

OFFROAD

4x4
MAGAZINE



4x4ever

euro **4x4** parts



**TOUTES LES PIÈCES QU'IL TE FAUT
Y'A PLUS QU'À T'Y METTRE**
05 59 45 11 44

www.euro4x4parts.com

Et si l'on devenait intelligent ?

À l'heure où j'écris ces lignes, la forêt landaise est encore ravagée par les feux. Certes, les incendies de la Teste de Buch et de Landiras sont plus ou moins contrôlés. Mais, durant les 13 derniers jours, les flammes ont quand même ravagé plus de 21 000 hectares. Seule bonne nouvelle de la journée, les quelque 36 750 évacués à titre préventif du bassin d'Arcachon et de sud-Gironde sont enfin autorisés à rentrer chez eux. Parmi eux, quelques amis qui ont dû abandonner en urgence leur maison. C'est donc avec une pensée toute particulière que j'écris cet édito. Mais c'est aussi avec une certaine colère qui boue au fond de moi car, vous ne le savez peut être pas mais la rédaction du mag est basée dans le sud des Landes, au nord de Bayonne. Nous connaissons donc bien la région de Cazaux. D'autant plus que nous y sommes allés à de nombreuses reprises faire des shooting photos au bord du lac... À ces occasions, nous avons vu progressivement cette forêt se refermer sur elle-même. Mais le phénomène est général dans toute la région Aquitaine. De plus en plus de chemins sont interdits à la circulation sous prétexte qu'il faut laisser la nature tranquille, qu'elle peut se gérer toute seule. Une doctrine qui vient malheureusement de montrer ses limites. En effet, sans l'intervention de l'homme pour la nettoyer, à la moindre forte chaleur, n'importe quelle forêt peut s'embraser en un rien de temps. Dans ce cas, il faut « attaquer le feu le plus rapidement possible ». Seul problème, à force d'interdire les chemins de Gironde et des Landes à toute forme de circulation, ces derniers se referment de plus en plus. Même en moto, il devient impossible de circuler. Et ce phénomène touche aussi les pare-feux existants. Je me souviens d'une époque où il était possible de descendre de Cazaux à Hossegor par des chemins tellement larges qu'il était impossible de rayer sa carrosserie. De nos jours, je vous conseille de prévoir la tronçonneuse. En soi, cette situation est plus catastrophique qu'il n'y paraît car, pour intervenir sur un départ de feu, les pompiers doivent y accéder. Or, si les chemins ne sont déjà pas assez larges pour un 4x4, je vous laisse imaginer pour un camion d'intervention. Résultat, sur

certains secteurs, les combattants du feu doivent choisir : Aller au contact du monstre et mettre leur vie en danger ou laisser brûler. Autre conséquence que l'on a pu voir ces derniers jours, vu que les pare-feux sont rendus à la nature, ils n'ont plus aucune efficacité. Du coup, il a fallu en créer de nouveaux de plusieurs dizaines de mètres de large en urgence pour éviter la propagation du feu. Maintenant, j'ai une proposition à faire à nos chers élus. Plutôt que de faire de l'écologie dogmatique, adoptons une approche pragmatique ! Rouvrez certains chemins aquitains à la circulation. Pas tous et pas durant toute l'année, mais en hiver ou au printemps quand les risques d'incendie sont faibles. Principal avantage de cette solution, ces pistes faciliteront l'accès des pompiers aux zones les plus reculées de la forêt landaise. En plus, cela ne vous coûtera rien !

D'habitude, en fin d'édito, je vous détaille le contenu du magazine. Pour une fois, je n'en ferai rien. A la place, je souhaite juste dire un mot à tous les combattants du feu mais aussi à tous les bénévoles qui n'ont pas ménagé leurs efforts pour « fixer » les incendies de La Teste et Landiras.

Matthieu Dadillon



Rejoignez-nous !
facebook

Vous voulez proposer un article, annoncer un événement, communiquer sur une balade ou un raid...

Alors, envoyez-nous un mail via le site internet du magazine

Pour recevoir les news du site gratuitement dans votre boîte mail, **pensez à vous enregistrer sur www.offroadmag.fr**

VIVRE L'AVENTURE ENSEMBLE



ABIAN

PAYS BASQUE

ADVENTURE / OFF ROAD / AUTOMOBILE



- ATELIER Mécanique**
- SPÉCIALISTE**
Outdoor Pick Up & 4 roues motrices
- CONCESSIONNAIRE**
ISUZU au Pays Basque
- DISTRIBUTEUR**
FRONT RUNNER / remorque MIGRATOR
- VENTE**
Multimarques Neuf & Occasion
Pièces détachées 4x4 et automobiles

05.59.63.99.82

HORAIRES :

Ouvert du lundi au vendredi de 8h à 12h / 14h à 18h30 et samedi de 9h à 12h



10, Allée du canal - Z.I DES PONTOTS - 64600 ANGLET



Sommaire

5

Les news 4x4

6

Actualité

Le Ford Bronco en Europe

8

Le GMC Sierra AT4X AEV Edition

10

Nouveauté

Le Volkswagen Amarok 2023

14

Le Ford F-150 Raptor-R 2023

20

Préparation Pro

Le Toyota Hilux Revo d'Euro4x4parts Espagne

26

Préparation Extrême

Le proto Xdrive Sam Evo de Damien Bonneau

32

Préparation Raid / Balade

Le Toyota HDJ 80 du garage 4x4 Futé 34

42

Agenda

50

Salon

Le salon du Baroudeur de Mazan 2022

54

Tribune du Codever

56

Compétition

L'Italian Baja 2022

58

Sport

Le Rallye Breslau 2022

60



Offroad 4x4 Magazine est édité par

Webpresse Sarl

Sarl au capital de 4 000 euros
RCS : Dax 813 518 230
Code NAF : 5814Z
N°intracommunautaire :
FR 73813518230

Siège social :

1 rue Jacques Prévert
40220 Tarnos

Adresse de correspondance

2 rue des corsiers
40530 Labenne

Directeur de la rédaction :

Matthieu Dadillon
redaction@offroadmag.fr

Secrétaire de rédaction :

Dany Galigazon

Ont collaboré à ce numéro :

Dominique Marreau
Marcel Thébaud
Eric Paigneau
Mark McRight
Pierre Devaux
RBI Sport
Hristomir Nikolov

Service publicité :

Dany Galigazon
Pub@offroadmag.fr

© Webpresse Sarl / Offroad 4x4 Magazine
tous droits de reproduction réservés.

- Tous les documents publiés dans ce numéro sont la propriété exclusive de Webpresse Sarl qui se réserve les droits de reproduction pour tous les pays. Toute reproduction de tout ou partie des textes, illustrations ou photographies, par quelconque procédé que ce soit, pour une utilisation papier, internet ou autre, est strictement interdite sans accord écrit préalable de l'agence Mate Photo. (Article L.122-4 du Code de la propriété intellectuelle)

- La rédaction n'est pas responsable des textes, illustrations et photos publiés qui n'engagent que la responsabilité des auteurs.

- Les manuscrits envoyés et non-publiés ne sont pas renvoyés, ni rendus. Leur envoi à la rédaction implique l'accord de l'auteur pour leur libre publication. La rédaction décline toute responsabilité concernant les documents qui lui sont adressés en cas de perte ou de détérioration.

- Les marques, prix et adresses figurant dans les pages rédactionnelles sont données à titre informatif, sans but publicitaire. Les prix annoncés ne le sont qu'à titre indicatif et peuvent être soumis à variations.

- Les conseils de mécanique, entretien, réparation, restauration et préparation ne sont donnés qu'à titre indicatif et ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité de l'éditeur.

- Toute modification apportée à un véhicule qui n'entre pas dans les normes définies par le constructeur doit fait l'objet d'une homologation pour circuler sur la voie publique. Sinon, cela entraîne une non-conformité du véhicule au type mines et au code de la route. Ce qui peut faire l'objet d'une contre-visite lors du contrôle technique, rendre caduque l'assurance du véhicule en cas de sinistre ou entraîner une immobilisation du véhicule en cas de contrôle routiers.

- Tous les essais et photos sont réalisés sur terrains privés ou chemins ouverts à la circulation et dans le respect des lois.

UN FREINAGE PUISSANT AVEC TERRAIN TAMER



Parce que le freinage d'origine d'un pick-up peut se révéler « un peu juste » dans certaines circonstances (benne lourdement chargée, remorque attelée...), Terrain Tamer a développé un kit « freinage haute performance » pour les trois modèles à benne les plus vendus du marché. À titre de comparaison, ce ...

[Lire la suite...](#)

UN COMPRESSEUR À BORD AVEC OUTBACK IMPORT



Envie d'un compresseur dans votre 4x4 pour activer un blocage de différentiel ou simplement regonfler vos pneumatiques ? Si oui, sachez qu'Outback Import vous propose les compresseurs ARB 4x4 Accessories. Disponibles en 12 ou 24 volts, cette gamme s'articule autour de...

[Lire la suite...](#)

AFRICA ECO RACE 2022 : LE PARCOURS DÉTAILLÉ



Suite à la fermeture des frontières du Maroc en début d'année, l'Africa Eco Race 2022 se déroulera finalement du 14 au 30 octobre prochain. En attendant le coup d'envoi de l'épreuve à Monaco, Jean-Louis Schlessler vient de dévoiler les détails du parcours qu'...

[Lire la suite...](#)

UN COIN D'OMBRE AVEC LES AUVENTS ARB 4X4



Parce que certains passionnés préféreront toujours un auvent droit à un modèle autoporté, ARB 4x4 Accessories en propose toujours à son catalogue. Mieux, l'auvent australien existe en trois largeurs (125, 200 et 250 cm) et se voit équipé de série d'un éclairage à leds pour que vous...

[Lire la suite...](#)

ABAISSER VOTRE BOITE AVEC RLC DIFFUSION



Suite à une rehausse de suspension importante, il est conseillé d'abaisser la traverse de boîte pour diminuer la prise d'angle des arbres de transmission. Voilà pourquoi RLC Diffusion a développé des cales de 10 mm d'épaisseur à placer entre le châssis et la traverse de boîte de...

[Lire la suite...](#)

LES GPS GARMIN TREAD SONT CHEZ EQUIP'RAID



Avec leur grand écran lumineux, les nouveaux GPS tout-terrain Garmin, alias les Tread, sont conçus pour répondre à toutes vos attentes. Pour cela, ils disposent de toute la cartographie dont vous avez besoin pour ne pas vous égarer sur route comme sur piste ! Ils sont également pourvus du group-ride, un système assurant...

[Lire la suite...](#)

UNE BAIE EN FIBRE POUR VOTRE SERIE 7



Vous voulez remplacer votre baie de pare-brise sur votre Toyota Land Cruiser Serie 7 ? Si vous êtes dans cette situation, sachez que Modul Auto vous propose une baie de pare-brise en fibre. Donc insensible à la...

[Lire la suite...](#)

BIVOUACS CONFORTABLES AVEC EURO4X4PARTS



Pour des nuitées « grand confort » en raid, Euro4x4parts vous propose toute une gamme d'accessoires de bivouac. De la table pliante au barbecue de voyage ultra compact pour vos grillades, en passant par des panneaux solaires, une presse à café ou encore un réchaud à...

[Lire la suite...](#)

LE MAROKENCELL, LE RAID SPÉCIAL CELLULE



Avis aux propriétaires de pick-up 4x4 équipé d'une cellule ! Avec son Marokencell qui se tiendra cette année du 13 au 30 octobre, Allure voyages vous propose un raid adapté avec votre monture mécanique, accessible à tous sans préparation particulière. Particularité de cette balade atypique qui vous fera découvrir le...

[Lire la suite...](#)

LA TENTE FRONTRUNNER DISPO CHEZ ABIAN



L'enseigne d'Anglet (64) étant distributeur de la marque pour le Sud-Ouest, venez découvrir la tente de toit FrontRunner chez Abian Pays Basque. Garantie deux ans, ce modèle s'ouvrant en un seul mouvement ne pèse que 43 kg. Niveau couchage, dépliée, elle offre un lit de 130 cm de large par...

[Lire la suite...](#)

PROMO SUR L'AUVENT ROCKALU CHEZ EQUIP'RAID



En ce moment et jusqu'au 31 août 2022, bénéficiez d'une remise de 10 % pour tout achat d'un auvent 450° Rockalu avec ses parois. Pour en profiter, rien de plus simple. Ajoutez ces 2 articles dans votre panier puis entrez le...

[Lire la suite...](#)

ROULEMENTS RENFORCÉS CHEZ TERRAIN TAMER



Entre la poussière, la boue, l'eau, le sable, les roulements de roue sont soumis à rude épreuve sur un 4x4. Résultat, pour éviter qu'ils ne se grippent au plus mauvais moment, Terrain Tamer vous propose des roulements renforcés conçus en partenariat avec la...

[Lire la suite...](#)

SUIVEZ L'AER 2022 EN RAID



Pour tous les amateurs d'aventure, de dépaysement et d'évasion, en parallèle de la course qui se disputera du 15 au 30 octobre 2022, les organisateurs de l'Africa Eco Race proposent l'Africa Raid Xperience. Avantage de ce raid, vous partirez avec votre véhicule tout en bénéficiant de toute...

[Lire la suite...](#)

AUVENT CLASSIQUE DISPO CHEZ EURO4X4PARTS



Parce que tout le monde n'a pas besoin d'un auvent auto-porté s'ouvrant à 270°, Euro4x4parts continue de proposer des auvents droits qui permettent de vous mettre à l'abri très rapidement pour vos pique-niques et/ou pour vos bivouacs. Ces modèles Equip'addict s'adaptent sur tous les 4x4, SUV ou fourgon car ils se...

[Lire la suite...](#)

UN SMARTPHONE CONÇU POUR L'EXTRÊME



La dernière nouveauté « produit » chez GPS Globe se nomme le GlobeXplorer X6. Il s'agit d'un nouveau smartphone durci avec support autoalimenté. Répondant à la norme militaire MIL-STD-810G, ce téléphone dispose d'une coque en composite souple et d'un écran Gorilla Glass doublé d'un verre trempé qui résiste aux...

[Lire la suite...](#)

RLC DIFFUSION PENSE AUX PAJERO 3,2L



Avis aux propriétaires de Pajero 3,2L Di-d ! Si vous voulez préparer pour le raid ou la balade votre partenaire mécanique, RLC Diffusion vous propose toute une gamme d'accessoires 4x4 dédiée à votre Mitsubishi. À commencer par un...

[Lire la suite...](#)

AUTONOMIE AUGMENTÉE SUR LE NEW DEFENDER



Parce que le New Defender 110 va être amené à faire des trajets offroad plus ou moins longs dans certains pays du monde, l'accessoiriste australien Low Ranger a mis au point un réservoir de remplacement pour le 4x4 de Solihull. Avantage de ce nouveau tank, il porte l'autonomie du véhicule à...

[Lire la suite...](#)

JOURNÉES DES CHEMINS 2022 : LES DATES



A vos agendas ! La prochaine édition des Journées des chemins du Codever aura lieu le week-end des 8 et 9 octobre 2022. N'attendez pas pour chercher un chemin rural à réhabiliter ou un site naturel à...

[Lire la suite...](#)

ET RETROUVEZ D'AUTRES NEWS SUR LE SITE !

Pensez aussi à vous abonner à la newsletter pour les recevoir directement dans votre boîte mail !



C'est via un simple communiqué de presse en date du 4 juillet que Ford Europe a annoncé la bonne nouvelle : le Bronco sera bel et bien importé de notre côté de l'Atlantique. « Ce modèle est conçu pour donner aux clients la liberté d'explorer en toute confiance les contrées sauvages et cette voiture emblématique est conçue pour s'adapter à quasiment tous les types d'aventures que vous souhaitez vivre sans sacrifier le confort, les aspects pratiques ou les performances. C'est le véhicule tout-terrain le plus robuste et le plus polyvalent de Ford, et il va procurer beaucoup de plaisir en Europe » dixit Matthias Tonn

(ingénieur en chef, Import Vehicles, Ford Europe).

