Numéro 79 - Octobre 2022

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR

Téléchargement gratuit sur www.offroadmag.fr

4x4ever*
euro4x4parts
TOUTES LES PIÈCES QU'IL TE FAUT
Y'A PLUS QU'À T'Y METTRE
05 59 45 11 44
www.euro4x4parts.com
Crédit photo : Virginie, Benjamin et Jack Derley - www.legranddeffy.com
* 4x4 toujours.

OFFROAD 4x4 MAGAZINE
WWW.OFFROADMAG.FR

EDITO

Numéro 79
Octobre 2022

Quand l'écologie rime avec connerie !

Par moments, je me demande si je ne deviens pas un vieux réac, mais j'aimerais comprendre. Que l'on soit militant écologiste et que l'on s'inquiète de l'avenir de la planète, pas de problème. Je suis le premier à faire du tri sélectif et je mets un point d'orgue à ramasser mes déchets (et parfois ceux des autres) en raid et en balade. Au vu des aléas climatiques (sécheresse, températures inhabituelles pour la saison, tornades dans le nord de la France...), il serait malhonnête de ma part de dire que tout va bien sur la terre. Que l'on dise que la source de tous ces maux provient des émissions polluantes automobiles, en oublier volontairement ou pas la pollution générée par l'industrie et le chauffage, là je commence à bugger. Mais admettons. Que l'on pense qu'il faille marquer les esprits en manifestant contre la tenue du Mondial de l'Auto à Paris, à la rigueur. Et encore, j'ai du mal car l'édition 2022 du célèbre salon parisien était dédiée à 90 % aux véhicules électriques ou à hydrogène. Mais, là où je me dis que les soi-disant militants pour la planète sont complètement à côté de la plaque (pour ne pas dire autre chose), c'est quand je vois ce qu'il s'est passé vendredi 21 octobre sur le stand Sport Auto. Pour ceux qui ne seraient pas au courant, plusieurs militants d'Extinction Rebellion ont envahi cet espace où étaient exposées une vingtaine de Ferrari. Une collection à plusieurs millions d'euros ! Et ces pseudo bien penseurs ont eu la bonne idée de jeter de la peinture noire sur plusieurs modèles. Pire, afin de « dénoncer le modèle de la voiture individuelle », quatre d'entre eux se sont collés la main à la super glue sur ces voitures de sport. Une dégradation d'autant plus révoltante que ces autos étaient exposées à Paris pour une bonne cause. En effet, ces Ferrari avaient été prêtées gracieusement par leur propriétaire afin de récolter de l'argent pour l'association Perce-Neige reconnue d'utilité publique créée en 1966 par l'acteur Lino Ventura et qui vient en aide aux enfants et adultes handicapés. De quel droit ont-ils fait ça ? J'espère juste que la justice les condamnera à payer intégralement la remise en état et à dédommager le propriétaire. Ce serait assez cocasse que le collectif Extinction Rebellion doive débourser plusieurs milliers d'euros pour restaurer l'objet de leur détestation... bien que cela ne couvrira sûrement jamais la perte de leur valeur car elles ne seront plus entièrement d'origine. Malheureusement, cet incident fait écho à plusieurs autres. En effet, quelque jours auparavant, des membres du collectif Scientist Rebellion se sont collés les mains à la super glue au sol de l'Autostadt, célèbre parc de loisirs automobile situé en face de l'usine Volkswagen de Wolfsbourg en Allemagne. Une action dont ils se souviendront longtemps ! Et pour cause, ce lieu étant un site privé car appartenant à la marque allemande, les instances dirigeantes de Volkswagen ont donné comme consigne de ne pas faire intervenir la police et de ne pas déloger les manifestants. Résultat, ils ont passé quasiment une journée sur place dont une nuit sans chauffage, ni lumière, ni récipient pour se soulager. En espérant que cela les fera réfléchir à l'avenir ! Dans le même genre, de quel droit certains militants s'abrogent-ils aussi le droit de dégonfler les pneumatiques des voitures qu'ils considèrent comme polluantes au risque de mettre la vie de leurs occupants en danger ? Certes, ils se dédouanent en collant un papier sur le pare-brise. Mais quand même ? De même, de quel droit d'autres s'autorisent-ils à dégrader des œuvres d'art en jetant dessus de la soupe de tomates ou de la purée ? Qu'on se le dise, je suis pour la défense de la planète et pour le droit de manifester. Mais, il y a des lois et quand la désobéissance civile vire à la connerie sans nom, je dis stop !

Maintenant, place à des choses plus réjouissantes avec le sommaire de ce numéro. Après avoir fait le tour des news 4x4, direction la Porte de Versailles pour découvrir les quelques bonnes surprises que le Mondial de Paris nous a réservés. Puis, vous découvrirez un petit Suzuki Vitara « petit budget » made in Garage 4x4 Futé 34. Ensuite, nous vous présenterons le Toyota Vigo du team Modul Auto Racing suivi d'un Jeep Gladiator préparé « raid » par Equip'Raid. Sur ce, place à la compétition avec le compte-rendu du rallye TT Dunes & Marais 2022, du Rallye du Maroc 2022 qui s'est soldé par la victoire surprise de Guerlain Chicherit et du Balkan Offroad Rallye 2022. Enfin, vous retrouverez votre traditionnelle tribune de la FF 4x4.

Bonne lecture !

Matthieu Dadillon

ARB INTENSITY

SOLIS

FEUX LONGUE PORTÉE

- APPROUVÉS POUR L'UE*
- 21 LEDS OSRAM
- 192MM H X 190MM I X 114MM P
- TEMPÉRATURE DE COULEUR 5700°K
- 1 LUX @ 877M
- SELECTEUR D'INTENSITÉ
- GESTION THERMIQUE AVANCÉE INTEGRÉE
- CONTOURS INTERCHANGEABLES

PARE-CHOCS ET PROTECTIONS | GALERIES DE TOIT | SOLUTIONS POUR BENNES | SUSPENSIONS | ÉQUIPEMENT DE CAMPING | ÉCLAIRAGE | REMORQUAGE | TIROIRS ET STOCKAGE

ARB 4X4 ACCESSORIES

ARBEUROPE.COM

*CONFORMES AUX NORMES E9*149R00/02 ET E9*10R06/01

OFFROAD 4x4 MAGAZINE
WWW.OFFROADMAG.FR

SOMMAIRE

Numéro 79
Octobre 2022

Edito 3

Sommaire 5

Les news 4x4 6

Actualité
Le Mondial de Paris 2022 8
Le Dacia Manifesto 12
La Bagnole de KG Auto 16

Concept Car
Le Renault 4Ever Trophy 20

Préparation Petit Budget
Le Suzuki Vitara du garage 4x4 Futé 34 26

Préparation Pro
Le Toyota Vigo du team Modul Auto Racing 30

Préparation Raid
Le Jeep Gladiator « raid » by Equip'Raid 36

Agenda 4x4 46

Compétition
Le Rallye TT Dunes & Marais 2022 50
Le Rallye du Maroc 2022 54
Le Balkan Offroad Rallye 2022 62

Tribune de la FF 4x4 68

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 Thébault
Eric Paigneau
Mark McRight
Lionel Montmain

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 réservent 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 interdicte 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 entrainer 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.

RLC Diffusion lance son hard-top métallique

Au travers de sa marque Djebel Xtreme, RLC Diffusion ajoute à son catalogue un nouveau modèle de hard-top. Conçu en acier et recouvert d'une peinture époxy cuite au four, ce modèle à trois ouvrants bénéficie de fenêtres avant et arrière pour une meilleure visibilité en marche arrière. Autre signe distinctif, il est...

Lire la suite...

Rockalu améliore son auvent

Présentés en avant-première lors de la Foire de Valloire, Rockalu propose désormais de nouveaux murs pour son auvent 450°. Principale amélioration à retenir, porte et fenêtres sont désormais équipées de trois moustiquaires ajustables pour plus de...

Lire la suite...

Rat Race 2023 : une vraie baja en Tunisie

Avis aux pilotes et teams habitués aux courses dans le désert ! Andrea Leobono, le boss de ToRhino Motorsport en Italie, vous donne rendez-vous en décembre 2023 pour la première édition de la Rat Race 1000 en Tunisie. Se voulant « La course la plus folle organisée dans le désert tunisien », cette épreuve s'apparentera plus à une baja à l'américaine qu'à...

Lire la suite...

Fêtez le nouvel an en Sicile avec Globatlas

Venez fêter la saint-Sylvestre en Sicile avec Globatlas Adventures. Au travers de son raid Sui Percosi Siciliani – Nouvel An qui se déroulera du 26 décembre 2022 au 4 janvier 2023, Bruno Tissot vous invite à découvrir la plus grande île de la Méditerranée, véritable...

Lire la suite...

Le Sentinel 7 dispo chez ModulAuto

Besoin d'un nouvel éclairage moderne et puissant ? Si vous êtes dans ce cas, sachez que ModulAuto vous propose le dernier né de la gamme Lazer : le phare Sentinel 7 pouces Elite pour y voir comme en plein jour. Alliant...

Lire la suite...

Les GPS Lowrance HDS sont chez Equip'Raid

Depuis le début de l'année, Equip'Raid est devenu le distributeur officiel et exclusif pour la France des GPS LOWRANCE Off-Road. Dans le cadre de cette nouvelle casquette, l'enseigne de Mulhouse vient de recevoir la toute nouvelle gamme des GPS HDS Live. Particularité de...

Lire la suite...

Cuisinez dans votre 4x4 avec ARB

Avis aux propriétaires de Land Cruiser 80, 100 ou 200, de Patrol Y60, 61 et bien d'autres, vous pouvez désormais équiper le coffre de votre véhicule de la toute nouvelle ARB Slide Kitchen en format compact. Dotée des mêmes fonctionnalités que sa devancière développée pour les pick-up, son format raccourci permet...

Lire la suite...

Terrain Tamer pense aux L200 et aux Navara

Ce n'est pas vraiment une nouveauté car nous vous avons déjà parlé des triangles de suspension supérieurs renforcés Terrain Tamer. Destinées à équiper des véhicules rehaussés jusqu'à 50 mm, ces pièces permettent de récupérer des angles de carrossage et de chasse « comme à l'origine ». De plus, ils sont...

Lire la suite...

Euro4x4parts lance son auvent 270°

Si vous êtes à la recherche d'un auvent autoporté, bonne nouvelle alors. Euro4x4parts vous propose l'Equip'addict 270°. En plus d'être autoporté, ce dernier est équipé d'un éclairage Led afin que vos soirées ne soient pas écourtées par la tombée de la nuit. Son montage se fait très facilement sur vos...

Lire la suite...

La migrator est chez Abian Pays Basque

Vous habitez le sud-ouest et vous êtes à la recherche d'une caravane offroad ? Alors, bonne nouvelle : la Migrator est visible chez Abian Pays Basque. Disposant d'un couchage intérieur pour deux personnes, cette caravane est habillée d'une monocoque en fibre de verre qui ne craint pas les chocs. De plus, elle est...

Lire la suite...

Terrain Tamer pense au D-max N60

Bonne nouvelle pour les possesseurs de D-max N60 : en cette fin d'année 2022, Terrain Tamer lance ses nouvelles paraboliques pour le nouveau pick-up Isuzu. Ayant nécessité 3 ans de recherches et une longue série de tests sur les pistes les plus défoncées de l'outback australien, ces lames rehaussant de...

Lire la suite...

24 heures TT de France : les photos

Dans le numéro 78 de votre magazine préféré, vous avez retrouvé le compte-rendu des 24 heures TT de France et des 6 heures TT d'île de France 2022. Maintenant, vous pouvez retrouver plus de 300 photos de la course dans...

Lire la suite...

Vos outils bien rangés avec ARB 4x4

Quand on parle de produits ARB 4x4 accessories, on pense le plus souvent aux différentiels verrouillables, aux compresseurs, aux tiroirs de coffre ou de benne... Mais, ces dernières années, l'équipementier australien a enrichi son offre avec des ...

Lire la suite...

Une tente en alu au catalogue Djebel Xtreme

Nouveauté 2022 au catalogue ! Après des tentes souples, des tentes à coque rigide et un auvent 270° autoporteur, Djebel Xtreme vient de lancer une tente de toit en aluminium. Particularité de ce modèle offrant un couchage de 210 x 140 cm, fermé, il ne mesure que 17 cm en hauteur. Un bon point pour...

Lire la suite...

Smartbar, des pare-chocs déformables

Au catalogue ARB 4x4 Accessories, vous trouvez les pare-chocs Smartbar. Particularité de ces bumpers fabriqués en Australie et garantis trois ans, ils se composent d'un châssis métallique et d'une enveloppe en plastique polymère. Premier avantage de cette...

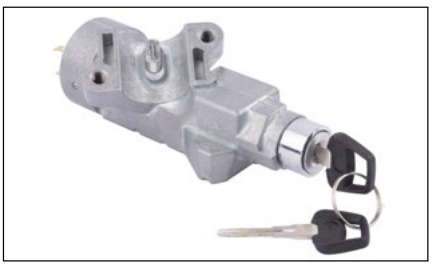
Lire la suite...

