

GÉNÉRATION 4x4

WWW.G4X4MAG.FR

ESSAI SUV
QUE VAUT LE NOUVEAU
NISSAN X-TRAIL ?

NUMÉRO DOUBLE - N° 36 - AOÛT-SEPTEMBRE 2017

Spécial été 5 PRÉPARATIONS DU SOFT AU HARD !



Préparation

Jeep XJ Hot Wheels, un joujou "old school"



Préparation

Coup de Boost made in France



Préparation

Mercedes G pour l'extrême



Préparation

Range 200 Tdi "forever"

Essai nouveauté

Mercedes Classe G 350 CDI



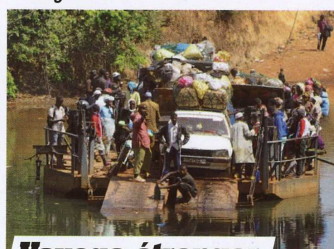
Sport extrême

Le Breslau Poland en tricolore



Endurance TT

Les 6 Heures d'Orléans



Voyage étranger

Trans Baobab : au coeur de l'Afrique

COUP DE Booxt !

Ce n'est pas tous les jours qu'un constructeur français fait son apparition sur le marché des véhicules de loisirs. Génération 4x4 a assisté aux premiers tours de roues du Scorpio "made in France" de la marque Booxt. Les Scorpio de série arrivent et seront dotés d'un moteur 1 600 cm³ Peugeot de 115 chevaux pour un poids de 690 kg. Le véhicule présenté était un modèle "essai" aux performances légèrement différentes.

Matthieu Gaudin / Franck Chazot



Le départ de cette aventure remonte à 2003. Damien Martraire, ingénieur informaticien, est à la tête d'une société de prestation informatique qui manie et lui laisse du temps libre.

Passionné de sports extrêmes, il décide avec quelques amis d'importer des quads et SUV chinois, livrables uniquement par conteneur de vingt-quatre ! Qu'importe, il revend l'excédent, passe une deuxième commande et six mois plus tard se retrouve à la tête de treize employés, d'un magasin à Troyes, puis très vite d'un deuxième à Lens. Une affaire qui tourne ! La marque Booxt,

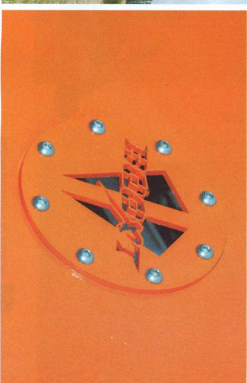
contraction de Booxt et d'Xtrem, est née.

En 2010, il s'investit dans le développement du buggy Koxner à moteur CF Moto 500, toujours produit en Chine. Dans le même temps, Damien, décidément très actif, organise des raids au Maroc avec ses buggies chinois. Confronté au terrain, aux souhaits et avis de ses clients, il commence à définir les principes de base du véhicule idéal pour le raid. La réversibilité des pièces gauches et droites et la limitation de leurs références, l'utilisation de pièces automobiles courantes figurent au cahier des charges.

En 2013, Peugeot le contacte et lui propose d'utiliser ses moteurs et, un an plus tard, c'est



Damien Martraire, le fondateur (à droite), et Didier Conte, pilote partenaire.





Le châssis tubulaire est commun à toute la gamme.



Le moteur de 115 ch d'origine est reprogrammable à plus de 140 ch et évolue à plus de 200 ch avec des pièces racing.

L'utilisation de pièces automobiles courantes figure au cahier des charges

Le lancement de la conception du buggy Scorpik. Il mettra deux ans pour finaliser une gamme de cinq produits dont une vingtaine sont en préparation. Damien prévoit une production d'une centaine d'unités en 2018, et, à terme, cinq fois plus avec l'export. Les véhicules sont 100 % conçus et fabriqués en France dans un atelier/usine flambant neuf situé dans l'Alpe.

Baptême du feu

C'est à l'occasion du Salon RECO, sur le terrain de franchissement mis à disposition par Univers Tout Terrain, que nous avons pu effectuer ce reportage. Le volant a été confié aux mains de Didier Conte

qui apporte à Booxt son expertise en tant que pilote partenaire. Passionné de compétition, de mécanique et de voyage, Didier a disputé son premier Dakar en 1988 puis a participé aux tests et road-books du 4L Trophy et du Trophée des Sables, a été responsable de l'équipe mécanique en endurance (course 12h), a effectué de nombreux voyages avec Désert Tour, etc. Il nous explique pourquoi il a choisi de collaborer avec Damien au développement du Scorpik dans le but de participer au Dakar 2019.