Seul petit regret à la lecture de ce communiqué de presse, il y est indiqué que le Bronco sera proposé en Europe, en volume limité et uniquement sur certains marchés à partir de fin 2023. Traduction : Ford n'homologuera pas son 4x4 dans tous les pays du vieux continent et, là où il le fera, pas sûr que les importateurs de la marque aient ensuite assez d'exemplaires pour satisfaire la demande. Reste maintenant à savoir quels pays seront exclus. Autre interrogation laissée en suspens par ce communiqué de presse : de quelle mécanique bénéficieront les

Le Bronco traversera l'Atlantique



exemplaires qui traverseront l'Atlantique ? Ford Europe reste très vague sur ce point. Le Bronco arrivera-t-il chez nous uniquement avec le 4-cylindres en ligne EcoBoost 2,3 litres, aura-t-il droit au V6 EcoBoost 2,7 litres de 330 ch ou Ford Europe lui greffera-t-il une motorisation diesel. On n'en sait rien pour l'instant ! Et c'est sans parler du futur Bronco Raptor avec son V6 Ecoboost de plus de 400 chevaux. En fait, seules deux choses sont actuellement sûres et certaines : Ford Europe ne proposera que des 4-portes de notre côté de l'Atlantique et le Royaume-Uni n'y aura pas droit. En effet, le constructeur de Dearborn a déjà annoncé

que son 4x4 n'était pas adapté à la conduite à droite.

Ultimes questions en suspens : combien de finitions proposera Ford en Europe ? Sept comme aux USA ? Aurons-nous droit aux modèles offroad comme l'Everglades ou le Badlands ? Enfin, la dernière et surtout la plus importante interrogation : à quel prix seront vendus les Bronco qui traverseront l'Atlantique ? Pour avoir une réponse à toutes ces questions, il faudra se montrer patient. Mais, promis, dès qu'on le sait, on vous le dira ! ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : Ford USA

Cousin du Silverado, rival du F-150



Au catalogue General Motors, à l'heure actuelle, vous trouvez une dizaine de marques automobiles, dont Chevrolet et GMC. Un paradoxe en soi car ces deux entités commerciales se positionnent exactement sur les mêmes segments. Seul avantage de cette proximité, elles utilisent les mêmes plateformes techniques pour concevoir leurs véhicules respectifs. Cela leur permet de rationaliser les coûts de développement et de fabrication. C'est le cas par exemple avec le GMC Sierra et le Chevrolet Silverado qui font châssis et mécanique communs.

Du coup, quand Chevy a dévoilé une version « plus offroad » de son pick-up king size (alias le ZR2) il y a quelques mois en arrière, tout le monde s'attendait à ce que GMC lui

emboîte le pas avec son Sierra. Ce fut le cas ! Sans surprise, la finition AT4X reprenait toutes les améliorations de son cousin. À commencer par sa suspension + 2 pouces, ses amortisseurs dynamiques DSSV de chez Multimatic, ses différentiels à verrouillage électronique, sa boîte de transfert avec modes sélectionnables ou encore ses cinq blindages en acier au bore plié à chaud. Niveau motorisation, le pick-up GMC recevait de série le même V8 6,2L de 420 chevaux (jumelé à une transmission automatique à 10 rapports) que son faux jumeau. Autre similitude, l'AT4x incorporait une nouvelle aide à la conduite tout-terrain dénommée Terrain mode one-pedal crawling qui permet la conduite à une pédale. En option, les consommateurs pouvaient aussi opter pour des protections tubulaires de bas de caisse en



acier et des jantes de 18 pouces noires chaussées de pneus Wrangler DuraTrac. Seule divergence, leur dimension. En effet, les designers GMC ayant voulu conserver la face avant du GMC standard « afin de ne pas trop dévier du look auquel la clientèle était habituée », le modèle AT4X ne pouvait pas recevoir des pneumatiques excédant le 32 pouces de diamètre. Pour sa part, le ZR2 se voyait de série chaussé de gommes en 33 pouces.

Par chance, les dirigeants de la marque viennent de revoir leur copie en lançant le Sierra AT4X AEV Edition. Comme son nom l'indique, ce modèle est né d'une collaboration avec le célèbre équipementier American Expedition Vehicles. Par rapport à un AT4X standard, il s'habille d'un

pare-chocs avant retravaillé qui porte l'angle d'attaque à plus de 35 degrés. Avantage indirect de ce nouveau bumper en acier embouti, il libère assez de place à l'avant des passages de roues pour chausser l'AEV Edition de pneus Goodyear Wrangler Territory MT en 33 pouces. Ce qui lui fait gagner +10 mm de garde au sol au passage. En plus, les concepteurs d'American Expedition Vehicles ont pré-équipé ce pick-up d'une platine de treuil. À l'arrière, cette finition se pare également d'un pare-chocs retravaillé afin d'améliorer l'angle de fuite. Trois changements qui peuvent paraître anecdotiques, mais qui améliorent grandement les capacités offroad du Pick-up GMC ! ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : GMC

ème



FOIRE DU TOUT TERRAIN



Edition

ENTREE GRATUITE

24-28 AOUT 2022

A VALLOIRE



FOIRE DU TOUT TERRAIN

ACCESSOIRISTE / PRÉPARATEUR



ARB 4x4 Accessories



Equip'Raid



Euro4x4parts



Garage Tiptoy



GPS Globe 4x4



Modul'Auto



Outback Import / Rockalu



RLC Diffusion / Djebel Xtreme



Terrain Tamer 4wd Parts

et aussi...

4x4 Adventech, Adventure 4x4 Equipment, Ashika France, Bigfic France, Campers Lab, CBM, Corderie Gautier, Dream Team Car, ERM 4x4, Eurojapan Car And Parts, For One France, Front Runner, Genesis Import, Glenan Concept Cars, Goodyear, HDJ Concept, HM4x4, Ikamper, Jeep Camp System, JHKoncept, Koni, L'atelier Aubert, Lazer Lamp, LMDE France, Masterforest, ova-Offroad, Off Road Accessoires Pneus Services Loisirs, Promeca 31, RRC Offroad, RSC 4x4, S-Tec, Safety Car Entreprises, SOS 4x4, Techsnow, Tom's Worlcruiser, Vision X Europe, Webasto, X Motor, ZZ Kustom

VOYAGISTE / ORGANISATEUR DE RALLYE-RAID



Allure Voyages



Global Atlas Adventures



SDO Expéditions

et aussi...

Afric All Ways, Amada, Carta Rallye, Club Des Aigles, Costa A Costa Tour, Dream Sports Adventure, Formaroc, Geko Expeditions, Jipaventura, Morocco & Tunisia Desert Challenge, Motoneige Canada, Nord Sud Evasion, Tagoulmoust Aventure, Voyageur Tout Terrain

DIVERS



Codever



FÉDÉRATION FRANÇAISE DE 4x4

FF 4x4

et aussi...

Amo Distribution, Brodpaca, Capvangao, Fiseda, Ixpo France, Kingravured, Le Baroudeur, Le Monde Pour Passager, Les Pieds Sous La Table, LP Tent, Overtrack, Pousset Gerard, Rodol'f, Rouquier Optique, Sovedis-Aquatabs, Sport & Nature, Vibration

FABRICANTS DE CELLULES, HARD-TOP ET REMORQUES

Alu Backcase, Billys Composite, Cartech, Cellules Baikal, Cellules Touareg, Evasio Camper, Gazell, Globe Camper, Jack Bushman, Lamy Power (Azar4), Roof-System, Skpade, Tipi4x4, Trip And Fish, Vanka

RESTAURATION

Brasserie Du Galibier, La Cas'a Rhum, Ocean Coquillages Et Crustaces

ÉCOLES DE PILOTAGE

European Pilotage, Leader Aventure, Raid TT SL, Trois 2 Un 4x4

CONCESSIONNAIRES / IMPORTATEURS INDÉPENDANTS

Alessandria Automobiles (Jeep), E-mouv'nature (Swincar), Garage Du Lac (Ford), Groupe Huillier (Mercedes), Starterre (Isuzu), Groupe Maurin (Suzuki), SVE Mobilité, Groupe Jean Lain Mobilites (Toyota), Ineos Automotive

NOUVEAUTE



**L'Amarok nouveau
est arrivé !**



Développé en Australie et aux États-Unis conjointement par Ford Performance et le studio de design de Volkswagen à Melbourne, l'Amarok deuxième du nom vient d'être dévoilé. Sans grande surprise, ce futur pick-up reprend beaucoup de caractéristiques techniques du Nouveau Ranger... sauf qu'il se veut plus luxueux et surtout qu'il arrive avec cinq motorisations inédites. Des blocs qui délivreront de 150 jusqu'à 302 chevaux. Voyez plutôt !

Le Volkswagen Amarok, c'est l'histoire d'un véhicule qui a connu un succès mondial inattendu. En effet, à son lancement en 2010, les responsables de la marque de Wolfsburg avaient prévu que leur pick-up serait uniquement fabriqué dans leur usine de General Pacheco en Argentine car il ne devait être commercialisé qu'en Amérique du Sud. Seulement voilà, quelques mois plus tard, les réactions enthousiastes reçues pour ce modèle un peu partout dans le monde changèrent la donne. Et la suite de l'histoire, on la connaît. À ce jour, Volkswagen a assemblé des Amarok en Argentine, en Allemagne ainsi qu'en Algérie. Au décompte final, plus de 830 000 « Première Génération » furent vendus dans le monde. En Europe, en Amérique centrale et en Amérique du Sud mais aussi en Australie, en Afrique, en Asie du Nord...

MAIS, IL ÉTAIT TEMPS !

Seulement voilà, depuis quelques années, les ventes de l'Amarok sont sur la pente descendante. Rien de plus normal car, depuis 2016, la concurrence a complètement renouvelé son offre. Toyota Hilux Revo, Nissan Navara NP300, New Mitsubishi L200, Isuzu D-max N60... Il était donc temps que Volkswagen revoit complètement sa copie. Pour cela, le constructeur allemand s'est associé avec Ford pour diminuer les coûts de développement et bénéficier de l'expertise de l'américain en matière de pick-up. Après tout, le constructeur de Dearborn est l'un des plus grands spécialistes du pick-up au monde. Un seul chiffre parle pour lui : depuis 1948, il a vendu plus de 35 millions de pick-up F-series dans le monde.

PLUS LONG ET PLUS ÉQUILIBRÉ

Le New Amarok partagera donc énormément avec le Ranger dévoilé en début d'année. À commencer par son châssis T6.2. Avec ses 5 350 mm de long, ce

« next génération » affichera 96 mm de plus que son prédécesseur. Niveau empattement, les roues avant et arrière seront distantes de 3 270 mm. Soit une augmentation de 173 mm ! Avantage indirect de cet allongement, l'Amarok 2 gagnera en espace intérieur (notamment pour les passagers arrière) et surtout il devrait être plus stable sur route et piste à haute vitesse. Bénéfice supplémentaire, l'empattement ayant été plus augmenté que la longueur totale, le futur pick-up VW verra ses porte-à-faux se réduire. D'où de meilleurs angles d'attaque et de fuite que le modèle actuel. Autre capacité offroad améliorée, sa capacité de passage à gué passera de 500 mm à 800 mm.

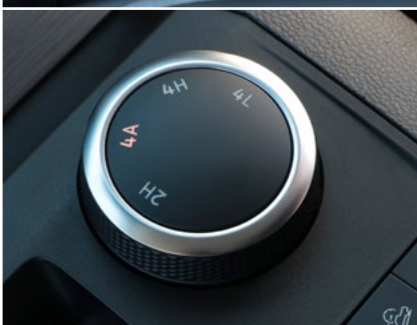
CINQ MOTEURS AU CATALOGUE

Par contre, par rapport à l'américain, le pick-up VW jouera la carte de la différence mécanique avec quatre motorisations diesel turbo (TDI) et une motorisation essence turbo (TSI) qui varieront selon les marchés. En Afrique, les acheteurs du New Amarok n'auront droit qu'à un 4-cylindres 2L TDI développant 150 chevaux. Un cran au-dessus, sur certains marchés, les Amarok 2 arriveront avec un 4-cylindres 2L TDI de 170 ou 204 chevaux. Enfin, l'offre diesel sera complétée par un V6 3L annoncé pour 241 ou 250 ch en fonction des pays. Enfin, pour les marchés habitués aux motorisations essence, VW proposera un 2,3 L turbocompressé fonctionnant au sans plomb et développant 302 chevaux.

DE 8 À 10 RAPPORTS

Hormis sur le 2L TDI de base réservé au marché africain, le New Amarok se verra doté de série d'une toute nouvelle boîte de vitesses automatique à 10 rapports avec commutation électronique (shift by wire). Une boîte qui vient en remplacement de la 8-rapports du modèle





actuel. À noter toutefois que, sur certains marchés, l'Amarok 2023 sera également disponible avec une boîte automatique à 6 rapports et une boîte manuelle à 6 ou 5 rapports en fonction des motorisations.

TROIS TYPES DE TRANSMISSION

Dans de nombreux pays, l'Amarok sera commercialisé en 2-roues motrices. Dans d'autres, il sera proposé uniquement avec une transmission intégrale 4MOTION. Attention, toutefois, il existera deux versions de ce système. Dans certaines régions du monde, les Amarok 4Motion seront des 4x4 enclenchables manuellement selon les conditions d'adhérence. Dans d'autres, leurs congénères bénéficieront d'une transmission intégrale permanente. Seul mystère à l'heure actuelle, quelle technologie permettra à l'Amarok d'être un 4x4 permanent ?

INTÉRIEUR HIGH-TECH...

À son lancement, le futur pick-up Volkswagen sera proposé en deux versions. D'un côté en DoubleCab pouvant accueillir cinq adultes, de l'autre en SingleCab pouvant embarquer deux palettes aux normes européennes l'une derrière l'autre dans sa benne. Différence de taille par rapport au New Ranger, l'habitacle du Nouvel Amarok se verra plus luxueux et plus high-tech. Déjà, les modes de bases se verront équipés d'une instrumentation digitale (Digital Cockpit) grâce à un écran 8 pouces qui passera à 12 pouces sur les modèles haut de gamme. En complément, un écran tactile format tablette (10 pouces sur les versions de base ou 12 pouces de série à partir de la version « Style ») permettra de contrôler le système d'infodivertissement embarqué. À noter que ces écrans pourront être contrôlés tactilement mais aussi via des boutons et/ou molettes ergonomiques. Pratique quand on porte des gants ou qu'on a les mains sales !

... ET PLUS LUXUEUX

À bord, une attention particulière sera apportée aux moindres détails sur les modèles haut de gamme (baptisés PanAmericana et Aventura). Déjà, de série, ils recevront un système audio Harman Kardon conçu exclusivement pour l'Amarok. Autres signes distinctifs de ces finitions, leur tableau de bord sera recouvert de simili cuir à surpiqûres et les occupants des places avant bénéficieront de sièges ergonomiques avec réglage électrique multipoints. À noter au passage que ces derniers seront en cuir premium.

PLUS D'UNE VINGTAINÉ D'AIDES

Le nouveau pick-up Volkswagen ne manquera pas d'assistances électroniques. Déjà, il bénéficiera jusqu'à 6 modes de conduite différents (Drive Modes) à sélectionner selon les conditions de roulage (neige, piste, offroad...) Ensuite, il sera doté d'une vingtaine d'aides à la conduite à l'image d'un régulateur de vitesse adaptatif ACC+ (qui tient compte de la signalisation routière pour réguler la vitesse en s'appuyant sur les données acquises par caméra) ou des feux matriciels à Leds IQ.LIGHT (qui permettent d'allumer ou d'éteindre certaines sections Leds de façon indépendante, afin de créer la configuration d'éclairage la plus adaptée à votre conduite).