Louez votre SSV chez Equip'Raid

En parallèle de son activité de préparateur 4x4, Jacky Lechleiter organise aussi des raids 4x4 au Maghreb au travers d'Equip'Raid Voyages. Afin de satisfaire toutes les demandes, le boss d'Equip'Raid vient d'acquérir quatre Can-Am Maverick...

Lire la suite...

Votre neiman est chez Euro4x4parts



Avec les années et l'usure qui en découle, il n'est pas rare que vous vous retrouviez dans l'obligation de devoir changer le barillet de neiman de son véhicule. Voilà pourquoi Euro4x4parts vous propose une large gamme de barillets de neiman en ...

Lire la suite...

Les autocollants Offroad Mag sont dispo !

Lors de la Foire du Tout-Terrain de Valloire 2022, la rédaction vous proposait sur son stand une petite collection d'autocollants. Face à vos très nombreuses réactions sur Facebook, nous vous les proposons désormais en vente...

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 !

Un salon électrique, mais aussi un peu offroad

Du 18 au 23 octobre s'est tenu le Mondial de Paris 2022 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Après son annulation en 2020 en raison de la pandémie de Covid-19, cette édition était attendue de tous les passionnés français d'automobiles, d'autant plus qu'il y a quelques semaines, on a appris que le Salon international de l'automobile de Genève n'aura pas finalement lieu en mars prochain et sera délocalisé au Qatar en 2024. Malheureusement, on ne peut pas dire que le Mondial de Paris cuvée 2022 a tenu toutes ses promesses. Primo car beaucoup de constructeurs majeurs étaient absents. À commencer par Ford, Citroën, l'ensemble des marques du groupe Volkswagen sans oublier Mercedes, BMW-Mini, Hyundai-Kia ou encore Toyota, Ferrari, Lamborghini, Porsche Land Rover / Jaguar… En fait, seuls deux consortiums avaient joué le jeu. D'un côté, Renault avec

ses marques satellites Dacia et Alpine. De l'autre, Stellantis avec Peugeot, DS et Jeep.

Autre point de déception, il fallait vraiment chercher les véhicules à moteur thermique sur les stands. En effet, vu qu'il leur sera interdit à partir de 2035 de vendre des véhicules neufs fonctionnant aux énergies fossiles, les quelques constructeurs présents à la porte de Versailles ont quasiment tous misé sur les véhicules électriques et un peu sur leurs homologues fonctionnant à l'hydrogène. La preuve, ils ont dévoilé principalement des concept-cars sur leur espace. Seul petit motif de satisfaction à la rédaction, certains d'entre eux se voulaient offroad ou, au moins, tout-chemin. Nous allons vous détailler tout cela dans les pages suivantes. ■

Texte et photos : Eric Paigneau

Le stand Jeep

Commençons notre visite du Mondial de Paris par le stand Jeep. Point de Wrangler, encore moins de Gladiator ou de Grand Cherokee. En fait, si le constructeur américain était présent au Mondial, c'était pour communiquer sur le lancement prochain de son tout premier modèle 100 % électrique, alias l'Avenger. Conçu sur la plate-forme de la Peugeot e-208, ce 2-roues motrices devrait logiquement hériter du moteur électrique de 156 ch de sa cousine française ainsi que de sa batterie de 51 kWh qui lui offrirait une autonomie d'environ 400 km. Seule petite surprise sur ce stand, aux côtés de deux modèles « standard », Jeep présentait l'Avenger 4xe Concept. Un show-car qui annonce l'arrivée prochaine d'une déclinaison 4x4 du petit SUV électrique. Une première sur la plate-forme STLA Small (ou e-CMP) de Stellantis ! Pour l'instant, aucune information technique n'a filtré sur ce futur modèle qui devrait arriver en concession en 2024. Bénéficiera-t-il d'un second moteur pour son essieu arrière ou d'une transmission intégrale avec transfert central ? Le mystère demeure pour l'instant. Par contre, on sait déjà que cette version 4xe se distinguera par son équipement offroad. Par exemple, il sera chaussé de pneus tout-terrain sur des jantes de 17 pouces (18 pouces pour la version 4 x 2). De plus, il sera équipé de nouveaux projecteurs sous la calandre (qui recevra une protection anti-rayures), de crochets de remorquage, d'élargisseurs d'ailes et d'une protection avant en plastique durci. Enfin, sûrement suite à l'adoption d'un kit suspension, sa garde au sol passera à 200 mm, l'angle d'attaque et de fuite respectivement à 21 degrés et 34 degrés pour un angle ventral de 20 degrés.

Le stand Dacia

Deuxième arrêt de notre visite : le stand Dacia. Pour l'occasion, le constructeur roumain présentait au grand public la nouvelle identité visuelle de la marque qui s'est traduite sur le Duster par un petit facelift. Un ravalement de façade avec une nouvelle calandre qui s'est accompagné d'une refonte de sa planche de bord. En sus, Dacia a profité du Mondial pour dévoiler une nouvelle série limitée suréquipée de son SUV et baptisée Mat Edition. Comme son nom l'indique, la carrosserie de ce modèle arborera un vernis mat tandis que ses rétroviseurs se pareront de coques noires soulignées par un liseré orange. Basé sur la finition haut de gamme « Journey » et uniquement disponible avec le 1,3L TCe de 150 ch associé à la boîte automatique à double embrayage EDC, ce Duster Mat Edition recevra des sièges avec surpiqûres orange ainsi que des tapis de sols et seuils de portes spécifiques. Toutefois, la star du stand se nommait le concept-car Manifesto que vous retrouverez en détail dans les pages suivantes.

UNE NOUVELLE AVENTURE EST COMME UN NOUVEAU LIVRE.
A VOUS D'ÉCRIRE LE VÔTRE.

GLOBATLAS
ADVENTURES

Voyages sur les chemins du monde

Wwww.globatlasadventures.com
contact@globatlasadventures.com

Retrouvez-nous sur
nos
réseaux sociaux

Quand les designers de Dacia se lâchent !

Jusqu'à aujourd'hui, Dacia n'avait jamais fait preuve d'une très grande audace sur ses concept-cars. En effet, le constructeur roumain nous avait habitués à présenter des show-cars préfigurant à chaque fois un futur véhicule de série. Quelle ne fut donc pas notre surprise de découvrir en photos le Manifesto fin septembre, puis en réel au Mondial de Paris ! Une sorte de buggy ouvert, ultra fun et doté de solutions techniques inédites. Découverte de ce laboratoire roulant qu'on aimerait bien voir un jour en concession !

Le Dacia Manifesto

Il faut croire que l'arrivée de Luca de Meo à la tête du groupe Renault a changé beaucoup de choses en interne. On savait déjà, depuis janvier 2021 et la présentation de son plan Renaulution, que les instances dirigeantes de Dacia disposeraient d'une plus grande liberté de mouvement. Cela s'est déjà traduit par le changement d'identité visuelle de cet été avec l'introduction d'un nouveau logo. Nouvelle preuve que le constructeur roumain est de nouveau maître de son destin, fin septembre, il a dévoilé le concept-car Manifesto (que l'on vient de retrouver en guest-star sur son stand au Mondial de l'Automobile de Paris). Un véritable aimant à visiteurs !

CŒUR SÛREMENT ÉLECTRIQUE

Mesurant 360 cm de long (soit 60 cm de moins qu'un Duster), ce show-car prend la forme d'un buggy destiné à une utilisation offroad. Pour cela, il bénéficie d'une transmission intégrale. Dacia n'a pas voulu communiqué officiellement sur sa motorisation, mais il ne serait pas hasardeux d'avancer que ce concept-car sera animé par deux moteurs électriques (un par essieu). Quant à la batterie, elle devrait trouver sa place sous le plancher. En revanche, de source officielle, le Manifesto embarque une batterie supplémentaire de 2,25 kWh montée à l'arrière du véhicule et dédiée à l'alimentation des différents équipements électriques nécessaires à un bivouac !

UN VRAI LABORATOIRE D'IDÉES

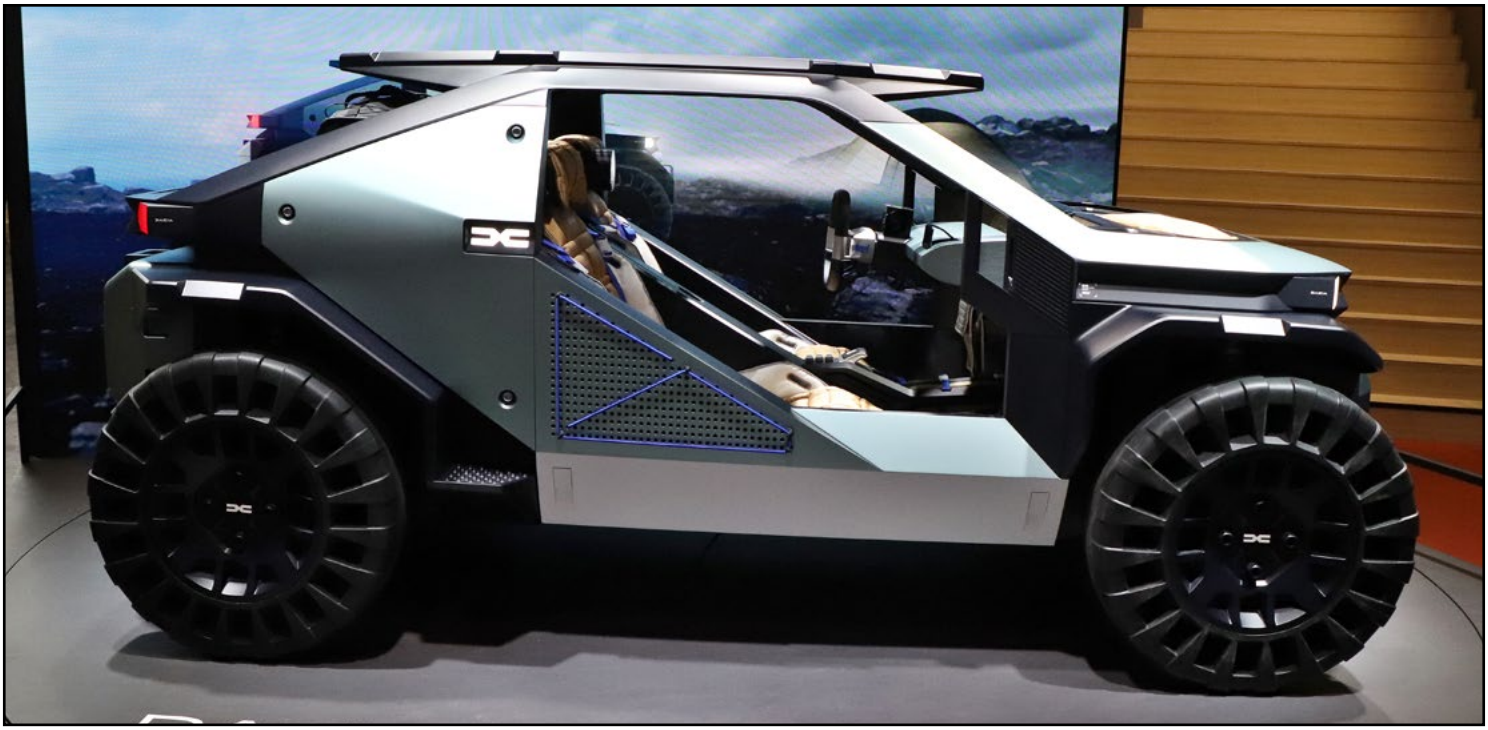
En plus d'être dénué de portes et de pare-brise (pour être mieux en contact avec la nature qui l'entoure, dixit le communiqué de presse), ce show-car 2-places se distingue aussi par sa monte pneumatique. Annoncés comme sans air, les pneus de ce buggy seraient increvables, et soi-disant capables d'être conservés durant toute la vie du véhicule. Autre solution technique présente sur ce show-car, l'intégration « Bring your Own Device » du Smartphone à la planche de bord pour contrôler le système multimédia embarqué. Exit donc les écrans multimédias logés au centre de la planche de bord. De même, le Manifesto inaugure un nouveau système de fixation d'accessoires baptisé YouClip qui permet de fixer toutes sortes d'accessoires (vide-poches, porte-gobelet, lampe torche) dans l'habitacle, voire sur la carrosserie. Au passage, ce show-car se coiffe d'un toit modulaire avec barres de fixation amovibles pour transporter divers équipements comme des planches de surf ou des VTT (faisant écho au système inauguré par la Sandero Stepway). Enfin, l'arrière du véhicule a été dessiné pour offrir un plan de travail intégrant deux grands coffres de rangement, à la place du hayon.

PHARE NOMADE

Autre spécificité du Manifesto, il est dépourvu de phares. En lieu et place, il se pare d'un unique projecteur extractible à leds . Ainsi, en cas de besoin, ce dernier peut se transformer en lampe-torche pour se balader en forêt ou en montagne. Dans le même esprit outdoor, le revêtement des sièges de ce show-car se transforme en sac de couchage en quelques secondes. Enfin, preuve supplémentaire que cette étude de style a vu le jour pour une utilisation offroad, son intérieur est lavable au jet d'eau et le véhicule se voit équipé d'un treuil avant.

