur best-seller... Notamment si une propulsion plus puissante lui apporte la sportivité qui lui manque et que les aléas de la commercialisation ne nuisent pas à sa prometteuse carrière.



FICHE TECHNIQUE

Fabricant

XinYang Industry Co. (Chine)

Importateurs

Booxt FoxXer 525 www.booxt.com
Ginomoto KOG 500 www.ginomoto.com

Moteur et partie cycle

- Monocylindre 500cc 4T refroidi par eau
- Allumage électronique CDI
- Carburateur avec starter manuel
- Démarreur électrique + lanceur manuel
- Variateur avec rapports Longs, Courts et Marche arrière
- Différentiels autobloquant AV et AR
- Suspensions indépendantes à triangles superposés sur les 4 roues
- Freins à disques sur les 4 roues

Dimensions et poids (données constructeur)

- Longueur : 2900 mm
- Largeur : 1620 mm
- Hauteur : 1500 mm
- Garde au sol : 350 mm
- Poids : 494 kg en état de marche (sans accessoires)

Pneumatiques

- Jantes en aluminium
- Pneus AV : 25x8-12
- Pneus AR : 25x10-12

Accessoires (selon options)

- Treuil à télécommande
- Boule d'attelage
- Roue de secours
- Bagagerie

Les plus	Les moins
<ul style="list-style-type: none">+ Habitacle spacieux et bonne visibilité périphérique+ Mode 4x4 efficace et discret+ Pilotage facile et sécurisant+ Commandes complètes et agréables	<ul style="list-style-type: none">- Moteur sous dimensionné- Tempérament peu sportif- Pas de blocage manuel du différentiel AV

TOUS LES BUGGYS 500CC A VARIATEUR DU MARCHÉ

XY-500GK (4x2)	6 990 €
XY-500GK (4x4)	7 990 €
MFB OxoKart (4x2)	à partir de 7 590 €
PGO BugRider (4x2)	à partir de 8 799€
Dongfang Pitbug (4x2)	7 490 €
Renli / Nbluck (4x4)	6 990 €

GINOMOTO KOG 500



BOOXT FoxXer 525