Restent maintenant deux grandes inconnues. La première est de savoir quelle version sera commercialisée en Europe et, plus particulièrement, en France. Ensuite, à quel tarif ? La réponse d'ici la fin de l'année lors de la présentation officielle à la presse. ■

Texte : Matthieu Dadillon

Photos : Volkswagen



DÉS BOISSONS FRAICHES OÙ VOUS VOULEZ
AVEC LES FRIGOS DOMETIC ET SNOMASTER

DISPONIBLES ET EN STOCK CHEZ EQUIP RAID !

→ DOMETIC

SNOMASTER

DOMETIC CFX
 À PARTIR DE 799€ TTC

DOMETIC CFF
 À PARTIR DE 529€ TTC

SNOMASTER CLASSIC
 À PARTIR DE 890€ TTC

SNOMASTER LEISURE
 À PARTIR DE 599€ TTC

AMORTISSEURS TERRAIN TAMER A BONBONNE SÉPARÉE

Terrain Tamer a conçu sa nouvelle gamme d'amortisseurs réglables en s'appuyant sur les essais réalisés en course par ses équipes professionnelles. Ces amortisseurs mono-tube possèdent une tige renforcée de diamètre 20mm ainsi qu'une bonbonne séparée permettant d'obtenir un refroidissement optimal, et ainsi prévenir tout risque d'usure prématurée.

Ils disposent d'une molette avec 8 possibilités de réglage agissant sur la compression selon que l'on veuille privilégier la souplesse ou la fermeté, afin de s'adapter au mieux à la configuration du terrain sur lequel ils doivent évoluer.



NOUVEAUTE

La réponse du berger à la bergère





Il aura fallu patienter presque deux ans pour que Ford réagisse au lancement du Ram TRX. Mais, ça valait le coup d'attendre ! En effet, le 17 juillet, le constructeur de Dearborn a dévoilé une version survitaminée de son F-150 « hautes performances ». Et c'est peu dire car le Raptor-R se voit animé par le V8 suralimenté de la Shelby GT500. Résultat, il développe plus de 700 chevaux. Découverte...

Au lancement du F-150 SVT Raptor en 2010, Ford était le premier constructeur automobile à commercialiser un pick-up « sportif » et il le demeura durant plus d'une décennie. À l'époque, le constructeur de Dearborn avait présenté son nouveau 4x4 à benne comme étant le pick-up F-Series le plus performant de tous les temps. Et la lecture de sa fiche technique lui donnait raison. Suspension optimisée, voies élargies, débattements plus conséquents, V8 6,2L de 411 chevaux... Sept ans plus tard, le F-150 Raptor de deuxième génération reprenait exactement la même recette à une exception. Le V8 atmosphérique céda sa place à un V6 3.5L EcoBoost. Un bloc biturbo, commun à la Ford GT de deuxième génération produite de 2017 à aujourd'hui, qui développait 450 chevaux. Il donna tellement satisfaction qu'il fut reconduit sur le « troisième génération » lancé en 2021. Seulement voilà, à quelques semaines d'intervalle, Ram surprit tout le monde en dévoilant le 1500 TRX animé par le V8 Hemi de la Dodge Hellcat. Un 6,2 litres suralimenté délivrant quelques 702 chevaux ! Du coup, Ram s'enorgueillit de commercialiser le plus puissant des pick-up de série. Un affront insupportable pour Ford !

COMMUN AVEC UNE MUSCLE CAR

Il aura fallu attendre quasiment deux ans pour que le constructeur de Dearborn contre-attaque. Et ce que l'on peut dire, c'est que Ford n'a pas lésiné sur les moyens pour rivaliser avec le TRX. La preuve, les ingénieurs en charge de la conception du Raptor-R (R pour Racing) ont été chercher l'un des plus puissants V8 actuellement montés dans une Ford pour le greffer dans leur futur pick-up « hautes performances ». En l'occurrence, il s'agit du 5,2 l suralimenté que l'on retrouve sous le capot de la Shelby GT500, un bloc connu sous le nom de Predator. Faut-il y voir un présage ? Qui sait ! Quoiqu'il en soit, l'arrivée du Raptor-R annonce le début des hostilités.

UN V8 QUI EN GARDE SOUS LA PÉDALE

Concentrons-nous sur le V8 Predator. Déjà, il faut savoir que les ingénieurs en charge du projet ne se sont pas contentés de greffer tel quel le 8-cylindres. Déjà, ils ont entièrement repensé son circuit de lubrification avec, entre autres, un carter plus profond en prévision d'une utilisation offroad. Ensuite, ils ont recalibré la gestion moteur, histoire de privilégier le couple à la puissance pure. Au passage, ils ont monté une poulie de compresseur volumétrique plus petite pour gagner quelques newtons à bas régime. Autre changement notable, les gaz brûlés sont évacués par des collecteurs inox inédits et le refroidissement a été optimisé. Enfin, le V8 aspire 66 % d'air supplémentaire grâce à une admission plus large ainsi qu'à un filtre qui, selon Ford, se révèle plus efficace et permet une meilleure circulation de l'air. Résultat de toutes ces modifications, au lieu de développer 760 chevaux pour un couple de 847 Nm comme sur la Shelby, le 5,2L Predator du Raptor-R est annoncé pour 700 chevaux et un couple de 867 Nm à 4250 tr/min. À titre de comparaison, avec son V6 3,5L EcoBoost, le Raptor standard ne dispose que de 450 pur-sang pour 691 Nm.

COMME SUR SON PETIT FRÈRE

En sortie moteur, pas de changement à signaler. Le Raptor-R reprend la même boîte auto à 10 rapports que son cadet animé par le V6 EcoBoost. Seule amélioration annoncée, cette BVA reçoit un nouvel étalonnage et un convertisseur de couple renforcé pour résister à la puissance du V8. Côté transfert, idem. Pas de changement à signaler. Par contre, histoire de ne pas plier face aux 700 chevaux du Predator, le nez de pont avant et les différentes pièces les constituant ont été renforcés. Pour la même raison, le Raptor-R se voit équipé d'arbres de transmission et de cardans plus épais.





PNEUS TAILLE XXL

Pour le reste, le Raptor-R fait quasi mécanique commune avec le Raptor V6. Seule différence notable, il est chaussé de série de pneus BFGoodrich All-Terrain KO2 en 37 / 12,5 R17 montés sur des jantes Beadlock en alliage. À titre de comparaison, le Raptor standard repose sur des BFGoodrich en 315 / 70 R17 (équivalents à du 35 pouces). Autre différence qui découle de la première, le Raptor-R reçoit des amortisseurs Fox Racing 3.1 Live Valve offrant moins de débattements pour éviter que les gommes ne viennent taper dans les passages de roue. Pour être précis, il se voit équipé de 13 pouces de travel à l'avant au lieu de 14 et de 14,1 pouces de travel à l'arrière au lieu de 15 pouces. En dehors de ces deux points, c'est bonnet blanc et blanc bonnet entre le Raptor et le Raptor-R.

DISCRETS INDICES VISUELS

Même esthétiquement, le nouveau F-150 V8 ressemble quasiment trait pour trait à son condisciple animé par le V6 EcoBoost. Et c'est voulu car Ford ne voulait pas que les propriétaires du Raptor actuel regrettent de ne pas avoir la version la plus puissante. En fait, à bien y regarder, seules deux particularités permettent de reconnaître le F-150 V8. Déjà, son capot est plus bombé avec une hauteur supérieure de 2,5 cm. Ensuite, l'autre signe distinctif est la lettre R de couleur orange en fin du nom Raptor sur les flancs de la benne et divers

badges reprenant ce code couleur. À noter toutefois que, pour les futurs acheteurs de Raptor-R qui aiment la discrétion, il sera possible de commander ce F-150 V8 sans cette déco spécifique.

HABITACLE INCHANGÉ

À bord, le Raptor V8 ressemble également énormément à son petit frère. On retrouve la même planche de bord ainsi que les mêmes aides à la conduite. Il y a quand même quelques détails distincts. À commencer par de discrets inserts en fibre de carbone, histoire de donner un côté « course » à l'habitacle. Ensuite, les passagers avant prennent place dans des sièges avant Recaro en cuir spécifiques. Enfin, le volant comporte un bouton « R » qui permettra au conducteur d'accéder instantanément à un mode de conduite personnalisé et prédéfini.

Reste la question du prix. Le tarif de base du Ford F-150 Raptor-R 2023 commencera à 109 145 \$. C'est environ 27 000 \$ de plus qu'un Raptor V6 vendu avec des pneus en 37 pouces (une option sur ce modèle). Mais, l'important est ailleurs ! Face à lui, le Ram TRX est actuellement affiché à 80 695 \$ sans option. Cela fait une sacrée différence au moment de signer le chèque de commande. Reste à savoir si les Américains seront sensibles à cet argument ou s'ils préfèrent l'image de marque du pick-up Ford. ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : Ford USA



Spécialiste pièces détachées & accessoires 4x4

Bivouac & Outdoor - Atelier de préparation - Suspension offroad



20 ANS D'EXPERIENCE



www.rlc-diffusion.fr
www.djebelxtreme.com



ACCESSOIRES
djebel
xtreme



Augmentez votre visibilité
en devenant partenaire de

OFFROAD
4x4
MAGAZINE





Un Revo à la sauce Euro4x4parts Espagne



Lancé en 2015, le Toyota Revo demeure à ce jour l'un des pick-up les plus vendus dans le monde. C'est pourquoi cet Hilux est toujours plébiscité par les accessoiristes et préparateurs 4x4 quand ils veulent se concevoir une vitrine roulante. Euro4x4parts ne fait pas exception ! La preuve, l'enseigne landaise en possède deux exemplaires qui sillonnent salons et meetings. Un blanc que vous connaissez déjà pour l'avoir vu à Valloire (et dans le numéro 59) et le bleu de ce reportage qui est dédié au marché ibérique. Voilà pourquoi il arbore les couleurs d'Euro4x4parts Espagne. Découverte...

Comme base de son show-car, la filiale espagnole d'Euro4x4parts (dont les bureaux sont à Lloret del Mar, au nord de Barcelone) a opté pour un Hilux Revo Phase 1 de 2017. Sous son capot, pas de surprise. On retrouve le 2,4L D-4d développant 150 chevaux pour un couple maximal de 400 Nm. Normal puisque tous les Hilux de huitième génération vendus en Europe n'ont eu droit qu'à ce moteur. Une mécanique qui reste strictement d'origine. Idem pour les ponts !

REHAUSSE INÉDITE

Par contre, histoire qu'il soit « moins posé sur ses roues », ce Revo gagne 5 cm de hauteur de caisse. Pour cela, il repose à l'avant sur des combinés à bonbonne séparée Profender mariés à une paire de ressorts hélicoïdaux King Springs. Il se pare également de triangles de suspension supérieurs Tough Dog pour corriger sa géométrie et ses flexibles de freins sont remplacés par des modèles allongés de 5 cm. À l'arrière, la rehausse a été obtenue par la pose de lames Tough Dog médium associées à des amortisseurs à bonbonne séparée Profender. À signaler que ces derniers, comme les combinés avant, sont en fait des prototypes en cours de développement pour le Revo. Pas la peine donc d'aller dans la seconde sur le site d'Euro4x4parts, ils n'y apparaîtront que dans quelques semaines ! Suite à cette surélévation, cet Hilux perd ses pneumatiques d'origine au profit de BFGoodrich Mud Terrain Km3 en 265/70 R17 montés sur des jantes en alliage signées Procomp. Pour les puristes, il faut préciser que ces dernières (connues sous le nom de Series 29) sont des streetlock, c'est-à-dire qu'il s'agit de fausses beadlock.

TOYOTA FULL RIVAL 4X4

Sur ce, la métamorphose de cet Hilux s'est focalisée sur l'extérieur et surtout le dessous du véhicule. Déjà,

Histoire qu'une mauvaise rencontre avec un arbre ou un animal sauvage n'endommage pas la face avant, le pare-chocs d'origine cède sa place à un Rival 4x4. Particularité de ce bumper métallique, il se compose d'un châssis en acier 5 mm habillé d'une enveloppe en aluminium 6 mm. Résultat, avec un poids de 49 kg sur la balance, il se révèle beaucoup plus léger qu'un modèle tout acier. Autre avantage, il est dessiné pour accueillir un treuil en son centre ainsi qu'un jeu d'éclairages additionnels. Dans le cas de notre Hilux, d'une paire d'antibrouillards à leds Equip'Addict. Enfin, il est livré avec des supports de manilles. À noter que, dans le cas de notre Revo, bien que traité époxy à sa sortie d'usine, ce pare-chocs est repeint en Raptor. Même chose pour le bumper arrière. Seule différence notable avec son comparse, le bumper arrière qui pèse lui 44 kg est vendu d'origine avec son jeu d'antibrouillard à leds encastrées. Autre équipement provenant du catalogue Rival 4x4, les responsables d'Euro4x4parts Espagne ont équipé leur show-car d'un jeu complet de blindages conçus en aluminium de 6 mm d'épaisseur. Ces protections courent du pare-chocs avant jusqu'en sortie de transfert. En fait, à bien y regarder et en étant très tatillon, il ne manque qu'un ski de réservoir et un blindage de différentiel arrière pour mettre la mécanique de ce Toyota complètement à l'abri.

MODULABLE ET MULTIFONCTION

Ensuite, la transformation de ce pick-up s'est poursuivie à l'arrière de sa cabine. Déjà, afin de mettre son chargement à l'abri des voleurs et des intempéries, un tonneau-cover coulissant Mountain Top ferme la benne de ce pick-up. Au-dessus prend place un arceau de benne Equip'Addict. Particularité de ce modèle, il est modulable pour s'adapter à n'importe quel pick-up du marché. Pour cela, il est possible de faire varier sa largeur de 1300 à 1700 mm tandis que sa hauteur peut passer de 360 à 550 mm.





Histoire d'équiper cet Hilux d'une tente de toit sans trop porter atteinte à son aérodynamisme, ni surélever de beaucoup son centre de gravité, Euro4x4parts Espagne a équipé ce pick-up d'un arceau de benne Equip'Addict.



Profitant de sa présence, un jeu de plaques de désensablage Tred prend place sur la côté gauche de l'arceau de benne.



À signaler que le système de fixation des plaques de désensablage sur l'arceau de benne permet de les sécuriser avec un cadenas.



Juste au-dessus des plaques de désensablage Tred, ce Revo accueille un auvent droit Equip'Addict mesurant 140 cm de large par 200 cm de long.



Couchage XXL ! Sur l'arceau de benne, les responsables d'Euro4x4parts Espagne ont installé une tente de toit souple Equip'Addict 140. Une fois ouverte, celle-ci offre un couchage de 140 x 240 cm.



L'un des avantages de la tente de toit souple Equip'Addict, elle ne pèse que 65 kg sur la balance.



Bien pratique lors des marches arrière ! En plus d'être modulable, l'arceau de benne Equip'Addict est livré avec ce jeu d'antibrouillard à leds.



Particularité de l'arceau de benne Equip'Addict, il est universel car il est possible de faire varier sa largeur et sa hauteur.



Histoire de « viriliser » le look de cet Hilux, ses passages de roue s'habillent d'élargisseurs type « Bushwacker ».



Afin de sécuriser son chargement, la benne de ce pick-up Toyota est fermée par un tonneau-cover en aluminium Mountain Top.



Que ce soit le moteur, la boîte ou les ponts, la mécanique de ce Toyota à benne est restée strictement d'origine.

Par contre, côté longueur, cet arceau de benne mesure obligatoirement 130 cm. Profitant de sa présence, les responsables d'Euro4x4parts Espagne ont installé dessus une tente de toit souple Equip'Addict 140. Un modèle qui, une fois déplié sur le côté du véhicule, offre un couchage de 140 x 240 cm. Sur le côté gauche de l'arceau de benne, un auvent droit Equip'Addict mesurant 140 cm par 200 cm a en charge d'apporter un peu d'ombre en bivouac. Enfin, les jambes de l'arceau de benne étant prévues à cet effet, un jeu de plaques de désensablage Tred vient se fixer sur le côté gauche de cet Hilux.