Maintenant, sachant que le futur Duster arrivera en 2024, reste à savoir lesquelles de ces solutions techniques seront reprises. Surtout qu'une finition Extreme fera son apparition au catalogue à ce moment-là. So wait and see... ■

Texte et photos : Eric Paigneau



DACIA
MANIFESTO CONCEPT
COOL
DACIA
DACIA
DACIA
NIFESTO CONCEPT

Quand la bagnole électrique devient fun !

La Bagnole de KG Auto

Parmi les quelques rares bonnes surprises du Mondial de Paris 2022, nous pouvons citer La Bagnole conçue et fabriquée en Savoie par KG Auto. Proposée à partir de 9 990 euros, ce petit quadricycle 100 % électrique (disponible en deux versions dont une accessible sans permis) reprend une peu la philosophie de la Méhari d'antan. À savoir une auto fun, pratique et à la conception basique tout en offrant de réelles prédispositions pour une utilisation hors route. Découverte...

La Bagnole de KG Auto

Moins, c'est mieux ! Tel est l'adage qui a présidé à la conception de La Bagnole, première création de la jeune marque française KG Auto cofondée par Léo Choisel et Florent Vitiello. Et quand on découvre ce quadricycle électrique en vrai, cette maxime prend tout son sens. En effet, à l'image d'une Méhari des années 60, La Bagnole se distingue par son extrême simplicité.

PLUS BASIQUE, TU MEURS !

À commencer par son tableau de bord en bois minimaliste qui intègre juste un petit compteur de vitesse numérique, un neiman et divers interrupteurs (lave-glace, essuie-glace, klaxon, phares). Ne cherchez pas de levier de vitesse : là encore, c'est un simple interrupteur à bascule qui permet de choisir entre la marche avant (boost ou éco) et la marche arrière. Côté dimensions, ce quadricycle mesure 282 cm de long pour 149 cm de large et 146 cm de haut. Et que dire de son look ? De face avec son capot plat, ses optiques rondes (à leds s'il vous plaît) et sa calandre à sept branches, elle fait immédiatement penser à une petite Willys ou à une Moke des années 60. Par contre, de profil, avec ses grandes roues étroites, elle se rapproche plus d'un hot rod à l'américaine. Soit on aime, soit on déteste. Pour notre part, on adore !

15 CHEVAUX POUR SEULEMENT 350 KILOS

Niveau conception, La Bagnole repose sur un châssis en acier équipé d'une suspension à double triangles en acier galvanisé. Côté freinage et pneumatiques, elle dispose de quatre freins à disque et se chausse de pneus en 130/90 R18. Pour le reste, son poste de pilotage ne compte que deux places à bord. A sa suite, deux configurations sont possibles. Soit La Bagnole reçoit une benne en bois fabriquée sur mesure, soit une caisse en polyéthylène haute densité aux dimensions standard Europe (1165 x 790 x 800 mm). Dans les deux cas, elle peut embarquer un chargement pouvant aller jusqu'à 650 litres et 150 kg. Niveau motorisation, ce petit quadricycle embarque deux moteurs électriques Brushless placés à l'arrière (un par roue) d'une puissance de 6 kW nominale et de 16 kW en pic. Équivalent à un moteur thermique de 15 chevaux. Cela peut paraître faible de prime abord mais il faut savoir que La Bagnole n'excède pas 350 kilos sur la balance ! Pour alimenter les deux moteurs électriques, la création de KG Auto dissimule de série une batterie LiFePo4 de 48 Volts et bénéficie d'un système de récupération d'énergie. En option, il sera toutefois possible de la commander avec un accu plus conséquent qui portera son autonomie de 70 à 140 km.

POUR S'AVENTURER DANS LES CHEMINS

Autre singularité de la Bagnole, son look de baroudeuse est en adéquation avec ses capacités. En effet, bien que ne bénéficiant que de 2 roues motrices, le quadricycle imaginé par Léo Choisel et Florent Vitiello devrait se montrer relativement à l'aise sur les chemins. Pour cela, ses moteurs Brushless lui confèrent un couple instantané de 480 nm. Résultat, selon ses créateurs, elle est capable de franchir des pentes à 40 %. De plus, avec ses grandes roues, elle bénéficie d'une garde au sol de 39 cm. Ajoutez

à cela que ses roues sont disposées aux quatre coins de la carrosserie et qu'elle repose sur un empattement de 210 cm. Dans ces conditions, au vu de son poids plume, elle devrait se sortir de pas mal de pièges sur chemin. Au pire, avec un peu d'élan, ça devrait passer !

AVEC OU SANS PERMIS

Ultime particularité de La Bagnole, elle sera commercialisée en deux versions. Le modèle homologué L7e, destiné aux possesseurs du permis de conduire B et B1 (accessible à partir de 16 ans), permettra d'atteindre 80 km/h sur route tandis que le modèle L6e sera limité à 45 km/h. Le second sera donc conduisible par les jeunes dés 14 ans.

À noter aussi qu'il existera une option « portes et pare-brise » pour rouler, quelles que soient les conditions météo. Sinon, à l'image d'une Méhari, La Bagnole sera proposée de serie en version « ouverte » pour rouler les cheveux au vent.

Assemblés dans les Alpes à Thiez (74) par le consortium Groupe Savoy, les premiers exemplaires de La Bagnole devraient être livrés au cours du premier semestre 2023. Et entre nous, on a hâte ! Au moins, ça changera de toutes les Citroën Ami que l'on aperçoit ici et là sur nos routes. ■

Texte et photos : Eric Paigneau

Quand la nostalgie préfigure du futur !

Ultime surprise du Mondial de Paris 2022, Renault y a présenté un concept-car baptisé le 4Ever Trophy. À première vue, cette étude de style pourrait apparaître comme un bel hommage à la légendaire 4L. Or, pas du tout ! Aux dires des responsables de la marque au losange, ce show-car préfigure d'un prochain SUV urbain qui rejoindra la gamme en 2025.

Le Renault 4Ever Trophy

Ces derniers mois, le bureau d'étude de Renault n'a pas chômé entre la R5 E-Tech, la R5 Turbo 3E, le Kangoo Hippie Caviar Motel E-Tech 1 et le Scenic Vision H2-Tech. À cette liste, vient de s'ajouter une réinterprétation électrifiée de la célébrissime Renault 4L vendue à plus de 8 millions d'exemplaires dans plus de 100 pays. Baptisé 4Ever Trophy, ce show-car présenté au Mondial de Paris n'a plus grand-chose à voir avec le modèle originel produit entre 1961 et 1992. À commencer par son gabarit ! Par rapport à son aïeul qui affichait une longueur de 3 656 mm pour une largeur de 1 485 mm, le 4Ever Trophy se fait beaucoup plus imposant. Et pour cause, il repose sur la même plateforme (CMF-B EV) que la R5 E-Tech. Résultat, il mesure 4 160 mm de long pour… 2 100 mm de large et son empattement avoisine les 257 cm ! À titre de comparaison, la future R5 E-Tech se révèle plus petite (16 cm de moins). Un comble car c'était l'inverse dans les années 70 !

UN AIR DE FAMILLE QUAND MÊME !

Si le 4Ever Trophy ne joue pas dans la même cour que son ancêtre côté dimensions, les designers en charge de ce projet ont quand même repris quelques signes distinctifs stylistiques de la Renault 4L originelle. Le capot plat avec une calandre très verticale, les phares ronds (ici dotés de la technologie Matrix LED), les flancs très droits, le hayon arrière, les feux arrière en forme de gélule… Toutefois, si vous vous demandez pourquoi ce concept-car affiche un look résolument offroad avec sa pelle et ses plaques de désensablage sur la porte arrière, sa galerie de toit en carbone surplombée par une roue de secours et ses pneus TT en 255/55 R19 intégrant un système de gonflage externe à chaque roue, la réponse est très simple : au travers de cet exercice de style, le constructeur de Boulogne a voulu rendre hommage aux 25 ans du 4L Trophy qui a popularisé la R4 auprès de la jeune génération. C'est pourquoi, à l'image d'une Renault participant au raid Désertours, le 4Ever Trophy se pare d'un fond plat renforcé pour mettre à l'abri sa batterie et tout le dessous du véhicule. Au passage, ses bas de caisse se cachent derrière un habillage en plastique durci et ses passages de roue sont élargis par des arches de 20 cm pour limiter les projections de sable sur la carrosserie. Autre amélioration clin d'œil aux 4L partant à l'assaut du Maroc, son capot intègre une grande prise d'air centrale, histoire d'optimiser le fonctionnement du radiateur situé en partie centrale du bouclier. Enfin, son porte-à-faux avant a été réduit au maximum afin d'optimiser les capacités de franchissement du véhicule.

MOTORISATION SILENCIEUSE

Côté motorisation, sans surprise, le concept 4Ever Trophy est pourvu d'un moteur électrique. En l'occurrence, un modèle à rotor bobiné développant 100 kW (136 ch). Le même qu'on retrouvera sur la déclinaison de base de la future R5 électrique. Ce dernier est associé à une batterie de 42 kWh positionnée au centre du châssis. Pour l'instant, Renault ne parle pas de performance ou d'autonomie. Ce n'est pas le sujet ! De toute façon, le 4Ever Trophy rentre dans la catégorie des concept-cars « semi-creux ». C'est à dire dépourvu d'habitacle. Donc non destiné à rouler !

UN SHOW-CAR QUAND MÊME ANNONCIATEUR

Officiellement, le 4Ever Trophy n'a pas vocation à se retrouver un jour en concession. Toutefois, à sa manière, ce show-car annonce l'arrivée d'un futur modèle à losange. À savoir d'un SUV 100 % électrique du segment B dans la gamme Renault. Aux dires des responsables de la marque, la future R4 reprendra la même plateforme CMF-BEV que ce concept-car. Du coup, la forme et la taille de son habitacle seront identiques, tout comme l'empattement (2,57 m). Seules les extensions d'ailes de 20 cm, les jantes de 19 pouces, les rétros-caméras et les poignées de porte affleurantes resteront au stade d'étude de style. Autre point commun confirmé, sa motorisation électrique fait écho à la future voiture de série.

Reste maintenant à attendre quelques mois pour savoir à quoi ressemblera le futur SUV R4. Produit à Maubeuge, la fabrication de ce modèle devrait démarrer fin 2024 pour une commercialisation au premier trimestre 2025. Dernière nouvelle, une déclinaison fourgonnette suivra courant 2025. ■

Texte et photos : Eric Paigneau

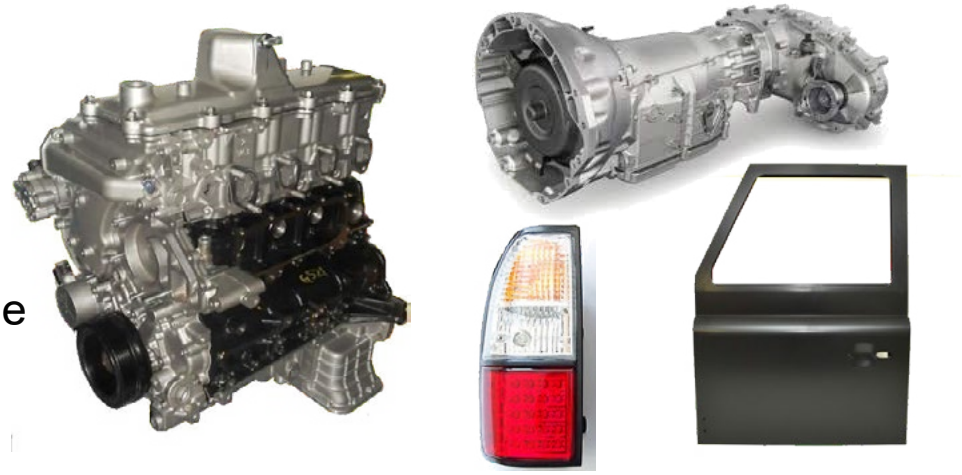
AFMTÉLÉTHON
DONNEZ-NOUS LA FORCE DE GUÉRIR
MON FILS PERD
SES MUSCLES
MAIS ON
NE LÂCHE RIEN
LE TÉLÉTHON PEUT TOUT CHANGER
telethon.fr
service gratuit
+ prix appel
3637
france•tv
2-3 DÉC. 2022
radiofrance
LA POSTE
LIONS CLUBS
FONDATION
GROUPE EDF

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

Le plaisir offroad à petit budget !

Le Suzuki Vitara « petit budget » du garage 4x4 Futé 34

Comme le chantait Baloo dans le Livre de la Jungle de Disney, il en faut peu pour être heureux. Certes, dans nos pages, nous vous présentons régulièrement des préparations à plusieurs dizaines de milliers d'euros. Mais, pour qui cherche un petit 4x4 pour s'amuser le week-end sur les chemins ou sur un terrain, pas besoin de débourser une fortune. Il est encore possible de se faire plaisir avec un véhicule « petit budget » à l'image du Vitara de ce reportage. Voyez plutôt !

Le Suzuki Vitara « petit budget » du garage 4x4 Futé 34

Dans la famille Suzuki, beaucoup de passionnés ne jurent que par le Samuraï. Un engouement tel que, sur le marché de l'occasion, on voit certains passionnés demander jusqu'à 10 / 15 000 euros pour des 413 restaurés dans les règles de l'art. Par chance, il existe un autre modèle Suzuki beaucoup plus abordable pour qui cherche un petit 4x4 fun. Son nom ? Le Vitara de première génération. Aussi surprenant que cela puisse paraître, ce modèle ne suscite pas du tout le même engouement que son cousin. Et c'est bien dommage !