« Comparé avec les 4x4 "classiques", ces buggys deux roues motrices sont plus fun, plus joueurs. Ce sont des véhicules de »

- 1 Tous les Scorpik seront dotés d'un ordinateur digital 7 pouces.
- 2 Le tableau de bord est spartiate mais il ne manque rien.
- 3 L'homologation du Scorpik permet de rouler sans port de casque. Sensations garanties !
- 4 Pneu BF Goodrich en 215/75-R15, les montages de plaquettes et étriers sport sont possibles.
- 5 Les suspensions sont à bras tités à cinq points. La garde au sol et le débattement sont un des points forts du Scorpik.



CARACTÉRISTIQUES - www.booxt.com

MOTORSATION	
Puissance :	115 ch
Mesuré au banc - 117 ch	
Couple :	150Nm/Mesuré au banc : 164Nm
des 2500 tr/min	
Puissance maxi avec préparation moteur atmosphérique :	210 ch
Puissance maxi avec turbo :	250 ch
Vitesse (théorique) d'origine :	185 km/h
Accélération (théorique) d'origine de 0 à 100 km/h :	5,7 s d'origine : 5,4 s avec couple cinquième court
DIMENSIONS	
Longueur :	3 200 mm (version short track/long track)
Largeur :	1 600/1 940 mm (version short track/long track)
Hauteur :	1 900 mm
Garde au sol :	450 mm
Débattement AV :	500 mm
Débattement AR :	500 mm
Roues origine en pneus route :	195/65-15
Roues tout-terrain :	215/75-R15
Poids :	690 kg à vide environ
VARIANTS	
Scorpik-1600 :	22 800 € TTC*
Scorpik-1600 Grand-Raid :	29 800 € TTC*
Scorpik-1600 SMK-2 :	25 800 € TTC*
Scorpik-1600 SMK-4 :	25 800 € TTC*
Scorpik-1600 Roadster :	22 800 € TTC*
Assaut :	34 800 € TTC*

* À partir de *

PRÉSENTATION

Booket



Le Scorpik sera proposé en version 2 roues motrices, mais il existera une option pour avant hybride 4x4.

petites dimensions avec un rapport poids/puissance intéressant. Avec le 2.2L Peugeot, la puissance sera d'environ 190 chevaux pour un poids de 800 kg. Il sera inscrit en catégorie "véhicules légers" en face des Can-Am et de Yamaha X3, c'est une formule abordable pour cette course. Cette catégorie limite les dimensions à 2,20 m sur 3,55 m avec des moteurs de série dits "groupe N" et le Scorpik correspond à ce cahier des charges. Ses principales qualités, sa tenue de route, son débattement (500 mm), sa garde au sol (450 mm), son poids et son couple en font un franchisseur fabuleux. Il est difficile de le comparer à d'autres véhicules, il y en a très peu avec cet empattement, sa stabilité et la habilité de

sa mécanique auto en font un sérieux concurrent face aux SSV.*

Cinq bugbys au menu

La société Booket décline le Scorpik 1600 en une gamme de cinq bugbys autour d'un même châssis. Les SRK2 et SRK4, respectivement en deux et quatre places avec une orientation loisir sportif, existent en deux larges 1165 ou 195 cm. Le Roadster 1600 monte en pneus route avec une garde au sol rabaisée. Suite à un appel à candidature de l'armée Française, une version commando Assaut 1600 a été développée, disponible en 115 ou 200 chevaux avec turbo. Il existe en version civile ou militaire. Un moteur V8 est prévu pour 2018. Le Scorpik Grand Raid, fleuron de la gamme, permet d'accéder aux compétitions internationales avec son pack Préparation FIA Rally Raid en option. Avec sa dotation d'origine - double radiateur, extincteur, roue de secours, treuil, rampe de LED, gilet de toit alu, sac de protection châssis et sabs de triangle alu - ce pack permet d'obtenir un véhicule aux normes FIA, comprenant le passeport du châssis ainsi que tout l'équipement. ■

Avec le pack, on obtient un véhicule aux normes FIA

La gamme a été présentée lors du Salon NECO. Une vingtaine de bugbys sont en construction.



4-10 OCTOBRE 2017

VENEZ DÉPASSER VOS LIMITES

AUTO & SSV



Raid : 2 NIVEAUX
Découverte / Semi Course
Sans pression du Chrono

Catégorie OPEN :
Débuter sur les traces des plus grands champions sans préparation coûteuse

FIA : Coupe du Monde des Rallye Raids

INFORMATIONS - INSCRIPTIONS

Tél : +33 4 42 840 843 - E-mail : concurrents@npo.fr