À bien y regarder, la préparation de cet Hilux Revo reste relativement basique. Un kit suspension complet, un set de blindages, une paire de pare-chocs, un arceau de benne avec tente de toit et auvent. Mais, a-t-on besoin de plus pour faire de la balade ou du raid « court séjour » ? ■

Modifications

- Combinés avant et amortisseurs arrière à bonbonne séparée Profender
- Ressorts avant King Springs + 50 mm
- Triangles supérieurs de suspension Tough Dog
- Lames arrière Tough Dog
- Jantes Procomp Series 29
- Pneus BFGoodrich Mud Terrain KM3 en 265/70 R17
- Pare-chocs avant Rival 4x4
- Pare-chocs arrière Rival 4x4
- Ski intégral Rival 4x4
- Tonneau-Cover Mountain Top
- Arceau de benne Equip'Addict
- Tente de toit Equip'Addict 140 au-dessus de la benne
- Auvent droit Equip'Addict 140 sur le côté gauche de l'arceau de benne
- Plaques de désensablage Tred

Texte et photos : Matthieu Dadillon





À l'arrière, exit le fragile pare-chocs d'origine ! Désormais, cet Hilux se pare d'un bumper en aluminium signé Rival 4x4.



Particularité du pare-chocs arrière Rival 4x4, il est livré avec ces supports de manille et deux antibrouillards à leds.



À l'avant, le pare-chocs imaginé par les designers Toyota a également cédé sa place à un Rival 4x4 en aluminium.



Histoire de pouvoir tracter, à l'arrière, un carré américain est en attente d'un attelage.



Prenant la suite du bumper avant, un set de blindages Rival 4x4 protège tout le dessous du véhicule.



Le blindage Rival 4x4 conçu en aluminium de 6 mm court du pare-chocs avant jusqu'en sortie de transfert.



En association avec les lames Tough Dog, cet Hilux se pare d'amortisseurs à bonbonne séparée Profender. À signaler que ces derniers sont des prototypes en cours de validation.



Pour lui donner un peu de hauteur, ce Revo repose sur des lames arrière Tough Dog + 50 mm.



À l'avant, ce Toyota est équipé de combinés à bonbonne séparée Profender (là encore à l'état de prototypes) mariés à des ressorts King Springs + 50 mm.



Profil plus TT ! Au cours de sa transformation, cet Hilux a perdu ses pneumatiques d'origine au profit de BFGoodrich Mud Terrain Km3 en 265/70 R17 montés sur des jantes en alliage signées Procomp.



Dans le but de récupérer une géométrie « comme à l'origine », les triangles supérieurs de suspension avant ont été changés par ces modèles tubulaires signés Tough Dog.

PREPA EXTREME

Le jouet parfait pour de l'offroad extrême !





Dans le milieu des rallyes extrêmes, comme en winch challenge ou en Ultra4, deux écoles s'affrontent pour qui veut se procurer une auto. D'un côté, et c'est la solution plébiscitée par beaucoup, vous pouvez construire vous-même votre bolide. Mais cela nécessite du temps et un certain talent de mécanicien. À l'opposé, soit par manque de disponibilité et/ou d'envie, certains pilotes préfèrent s'adresser à des professionnels. Seul inconvénient de cette solution, elle peut se révéler assez onéreuse... à moins de faire comme Damien Bonneau. Voyez plutôt !

Prenez un adolescent qui a grandi au contact de véritables passionnés d'offroad. À commencer par son père qui géra durant plus d'une décennie un terrain 4x4 de 60 hectares dans l'Aude, au nord-est de Carcassonne. Les Occitans ont sûrement déjà reconnu de quel site nous parlons. Il s'agit du domaine de Gibaloux-Bonnet créé et administré par Gilbert Bonneau jusqu'à sa fermeture en 2012 « suite à des problèmes de voisinage ». Quoi qu'il en soit, aujourd'hui, ce n'est ni de ce terrain ni de l'ami Gilbert que nous allons parler, mais de son fils Damien.

UN PASSIONNÉ PUR ET DUR

Avant de nous attarder sur son nouveau jouet, revenons un peu sur le passé de notre Audois aujourd'hui âgé de 34 ans. Initié dès son plus jeune âge aux joies du franchissement par son père, Damien fit ses classes sur les pistes et zones du domaine de Gibaloux-Bonnet au volant d'un Toyota LJ. Puis, en 2014, tout juste âgé de 26 ans, notre futur chef d'entreprise en maintenance industrielle se lança dans un projet un peu fou. Il prit un Cherokee XJ 4L qu'il convertit en pick-up à la sauce Baja américaine avec radiateur à l'arrière, arceau extérieur et demi-portes tubulaires. Au passage, il lui greffa un V8 5,2L de Grand Cherokee ainsi que des ponts de Patrol GR, modernisa sa suspension avec des coilovers « grands débattements » à l'avant et le chaussa de BFGoodrich en 35 pouces après lui avoir retailé les ailes. Un jouet qu'il garda cinq ans (jusqu'en 2019) et avec lequel Damien participa à toutes les balades « hard » organisées dans le sud-Ouest. Seulement voilà, il y a deux ans, soit un an après avoir vendu son XJ (de toute façon inadapté à l'exercice), notre passionné eut envie de participer à des rallyes extrêmes genre Breslau Poland ou Croatia Trophy. À l'époque, il ne lui restait qu'un HDJ 100 préparé raid / balade. Pas vraiment le type de véhicule idéal pour aller

jouer dans les borbiers polonais ou croates. Certes, notre passionné aurait alors pu acheter un vieux 4x4 et se lancer dans la fabrication d'un proto. Mais, cela lui aurait pris du temps, beaucoup de temps. Or, Damien n'en a déjà pas beaucoup entre sa famille, son entreprise à gérer, son statut de pompier volontaire et son implication dans l'organisation du Dakar. Voilà pourquoi il se mit plutôt en chasse d'un proto déjà assemblé qu'il trouva finalement en Pologne.

DES PROTOS AU PASSÉ PRESTIGIEUX

À sa décharge, notre passionné dénicha un engin assez exceptionnel. En effet, au cours de ses recherches, il tomba sur un Xdrive Grat Sam Evo. Ce nom ne vous dit sûrement rien... à l'inverse des passionnés d'offroad extrême habitant dans les pays de l'Est ! Et pour cause, construits de A à Z à Solne dans le centre de la Pologne, les Grat ont gagné les courses les plus hard organisées au début des années 2010. Breslau Poland, Magam Trophy, Transgothica Marathon, Croatia Trophy... Le succès sportif de ces protos fut tel qu'entre 2005 et 2015, la société Xdrive en construisit une quinzaine d'exemplaires à la demande de clients. C'est l'un d'entre eux que dénicha notre Audois sur le Net.

CHÂSSIS POLONAIS

Première particularité d'un Grat Sam Evo, il repose sur un châssis entièrement tubulaire. Un assemblage de tubes né dans l'imaginaire d'un polonais répondant au nom de Dominik Samosiuk. Au départ, le boss de Xdrive assembla son tout premier Grat pour son usage personnel car il voulait une auto pour gagner toutes les courses hard organisées à l'est du Rhin. Pour cela, il rêvait d'un proto puissant, léger et surtout ultra compact. Un souhait qu'il concrétisa de la





Particularité commune à tous les Grat, ils reposent sur des ponts portiques de Volvo C303. Avantage : une garde au sol XXL.



À l'époque où notre passionné français l'a acheté, son Grat était équipé d'une direction full hydraulique grâce à ce vérin double piston provenant de chez Kamo Oko Vidi. Depuis, trouvant ce système un peu flou à haute vitesse, Damien a remonté une direction mécanique pour le King Of France. Mais, depuis, il y a eu du changement puisqu'il est repassé sur une direction full hydraulique. Mais, cette fois, il a opté pour une valeur sûre, une PCS Motorsports.



Si l'intérieur du pont avant reste d'origine, l'essieu arrière renferme lui un différentiel, des arbres de roue et un couple conique renforcé signés Kamo Oko Vidi.



Histoire de pouvoir monter un système de disque de frein, les réducteurs Volvo ont été modifiés pour recevoir des moyeux de roue Mercedes avec les disques de freins allant avec.



Pour parfaitement stopper ce proto en zone et sur piste, les disques Mercedes sont pincés par des étriers Brembo 4-pistons récupérés sur une Peugeot 406 V6.



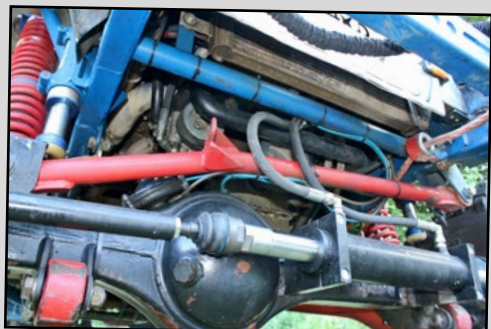
Interchangeables en cas de problème ! À l'avant comme à l'arrière, ce proto repose sur des coilover John Red en 2,5 Pouces de diamètre et 16 pouces de travel.



Pour éviter tout talonnage des coilover, quatre bump stop hydrauliques Profender prennent place en parallèle des John Red.



Les ponts portiques ayant trop de liberté de mouvement, quatre sangles anti-débattements ont fait leur apparition sur ce proto.



À l'avant, le centrage du pont est assuré par cette barre panhard.



Pas prêts de plier ! Le pont avant est maintenu en place par ces tirants surdimensionnés. À noter que ces derniers reçoivent des silentblochs de Nissan Patrol.



À l'arrière, l'essieu de ce proto est maintenu par un 3-links se composant de 2 tirants droits et d'un triangle supérieur coudé.

plus belle des manières. Alors que son empattement est de 2 630 mm, le Grat Sam Evo ne mesure que 3 607 mm de long pour 2 000 mm de large. Autre singularité, ses roues sont littéralement situées aux quatre coins de l'engin. D'où des angles d'attaque et de fuite de 90°. On ne peut rêver mieux pour faire de l'extrême ! Le tout pour un poids total excédant à peine 1700 kg sur la balance.

CŒUR ALLEMAND

Niveau motorisation, l'exemplaire trouvé par Damien est animé par un V8 essence 4,4L d'origine BMW. Pour les puristes, il s'agit d'un M62 provenant d'une Serie 5 de 1997. Dans sa configuration « sortie d'usine », ce 8-cylindres est annoncé pour 282 chevaux à 5 700 tr/min pour un couple de 420 Nm à 3 900 tr/min. Au moment de son installation dans le Grat, ce bloc subit quelques modifications. Déjà, son faisceau est simplifié et étanchéifié en prévision d'une utilisation dans les bourbiers polonais. Ensuite, sa gestion moteur est optimisée pour privilégier le couple à bas régime. Concernant son refroidissement, pour éviter qu'il se remplisse de boue à la moindre traversée de marais, son radiateur moteur est désormais un modèle « grande capacité » monté derrière la cabine, en hauteur. À signaler qu'une pompe à eau additionnelle récupérée sur une Audi assure une mise en pression optimale du circuit. Autre amélioration sur les périphériques moteurs, ce proto étant destiné à évoluer en extrême, son filtre à air est logé à l'intérieur de l'habitacle au pied du copilote et son aspiration est remontée en hauteur via un snorkel intérieur en aluminium.

TRANSFERT DE CAMION

En sortie moteur, ce Grat reçoit une boîte manuelle 6-rapports made in BMW. À noter que, celle-ci n'étant pas

celle allant de pair avec le M62, il a fallu fabriquer un carter d'huile moteur spécifique en aluminium. À sa suite, surprise concernant le transfert. Ce Grat est équipé d'une cascade de pignons provenant d'un camion 4x4 de conception est-allemande, à savoir d'un Robur. Particularités de cette boîte, elle permet de rouler en 2x4 ou 4x4, en longue et en courte, mais surtout elle dispose d'une prise de force additionnelle. Mais, nous y reviendrons plus tard. À sa suite, toujours par souci de fiabilité, ce proto est équipé d'arbres de transmission surdimensionnés provenant eux aussi d'un camion Robur.

PONTS PORTIQUES SUÉDOIS

Autre argument en faveur des Grat, Dominik Samosiuk les équipait de ponts portiques provenant d'un Volvo C303. Celui de Damien ne fait pas exception. À signaler que, si l'essieu avant reste stock, son comparse renferme un différentiel, des arbres de roue et un couple conique renforcé provenant de chez l'équipementier croate Kamo Oko Vidi. Autre amélioration réalisée dessus, en bout de réducteurs, ces ponts se parent de moyeux de roue et de disques de frein Mercedes. Exit donc le système à tambours. Pour cela, des étriers Brembo 4-pistons cannibalisés sur une Peugeot 406 V6 prennent place derrière les jantes en 16 pouces de Mercedes Class B. Avantage indirect de ce changement de technologie, ce Grat bénéficie d'un système de frein séparé sur les roues arrière. Bien pratique pour tourner court en zone !

INSPIRATION BRITANNIQUE

Niveau suspension, ce véhicule étant destiné à participer à des courses mêlant passages hard et sections rapides, son pont avant est maintenu en place par un jeu de tirants



DÉTAILS TECHNIQUES



Monté en position centrale avant, le proto est propulsé par un V8 BMW M62. Un 4,4 L qui développe 272 chevaux aux roues.



En sortie du V8 4,4L, ce Grat reçoit une boîte de vitesses manuelle à 6-rapports provenant de la banque d'organes BMW.



Au côté du levier de boîte de vitesses, vous trouvez deux leviers. Ceux-ci contrôlent la boîte de transfert provenant d'un Camion Robur.



Histoire d'éviter toute immersion, le filtre à air est placé dans l'habitacle et son aspiration est remontée au toit via un snorkel intérieur en aluminium.



Preuve que ce proto a vu le jour pour les rallyes extrêmes, toute son électricité et son électronique (fusibles, relais, gestion moteur...) ont été ramenées dans cette console de toit.



Logé derrière le siège copilote, ce proto embarque un réservoir en aluminium de 50 litres.



Au moment de son arrivée en France, ce Grat était équipé de deux batteries Optima (une pour le moteur, l'autre pour le treuil arrière). Au King Of France, ces dernières avaient été remplacées par des Odyssey.



Ayant accouplé une boîte manuelle au V8 BMW, le M62 reçoit un carter « maison ».



La fonction de cette « bonbonne » ? Il s'agit juste du silencieux d'échappement.



Bien à l'abri ! Le radiateur de refroidissement moteur prend désormais place derrière la cabine et est coiffé de deux ventilateurs électriques aspirants pour une meilleure circulation d'air.



Le coupe-circuit de gauche débranche le treuil arrière tandis que celui de droite coupe l'alimentation générale de l'auto en cas de problème.



Grâce à cette vanne quart de tour, notre Audois peut « bloquer » les roues arrière pour tourner court en zones.

Xdrive prenant en tenaille les trompettes et par une barre panhard assurant son centrage latéral. À l'arrière, il repose sur un 3-links avec un triangle supérieur de suspension inspiré de celui d'un Range Rover. En association, il se voit équipé de quatre coilover John Red en 2,5 pouces de diamètre et 16 pouces de travel. En sus, quatre bump stop Profender viennent prévenir tout talonnage de la suspension lors d'éventuels jumps et des sangles anti-débattements limitent les mouvements de caisse trop importants en zone.