DEUX VITARA POUR EN FAIRE UN

Un avis partagé par Loïc Bonnaud. La preuve, quand le boss du Garage 4x4 Fute 34 à Saint-André-de-Sangonis (34) rentra deux Vitara pour pièces, il rechigna à les démonter. Une hésitation bien compréhensible car il avait d'un côté un année-modèle de 2001 mécaniquement sain, mais qui avait fait un tonneau. De l'autre, un Vitara à la caisse en bon état, mais au châssis rongé par la rouille. Je vous laisse deviner ce qu'il décida de faire. Après avoir décaissé celui qui avait fait un tonneau, il envoya son châssis au sablage avant de le repeindre au Raptor et de lui faire un traitement corps creux. Idem pour les ponts après en avoir contrôlé le jeu. Pendant ce temps-là, son moteur 2L Hdi ainsi que sa boîte de vitesses manuelle et son transfert furent inspectés en profondeur. Verdict ? Bons pour le service. Notre Héraultais se pencha alors sur son second donneur d'organes dont il récupéra la caisse. Puis, après en avoir démonté tout l'intérieur, planche de bord et garnitures de portes comprises, il la repeignit en Raptor intégralement (intérieur, extérieur et soubassement). Ainsi, il était sûr que châssis et caisse dureraient dans le temps.

SUSPENSION À LA FOIS SOUPLE ET DURE

Sur ce, il rassembla le tout. Puis, histoire de faire gagner un peu de hauteur à ce Vitara, le boss du Garage 4x4 Futé 34 lui monta un kit suspension HM 4x4 comprenant des amortisseurs bitubes ayant un corps de 50 mm et des ressorts progressifs à pas variable. Avantage des premiers, ils reçoivent un traitement époxy après avoir été phosphatés pour mieux résister à la corrosion. Quant aux seconds, grâce à leur fil de diamètre devenant de plus en plus gros, ils se révèlent souples à basse vitesse. En clair, ils absorbent parfaitement les petites déformations de la route et de la piste. Avantage indirect, en franchissement, le petit Vitara n'est pas pénalisé. Par contre, dès que le rythme de roulage devient plus soutenu, ils se durcissent progressivement. Bénéfice direct, le Suzuki gagne en précision de guidage et devient de moins en moins sujet au roulis en courbe. Un régal !

VOIES ÉLARGIES ET PNEUS PLUS LARGES

Niveau pneumatique, exit les 195/70 HR15 d'origine. En lieu et place, l'ami Loïc chaussa sa création de quatre Insa Turbo Risko neufs en 215 / 70 R15. Mais, avant cela, il glissa des élargisseurs de voies de 5 cm derrière les jantes d'origine, histoire d'améliorer sa tenue de cap et sa capacité à tenir un dévers. Seul petit bémol de l'histoire, les nouvelles gommes dépassaient de la caisse. Pour y remédier, notre garagiste héraultais habilla les passages de roue d'extensions d'aile type Bushwacker.

Enfin, la renaissance du Vitara s'acheva par la pose de vitres teintées arrière et l'ajout d'un petit ski avant « maison » confectionné en acier de 4 mm. Et le coût dans tout cela ? N'ayant pas la place de le garder, une fois terminée, Loïc Bonnaud le mit à la vente à 10 990 euros. Un prix plus que raisonnable car, avec sa peinture intégrale Raptor, le traitement de son châssis et de ses ponts, sa nouvelle suspension et ses pneumatiques neufs, ce Vitara est reparti pour de très longues années de service. En plus, sa mécanique n'affichait que 104 000 kilomètres au compteur ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Détails techniques

La caisse de ce Vitara a été entièrement repeinte en Raptor, soubassement et intérieur compris.

Afin de lui faire gagner un peu de hauteur, Loïc a monté sur ce Vitara un kit suspension HM 4x4 + 50 mm. Particularité des ressorts hélicoïdaux, ils sont à pas variable.

Avantage des amortisseurs HM 4x4, ils ont été phosphatés avant d'être peints à l'époxy pour mieux résister à la corrosion.

Afin qu'il dure dans le temps, le chassis de ce Vitara a été sablé puis peint en Raptor.

Derrière les jantes, Loïc a installé des élargisseurs de voies de 50 mm.

Sous le capot, ce Vitara accueille un 2 Litres HDI de 90 chevaux.

Après inspection approfondie, la boîte de vitesses et le transfert ont été jugés bons pour le service.

En prévision d'une utilisation offroad, ce Suzuki est chaussé de pneus Insa Turbo Rikso en 215 / 70 R15.

Histoire de protéger le nez de pont dans les ornières profondes, le boss du garage 4x4 Futé 34 lui a ajouté ce ski fait maison en acier de 4 mm.

Comme neuf ! La planche de bord, les sièges tout comme les moquettes ont été restaurés.

Vu que les nouveaux pneumatiques dépassaient un peu de la carrosserie, Loïc a habillé les passages de roue d'élargisseurs d'aile type Buswacker.

Histoire que le pont arrière ne craigne pas la corrosion, il a été repeint en Raptor après avoir été sablé.

Au service du team Modul Auto Racing

Le Toyota Vigo du team Modul Auto Racing Service

Pour beaucoup de passionnés, Modul Auto est le spécialiste de la pièce 4x4 recyclée en France. C'est vrai qu'il s'agit du cœur de métier de l'entreprise fondée par Christophe Girard en 1994. Mais, cette image est un peu réductrice. En effet, en plus de faire aussi de la préparation 4x4 dans ses locaux, depuis quinze ans au travers de la branche Modul Auto Racing Service, Christophe Girard propose aussi des 4x4 et SSV Polaris RZR à la location pour la compétition ainsi que de l'assistance en course. Pour cette dernière activité, en plus d'un camion atelier Kerax 6x6, il peut compter sur le Toyota Vigo de ce reportage. Un véhicule à la préparation simple mais efficace. Voyez plutôt !

Le Toyota Vigo du team Modul Auto Racing Service

Si l'on devait faire le listing de toutes les compétitions offroad auxquelles Christophe Girard a participé, on y passerait la nuit. Il faut dire aussi que le boss de Modul Auto a commencé à piloter dans les années 90. Parmi ses plus grands faits d'armes, on peut citer une quinzaine de participations au Dakar depuis 2003 ainsi qu'une victoire à la deuxième édition du Carta Rallye. La passion de notre auvergnat pour la compétition est telle qu'en parallèle de Modul Auto, il a lancé Modul Auto Racing Service il y a une quinzaine d'années. Jusqu'en 2020, cette structure proposait divers 4x4 de course à la location pour des épreuves comme le Rallye Aïcha des Gazelles, le Cap Femina ou encore le Carta Rally. Un parc automobile qui s'est agrandi en 2020 avec plusieurs Polaris RZR préparés FIA par le team Xtreme+. En sus de cette activité de loueur, Christophe et son équipe proposent aussi à leurs clients de leur faire l'assistance sur les épreuves auxquelles ils participent. Pour cela, ils disposent d'un Kerax 6x6 atelier et de plusieurs véhicules d'assistance rapide dont le Toyota Vigo de ce reportage.

PRÉPARATION MÉCANIQUE BASIQUE

Mécaniquement, cet Hilux reste quasiment de série. À cela une raison simple : en cas de problème, que ce soit au Maroc où de l'autre côté du Globe, il suffit de pousser la porte d'une concession Toyota pour se procurer de la pièce détachée. Seules améliorations notables réalisées sur le 3L D4-d (qui développe déjà d'origine 171 chevaux pour 35 mkg de couple à 1400 tr/min), un préfiltre Racor vient purifier le gasoil en amont de la pompe à injection et la ligne d'échappement a été modifiée pour sortir le latéral. Ensuite, histoire de ne pas craindre la panne sèche au milieu des dunes, la roue de secours nichée sous le plancher de la benne a disparu au profit d'un réservoir additionnel LRA de 120 litres. Résultat, avec la gourde à gasoil d'origine, ce Vigo dispose d'une autonomie de 200 litres. Même avec une surconsommation inhérente à la conduite dans le sable, ça laisse de la marge ! Côté trains roulants, pas de grosses modifications à signaler aussi ! Histoire de lui faire gagner quelques centimètres en hauteur, Christophe l'a rehaussé avec un kit Pedders + 50 mm comprenant des ressorts avant renforcés, des lames Heavy Duty et quatre amortisseurs TrakRyder Foam Cell. Particularité de ces modèles renforcés, ils sont 100% hydrauliques, renferment un piston de 40 mm sur une tige de 16 mm et disposent d'une butée de détente interne. Sur ce, la préparation mécanique de ce Toyota d'assistance s'acheva par la pose de BFGoodrich KO2 en 265 / 70 R17.

VASTE ESPACE DE CHARGEMENT

Véhicule d'assistance oblige, la benne de ce Vigo se voit habillée d'un hard-top en aluminium, histoire de créer un espace de chargement fermé derrière la cabine. Ce dernier se pare d'un jeu de barres de toit bien pratique pour embarquer une roue de secours supplémentaire et/ou un jeu de plaques de désensablage. À l'intérieur, un bedliner protège les flancs et le plancher de la benne. En sus, ayant délogé la roue de secours de sous le plancher de la benne au profit d'un réservoir additionnel, deux racks de roue verticaux made in Annonay font leur apparition dans la benne. Ainsi, le boss de Modul Auto Racing Service dispose de deux BFGoodrich en stand-by en cas de crevaison. Dans le même esprit, pour que notre Drômois puisse ranger proprement les petites pièces détachées, un rack pour cantine (pouvant supporter jusqu'à 200 kg en dynamique s'il vous plaît) prend place contre la cloison avant.

EN PRÉVISION DES DUNES

Dans cette configuration, ce Vigo aurait très bien pu assurer son rôle… sauf que l'ami Christophe sait qu'un

Détails techniques

Afin de disposer d'un vaste espace de chargement, la benne de ce Toyota est fermée par un hard-top en aluminium.

Pour que tout soit bien rangé dans la benne, ce Vigo reçoit ce rack destiné à accueillir des cantines plastiques. Sur piste, ces dernières sont sanglées pour ne pas bouger.

La benne étant destinée à stocker des pièces de rechange et diverses caisses, ses flancs et son plancher sont protégés par un bedliner.

À droite comme à gauche, juste derrière sa ridelle, ce pick-up embarque deux racks de roue de secours. À noter que ces dernières sont sanglées en position verticale pour occuper moins de place et être plus faciles à manipuler.

Étant amené à tracter souvent des porte-autos, cet Hilux se voit équipé d'un attelage Heavy Duty.

Étant souvent lourdement chargé, la suspension arrière de ce pick-up Toyota est confiée à deux paquets de lames Pedders + 50 mm Heavy Duty.

En association avec les lames « charges lourdes », ce Vigo se voit équipé d'amortisseurs Pedders TrakRyder Foam Cell.

Autonomie plus que doublée ! En lieu et place de la roue de secours sous le plancher de la benne, ce réservoir additionnel LRA permet d'emmener 120 litres de gasoil supplémentaire.

Prenant la suite du pare-chocs avant Asfir, un blindage en aluminium de 8 mm protège la mécanique de ce Toyota.

À l'avant, ce Vigo repose sur des combinés TrakRyder Foam Cell + 50 mm.

Niveau pneumatique, Christophe Girard a opté pour des BFGoodrich KO2 en 265 / 70 R17.

véhicule d'assistance peut être amené à s'engager dans un cordon de dunes, de jour comme de nuit et pas toujours dans le bon sens. Dans ce cas-là, il faut « casser le sommet des dunes » pour avancer. Voilà pourquoi ce Vigo perd son pare-chocs avant au profit d'un Asfir métallique. En plus d'être plus résistant et de parfaitement protéger la face avant du Toyota, ce bumper israélien présente l'avantage d'être biseauté, ce qui dégage bien le devant des roues et facilite l'approche d'obstacle. Bien sûr, à la suite de ce pare-chocs, cet Hilux s'habille d'un blindage en aluminium pour mettre à l'abri son nez de pont avant, son bas moteur et sa boîte de vitesses. Enfin, à l'arrière, faisant aussi office de protection, ce pick-up d'assistance se voit équipé d'une barre d'attelage Heavy Duty pour pouvoir tracter un plateau. Côté éclairage, en prévision d'éventuels roulages nocturnes, ce Vigo se pare d'une barre Lazer Linear 18 Elite sur le pare-chocs avant et sa calandre intègre deux phares longue portée Lazer Triple-R 750. Un arsenal ultra lumineux qui permet au pilote de cet Hilux de voir loin même en pleine nuit !

Quand on vous avait dit que la préparation de ce Toyota était basique, on ne vous avait pas menti. N'empêche, depuis plusieurs années, ce Vigo sillonne l'Afrique en long, en large et en travers pour jouer les bons samaritains sur la piste. Or, jusqu'à présent, il n'a jamais failli à sa mission. Comme quoi, il ne faut pas une préparation ultra poussée pour transformer un pick-up Toyota en parfait véhicule d'assistance ! ■

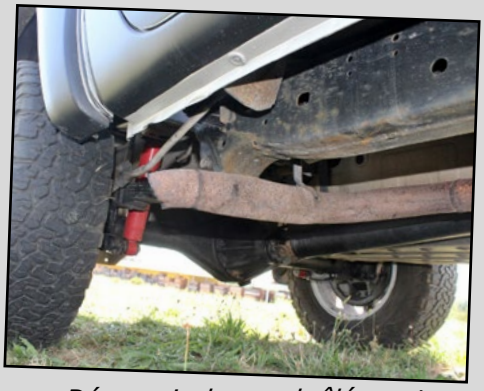
Texte et photos : Matthieu Dadillon

Détails techniques

Le 3L D-4d développant 171 chevaux d'origine pour 35 mkg de couple, il est resté entièrement d'origine.

Seul ajout dans le compartiment moteur, ce préfiltre Racor purifie le gasoil de toute trace d'impureté et d'eau avant son arrivée à la pompe à injection haute pression.

L'une des particularités du pare-chocs Asfir est qu'il dégage bien le devant des roues. Une qualité bienvenue dans les dunes !



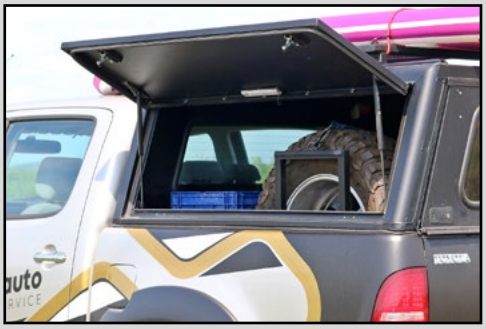
Désormais, les gaz brûlés sont évacués via une ligne d'échappement finissant en latéral.

En prévision d'une utilisation offroad au Maghreb, cet Hilux a perdu son pare-chocs avant au profit d'un Asfir métallique.

Histoire de pouvoir emmener des roues de secours supplémentaires ou de grosses pièces, le hard-top en aluminium de ce pick-up se pare d'un jeu de barres de toit.

Histoire d'y voir clair de nuit dans les dunes, une barre Lazer Linear 18 Elite pose ses valises sur le pare-chocs avant.

En plus de la barre Linear 18 sur son pare-chocs, cet Hilux se voit équipé de deux phares longue portée Triple-R 750 dans sa calandre.



Grâce aux trois ouvrants du hard-top, il est facile d'accéder au chargement de la benne, même contre la cloison avant.

Pour le look, les optiques arrière ont été changées par des modèles à leds au look plus moderne.

Modifications

- Préfiltre à gasoil Racor
- Réservoir additionnel LRA de 120 litres à la place de la roue de secours
- Ligne d'échappement «maison» se terminant en latéral
- Kit suspension +50 mm Pedders
- Pneus BFGoodrich KO2 en 265 / 70 R17
- Pare-chocs avant métallique Asfir
- Blindage avant en aluminium
- Barre Lazer Linear 18 Elite sur le pare-chocs avant
- Phares longue portée Lazer Triple 750-R dans la calandre
- Optique arrière à leds
- Hard-top en aluminium avec barres de toit
- Barre d'attelage Heavy Duty
- Deux racks pour roue de secours dans la benne
- Rack pour cantines dans la benne contre la cloison avant

Un Gladiator « africanisé » par Equip'Raid

Le Jeep Gladiator Rubicon « raid » by Equip'Raid

Aussi paradoxe que cela puisse paraître, on ne croise pas de Jeep Gladiator à tous les coins de rue en France. Un comble car, à l'image d'un Ford Ranger ou d'un pick-up japonais, le cousin à benne de la Wrangler JLU dispose de réelles aptitudes pour le TT et le raid. La preuve tout de suite avec le Gladiator préparé « raid » par Equip'Raid que certains ont pu découvrir à Valloire sur le stand de l'enseigne alsacienne.

Le Jeep Gladiator Rubicon « raid » by Equip'Raid

Pour qui recherche un véhicule neuf pour se concevoir un partenaire de raid, en attendant que le futur grenadier arrive en concession, le choix se révèle très limité. Jacky Lechleiter en sait quelque chose car le boss d'Equip'Raid s'est retrouvé face à ce difficile choix quand il a voulu se préparer un véhicule pour accompagner les raids qu'il organise avec Equip'Raid Voyages. La solution de simplicité aurait été de s'orienter sur un Toyota Hilux, un Ford Ranger ou encore un Isuzu D-max. À la place, le boss de l'enseigne alsacienne a jeté son dévolu sur un Jeep Gladiator. Plusieurs raisons à son choix.

UN PICK-UP MÉCONNU EN FRANCE

Primo car, bien que commercialisés en Europe depuis fin 2020, peu de Gladiator circulent dans l'Hexagone. Du coup, en optant pour ce modèle, le boss d'Equip'Raid avait conscience qu'il pouvait concevoir une belle vitrine roulante pour son enseigne. Deuzio car, étant revendeur Alu-Cab, il savait qu'il ne lui serait pas difficile de sublimer un JT puisque de nombreux accessoires pour ce modèle existent au catalogue de l'accessoiriste sud-africain. Enfin, de par ses caractéristiques techniques, il lui semblait que le Gladiator avait de réelles prédispositions pour s'aventurer au Maghreb. Déjà, comparé à une Wrangler 4-portes, le pick-up Jeep repose sur un empattement allongé de 50 cm, gage d'une meilleure stabilité sur piste. De plus, sa cabine offre un vaste espace intérieur et sa benne mesure 153 cm de long. Ce qui le place à égalité avec le Toyota Hilux Double Cabine.

EN RUBICON, C'EST MIEUX !

Enfin, ultime argument qui fit pencher la balance en faveur d'un JT, Jeep a eu la bonne idée d'en commercialiser une version Rubicon. Pour les non-initiés, cette finition se distingue des modèles Sport et Sahara pour son équipement offroad. En effet, les JT Rubicon reposent de série sur deux robustes ponts Dana 44 renfermant des différentiels verrouillables Tru-Lok. De plus, leur transfert Rock-Trac propose une gamme courte en 4:1 (2,72:1 sur les autres modèles), leur barre stabilisatrice avant est déconnectable électriquement pour gagner en croisement de ponts et ils sont équipés d'amortisseurs monotubes Fox en 2 pouces. Enfin, véhicule étant destiné à une utilisation offroad, ils se parent de pneus TT en 33 pouces, de bas de caisse renforcés en acier, de crochets de remorquage avant et arrière ainsi que de protections d'ailes arrière (prenant la forme de tubes revenant jusqu'à l'arrière du passage de roue). En un mot, ils sont optimisés dès leur sortie d'usine pour évoluer au milieu de nulle part.

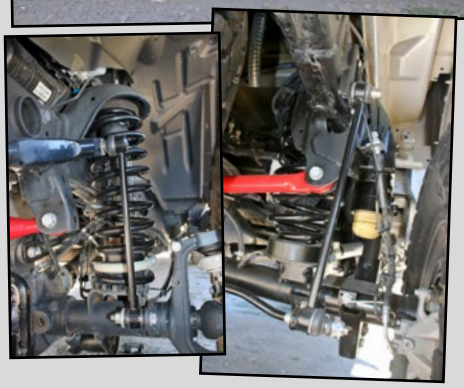
IMPORTÉ DES USA

Seul petit bémol des Gladiator commercialisés en Europe, ils ne sont disponibles qu'avec une motorisation diesel. En l'occurrence, avec un V6 3L biturbo développant 260 chevaux pour 600 Nm. Or, Jacky aurait préféré un modèle animé par le V6 essence 3,6 litres Pentastar annoncé pour 285 chevaux et 352 Nm de couple. Certes, en termes de puissance pure, c'est blanc bonnet et bonnet blanc. Mais, à ses yeux, le plaisir et l'agrément de conduire un véhicule essence sont sans commune mesure. Autre point en faveur de la motorisation essence, la faire fonctionner au super éthanol se révèle ultra simple. Un point non négligeable en ces temps où les prix à la pompe s'envolent ! Voilà pourquoi le

Détails techniques

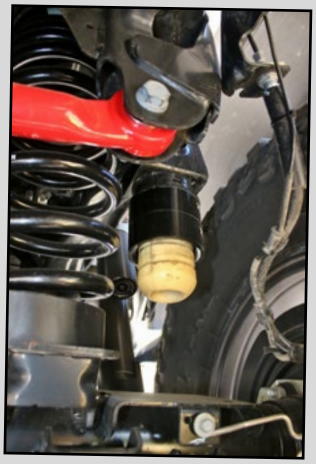
Ce JT étant un modèle Rubicon, son pont Dana 44 arrière renfermait déjà un différentiel verrouillable. Il n'a donc subi aucune amélioration interne.

Histoire de les mettre à l'abri, les différentiels avant et arrière se cachent désormais derrière des couvercles de nez de pont Teraflex Heavy Duty.



À l'avant comme à l'arrière, les biellettes des barres stabilisatrices avant et arrière ont été changées pour des modèles allongés.

Pour que les ponts avant et arrière soient correctement alignés latéralement, les barres panhard ont cédé leur place à des modèles réglables Yeti XD de chez Steer Smarts.



Suite à la rehausse de 3,5 pouces, les butées de pont ont été allongées pour éviter que les pneus ne viennent frotter dans les passages de roue.

À l'arrière, en plus des ressorts Teraflex + 3,5 pouces, ce JT reçoit des cales de 1,5 pouce pour compenser le tassement des hélicoïdaux dû au poids de l'aménagement de sa benne.

Inclus dans le kit Alpine RT3, ces tirants réglables ont permis de corriger l'inclinaison des ponts avant et arrière pour que les arbres de transmission travaillent selon un angle correct.

Autre singularité des tirants Teraflex, ils sont équipés de rotules. D'où un meilleur guidage et une plus grande liberté de mouvement en croisement de ponts.

Particularité des amortisseurs Falcon arrière, leurs tiges sont protégées par un pare-boue rigide pour éviter qu'une pierre ne les endommage.

Grâce à cette molette, il est possible de rapidement régler la dureté des amortisseurs Teraflex. Autre particularité de ces modèles made in usa, leur bonbonne sont solidaires du corps de l'amortisseur. Ce qui réduit les risques de fuite.

Suite à la rehausse de 3,5 pouces, les supports des flexibles de frein ont dû être décalés vers le bas pour éviter de tirer dessus en croisement de ponts extrême.

boss d'Equip'Raid prit le parti de faire importer son JT directement des États-Unis au lieu d'en commander un en concession.

REHAUSSE DE 3,5 POUCES MADE IN USA

À son arrivée en Alsace, le premier chantier a consisté à repenser la suspension de ce JT. Certes, il était déjà équipé d'amortisseurs performants avec ses monotubes Fox en 2 pouces. Mais, il manquait un peu de hauteur au goût de l'ami Jacky. De plus, avec l'équipement qu'il comptait lui installer, il savait que les ressorts arrière se tasseraient. L'avantage avec les Jeep, c'est que les kits suspension ne manquent pas. Pour son JT, mister Lechleiter jeta son dévolu sur un ensemble Teraflex + 3,5 pouces. Un choix dicté par la raison. Après tout, l'enseigne de West Jordan dans l'Utah est l'un des fournisseurs officiels de la marque de Toledo. Autre argument qui décida le boss d'Equip'Raid, le kit Alpine RT3 Short Arm de Teraflex se révèle ultra complet. En plus des ressorts Heavy Duty +3,5 pouces, il comprend les huit tirants réglables à rotules (4 inférieurs et 4 supérieurs) ainsi que les biellettes de barres stabilisatrices rallongées, les butées de ponts et (normalement aussi) les barres panhard arrière... sauf que, suite à un problème d'approvisionnement, Jacky dut se rabattre sur des panhard réglables Yeti XD de chez Steer Smarts. Concernant les arbres de transmission qui se révélèrent un peu « courts » suite à la rehausse, une cale installée au niveau du palier intermédiaire vint rallonger l'arbre arrière. À l'avant, la solution prit la forme d'un arbre à double croisillon de chez Spicer Parts.

AMORTISSEURS HAUTE PERFORMANCE

Autre argument en faveur du kit Teraflex, les amortisseurs livrés avec étaient des Falcon Piggyback serie 3.3. Des modèles à bonbonne séparée bénéficiant de trois réglages de dureté (soft, normal et performance) facilement sélectionnables via une molette externe. De par leur conception, ses amortisseurs offrent aussi une plus grande capacité d'huile et de gaz, ce qui réduit considérablement les risques d'échauffement en usage intensif. De plus, leur réservoir séparé étant accouplé au corps de l'amortisseur, la circulation d'huile n'en est que meilleure et il n'y a pas de risque de fuite ou d'arrachement des flexibles. Ultime particularité de ces amortisseurs, la réserve d'huile des modèles avant est à l'horizontale pour augmenter la place laissée aux roues. Une bonne chose car, suite à cette rehausse de 10 cm, ce JT fut chaussé de pneus Cooper Discoverer STT Pro en 37 x 13,5 R17 montés sur des jantes Mayhem 8304 en 9 x 17. À signaler qu'histoire de compenser les méfaits de la rehausse, les voies de ce pick-up Jeep furent augmentées via des élargisseurs Hofmann + 30 mm. Sur ce, la préparation de ce JT se poursuivit par la pose d'un amortisseur de direction Falcon, puis par le changement du pare-chocs avant par un Warn Elite. Un bumper en acier dans lequel fut logé un treuil Warn VR Evo 10-S ainsi que les antibrouillards et les radars de stationnement d'origine du JT.