DÉJÀ TOUT ÉQUIPÉ

À son arrivée en France, Proto d'extrême oblige, ce Grat disposait d'une direction full hydraulique avec vérin et orbitrol Kamo Oko Vidi. Ainsi, même planté dans un mètre de vase, braquer les roues ne nécessite pas les muscles d'Arnold Schwarzenegger. Autres équipements déjà montés sur le véhicule et bienvenu en course, ce proto accueillait un Superwinch Talon 12.5 à l'arrière ainsi qu'un treuil mécanique (offrant 65 mètres de câble) logé en position centrale derrière le siège conducteur. D'où l'importance de la prise de force de la boîte de transfert ! À signaler que, bien que fixé derrière les sièges, ce treuil fonctionnant via l'énergie du moteur sert à se tirer par l'avant. Pour cela, son câble synthétique longe la poutre centrale gauche via plusieurs guides jusqu'à l'avant du véhicule. Autres accessoires déjà présents sur ce proto quand Damien l'acheta, un compresseur bicylindre ARB prend place dans l'habitacle, deux optiques Wesem sont intégrées à la calandre en complément des phares BMW et plusieurs feux à leds éclairent vers l'arrière et sur les côtés en cas de besoin. Enfin, il bénéficie d'une caméra de recul, de deux sièges baquets avec harnais et d'un système de triple essuie-glaces pour parfaitement nettoyer le pare-

brise. Enfin, toutes les prises d'air sont remontées dans le snorkel tandis que toute son électronique (gestion moteur, manomètres, interrupteurs, fusibles...) est installée au plafond. Ainsi, il y a peu de risque d'immersion.

MISES À JOUR AUDOISES

Et dire que Damien ne paya son jouet que 30 000 euros. Certes, c'est une somme mais ça lui aurait sûrement coûté plus cher de se concevoir son propre proto. À eux seuls et sans aucune modification, à l'heure actuelle, des ponts Volvo complets lui coûteraient plus de 10 000 euros. Et c'est sans compter avec le temps qu'il aurait mis à tout assembler et fiabiliser. Maintenant, il faut préciser une donnée qui décida immédiatement Damien à se porter acquéreur de cet exemplaire. Son ancien propriétaire l'avait acheté neuf à Solne et il n'avait jamais eu l'occasion de l'engager en course. En dehors de quelques sorties dans des brouillards polonais, ce Grat était pour ainsi dire neuf de chez neuf. Ce qui n'empêcha pas notre Audois de lui apporter quelques améliorations quand même. Déjà, il passa chez ITS Racing à Carcassonne pour contrôler et optimiser la gestion moteur. Résultat des opérations, son proto fut « certifié » pour 272 chevaux aux roues. Autre changement, il échangea le treuil Superwinch installé à l'arrière pour un Giggiepin GP100 à tambour large. Puis, les Super Swamper en 38,5 pouces étant usés, il les remplaça par des Maxxis Trepador Mud en 38,5 x 12,5 R16. Dans sa lancée, trouvant sa direction hydraulique un peu floue, il remonta un système mécanique avec colonne de direction, boîtier et barre. En soi, ce fut très simple car son Grat était sorti des ateliers Xdrive avec une direction identique. Ensuite, il troqua les batteries Optima pour des Odyssey toutes neuves. Enfin et surtout, s'étant rendu compte que l'habitacle était trop étroit et pas assez



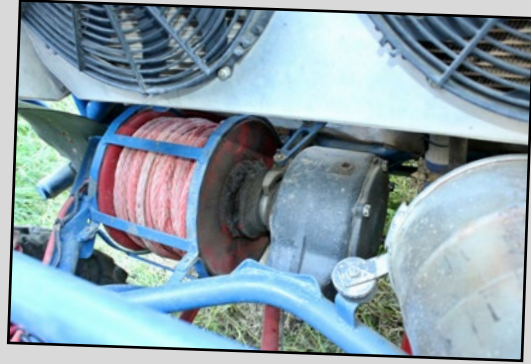
DÉTAILS TECHNIQUES



Particularité du triangle supérieur de suspension arrière, ce modèle tubulaire est très coudé comme vous pouvez le voir.



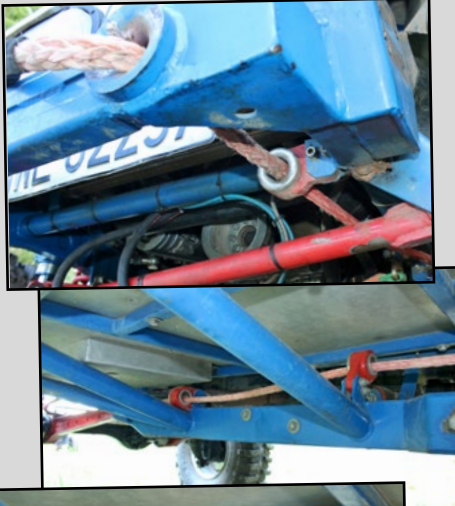
Afin de décaler l'ancrage du triangle supérieur de suspension le plus haut possible, le pont arrière se coiffe de cette arche centrale XXL.



Niché derrière le siège conducteur, ce proto embarque un treuil mécanique accueillant 65 m de corde plasma.



Via ces deux leviers, Damien commande la mise en marche du treuil mécanique et son sens d'enroulement.



Quand il est arrivé de Pologne, ce Grat était équipé d'un Superwinch Talon 12,5 à l'arrière. Un treuil qui permettait aussi de sécuriser le véhicule en latéral. Désormais, ce rôle est assuré par un Giggiepin GP 100.



Face à notre Audois, le poste de pilotage se résume à un volant et trois pédales. À noter qu'à ses pieds, prend place le maître-cylindre du freinage.



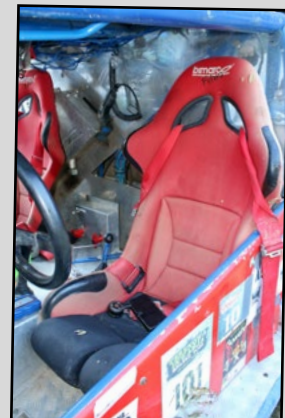
Particularité du treuil mécanique, son câble sort à l'avant du châssis après avoir longé la poutre gauche du châssis via plusieurs guides de ce type.



Au plafond, Damien dispose de trois manos pour surveiller le V8. Un pour la pression d'huile, l'autre pour la température d'eau et le dernier indique le niveau de carburant restant dans le réservoir.



Au-dessus du pare-brise, derrière la cabine, sur les côtés du plateau arrière... Ce proto est équipé de plusieurs feux à leds.



Histoire que les deux occupants soient bien maintenus, ce jouet reçoit deux baquets Bimarco Futura avec harnais 4-points.



Pour éviter qu'elles se remplissent de boue ou qu'une branche ne se coince dedans, les jantes de Class B ont été « fermées » avec des panneaux d'aluminium soudés.



Intégrés dans la calandre, ce proto se pare de deux phares ronds BMW et deux longues portées Wesem.

Fiche technique du Grat Sam Evo de Damien Bonneau

Châssis**Concepteur :** Xdrive**Architecture :** full tubulaire**Empattement :** 2 630 mm**Longueur :** 3 607 mm**Largeur :** 2 000 mm**Angles d'attaque et de fuite :** 90°**Poids total :** 1 710 km.**Moteur****Origine :** BMW Serie 5**Architecture :** V8 essence**Cylindrée :** 4,4 L**Puissance aux roues :** 272 chevaux**Modifications :**

- Simplification du faisceau moteur
- Radiateur « grande capacité » logé derrière la cabine
- Optimisation de sa gestion moteur par ITS Racing
- Filtre à air à l'intérieur de l'habitacle
- Snorkel intérieur en aluminium
- Électronique au plafond

Transmission et ponts**Boîte de vitesses :** manuelle 6-rapports BMW.**Transfert :** de camion Robur**Arbres de transmission :** de camion Robur**Ponts :** portiques d'un Volvo C303**Pneus :** Maxxis Trepador Mud en 38,5 x 12,5 r16**Améliorations :**

- Différentiel, Arbres de roue et couple conique renforcé de chez Kamo Oko Vidi
- Moyeux de roue et disques de frein Mercedes
- Étriers Brembo 4-pistons de Peugeot 406 V6
- Jantes de Mercedes Class B
- Freinage séparé sur les roues arrière

Suspension**Avant :** 2 tirants Xdrive + barre panhard**Arrière :** 3-links avec un triangle supérieur**Coilover :** quatre John Red en 2,5 pouces de diamètre et 16 pouces de travel**Bump stop :** quatre Profender + sangles anti-débattements**Équipements**

- Treuil avant mécanique logé derrière la cabine
- Treuil arrière Giggiepin GP100
- Compresseur bicylindre ARB dans l'habitacle
- Deux optiques Wesem à l'avant en plus des phares BMW
- Feux à leds à l'arrière et en latéral
- Caméra de recul
- Sièges baquets
- Triple essuie-glaces
- Batteries Odyssey

haut (lui et son copilote avaient quasiment les épaules à l'extérieur et les casques contre le toit), il découpa la partie supérieure de l'arceau tubulaire pour l'élargir et la rehausser. Au passage, puisant dans son stock de tubes T3, il créa un véritable plateau arrière, assez grand pour y sangler une roue de secours.

bénévole, accompagné d'Alexandre Venge, se présenta au King Of France 2022. Engagé en catégorie Winch Challenge, notre binôme se classa deuxième de sa classe, et ce malgré un coup de chaud et la casse de la rotule du triangle de suspension arrière qui les empêcha de rouler les deux derniers rounds du dimanche. ■

C'est dans cette configuration inédite que notre pompier

Texte et photos : Matthieu Dadillon



Parmi les améliorations apportées par Damien sur ce Grat, on peut citer l'élargissement de la cage de protection, la confection d'un « véritable » plateau de tray-back et le changement du treuil arrière par un Giggiepin GP100.

ROCKALU

AUVENT 450°



+33 (0)4 75 85 10 48
www.outback-import.fr
sales@outback-import.com

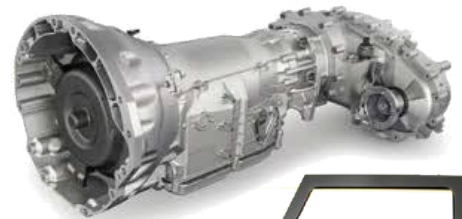


modulauto

Spécialiste de la pièce 4x4 recyclée depuis plus de 25 ans

TOUTES MARQUES - TOUS MODÈLES - TOUTES ÉPOQUES

- Moteur
- Boîte de vitesses
- Transfert
- Ponts
- pièces de carrosserie
- ...



WWW.MODULAUTO.COM



Beaucoup mieux qu'à sa sortie d'usine !



Un quart de siècle après l'arrêt de sa commercialisation en Europe, beaucoup de raiders considèrent encore le Toyota HDJ 80 comme « LE » parfait Land Cruiser pour partir en raid. À la fois fiable, performant, spacieux et facile à dépanner ! Loïc Bonnaud partage cet avis, sans pour autant être un toyotiste patenté. N'empêche, quand un client lui a annoncé vouloir se séparer de son 24 soupapes, le boss du garage 4x4 Futé 34 n'a pas hésité une seule seconde. Il s'est ensuite lancé dans une restauration complète. Et il n'a pas fait les choses à moitié. Voyez plutôt !

Lancé en 1992 et mis à la retraite en Europe en 1998, le Toyota HDJ 80 demeure toujours un véhicule ultra recherché sur le marché de l'occasion. La preuve, le vaisseau amiral du désert (comme certains l'ont surnommé) s'y échange encore à prix d'or. On en voit régulièrement à partir de 15 000 € et jusqu'à 30 000 € sur un célèbre site de petites annonces en ligne. Une cote élevée qui s'explique aussi par une certaine rareté.

UNE TROP BELLE OCCASION

Alors, quand l'un de ses clients lui a annoncé qu'il souhaitait se séparer de son 24 soupapes de 1997 pour seulement 17 000 euros, Loïc Bonnaud n'a pas hésité longtemps. Primo car, depuis des années, le boss de 4x4 Futé 34 rêvait d'en acquérir un exemplaire pour partir en balade avec sa femme Cathy et ses deux enfants. Deuzio car, avec 257 000 km « certifiés » au compteur, ce Land Cruiser SW affiche un kilométrage raisonnable. Tertio car, en dehors de quelques points de rouille superficielle sur le châssis et au niveau des ailes arrière, ce Series 8 s'avérait relativement propre. Toutefois, plutôt que de le remettre en état à la va-vite, notre Héraultais décida de mettre les petits plats dans les grands pour lui donner une seconde jeunesse.

MISE À NU COMPLÈTE

Pour commencer, l'ami Loïc déposa la caisse du Toyota. Puis, sitôt le châssis débarrassé de toute sa mécanique, il l'envoya dans une entreprise spécialisée pour qu'il soit sablé et thermolaqué. Ainsi, il était sûr et certain que la rouille ne réapparaîtrait pas de sitôt. Pendant ce temps-là, il se pencha sur le 4,2L turbodiesel. Certes, au vu de

son kilométrage, il aurait pu se contenter d'un simple contrôle approfondi du 1HD-FT. Au lieu de cela, pour éviter toute mauvaise surprise dans les années à venir, notre passionné ouvrit le 6-cylindres pour y changer les coussinets de vilebrequin et de bielles ainsi que la segmentation. Au passage, il monta une pompe à eau neuve et fit la distribution.

UN PETIT COUP DE BOOST

Suite à quoi, sur les conseils de Jean-Claude Chaux (le boss d'HDJ Concept), il monta une pompe à injection « gros débit » associée à une pompe de gavage. Puis, histoire de lui faire franchir la barre des 200 / 220 chevaux, l'optimisation du 4,2 litres se poursuit par l'installation d'un turbocompresseur préparé ainsi qu'un échappement inox en 76 mm de diamètre. En parallèle, un embrayage renforcé prit place en sortie moteur tandis que le radiateur d'origine céda sa place à un modèle « Afrique » en aluminium. En fait, à bien y regarder, ne manque qu'un Intercooler. Mais, c'est voulu ! Loïc ne voulait pas booster outre mesure le 6-cylindres pour ne pas porter atteinte à la fiabilité du reste de la chaîne cinématique. A noter que, pour le fun, notre passionné languedocien fit aussi thermolaquer en rouge certaines pièces du haut moteur comme le cache-culbuteurs.

REFAITS À NEUF

Sur ce, la boîte et le transfert étant déposés, Mister Bonnaud procéda à un contrôle approfondi de leurs jeux afin d'y déceler un quelconque signe d'usure prématurée. Verdict : bon pour le service. Idem pour le cœur des ponts. Au passage toutefois, par acquis de



DÉTAILS TECHNIQUES



Entre la pompe à injection, les nouveaux injecteurs, le turbo « haute performance » et la ligne d'échappement inox, ce Series 8 délivre entre 200 et 220 chevaux. Et encore, il pourrait développer plus si Loïc lui avait adjoint un Intercooler « performance ».



Sur les conseils de Jean-Claude Chau, notre passionné languedocien a installé cette pompe à injection « gros débit » afin d'envoyer plus de gasoil aux nouveaux injecteurs.



Tranquillité d'esprit assurée ! Pour être sûr que le moteur ne lui réserve aucune mauvaise surprise, le préparateur de Saint-André-de-Sangonis a ouvert le moteur pour y changer les coussinets de vilebrequin et de bielles ainsi que la segmentation. Il en a aussi profité pour faire la distribution et monter une pompe à eau neuve.



Pour être sûr que la pompe à injection ne subisse aucune baisse de pression, cette pompe de gavage additionnelle met en pression le gasoil en amont.



Histoire que le surplus de gaz brûlés suite à l'optimisation moteur soit correctement évacué, la ligne d'échappement d'origine a cédé sa place à une ligne en Inox diamètre 76 mm.



Pour optimiser le refroidissement moteur, le radiateur d'origine a disparu au profit d'un modèle « Afrique » en aluminium.



Désormais, les deux batteries de cet HDJ 80 reposent sur un bac en acier signé N4 Offroad.