HARD-TOP SUD-AFRICAIN

En ayant terminé avec l'optimisation mécanique et

Détails techniques

À l'image du pont arrière, l'essieu Dana 44 avant qui renferme aussi un différentiel Tru-lock n'a pas subi de modification interne.

Pour limiter les vibrations dans le volant, ce Gladiator se voit équipé d'un amortisseur Falcon.

À l'avant, point de coil spacers additionnels ! Comme ce JT n'embarque pas de poids supplémentaire, les ressorts Teraflex suffisent à eux-mêmes pour le rehausser de 9 cm.

Particularité des amortisseurs Falcon avant, leur bonbonne séparée est horizontale pour laisser plus de place aux pneumatiques.

Étant une finition Rubicon, ce Gladiator était déjà équipé de ces bas de caisse renforcés en acier.

Histoire que les pneus ne dépassent pas de la carrosserie, ce JT fut équipé d'élargisseurs d'ailes XXL made in Alsace !

Exit le pare-chocs d'origine ! En lieu et place, ce JT se voit équipé d'un Warn Elite.

Au centre du nouveau pare-chocs métallique prend place un treuil Warn VR Evo 10-S avec corde synthétique.

Autre équipement dont bénéficiait ce pick-up Jeep à son arrivée en Alsace, ces protections tubulaires d'ailes arrière.

Pour transformer ce Gladiator en parfait véhicule de raid, Jacky Lechleiter l'a habillé d'un Canopy Camper de chez Alu-Cab.

Exit les pneus en 33 pouces ! Désormais, ce Gladiator est chaussé de Cooper Discoverer STT Pro en 37 x 13,5 R17 et de jantes Mayhem 8304 en 9 x 17

Equip'Raid étant revendeur officiel de la marque en France, commande d'un Canopy Camper pour le Gladiator fut passée auprès d'Alu-Cab. Pour ceux qui ne connaîtraient pas ce produit, il s'agit d'un hard-top en aluminium intégrant un toit relevable ainsi qu'un couchage de 260 x 134 cm dans sa partie haute. Toutefois, au modèle de base, Jacky préféra la version AC20 Comfort qui comprend d'office l'auvent 270°, les plaques multifonction « porte-tout » sur les deux côtés de la porte arrière, le précâblage pour un panneau solaire, les éclairages leds et les poches intérieures de rangement. Au rayon « options », le hard-top sud-africain arriva en France avec un jeu de barres de toit, un panneau solaire monocristallin de 100 watts, une réserve d'eau de 50 litres et un auvent de douche. Si la pose du Canopy Camper ne posa pas de problème particulier et fut relativement rapide, par contre, sa mise en fonction nécessita quelques jours de travail supplémentaire. Déjà, il fallut tout câbler. À commencer par le panneau solaire associé à un coupleur séparateur Ctek D250SE. Sitôt fait, une batterie Optima jaune de 765 ampères posa ses valises dans la benne. Dans la foulée, en prolongation d'une prise extérieure, un chargeur Ctek MSX 25 prit place sur le circuit électrique du JT afin de pouvoir le raccorder au réseau 220 volts en cas de bivouac prolongé. Sur ce, une réserve d'eau de 50 litres Alu-Cab fut ajoutée sur la cloison avant du hard-top. Cette dernière est raccordée à une pompe automatique 3,8 L/min et un chauffe-eau électrique de 10 litres. Autre accessoire électrique ajouté à bord, un compresseur d'air T-max Sand Storm débitant à 180 l/min et associé à un enrouleur automatique est en stand-by en cas de besoin. Tout cet équipement fut caché dans l'aménagement de benne réalisé en contreplaqué peuplier. À noter que ce dernier intègre aussi un combiné 1-feu à gaz / évier pour pouvoir cuisiner à bord ainsi qu'un réfrigérateur ARB Classic Series II 47 litres.

DES EXTENSIONS QUI CHANGENT LE LOOK DU JT

À ce stade, l'essentiel de la préparation de ce JT était fait. Par la suite, sa transformation se poursuivit par l'installation d'un poste VHF CRT Space Com V dans l'habitacle. Puis, suite au premier roulage, un jeu de cales de 1,5 pouce fut ajouté au-dessus des ressorts arrière, les 250 kilos du Canopy Camper et le poids de l'aménagement intérieur ayant un peu assis la suspension du Gladiator. Suite à quoi, les couvercles de différentiel avant et arrière cédèrent leur place à des Teraflex Heavy Duty mesurant quasiment 9 mm d'épaisseur. Ainsi, pas de risque qu'ils plient ou s'enfoncent en cas de mauvaise rencontre ! Sur ce, la métamorphose de ce pick-up Jeep s'acheva par la pose d'élargisseurs d'aile + 10 cm en carbone made in Mulhouse. Indispensable car les Cooper en 37 pouces dépassaient un peu de la carrosserie. Et, entre nous, ces extensions donnent un look « massif » au Gladiator !

Si certains ont pu découvrir ce JT sur le stand d'Equip'Raid lors de la Foire du Tout-terrain de Valloire, n'allez pas croire que ce Gladiator passera sa vie bien au chaud dans le show room de l'enseigne de Mulhouse. À l'heure où vous lisez ces lignes, Jacky sillonne la Tunisie à son volant pour encadrer le raid féminin Bretz'Elles 2022 avant d'enchaîner sur deux dates 4x4 / SSV qui l'emmènera jouer dans le grand sud du pays. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Détails techniques

Avantage du Canopy Camper, son toit se relève pour se transformer en chambre à coucher. Dans cette configuration, les occupants disposent d'un couchage de 260 x 134 cm.

Pour les nuits pluvieuses ! Bénéfice du Canopy Camper imaginé par Alu-Cab, il est possible d'accéder au couchage supérieur via une trappe intérieure pour ne pas se mouiller.

Étant une version AC20 Comfort, le Canopy Camper se pare d'office d'un auvent 270° autoporté sur son côté gauche.

Particularité du hard-top sud-africain, il bénéficie de grands ouvrants latéraux. À signaler que ces derniers sont équipés de rails aéro. Sur leur face interne.

Sur le côté gauche du Canopy Camper, se cache une prise 220 volts pour se raccorder au réseau électrique domestique. À sa suite, ce JT embarque un chargeur Ctek MSX 25 qui peut alimenter en direct les accessoires embarqués pour préserver la batterie auxiliaire.

Pour avoir à portée de main rapidement sopalin, ustensiles de cuisine ou tout autre accessoire, la porte arrière du Canopy Camper s'habille de ces pochettes de rangements.

Au-dessus de la prise 220 volts, une trappe cache un enrouleur automatique relié à un compresseur T-max 180 L/min. Il suffit d'y raccorder ce manomètre de pression pour regonfler rapidement les roues ou souffler le filtre à air.

Derrière ces pochettes de rangement, ce pick-up Jeep embarque une réserve d'eau de 50 litres.

À bord, le Canopy Camper dispose de plusieurs éclairages leds de ce type.

Pour disposer de rangements à bord, un aménagement en contreplaqué peuplier a fait son apparition à bord.

Sur le côté droit du Canopy Camper, prend place une prise d'eau encastrable avec mitigeur et raccord rapide pour la douchette. À signaler qu'il est possible de se doucher à l'eau chaude grâce à un chauffe-eau électrique de 10 litres caché dans l'aménagement de benne.

Raid Balade

Le Jeep Gladiator Rubicon « raid » by Equip'Raid

Le reste de l'aménagement (le coffre avant et latéral gauche) sert de stockage.

Intégré à l'aménagement intérieur, ce Gladiator dispose d'un combiné 1-feu / évier pour cuisiner à bord.

Pour un peu d'intimité, un auvent de douche a été ajouté sur le côté droit du Canopy Camper.

Histoire de se laver les mains sans devoir monter dans le Canopy Camper, ce robinet extérieur est en stand -by.

Grâce à ces plaques multifonctions installées de part et d'autre de la porte arrière, il est possible de fixer divers accessoires comme un porte-jerrican, des plaques de désensablage…

Accessible depuis la porte arrière, ce réfrigérateur ARB Classic Serie II permet d'emmener des denrées périssables en raid.

Modifications

- Kit suspension Teraflex Alpine RT3 + 3,5 pouces
- Coil Spacers de 1,5 pouce au-dessus des ressorts arrière
- Amortisseurs Falcon Serie 3,3
- Tirants avant et arrière réglables et à rotules Teraflex
- Barres panhard avant et arrière Yeti XD de chez Steer Smart
- Arbre de transmission avant à double croisillon de chez Spicer Parts.
- Pneus Cooper Discoverer STT Pro en 37 x 13,5 R17
- Jantes Mayhem 8304 en 9 x 17
- Elargisseurs Hofmann + 30 mm
- Amortisseur de direction Falcon
- Pare-chocs avant Warn Elite
- Treuil Warn VR Evo 10-S
- Canopy Camper de chez Alu-Cab avec barres de toit
- Auvent Alu-Cab 270°
- Auvent de douche Alu-Cab
- Panneau solaire monocristallin de 100 watts
- Coupleur séparateur Ctek D250SE
- Chargeur de batterie Ctek MSX 25 associé à une prise extérieure de raccordement 220 volts
- Batterie auxiliaire Optima jaune de 765 ampères
- Réserve d'eau de 50 litres avec pompe automatique
- Chauffe-eau électrique de 10 litres
- Prise d'eau extérieure avec mitigeur et raccord rapide pour la douchette
- Compresseur d'air T-max Sand Storm associé à un enrouleur automatique
- Aménagement de benne en contreplaqué peuplier
- Combiné feu à gaz / évier
- Réfrigérateur ARB Classic Series II 47 litres.
- Poste VHF CRT Space Com V dans l'habitacle
- Couvercles de différentiel avant et arrière Teraflex
- Elargisseurs d'aile + 10 cm en carbone

LES JANTES OFF ROAD
ISSUES DE LA COMPÉTITION

EQUIP'RAID
30 ans d'expérience qui font la différence

Distributeur exclusif
En France !

EN SAVOIR +

Un large choix de couleurs !

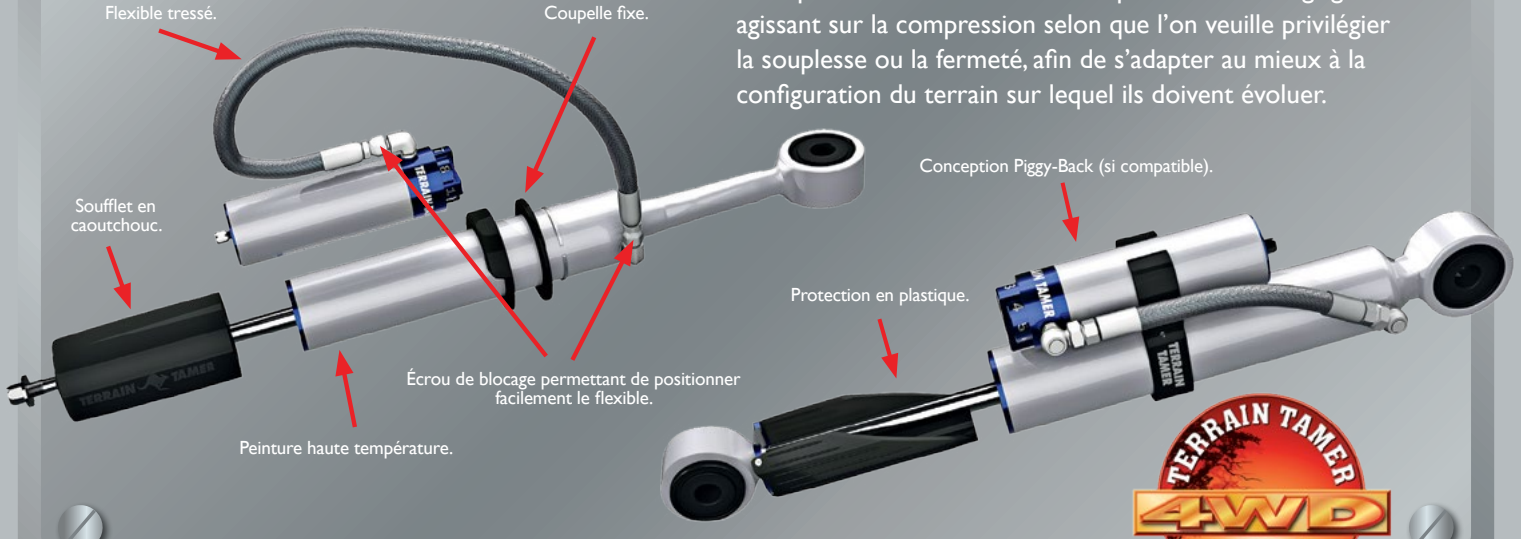
JANTES RENFORCÉES ET RENDEMENTS
POIDS/ RÉSISTANCES AMELIORÉS !

EVOCorse

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.



TERRAIN TAMER 4WD
When Quality Counts

AGENDA

SDO Expéditions & Raids Aventure

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

Trophée 4L sur glace
Du 5 au 7 janvier 2023
Département : Savoie

Rallye Duster Maroc Challenge
Du 28 février au 7 mars 2023
Pays : Maroc

Raid 4x4 Maroc
Du 9 au 18 mars 2023
Pays : Maroc

Stage pilotage 4x4
8 avril 2023
Département : Alpes-de-Haute-Provence

Expédition Albanie
Du 6 au 13 mai 2023
Pays : Albanie

Expédition Monténégro
Du 13 au 20 mai 2023
Pays : Monténégro

Expédition Bosnie
Du 20 au 27 mai 2023
Pays : Bosnie

Grand Raid SDO
Du 6 au 27 mai 2023
Pays : Albanie / Monténégro / Bosnie

Women's Raid
Du 9 au 15 juillet 2023
Département : Aveyron

Raid 4x4 Grèce des Familles
Du 17 au 26 juillet 2023
Pays : Grèce

Rando 4x4 Nature Alpes des Familles
Du 16 au 22 juillet 2023
Département : Savoie + Alpes Maritimes

Raid 4x4 Corse des Familles
Du 13 au 19 août 2023
Département : Corse

Week-end rencontres SDO
Du 9 au 10 septembre 2023
Département : Aveyron

Ecole de pilotage 321 4x4

Stage Rallye Féminin au Maroc
Du 11 novembre 2022 au 16 novembre 2022
Pays : Maroc

Stage spécial Sable
Du 17 novembre 2022 au 22 novembre 2022
Pays : Maroc

Stage Rallye Féminin
Du 10 décembre 2022 au 11 décembre 2022
Département : 86

Raid Aventure Réveillon
Du 26 décembre 2022 au 03 janvier 2023
Pays : Maroc

Stage Rallye Féminin
Du 07 janvier 2023 au 08 janvier 2023
Département : 86

Stage Rallye Féminin au Maroc
Du 12 février 2023 au 17 février 2023
Pays : Maroc

Stage Rallye Féminin au Maroc
Du 18 février 2023 au 23 février 2023
Pays : Maroc

Stage Rallye Féminin perfectionnement
Du 24 février 2023 au 01 mars 2023
Pays : Maroc

Raid Aventure Maroc Tizi N'Test
Du 04 mars 2023 au 11 mars 2023
Pays : Maroc

Stage Rallye Féminin
Du 04 mars 2023 au 05 mars 2023
Département : 86

Championnat de France des Rallyes tout-terrain

Les 7 Vallées : 28 au 30 octobre

Plaines & Vallées : 25 au 27 novembre

Epreuves non FIA

Sahari International 2022 : 12 au 22 novembre

M'hamid Express 2023 : 29 janvier au 3 février

Morocco Sand Express 2023 : 7 au 12 mai

Carta Rally 2023 : 12 au 18 mars

Rat Race 1000 2023 : 27 décembre au 6 janvier

Augmentez votre visibilité

en devenant partenaire de

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

AGENDA

Globatlas Adventures

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
Pays : Algerie

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

Raid Sui Percsi Siciliani - Jour de l'an
Du 26 décembre 2022 au 4 janvier 2023
Pays : Sicile

Raid Sahara Oasis de l'Ouest
Du 15 au 29 janvier 2023
Pays : Algerie

Raid du Gévaudan
Du 3 au 5 mars 2023
Département : Lozère

Raid Sui Percosi Siciliani
Du 15 au 24 avril 2023
Pays : Sicile

Raid Bihac
Du 19 mai au 28 mai 2023
Pays : Bosnie

Raid Cévenol
Du 25 au 29 mai 2023
Département : Aveyron et Lozère

Raid Alpi Italiane
Du 14 au 19 juillet 2023
Pays : Italie

Raid du Caucase
Du 22 juillet au 5 août 2023
Pays : Géorgie

Raid Etosha
Du 27 juillet 2023 au 18 août 2023
Pays : Namibie - Botswana

Raid Idfjoll
Du 1er au 19 août 2023
Pays : Islande

Raid Sahara Grand Sud
Du 12 novembre au 2 décembre 2023
Pays : Algérie

Nord-Sud Evasion

Raid Atacama
Du 1er au 19 décembre 2022
Pays : Bolivie / Chili

Raid Glacier Tour Extrem Baroud
Du 29 décembre 2022 au 2 janvier 2023
Pays : Islande

Raid Himbas- Etosha
Du 20 décembre 2022 au 5 janvier 2023
Pays : Namibie

Raid Glacier Tour Extrem Baroud
Dates sur mesure (février, mars, avril)
Pays : Islande

Raid Arenal
Du 2 avril au 16 avril 2023
Pays : Costa Rica

Raid Nazca
Du 29 avril au 16 mai 2023
Pays : Pérou

Raid Himbas-Dunes Special
Du 1er au 21 mai 2023
Pays : Namibie

Raid Angola
Du 10 juin au 03 juillet 2023
Pays : Namibie et Angola

Raid Samaria
Départ à la carte en mai et juin.
Pays : Crète

Raid Artica
Du 02 au 24 juillet 2023
Pays : autour de la Baltique

Raid Athena
Du 16 juillet au 1 août 2023
Pays : Grèce

Raid Baltic
Du 06 au 26 août 2023
Pays : Pologne, Pays Baltes, Finlande et Suède

Raid Hekla
Du 25 juillet au 12 aout 2023.
Pays : Islande

Raid Askja
Du 08 au 26 aout 2023
Pays : Islande

Raid Samaria
Départ à la carte en septembre et octobre
Pays : Crete

NORD-SUD EVASION

L'islande, c'est nous !

Partez avec le spécialiste de l'Islande depuis 35 ans !

Raid HEKLA : Du 25 juillet au 12 août 2023

Raid ASKJA : Du 08 août au 26 août 2023

Réservez maintenant pour profiter des meilleurs tarifs sur le ferry.
Possibilité de cumuler les 2 raids.

Raid ATACAMA (Bolivie, Chili) : Du 01 au 21 décembre 2022

Roulez sur un miroir à l'infini !

3 déserts au programme (Atacama, Lipez, Uyuni) avec hôtels de charme et 4x4 de location

Raid HIMBAS / NAMIB-DUNES / ETOSHA (Namibie) : Du 01 au 21 mai 2023

Toutes les merveilles de la Namibie en un seul voyage !

Désert du Kalahari, Fish river Canyon, Namib dunes en 6 jours, Twifell fontain, Kaokoland, Epupa falls, 2 jours de safari dans Etosha, Hobas, Waterberg. Raid en bivouac et 4x4 de location tout equipé.

Raid ARENAL (Costa Rica) : Du 02 au 16 avril 2023

Découvrez à un rythme 'ticos' une nature préservée et grandiose.

Raid en hôtel et demi pension avec 4x4 de location confortable.

GIGA RAID Ushuaia - Panama : Du 15 janvier au 25 mars 2023

70 JOURS pour découvrir les plus beaux sites de l'Amérique du Sud en un seul voyage. Envoi en container des 4x4 début novembre 2022.

WWW.NORD-SUD-EVASION.FR - Tél : 01 30 29 30 55

EVASION

Join our facebook Group

Plus de photos, Plus de vidéos, Plus d'infos...

RDV dans le groupe FB du mag !

Christophe Wilt et Anthony Bois, les invités surprises !

Pour sa première participation à un rallye TT, Christophe Wilt a frappé fort puisqu'avec Anthony Bois à ses côtés, le pilote meusien est reparti de Saint-Palais-sur-Mer avec sa première victoire en Championnat de France. Félicitations ! Pour sa part, en terminant au deuxième rang, Benoît Bersans a accentué son avance au Championnat. Dans le Challenge 2RM, la victoire revint à Yann Clevenot et Romain Dupouts qui se sont un peu plus rapprochés du titre tandis que Joris Beyer et Lorraine Claudepierre héritaient de la victoire dans le Trophée des 4x4. Retour sur ce week-end fou...

Le huitième rendez-vous de l'année a débuté comme d'habitude à Saint-Palais-sur-Mer avec les traditionnelles vérifications administratives. Ensuite, les équipages se sont rendus au Leclerc de Royan pour vérifier la conformité de leurs véhicules avant de clôturer la journée sur le port de Royan.

NOUVEAU VENU EN RALLYE TT

Parmi les 141 équipages présents, vous retrouviez un « petit nouveau » venu de la Meuse, un certain Christophe Wilt. Du haut de ses 48 ans, notre homme a déjà fait parler de lui sur la terre que ce soit en Sprint Car, en Autocross et en Rallycross où il avait terminé sur la petite marche du podium du Championnat de France Supercar en 2015. Il s'était ensuite engagé en rallye asphalte en 2017. Après s'être fait la main avec une Subaru groupe N, il remporta 12 victoires en Coupe de France au volant de véhicules de la catégorie R5. Rien d'étonnant donc de voir son nom en haut de la feuille de classement de la première spéciale ! Il récidiva dans la seconde ES alors que Laurent Fouquet se rappelait aux bons souvenirs de tous à la fin de la première boucle matinale. Pour sa part, Grégory Vincent montra qu'il demeurait également un sérieux adversaire avec le meilleur temps dans l'ES 4, mais Christophe Wilt se remit en ordre de marche en signant les deux derniers scratchs de la journée. Il rentra en leader à Médis où il afficha un large sourire à l'entrée du parc tout comme son copilote Anthony Bois. Alors qu'ils occupaient la 2ème et la 3ème place, Chris Bird (#175) et Grégory Vincent (#50) renoncèrent dans l'ES 5. C'est donc Laurent Fouquet qui reprit la deuxième place à la fin de la journée, mais ce dernier était menacé par Benoît Bersans qui pointait à seulement 5" du Fouquet. Rien n'était donc joué pour le podium final surtout que la menace pourrait bien venir de Yannick Lonne-Peyret qui était plus motivé que jamais !

UN DIMANCHE EN GESTION

Dimanche matin, Laurent Fouquet partit à la faute dès le premier chrono et dut renoncer, dommage ! Avec 46" d'avance sur Benoît Bersans, Christophe Wilt put alors voir venir. Malgré une petite frayeur et quelques soucis mécaniques, il géra sa fin de course à merveille et fila vers sa première victoire en Championnat de France des Rallyes TT pour sa première apparition ! Incroyable ! Félicitations à lui et son copilote Anthony Bois (qui se vit récompensé après sa mésaventure d'Orthez) ! Deuxième à l'arrivée, Benoît Bersans et Cédric Nicolau ont maintenu la pression sur le pilote du Rivet, mais l'avance de ce dernier était trop importante. Avec ce résultat, Benoît conforta sa place de leader au Championnat et repartit du rallye avec la sensation du devoir accompli. L'autre surprise du week-end vint de Yannick Lonne-Peyret qui s'est montré très à l'aise sur ce terrain rapide et qui monta sur la petite marche du podium avec son fidèle copilote, Vincent Marestin. Longtemps 4ème, Joël Guyot renonça dans la dernière spéciale et laissa sa place au britannique Justin Birchall qui n'est pas passé inaperçu avec son impressionnant Lofthouse BMW. Avec Andy Powell, il précédait le jeune et talentueux Bastien Dronde qui découvrait le fonctionnement du buggy Porsche familial. Après une première journée de découverte, ce dernier passa à la vitesse supérieure le dimanche. Avec Lucas Campane dans le baquet de droite, ils remontèrent de la 14ème à la 5ème place finale ! Un très bon résultat pour le pilote de Laguinge qui marche sur les traces de son père et de son frère. De bon augure pour la suite !

UN TOP 10 SURPRENANT

Sixième du classement, Jean Garicoix et Thomas Garispe

rentrèrent au parc fermé avec le sourire et la première place de la classe T1A1. Impossible de lutter face aux gros moteurs ce week-end dans ces conditions ! Ils précédaient de 4 dixièmes le Rivet Nissan de Joël Chopin et Bixente Castège qui sont bien remontés dans le classement. C'est un autre Rivet qui occupait la 8ème place avec le pilote constructeur Fabrice Rivet accompagné par sa fille Morgane. Ils remportèrent la classe T1A2 après une course rondement menée et une régularité exemplaire. Malchanceux, Stéphan Barthe et Denis Podevin échouèrent à la 9ème place finale après avoir connu des soucis techniques le samedi. Dommage car ils ont encore montré de belles choses le dimanche avec notamment 3 meilleurs temps. Enfin, le top 10 fut complété par le duo britannique composé de Richard Mann et Rebecca Clarkson et leur RMoffroad équipé d'un moteur Jaguar.