Grâce à ce réservoir « Afrique », ce Series 8 voit son autonomie en carburant augmenter de 60 litres.



Via cette jauge, le conducteur de ce Toy sait combien il reste de carburant dans le réservoir « Afrique » et, en cas de besoin, il peut transvaser le gasoil dans le principal via cet interrupteur qui met en route une pompe Facet.



Pour le fun, Loïc a fait thermolaqué certaines pièces du haut moteur.



Que ce soit la boîte de vitesses ou le transfert, notre préparateur héraultais les a juste ouverts pour contrôler le jeu intérieur.



Niveau pneumatiques, ce Toyota repose désormais sur des BFGoodrich All Terrain Ko2 en 285 / 75 R16 montés sur des jantes Modular en 8 x 16.



Pour limiter les vibrations dans le volant, ce Toyota reçoit un amortisseur de direction Terrain Tamer.

conscience, le préparateur de Saint-André-de-Sangonis (34) changea tous les roulements ainsi que les joints homocinétiques. Puis, il remit à neuf le circuit de freinage avec des plaquettes « Toyota » et des disques neufs après avoir substitué des durits renforcées type « avia » aux flexibles d'origine en caoutchouc. Enfin, pour prévenir toute déformation des trompettes suite à une violente rencontre avec un rocher ou à la réception d'un jump trop enthousiaste, des renforts latéraux en acier de 4 mm ainsi qu'une coquille de pont en acier de 8 mm vinrent consolider l'essieu avant. Suite à quoi, les deux ponts furent repeints en Raptor pour les préserver de la rouille.

PEINTURE INTÉGRALE

Pendant ce temps-là, à l'image du Châssis, la caisse du HDJ 80 fut également mise à nu. Sièges, ciel de toit, moquettes... Tout l'intérieur de ce Land Cruiser SW fut déposé. En fait, Seule la planche de bord resta en place. Ce déshabillage avait un double but. Primo, il permit de vérifier que les planchers du Series 8 ne présentaient pas de traces de rouille perforante. Ensuite, cela facilita la mise en peinture intérieure/extérieure de la caisse. À l'image des ponts, étant applicateur référent de la marque pour l'Hérault, Loïc opta pour un revêtement de protection teinté Raptor. Sur ce, après leur avoir donné un coup de jeune, l'HDJ 80 récupéra ses sièges, ses moquettes ainsi que son ciel de toit. Seul élément que notre passionné ne put restaurer à sa convenance, la moquette du coffre trop abîmée fut changée.

REHAUSSE XXL

Après avoir récupéré le châssis thermolaqué, le remontage

commença par le repositionnement des ponts. Encore fallait-il une suspension à ce SW. Souhaitant que ce Toy serve également de vitrine à son garage lors de salons, le boss de 4x4 Futé 34 décida de jouer un peu la carte de la démesure en optant pour un kit Pedders + 10 cm. Une rehausse qui impliqua quelques modifications annexes. Déjà, pour que la tulipe du pont arrière soit correctement alignée avec la sortie de transfert, notre professionnel languedocien échangea les tirants supérieurs ainsi que la barre panhard par des modèles réglables en longueur tandis qu'il substitua les tirants renforcés aux inférieurs d'origine. À l'avant, technique différente. La géométrie du train fut restaurée par la pose de silentbloks excentriques et d'une barre panhard réglable. Dans sa lancée, pour éviter les vibrations, Loïc installa un amortisseur de direction Terrain Tamer.

MÉCANIQUE PROTÉGÉE

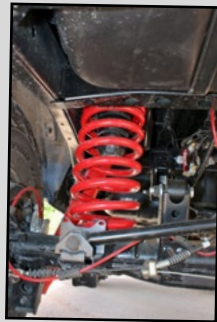
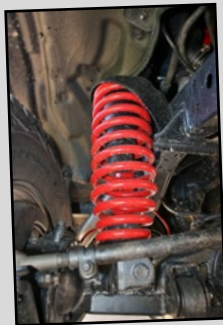
L'étape suivante consista à remettre la carrosserie fraîchement repeinte sur le châssis. Ce que fit mister Bonnaud après avoir changé tous les silentbloks de caisse et chaussé son futur jouet de pneus BFGoodrich All Terrain Ko2 en 285 / 75 R16 sur des jantes Modular en 8x 16. Sitôt fait, ayant remarqué que les supports de batterie en fibre étaient fissurés, l'ami Loïc les échangea pour des bacs en acier électrozingué. Avantage de ces modèles signés N4 Offroad, ils sont conçus pour recevoir des batteries de différentes tailles et sont pourvus de trous permettant la fixation d'équipements électriques (relais, disjoncteurs, supports fusibles,...). Chez l'équipementier de Martigues, commande fut aussi passée pour un pare-chocs métallique ainsi qu'un ski avant en aluminium de 8 mm et un blindage de boîte de vitesses/transfert de même épaisseur.



DÉTAILS TECHNIQUES



Comme à sa sortie d'usine ! Que ce soit l'essieu avant ou le pont arrière, après en avoir contrôlé le jeu interne, Loïc les a refaits à neuf en changeant tous les roulements.



Histoire que son HDJ 80 se démarque des autres, notre préparateur héraultais l'a fait grandir de 10 cm via un kit suspension Pedders.



Ce Land Cruiser Series 8 bénéficiant de série du blocage avant et arrière, ses ponts n'ont connu aucune amélioration interne notable.



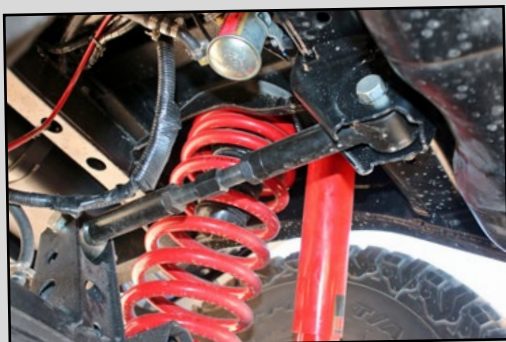
Afin que le pont arrière soit bien aligné latéralement, une barre panhard réglable assure désormais son centrage.



Compris dans le kit Pedders, vous trouvez quatre amortisseurs TrakRyder Foam Cell. Particularités de ces modèles renforcés, ils sont 100% hydrauliques, leur piston fait 40 mm de diamètre pour une tige de 16 mm et ils renferment une butée de détente interne.



Simple mais efficace ! Niveau freinage, le boss du garage 4x4 Futé 34 s'est contenté de monter des disques ainsi que des plaquettes « Toyota » neuves et d'échanger les durits caoutchouc pour des modèles renforcés type « avia ».



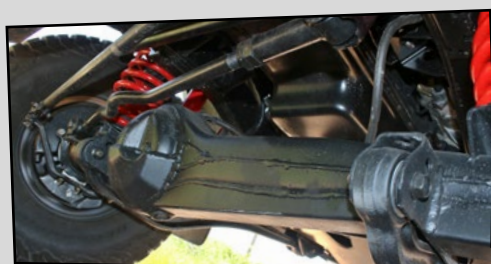
Afin de pouvoir régler l'inclinaison du pont arrière, les tirants supérieurs sont désormais des modèles réglables.



Afin d'en protéger la boîte de vitesses et le transfert, ce Land Cruiser s'habille d'un blindage en aluminium de 8 mm d'épaisseur.



Si les tirants supérieurs arrière sont réglables, les inférieurs ne le sont pas. Par contre, ils sont renforcés par rapport à l'origine.



C'est une faiblesse connue des HDJ 80 : les trompettes de leur pont avant sont fragiles et peuvent plier à long terme. Pour corriger ce problème, Loïc a renforcé l'essieu de son Toyota en y soudant des renforts de 4 mm d'épaisseur sur toute sa longueur. Au passage, il a protégé le nez de pont avec une coquille soudée.



A l'avant, pas de changement de tirants. Par contre, les silentblochs ont été changés pour des excentriques.

LOOK CLASSIEUX ET BAROUDEUR

À ce stade, l'HDJ 80 était roulant. Pourtant, il resta encore quelque temps bien au chaud dans les ateliers de Saint-André-de-Sangonis. Déjà, le boss de 4x4 Futé 34 lui changea les optiques avant et arrière ainsi que les répétiteurs latéraux par des modèles Cristal au design plus moderne que ceux d'origine. Ensuite, il habilla les passages de roue d'élargisseurs d'aile Toyota repeints en Raptor. Suite à quoi, son HDJ 80 en étant équipé au moment de son achat, Loïc remonta un réservoir « Afrique » de 60 litres sous le plancher du coffre, au-dessus de la roue de secours... sauf que, dans le cas de son Series 8, notre Héraultais déplaça le cinquième pneu à l'arrière du Toyota. Pour cela, il lui suffit d'installer un porte-roue indépendant Toyota. Le même qui équipe les HDJ 80 « africanisés ». Sur ce, la renaissance de ce Land Cruiser SW s'acheva par la pose de trois barres de toit Rhino Rack sur lesquelles vint se fixer une tente de toit James Baroud Évasion Evo M offrant un couchage de 198 x 140 cm.

Ayant effectué cette rénovation sur son temps libre, Loïc mit plus de six mois à l'achever. Mais cela en valait le coup ! Selon l'expertise qu'il fit réaliser pour assurer le Series 8, celui-ci vaudrait 60 000 euros. Malheureusement, malgré tout le travail réalisé dessus, notre garagiste envisage de le vendre car il voudrait agrandir ses locaux. Or, bien que l'idée lui déchire le cœur, la vente du Toyota représenterait un bel apport financier pour ce nouveau projet. ■

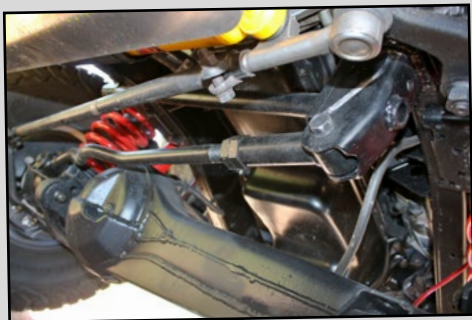
Texte et photos : Matthieu Dadillon

Modifications

- Châssis sablé et thermolaqué
- Changement des coussinets de vilebrequin et de bielles
- Segmentation, pompe à eau et distribution neuves
- Pompe à injection « gros débit » associée à une pompe de gavage
- Turbocompresseur préparé
- Échappement Inox en 76 mm de diamètre
- Embrayage renforcé
- Radiateur « Afrique » en aluminium
- Pièces du haut moteur thermolaqué
- Supports de batterie en acier électrozingué
- Changement de tous les roulements des essieux et des joints homocinétiques.
- Renforcement extérieur du pont avant
- Peinture Raptor sur les ponts
- Kit suspension Pedders + 10 cm
- Tirants inférieurs renforcés + tirants supérieurs et barre panhard réglables à l'arrière
- Silentbloks excentriques et barre panhard réglable à l'avant.
- Amortisseur de direction Terrain Tamer.
- Disques et plaquettes de frein neufs avec durits type « avia »
- Pneus BFGoodrich All Terrain Ko2 en 285 / 75 R16
- Jantes Modular en 8 x 16
- Peinture intérieure / extérieure de la caisse en Raptor
- Pare-chocs métallique et blindages N4 Offroad
- Optiques avant et arrière Cristal
- Réservoir additionnel « Afrique » sous le plancher du coffre
- Porte-roue indépendant
- Barres de toit Rhino Rack
- Tente de toit James Baroud Evasion



DÉTAILS TECHNIQUES



Comme à l'arrière, le centrage du pont avant est désormais confié à une barre panhard réglable.



Exit le pare-chocs avant ! En lieu et place, ce Land Cruiser SW se pare d'un bumper métallique signé N4 Offroad. À noter que ce modèle peut accueillir un treuil.



Autre bénéfice du nouveau pare-chocs, de par sa forme biseautée, il améliore l'angle d'attaque du véhicule.



Livré avec le pare-chocs, ce petit blindage sert à protéger les tubulures d'Intercooler au cas où le véhicule en serait équipé.



Situé sur le côté gauche du pare-chocs, ce petit blindage officie comme protection de la bonbonne de climatisation.



À la suite du nouveau pare-chocs avant, ce Series 8 reçoit un blindage en aluminium de 8 mm.



Robe atypique ! Étant applicateur référent de la marque pour l'Hérault, Loïc a repeint entièrement la caisse de ce Station Wagon en Raptor.



Regard plus moderne ! Afin de rajeunir son look, notre passionné a changé les optiques avant ainsi que les répétiteurs latéraux par des phares et clignotants Cristal.



Au lieu de la trouver sous le plancher du coffre, la roue de secours a migré sur un porte-roue indépendant provenant du catalogue « accessoires » Toyota.



Comme à l'avant, les optiques arrière ont disparu pour des modèles Cristal.



En prévision d'une utilisation raid / balade, ce Series 8 se coiffe d'une tente de toit à coque rigide James Baroud Évolution.

Pour installer la tente de toit, notre préparateur héraultais a monté trois barres Rhino Rack sur les gouttières de son Toyota.



Une fois ouverte, la tente de toit James Baroud Evasion Evo M offre un couchage de 198 x 140 cm. Idéal pour accueillir deux adultes !



AGENDA



**Equip'Raid
Voyages**

Le Kalahari

Date : du 04 septembre au 25 septembre 2022
Pays : Namibie / Botswana / Zimbabwe

Le Bretz'elles des sables

Date : du 15 octobre au 26 octobre 2022
Pays : Maroc

De dunes en dunes

Date : du 22 octobre au 05 novembre 2022
Pays : Tunisie

Le Grand Erg en SSV

Date : du 31 octobre au 07 novembre 2022
Pays : Tunisie



Allure Voyages

Le Marokencell

Du 13 au 30 octobre 2022
Pays : Maroc

Rassemblements 4x4

American Day and Night : 4 au 7 août

Foire TT de Valloire : 24 au 28 août

La Moisson des crampons : 15 et 16 Octobre

Epreuves non FIA

Pionniers Dakhla Classic : 15 au 23 septembre

Balkan Offroad Rally : 26 au 30 septembre

Africa Eco Race : 15 au 30 octobre

M'Hamid Express 2022 : 16 au 21 octobre

M'hamid Express 2023 : 29 janvier au 3 février

Morocco Sand Express 2023 : 7 au 12 mai

Carta Rally 2023 : 12 au 18 mars

Morocco Desert Challenge 2023 : 21 au 30 avril

Championnat de France d'Endurance Tout-Terrain

24 heures TT de France : 16 au 18 septembre

6 heures TT d'île de France : 16 au 18 septembre



**SDO Expéditions &
Raids Aventure**

Week-end aveyronnais

Du 10 au 11 septembre 2022
Département : Aveyron

4L Marocco Express

Du 17 au 25 octobre 2022
Pays : Maroc

Raid 4x4 Maroc

Date : du 25 octobre au 5 novembre 2022
Pays : Maroc

Raid 4x4 Maroc des Familles

Date : du 25 octobre au 1er novembre 2022
Pays : Maroc

Réveillon Aveyronnais

Du 28 décembre 2022 au 1er janvier 2023
Département : Aveyron

Rallye Duster Maroc Challenge

Mars 2023
Pays : Maroc

Championnat du monde FIA des Rallye-raids

Rallye du Maroc : 6 au 12 octobre

Championnat de France des Rallyes tout-terrain

Orthez Bearn : 5 au 7 août

Les Cîmes : 2 au 4 septembre

Dunes et Marais : 7 au 9 octobre

Les 7 Vallées : 28 au 30 octobre

Plaines & Vallées : 25 au 27 novembre

Rallyes féminin

Rallye 100% RAS : 1^{er} au 8 octobre

Rebelle Rally : 6 au 15 octobre

Trophée Roses des Sables : 11 au 23 octobre

Ultra4 Europe

King of Britain : 29 au 31 juillet

King of Poland : 9 au 11 septembre

King of Portugal : 7 au 9 octobre

Une nouvelle aventure est comme un nouveau livre.
A vous d'écrire le vôtre.

GLOBALATLAS
ADVENTURES

Voyages sur les chemins du monde



www.globaltasadventures.com
contact@globaltasadventures.com



Retrouvez-nous sur nos
réseaux sociaux



Circuit réservé
exclusivement
aux 4x4 avec
cellule



Raid MAROKENCELL 100 % Cellule

Du 13 au 20 Octobre 2022

Une balade atypique dans le Maroc authentique et désertique.

Soyez curieux

 allure-voyages.com

 allure.contacts@gmail.com

 00 33 6 88 07 23 10

Allure Voyages SARL au capital de 15 000 € - SIRET 80980848800021 - N°Agence de voyages IM06915004
RC Pro HISCOX - Garantie financière GROUPAMA 200 000 €



OFFROAD

4x4
MAGAZINE



**Global Atlas
Adventures**

Raid Charles Hermann

Du 10 au 11 septembre 2022
Département : Aveyron

Raid Les Gorges du Tarn

Du 17 au 18 septembre 2022
Du 1er au 2 octobre 2022
Département : Lozère

Raid Charles Hermann

Du 24 au 25 septembre 2022
Département : Haute-Savoie et Savoie

Raid Sahara grand Sud

Du 1er au 21 octobre 2022
Pays : Algérie

Raid Sui Percosi Siciliani

Du 9 au 18 octobre 2022
Pays : Sicile

Raid Plage Tafilalet

Du 24 octobre au 3 novembre 2022
Pays : Maroc

Raid Sahara oasis de l'Ouest

Du 29 octobre au 12 novembre 2022
Pays : Algérie

Raid Sahara Grand Sud

Du 12 novembre au 2 décembre 2022
Pays : Algérie

Raid Sahara Oasis de l'Ouest

Du 12 au 27 novembre 2022
Du 15 au 29 janvier 2023
Pays : Algérie

Raid des Grands crus

Du 3 au 4 décembre 2022
Département : Saône-et-Loire et Côte d'or

Raid Sui Percosi Siciliani - Jour de l'an

Du 26 décembre 2022 au 4 janvier 2023
Pays : Sicile

Raid du Gévaudan

Du 3 au 5 mars 2023
Département : Lozère

Raid Bihac

Du 19 mai au 28 mai 2023
Pays : Bosnie

Raid Cévenol

Du 25 au 29 mai 2023
Département : Aveyron et Lozère



**EN TÉLÉCHARGEMENT GRATUIT
SUR WWW.OFFROADMAG.FR**

GARAGE
SPECIALISTE 4X4

tip toy
4x4



RÉPARATIONS
PRÉPARATIONS
ENTRETIENS

04 50 51 86 20 - tiptoy@outlook.fr
636, route du couardet - 74210 doussard



Achat et Vente de 4x4
Pièces Neuves et d'Occasion
Vente Accessoires
Préparation - Entretien

St-André de Sangonis (34)
06 84 11 62 55



WWW.4X4-FUTE-34.COM

SDO



EXPÉDITIONS
ET RAIDS AVENTURE

www.sdo-raids.fr

Naturellement extraordinaire !

en France ou à l'étranger, des raids aventure pour tous
Corse, Espagne, Maroc, Grèce, Albanie, Alpes...



GlobeXplorer

OVERTrack



TABLETTES DE NAVIGATION
7, 8 ET 10 POUCHES

L'OUTIL IDEAL POUR VOS
RANDONNEES 4X4



OverTrack : Calcul de traces automatiques sur cartes topo IGN.
Tablettes étanches, antichocs, grande autonomie, lisible en
plein soleil, haute précision GPS, traces GPX...
Compatible applications Android (Waze, OsmAnd, Coyote...)



www.gps-globe.com - contact@gps-globe.com - 04 34 17 01 64

TOUTES LES PIÈCES QU'IL TE FAUT.
Y'A PLUS QU'À T'Y METTRE !
05 59 45 11 44

euro **4x4** parts

www.euro4x4parts.com

**Salis
tes Mains**



Salon de Mazan : au bonheur des baroudeurs !



LE SALON DU BAROUDEUR DE MAZAN 2022

Ce qu'il y a de bien dans le Sud, c'est que le soleil est souvent de sortie. Par chance, ce fut encore le cas durant le week-end du 25 et 26 juin. Pourquoi par chance ? Tout simplement car l'association sportive et humanitaire Sud Raids Aventures (qui organisera en octobre prochain son 18^{ème} raid Passion Désert au Maroc) avait retenu cette date pour la deuxième édition de son Salon du Baroudeur à Mazan au pied du Mont-Ventoux, dans le Vaucluse (84).

Installé en plein cœur du village, sur la place de la mairie, le rendez-vous imaginé il y a deux ans par Yves Chaumard, François Richy et Lionel Vigne a réuni cette année une quarantaine d'exposants. Parmi eux, vous trouviez bien sûr des préparateurs 4x4 et accessoiristes à l'image du garage Génération 4x4 de Perpignan, d'Owaka ou encore du nouveau venu dans le secteur Inomads, mais aussi des voyageurs comme Pro Raids Organisation, Costa a Costa ou encore Christian Bigou de l'association Raid Bimoto (qui propose des raids ouverts aux 2-roues motrices et aux 4x4 d'avant 1995). Sans oublier quelques moniteurs et/guides locaux à l'instar de Christophe Arnaud et Jean-Michel Navarro. Mais, ce n'est pas tout ! Salon dédié à tous les baroudeurs oblige, étaient également présents

des spécialistes du camping-car tels que l'enseigne avignonnaise TPL (qui exposait plusieurs vans très bien aménagés) ou encore des associations de motards comme le Comité Motocycliste départemental du Vaucluse ou le Moto club mazanais.

À cette liste, s'ajoutaient aussi quelques producteurs locaux, histoire que les visiteurs du salon puissent découvrir la gastronomie locale. À signaler que, cette année, l'association SRA avait dressé au centre de son salon une immense tente caïdale. Un lieu ombragé qui fut très apprécié par les badauds car il offrait une zone de fraîcheur bienvenue. En plus, on pouvait y déguster du thé à la menthe « comme là-bas » tout en découvrant les différentes actions menées tout au long de l'année par l'association SRA.

Toutefois, la véritable nouveauté de cette deuxième édition se situait un peu à l'écart. En effet, tracée en bordure du village, une zone d'essai comportant plusieurs bosses, de spectaculaires croisements de ponts et une vraie dune servait de terrain de démonstration 4x4. ■

Texte et photos : Pierre Devaux



Tout au long de l'année, l'association SRA s'appuie sur plus d'une centaine d'adhérents et de bénévoles tous passionnés de voyages et de 4x4. Une partie d'entre eux sont aussi « réquisitionnés » pour le Salon du Baroudeur.



S'impliquer pour préserver sa liberté de circuler

Saint Pantaléon de Larche, Poix-Terron, Camblain-l'Abbé, Marsac sur l'Isle, Donzy le Pertuis... Vous n'avez probablement jamais entendu parler de ces communes à moins d'être adhérent Codever. Et pourtant...

Quel est le point commun entre les communes de Saint Pantaléon de Larche, Poix-Terron, Camblain-l'Abbé, Marsac sur l'Isle, Donzy le Pertuis ? La réponse est simple : des interdictions de circuler retirées ou

allégées grâce à l'action du Codever et d'adhérents locaux impliqués.

Il ne s'agit pas ici de vous faire la leçon, mais simplement de vous montrer que l'on peut faire changer les choses en se donnant un peu la peine. Nul besoin d'être expert en droit ni d'y consacrer tout son temps. Avec le conseil du Codever dans toutes les démarches, et de la détermination, quelques heures suffisent.

D'autres actions sont en cours, dans les Ardennes, l'Eure-et-Loir, le Rhône... Nous avons aussi besoin de votre soutien moral et financier pour continuer à agir. Pensez-y, adhérez !

N'oubliez pas pour finir de soutenir notre programme en faveur des sports de nature (dont le quad !) en signant notre pétition.

www.mesopinions.com/petition/sports/soutenez-programme-codever-faveur-sports-nature/174519

DEUX NOUVELLES ANTENNES : BAS-RHIN ET SEINE-SAINT-DENIS

Pascal JULLY a été élu Délégué Codever pour le Bas-Rhin (67). codever67@codever.fr

Manuel MARTIN a été nommé Délégué provisoire pour la Seine-St-Denis (93). codever93@codever.fr

QUELQUES CONSEILS POUR L'ÉTÉ

Vous mettez sans doute à profit la saison estivale pour faire de belles balades, et vous avez raison. Toutefois, gardez l'œil ouvert : de nombreuses restrictions de circulation entrent en vigueur au cours de l'été, soit en raison du risque incendie, soit au motif de la fréquentation touristique (notamment dans les Alpes). Plus que jamais, roulez cool, en particulier aux abords des lieux touristiques.

LE CODEVER CHANGE D'ADRESSE !

Nouvelle adresse : CODEVER, 19 boulevard du Pont Neuf, 89100 SENS.

Le téléphone reste inchangé : 09 650 444 76. Le Bureau National a décidé d'entériner la situation de télétravail qui a cours depuis plus de deux ans. À la clé, des économies pour l'association comme pour les salariés, et un geste pour la planète puisque ces derniers réduiront leurs trajets. Nos documents seront progressivement mis à jour. Pas de panique si vous envoyez par erreur votre adhésion à Villeneuve, nous avons souscrit un contrat de réexpédition.

Attention : pas d'accueil physique de nos adhérents à cette adresse.

ADHÉRER, C'EST RÉSISTER

Le CODEVER ne se résume pas à une assurance protection juridique ! Nous agissons chaque jour pour défendre votre liberté de circuler, votre liberté d'organiser ou d'entreprendre. Nous défendons et promovons vos passions, motorisées ou non, et les itinéraires et lieux où vous les assouvissez. N'attendez pas d'avoir des ennuis, soutenez notre action en cotisant sur codever.fr !

Adhésion particulier « militant » (avec GPJ) : 50 €/an
Adhésion club (avec GPJ) : 120 €/an
Adhésion Pro Rando (avec GPJ) : 230 €/an

Pour adhérer, RDV sur www.codever.fr/adhérer

JOURNÉES DES CHEMINS : ORGANISEZ UN CHANTIER !



La prochaine édition aura lieu le week-end des 8 et 9 octobre 2022. N'attendez pas pour chercher un chemin rural à réhabiliter ou un site naturel à nettoyer. Pour tout savoir sur les « JDC » et inscrire votre chantier, rendez-vous sur www.journéesdeschemins.fr

Et n'oubliez pas : à chaque fois qu'en balade vous mettez un coup de propre dans un chemin (dégager une branche tombée, couper des ronces, ramasser des déchets...), partagez une photo de votre bonne action sur les réseaux sociaux, sans oublier de marquer : @journéesdeschemins @codever #codever #journéesdeschemins

Quelques chantiers ont déjà eu lieu en avance, surveillez notre agenda sur codever.fr

Avis aux Francs-Comtois : un chantier est organisé le 8 octobre à Abbans-Dessus (25) par notre délégué.

Yazeed Al-Rajhi impérial en Italie



Pour la troisième manche de la coupe du monde FIA des bajas (après la Russie et la Jordanie en début d'année), les concurrents visant le titre suprême étaient attendus le week-end du 7 au 10 juillet en Italie pour la 29^{ème} Italian Baja. Cette année, ce sont quelque 35 véhicules toutes catégories confondues qui se sont présentés aux vérifications techniques. Parmi eux, Yazeed Al-Rajhi avait le statut de grandissime favori. Normal car le champion du monde en titre n'avait pas vraiment de concurrents face à lui. Saleh Al-Saif, le leader de la coupe, n'avait pas effectué le voyage tandis que son dauphin, Vladimir Vasilyev, était resté en Russie pour le Silk Way Rally. Seul Fernando Alvarez (troisième du championnat)

était venu pour emmagasiner de précieux points en vue du titre pilote.

Un manque de concurrence que Yazeed Al-Rajhi mit à profit dès le vendredi après-midi en remportant le prologue de 14,30 km entre San Martino al Tagliamento et Valvasone. Mais, ce n'était qu'un début. Les deux jours suivants, bien navigué par Michael Orr, le pilote saoudien se montra le plus rapide sur les trois secteurs chronométrés, pourtant longs de près de 115 km à chaque fois. Et, encore, l'équipage du Toyota #200 passa en mode gestion lors de la dernière journée de course. Malgré cette « prudence », le champion du monde en titre termina l'épreuve avec



5 minutes et 6 secondes d'avance sur l'équipage portugais João Ferreira / David Monteiro engagé au volant d'une Mini JCW Rally et dont c'était la première fois en Italie.

Une victoire qui prit une symbolique très importante pour Yazeed AL-Rajhi. Déjà, car, avec elle, il signait son troisième succès en Italie. Ensuite car elle permit au Saoudien d'engranger un maximum de 40 points et d'entrer ainsi dans la course au titre 2022 alors qu'il reste encore cinq manches à disputer. Troisième de l'épreuve, on retrouve un équipage engagé en catégorie T4 avec les Brésiliens Cristiano de Sousa Batista et Wladimir Grunenberg sur un Can-am Maveric XRS préparé par South Racing. Toutefois,

il y eut un autre grand gagnant au terme de ce week-end de course. Son nom est Miroslav Zapletal. En effet, en finissant quatrième de la course au volant de son Hummer H3 Evo le Tchèque amassa suffisamment de points pour prendre la tête de la Coupe du monde FIA.

Maintenant, la suite de l'histoire se déroulera en Espagne du 22 au 24 juillet avec la Baja Aragon. Mais, attention, le scénario risque d'être un peu différent car on sait déjà que Nasser Al-Attiyah sera de la fête. Rendez-vous dans le prochain numéro pour le compte-rendu. ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : Italian Baja

SPORT

Un triplé tricolore en terres polonaises





Longtemps incertain à cause de la guerre en Ukraine, le Rallye Breslau 2022 s'est finalement couru comme prévu du 26 juin au 1er juillet dernier. Et c'est tant mieux car, au terme de cette semaine polonaise, la Marseillaise a résonné à trois reprises. En effet, le podium de la classe Extrême Cars fut exclusivement occupé par des équipages tricolores. À savoir Romain Porchère / Léa Gauthier suivis de Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz et Guillaume Boudoux / Antoine Fayolle. Retour sur leur course...

Dimanche 26 juin 2022, dans la ville de Zagan, à l'ouest de la Pologne. Ce sont encore quelques 268 véhicules, toutes catégories et classes confondues, qui se sont succédés sous l'arche de départ de RBI Sport pour prendre le départ du Rallye Breslau 2022. Parmi eux, 80 motos et quads, 68 SSV, 51 autos de cross-country, 27 voitures d'extrême ainsi que 32 camions et 9 véhicules dans la catégorie Discovery. Comme d'habitude, de très nombreuses nationalités étaient représentées. Allemands, Italiens, Lituaniens, Estoniens, Néerlandais... Côté tricolores, on comptait une dizaine d'équipages en classe Extrême et huit en Cross Country (cinq en SSV et seulement trois en classe CC Open Cars). Certes, cela faisait peu comparé à la méga édition de l'année dernière. Mais, parfois, il vaut mieux la qualité à la quantité !

DEUXIÈME MALGRÉ UNE SURCHAUFFE

Pour leur premier jour de course, les équipages avaient un programme léger en apparence car ils n'avaient qu'un secteur sélectif de 7 kilomètres à courir en guise de prologue. Une étape ultra courte mais importante car, en plus de déterminer l'ordre de départ de la première « vraie » journée de course, elle comptait aussi pour le classement final. Du coup, certains équipages l'abordèrent en mode « full attaque » à l'image du duo français composé de Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz. En effet, au volant de leur Proto Mercedes #328, les deux français raflèrent la deuxième place du provisoire des Extrême... et ce malgré un problème de chauffe moteur ! Seuls les Estoniens Joël Purga / Mikk Maaten se montrèrent plus rapides au volant de leur proto Mulkland MOS1 (#329). Troisième de leur classe, le vainqueur de l'édition 2021, alias Hardo Mere. Pour l'occasion, l'Estonien faisait équipe avec un nouveau copilote en la personne du polonais Piotr Kujawski à bord du proto HM7 #301. Un premier classement qui préfigurait de la bataille à venir durant la semaine.

AVANTAGÉ POUR SON V8

Le lendemain, sur un tracé très (trop) typé cross-country, encore handicapés par un problème de surchauffe moteur, Benoît Bonnefoi et Jeremy Canoz durent se contenter du troisième chrono en accusant un retard de 13 minutes sur le vainqueur du jour, l'estonien Joël Purga. Deuxième de cette Leg 1 avec un retard de 11 minutes de retard sur le proto Mulkland MOS1 (#329), Romain Porchère et Léa Gauthier rappelèrent à tous qu'ils n'étaient pas venus pour faire de la figuration. Pour sa part, journée catastrophique pour Hardo Mere. Ayant connu un problème mécanique sur la piste, l'Estonien concéda plus d'une heure et 16 minutes à la tête de course. Une contre-performance que le vainqueur de l'édition 2021 décida de faire oublier dès le lendemain. En effet, bien avantage



par les 600 chevaux du moteur LS1 de son proto HM7, il franchit la ligne d'arrivée de la Leg 2 avec plus de 7 minutes d'avance sur Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz qui semblaient avoir enfin réglé leur problème de montée en température. À la décharge de la paire française, leur 6-cylindres en ligne Diesel Mercedes ne développe que 400 chevaux. Soit 200 de moins que le V8 Chevrolet de l'Estonien et cela se ressentait sur une spéciale très roulante, avec peu voire pas du tout de secteurs de treuillage. Derrière le team #328, beau tir groupé des autres équipages tricolores. Au volant de leur Toyota KZJ 73, Benjamin Dusanter / Léo Toulmonde se classent sixième, suivis dans l'ordre par Romain Porchère / Léa Gauthier, Franck Daurelle / Françoise Hollender, Gilles Girousse / Julien Landat, Christian Fraisse / Caroline Fraisse et enfin Stéphane Jolly / Mickaël Vaudry. Tout ce petit monde se tenait en moins de 45 minutes. Cela peut paraître énorme de prime abord, mais pas en catégorie Extrême où un bourbier peut vous faire perdre énormément de temps.

UN BAIN MAUDIT

Alors que tous les concurrents engagés en Extrême attendaient avec impatience la Leg 3 pour regoûter



aux joies de la boue et surtout en finir avec les spéciales roulantes, énorme coup de théâtre. Après avoir migré au terrain de Drawsko en début de matinée, un problème administratif avec les autorités militaires locales retarda le coup d'envoi des festivités. Et pas qu'un peu puisque les premiers équipages s'élançèrent sur la piste après 20 heures. Je vous laisse imaginer la tension dans les autos engagées en Extrême. Malheureusement, et comme on pouvait s'y attendre, cette nocturne improvisée fit des dégâts. Les premières victimes se nommèrent Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz. En effet, après avoir pris l'ascendant sur Hardo Mere au bout de quelques kilomètres, l'équipage français du proto Mercedes #328 se retrouva à ouvrir la trace dans les brouillards du camp militaire. C'est alors qu'une petite erreur les fit « plonger » dans un marais bien vaseux. En temps normal, un coup de treuil et l'histoire aurait été vite réglée... sauf qu'aucun arbre ne bordait l'étendue humide et que les autres équipages passaient plus au loin, en les évitant complètement. Nos deux frenchies mirent plus de 2 heures pour se dégager de ce piège. Résultat, ils chutèrent à la 10^{ème} place du général. Tout bénéf pour Hardo Mere et Piotr Kujawski qui finirent la nuit avec une nouvelle victoire dans leur besace. Mais les grands gagnants de cette Leg 3 se nommèrent Romain Porchère et Léa Gauthier. En effet, en terminant 5^{ème}, le binôme français du proto Construmetal XR4 #310 récupéra la tête du général, suivi par Bartosz Puchowski (7^{ème} place de l'étape) et Hardo Mere (qui avait perdu plus d'une heure et 16 minutes lors du stage 1). Au terme de cette première spéciale « boueuse », d'autres teams tricolores pouvaient encore espérer une place dans le top 5 final. Exemple, en occupant la sixième place du général, Gilles Girousse / Julien Landat devançaient Guillaume Boudoux / Antoine Fayolle et Franck Daurelle / Françoise Hollender. Or, ces trois équipages se tenaient en moins de 6 minutes et ne comptaient que 48 secondes de retard sur les néerlandais Éric Plomp / Jurre Molder en quatrième place du général.

JOURNÉE BÉNIE POUR LES FRANÇAIS

Suite à leur mésaventure de la veille, Benoît Bonnefoi et Jeremy Canoz attaquèrent la Leg 4 avec un retard de plus de 58 minutes sur la tête de course. N'ayant plus rien à perdre, le binôme français passa en mode « full attaque ». Un lâcher-prise payant puisqu'ils finirent la journée avec plus de 20 minutes d'avance sur Romain Porchère / Léa Gauthier (deuxième de la journée). Mieux, l'équipage #328 relégua l'estonien Joël Purga à plus de 41 minutes. Bonne journée aussi pour Guillaume Boudoux et Antoine Fayolle qui, en finissant quatrième à seulement 1 minute et 55 secondes du proto HM7, récupérèrent la troisième marche du provisoire. Devant, le podium était alors occupé dans l'ordre par Romain Porchère / Léa



Gauthier suivis de Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz. Les deux équipages étant séparés d'un peu plus d'une trentaine de minutes. À l'inverse, ce jeudi resta comme une journée maudite pour Franck Daurelle / Françoise Hollender, victimes d'une casse d'un arbre de roue RCV dans un brouillard.

UNE NOCTURNE POUR RIEN

À la vue de ce classement provisoire, la bataille promettait d'être belle lors de la nocturne du jeudi et la dernière journée de course. Et ce fut le cas ! Profitant de la puissance de leur V8 LS1 pour se dégager de la vase polonaise, Hardo Mere et Piotr Kujawski empochèrent le Night Stage en devançant quatre équipages tricolores qui se tenaient en quatre minutes seulement. À savoir, dans l'ordre, Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz (#328), Guillaume Boudoux / Antoine Fayolle (#327), Romain Porchère / Léa Gauthier (#310) et Stéphane Jolly / Mickaël Vaudry (#319). Un faible écart qui n'entraîna aucun changement en tête du général. Romain Porchère et Léa Gauthier abordèrent donc la dernière journée de course avec un avantage de 29 minutes sur la paire Benoît Bonnefoi / Jeremy Canoz et de 57 minutes sur le duo Guillaume Boudoux / Antoine Fayolle.



POUR DEUX PETITES MINUTES !

À moins d'une catastrophe, au départ de la dernière spéciale du rallye, il était quasiment sûr et certain qu'un équipage français gagnerait la catégorie Extrême du Breslau 2022. Mais, jusqu'à la dernière minute, son nom resta un mystère. Voyez par vous-même. Romain Porchère et Léa Gauthier franchirent la ligne d'arrivée avec le huitième chrono du jour et plus de 28 minutes de retard sur Hardo Mere, le gagnant de cette Leg 5. Pour sa part, Benoît Bonnefoi et Jeremy Canoz furent crédités du deuxième chrono. Une performance qui leur permit de récupérer... 26 minutes et 40 secondes sur le team Construmetal 4x4. Résultat, l'écart entre les deux équipages français se réduisit à seulement 2 minutes et 20 secondes ! Mais, ces 140 secondes suffirent à Romain Porchère et Léa Gauthier pour soulever la coupe. Médaille de bronze pour Guillaume Boudoux / Antoine Fayolle au volant du Defender #327 (pour la petite histoire, il s'agit de l'ancien véhicule de Franck Daurelle et Françoise Hollender). Derrière ce trio gagnant tricolore, il fallait regarder à la neuvième place du général Extrême pour retrouver un équipage français. A savoir Stéphane Jolly / Mickaël Vaudry au volant d'un Proto M57. Dans la classe Extrême Limited Cars, le titre est allé à la paire allemande Oliver Schwermann / Marc Brosig (#309) qui réussit l'exploit de rafler la 15^{ème} place du général, en s'intercalant entre Franck Daurelle / Françoise Hollender (#307) et Matthias Dumesnil / Melissa Manesse (#322).

LOIN DANS LE CLASSEMENT

Dans les autres catégories, malheureusement, les Français se révélèrent moins performants. En Cross Country, Rémi Berthelier / Maxence Roussel (#132) repartirent de Pologne avec le titre de meilleur team français en terminant 12^{ème} du général « toutes catégories confondues » et 8^{ème} SSV. Un général remporté par les estoniens Urvo Mannama / Risto Lepik au volant d'un buggy Century CR6. Ils devançaient pas moins de cinq SSV emmenés par Michiel Becx / Edwin Kuijpers (#105). Les Néerlandais remportant par la même la classe Side by Side Vehicles devant deux équipages lituaniens, Jonas Raudeliunas / Romualdas Karuzis (#165) et Tomas Guzauskas / Audrius Matuolis (#102). Mais, revenons-en aux équipages tricolores engagés en Cross Country. Derrière Rémi Berthelier / Maxence Roussel, il fallait regarder à la 52^{ème} position du général « toutes catégories » pour retrouver un SSV bleu/blanc/rouge. En l'occurrence, Jean Bernard et Quentin Allen au volant d'un Polaris. En classe CC Open Cars, le meilleur représentant tricolore, à savoir le duo Julien Leroy et Clément Milin à bord du Bowler Wildcat 200 #246, se classa 73^{ème} du général « toutes catégories »... avec un retard de quand même plus de 7 heures sur la tête de course. ■

Texte : Matthieu Dadillon

Photos : RBI Sport



CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE EXTRÊME

Pos	N°	Pilote / Copilote	Vehicule	temps
1	310	Romain Porchere / Lea Gauthier	Construmetal Xr4	Cars Open 14:21:50
2	328	Benoit Bonnefoy / Jeremy Canoz	Mercedes Proto Arv	Cars Open 14:39:10
3	327	Boudoux Guillaume / Antoine Fayolle	Land Rover Defender	Cars Open 15:21:27
4	329	Joel Purga / Mikk Maaten	Mulkland Offroadsport Mos1	Cars Open 15:30:20
5	318	Bartosz Puchowski / Lukasz Jungiewicz	Proto Sam	Cars Open 15:48:50
6	311	Henry Siebert-Saunders / Adam Bernard Pagett	Land Rover Defender 90	Cars Open 16:17:56
7	331	Eric Plomp / Jurre Molder	Jeep Cj8	Cars Open 17:52:47
8	325	Marzena Kaczmarek / Bartosz Kulpinski	Suzuki Jimmy	Cars Open 20:09:18
9	319	Stephane Jolly / Mickael Vaudry	Proto M57	Cars Open 22:07:12
10	314	Joerg Ranisch / Matthias Pietzsch	Land Rover Sturmhorst	Cars Open 22:09:04
11	301	Hardo Mere / Piotr Kujawski	Hm7 Proto	Cars Open 22:50:59
12	303	Willem Jan Vellinga / Bokke Nijdam	Jeep Buggy	Cars Open 23:18:42
13	326	Edward Ruszczyc / Krzysztof Kubis	Sam Redfox	Cars Open 24:05:12
14	307	Franck Daurelle / Francoise Hollender	Land Rover Defender	Cars Open 24:14:04
15	309	Oliver Schwermann / Marc Brosig	Land Rover Defender 110 Hcpu	Cars Limited 24:15:32
16	322	Matthias Dumesnil / Melissa Manesse	Land Rover Range Rover	Cars Open 25:03:38
17	320	Maxence Naudet / Francois Lioux	Lf37 Proto	Cars Open 25:50:38
18	312	Philipp Lamkemeier / Kai Ober-Cassebaum	Landrover Defender 110 Cc	Cars Limited 25:54:15
19	330	Fraisse Christian / Fraisse Caroline	Jeep Wrangler	Cars Open 26:20:04
20	308	Gilles Girousse / Julien Landat	Mercedes G	Cars Open 26:51:32
21	332	Jens Nottebohm / Boris Kornfeld	Suzuki Samurai	Cars Limited 27:00:18
22	321	Benjamin Dusanter / Leo Toulmonde	Toyota Kzj73	Cars Open 29:12:42
23	304	Maciej Pelc / Beata Pelc	Nissan Patrol	Cars Limited 29:20:11
24	317	Marcin Meller / Albert Niedziecki	Suzuki Santana	Cars Open 32:14:10
25	316	Cathrin Meister / Boris Knorr	Landrover Defender 90	Cars Limited 32:42:50
26	323	Eckhard Spoerr / Thorsten Tattenberg	Chrysler Jeep Wrangler	Cars Open 34:32:17
27	324	Jork Neese / Alicia Cara Neese	Cartec Projekt Ii	Cars Open 36:02:15

CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE CROSS COUNTRY

Pos	N°	Pilote / Copilote	Vehicule	Classe	temps
1	218	Urvo Mannama / Risto Lepik	Century Racing Cr6	Open	08:53:43
2	105	Michiel Becx / Edwin Kuyjpers	Arcane T3	Ssv	09:21:24
3	165	Jonas Raudeliunas / Romualdas Karuzis	Can Am Maverick	Ssv	09:29:26
4	102	Tomas Guzauskas / Audrius Matuolis	Can Am X3	Ssv	09:33:36
5	106	Kees Box / Hein Verschuuren	Can Am Maverick	Ssv	09:35:00
6	152	Jasper Versteijnen / Jelle Van Limpt	Can-Am Sr T4	Ssv	09:35:51
7	219	Ronald Schoolderman / Mark Salomons	Mitsubishi Asx	Car Open	09:38:32
8	131	Valdas Sadzevicius / Andrius Daunoravicius	Can Am Maverick	Ssv	09:53:13
9	151	Adam Kus / Marcin Pasek	Can-Am Maveric X3	Ssv	09:55:01
10	150	Karol Lenkiewicz / Tomasz Janik	Can-Am Maverick X3 Xrs Turbo Rr	Ssv	09:57:10
11	201	Rik Van Den Brink / Gydo Heimans	Borgward Bx-7 Dkr	Open	10:00:15
12	132	Remi Berthelier / Maxence Roussel	Polaris Ranger Rzr	Ssv	10:01:55
...
52	128	Allen Jean Bernard Fra / Allen Quentin Fra	Polaris Pro Gra	Ssv	13:47:13
...
73	246	Julien Leroy / Clement Milin	Bowler Wildcat 200	Car Open	16:35:05
74	222	Didier Cossus / Sophie Cossus	Jjm Cbct	Car Open	16:54:20
75	212	Robbert Van Lutterveld / Suzan Saat	Mitsubishi Pajero	Car Limited	17:32:11
76	116	Alain Meyleu / Lionel Garin	Can-Am Bombardier	Ssv	18:09:55
77	224	Hagen Maikranz / David Gosebrink	Mitsubishi Pajero	Car Limited	18:56:53
78	133	Bruno Berthelier / Magalie Berthelier	Polaris Rzr	Ssv	19:05:40
...
87	206	Pierre Vanlauwe / Christine Bagot	Rallye Raid Uk Desert Warrior	Car Open	21:53:05
...
107	134	Zmyslowski Pierre / Johan Bourgeois	Can Am X3 Rs	Ssv	36:45:00
...

PORTFOLIO DE L'ÉDITION 2022





OFFROAD 4x4 MAGAZINE

LE MAGAZINE 4x4 DIGITAL

TOTALEMENT GRATUIT



A télécharger sur www.offroadmag.fr