BAGARRE DE HAUT VOL EN 2RM

En challenge 2-roues motrices, Grégory Boucher partit le plus vite avec son Fouquet Honda. Il conserva la place de leader durant les trois premières spéciales avant d'être dépassé par Yann Clevenot qui rentra en tête le samedi soir. Au provisoire de la première journée, il disposait de 4" d'avance sur l'étonnant Axel Zielinski qui faisait de la résistance à l'aide de 2 meilleurs temps. Grégory Boucher occupait la petite marche provisoire du podium, mais ces trois-là n'étaient séparés que par 5 petites secondes. Dimanche, le match se poursuivit, mais le classement ne changea pas et ce fut bel et bien Yann Clevenot et Romain Dupouts qui remportèrent une nouvelle victoire avec leur Cledze Suzuki. Le titre n'est plus très loin pour ces deux-là ! Réponse au prochain épisode. De leur côté, Axel Zielinski et Maxime Bourdieu décrochèrent la médaille d'argent avec leur Tomahawk. Le pilote Assurallye n'ayant rien lâché, mais ça n'a pas suffi. Un podium complété par le Fouquet Honda de Grégory Boucher et Romain Brocheton, toujours aussi performants. Un résultat motivant pour l'équipage de l'Aisne que l'on devrait retrouver sur les deux dernières épreuves de l'année. Pour leur retour à la compétition, Hervé Brient et Aurélie Montus s'intercalèrent à la 4ème place. Un très bon résultat pour cet équipage sympathique que l'on aimerait revoir plus souvent. Ils précédaient le Cledze de Vincent Tresarricq et Audrey Chabanne qui se sont bien amusés durant le week-end.

UNE SANCTION QUI REMIT TOUT EN CAUSE

Dans le Challenge SSV, Jordy Delbouys rentra en leader le samedi soir avant de se faire exclure pour « non conformité de son SSV ». Une sanction qui permit à Anthony Menanteau de retrouver sa position préférée, celle de leader qu'il conserva jusqu'à l'arrivée finale avec sa fille Alison à ses côtés. Bravo ! Il précéda de 20" Guillaume Noirot et Alexis Correia et de plus de 1'27" le duo Olaïzola/Lahouille. Le premier Polaris fut celui de Romuald Dubois et Maxime Crevecoeur qui se sont bien battus avec Bertrand Bigot et Joachim Chapel.

UNE CREVAISON QUI COÛTE CHER

Dans le Trophée des 4x4, comme on pouvait s'y attendre, Hervé Dulondel et Pierre-Antoine partirent les plus vites avant de perdre 50" dans l'ES5 et de laisser provisoirement la tête de la catégorie à Joris Beyer. L'équipage du Grand Cherokee n° 306 refit son retard le dimanche et reprit son bien qu'il conserva jusqu'à… l'avant-dernière spéciale. En effet, une crevaison vint ruiner leurs espoirs de victoire. Dommage, ils durent se contenter de la place de dauphin. Suite à cette mésaventure pneumatique, c'est Joris Beyer et Lorraine Claudepierre qui héritèrent de la victoire et confortèrent ainsi leur première place dans la course au titre. Rien n'est pour autant acquis puisque Fabien Daigneau et Baptiste Caquelard n'ont pas dit leur dernier mot en montant sur la petite marche du podium ce week-end avec leur Jeep.

Maintenant, Rendez-vous le week-end du 28 au 30 octobre pour la 8ème édition du Rallye des 7 vallées d'Artois, l'avant-dernière date du calendrier 2022. ■

Texte : FFSA - Photo : Lionel Montmain

Le top 12 du Rallye TT Dunes & Marais 2022

Cl	N°	Equipe	Voiture	Cat	temps	écarts
1	47	Wilt Christophe / Bois Anthony	Rivet Porsche	T1A	01:09:54,4	
2	6	Bersans Benoit / Nicolau Cédric	Dronde Nissan	T1A	01:10:20,2	+ 00:25.8
3	12	Lonne-Peyret Yannick / Marestin Vincent	Fouquet Nissan	T1A	01:10:44,9	+ 00:50.5
4	184	Birchall Justin / Powell Andy	Lofthouse BMW	T1A	01:11:55,7	+ 02:01.3
5	21	Dronde Bastien / Campane Lucas	Dronde Porsche	T1A	01:12:17,8	+ 02:23.4
6	30	Garicoix Jean / Garispe Thomas	BMC Suzuki	T1A	01:12:26,3	+ 02:31.9
7	11	Chopin Joël / Castege Bixente	Rivet Nissan	T1A	01:12:26,7	+ 02:32.3
8	2	Rivet Fabrice / Rivet Morgane	Rivet BMW	T1A	01:12:39,0	+ 02:44.6
9	10	Barthe Stephan / Podevin Denis	Fouquet Nissan	T1A	01:12:53,9	+ 02:59.5
10	177	Mann Richard / Clarkson Rebecca	Rmoffroad Jaguar	T1A	01:13:19,0	+ 03:24.6
11	202	Clevenot Yann / Dupouts Romain	Cledze Suzuki	T1B	01:14:47,2	+ 04:52.8
12	261	Zielinski Axel / Bourdieu Maxime	Caze Suzuki	T1B	01:14:50,4	+ 04:56.0

4X4 FUTÉ 34
Garage & Co

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

GARAGE
SPECIALISTE 4X4

tip toy
74 4X4

RÉPARATIONS
PRÉPARATIONS
ENTRETIENS

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

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 POUCES

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...)

ANTICHOC ETANCHE ANDROID GALILEO

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

euro4x4parts
www.euro4x4parts.com

Solis
Les Mains

Retour gagnant pour Guerlain Chicherit !

Après une pause forcée de neuf mois, les concurrents ayant des vues sur le tout nouveau titre de champion du Monde FIA WRC2 se sont retrouvés au stade d'Agadir le 30 septembre dernier pour les vérifications administratives et techniques du Rallye du Maroc 2022. Pour le coup, quelque 25 autos (T1 et T2 confondus) avaient fait le déplacement. Un chiffre auquel il fallait ajouter 16 équipages engagés en classe Open dont les trois Audi RS Q E-Tron Evo 2 venues se tester avant le grand rendez-vous de janvier. Ça promettait donc du grand spectacle sur les pistes qui allaient emmener les concurrents faire une boucle de cinq jours dans le sud du Maroc en longeant la côte atlantique.

Le Rallye du Maroc 2022

Parmi les grandissimes favoris au départ du Rallye du Maroc 2022, bien sûr, on retrouvait les leaders du championnat WRC2. À savoir Sébastien Loeb avec 112 points à son compteur et Nasser Al-Attiyah à qui ne manquait qu'un petit point pour revenir à hauteur du nonuple champion du monde français. Mais, d'autres pilotes avaient aussi des arguments pour créer la surprise. À commencer par Orlando Terranova, 4ème du dernier Dakar et coéquipier de Sébastien Loeb chez Barhain Raid Xtreme. Pour sa part, le clan X-Raid alignait deux Mini JCW confiées aux expérimentés Jakub Przygonski et Sebastian Halpern. Enfin, cette édition 2022 marquait aussi le retour aux affaires du vainqueur de la coupe du monde des rallyes tout-terrain 2009, alias Guerlain Chicherit. Pour l'occasion, l'ancien skieur freeride et vainqueur du Silk Way Rally 2021 est arrivé au Maroc au volant d'un Hunter BRX T1+. Quid de son proto GCK fonctionnant à l'hydrogène ? Pour l'instant, son développement continue. Mais, au vu du nouveau règlement FIA favorisant les T1+ au détriment des buggys 2-roues motrices, le pilote savoyard a décidé de le mettre un peu en stand-by, le temps de collecter un maximum d'infos et de données avec le buggy Prodrive.

1 er au général
G. Chicherit / A. Winocq

SEMAINE COMPLIQUÉE POUR NASSER AL-ATTIYAH

Commençons ce compte-rendu par mister Nasser Al-Attiyah. Pour le pilote qatari, la semaine débuta de la meilleure des manières avec une victoire au terme du prologue de 9 km. Bien navigué par Mathieu Baumel, le vainqueur du Dakar 2022 s'imposa devant son coéquipier Yazeed Al-Rajhi. Le lendemain, changement d'ambiance à l'arrivée de la première étape. Et pour cause, victime d'une double crevaison, le pilote qatari concéda plus de 3 minutes à son coéquipier saoudien qui franchit la ligne d'arrivée avec le meilleur temps. Mais, le pire restait encore à venir. En effet, lors du stage 2, l'équipage Overdrive Racing creva à quatre reprises. Pas cool quand on part avec seulement deux-roues de secours ! Par chance, après de très longues minutes d'attente en bord de piste, ils purent se dépanner avec l'aide de leurs coéquipiers Juan Cruz Yacopini et Erik Van Loon qui leur donnèrent une roue chacun. Mais le mal était fait ! Au cours de cette journée maudite, l'équipage franco-qatari perdit plus de 53 minutes. Conséquence immédiate, ils rétrogradèrent à la 7ème position au général avec 38 minutes de retard sur le leader. Les trois étapes suivantes s'annonçaient donc compliquées. Elles ne le furent pas tant que ça puisqu'au terme du stage 3, Nasser Al-Attiyah et Mathieu Baumel se sont montrés les plus rapides sur la boucle autour de Laâyoune. Le lendemain, pour entamer leur remontée sur Tan-Tan, échaudé par les crevaisons à répétition lors de leur descente, le binôme franco-qatari roula à un rythme moins soutenu qu'à l'accoutumée, histoire de préserver leurs pneumatiques. D'où leur troisième temps du jour. Enfin, au terme de l'ultime journée de course, Nasser Al-Attiyah et Mathieu Baumel se contentèrent du 5ème chrono. Une dernière place dans le top 5 qui leur donna quand même le sourire car elle leur assurait la troisième place au général. Une performance qui propulsa Nasser Al-Attiyah en tête du Championnat du monde avec 22 points d'avance sur Sébastien Loeb.

4 ème au général
Y. Al Rajhi / D. Von Zitzewitz

SEBASTIEN LOEB POUR L'HONNEUR

Si Nasser Al-Attiyah connut une semaine

2 ème au général
O. Terranova / A. Haro Bravo

3 ème au général
N. Al-Attiyah / M. Baumel

5 ème au général
M. Prokop / V. Chytka

6 ème au général
J. Przygonski / A. Monleon

mouvementée, ce fut pire pour Sébastien Loeb et Fabian Lurquin. Après avoir terminé le prologue à seulement 13 secondes de son adversaire, tout le monde s'attendait à une lutte de haut vol lors de la première spéciale. Elle n'eut jamais lieu car, aux environs du kilomètre 20 de la spéciale emmenant les concurrents d'Agadir à Tan-Tan, le pilote du Hunter #200 cassa un triangle de suspension. Et comme un malheur n'arrive jamais seul ! En fin de spéciale, l'équipage franco-belge creva deux fois. Résultat, au terme de cette première journée de course, le nonuple champion du monde pointait à la 9ème position du général à plus de 23 minutes du leader. Il faut croire que cette petite contre-performance le piqua au vif car, le lendemain, bien aidé par les quatre crevaisons de son adversaire, le nonuple champion du monde sortit de la deuxième étape avec le meilleur chrono. Malheureusement, au Maroc, les jours se suivent mais ne se ressemblent pas toujours. Sébastien Loeb en fit l'amère expérience. Victime d'une petite erreur de nav et de deux crevaisons lors du stage 3, l'équipage du Hunter #200 concéda plus de 9 minutes à Nasser Al-Attiyah, vainqueur du jour. Et ce n'était rien par rapport au temps qu'allait perdre Sébastien Loeb le lendemain. En effet, à cause d'une fuite irréparable sur le circuit de direction assistée de son proto Hunter, le nonuple champion du monde dut sortir de la spéciale au km 127 et revenir au bivouac par la route. Un

retour par l'asphalte qui lui valut une pénalité de 16 heures et 3 minutes. Certains pilotes auraient alors jeté l'éponge, pas mister Loeb. Au contraire, il voulut absolument reprendre la course dans le but d'engranger des points au Championnat du monde W2RC, certains étant attribués à ceux qui finissent le rallye ainsi que pour les places d'honneur à chaque étape. Or, l'équipage du Hunter #200 a bien fait car ils empochèrent la 5ème et dernière étape du Rallye du Maroc, glanant quelques précieux points pour le Championnat du monde.

GUERLAIN CHICHERIT, VAINQUEUR SURPRISE

Un adage populaire veut que les malheurs des uns fassent le bonheur des autres. En l'occurrence, celui de Guerlain Chicherit et Alex Winocq. Pourtant, la semaine avait plutôt mal débuté pour le pilote français. En effet, à l'instar de Nasser Al-Attiyah, lors de la première spéciale, Guerlain et Alex durent s'arrêter à deux reprises en bord de piste pour changer des pneus. Et ils le firent à l'ancienne car leur pistolet pneumatique les avait lâchés. Une mésaventure qui n'empêcha pas l'équipage du hunter #208 de décrocher le quatrième chrono de la première spéciale. Le lendemain, bis repetita… sauf que Guerlain et Alex crevèrent trois fois et durent finir le secteur chrono avec un pneu à plat sur 30 kilomètres. Le lendemain, le pilote GCK Motorsport lâcha les chevaux pour terminer deuxième du stage 3… à seulement 1'21 de Nasser Al-Attiyah ! Par là même, ses adversaires directs ayant connu des fortunes diverses, il prit la tête du classement général suivi par son coéquipier Orlando Terranova à moins d'une minute. Le classement de la quatrième spéciale (deuxième derrière un Yazeed Al-Rajhi déchaîné) ne changera pas la donne. Mieux, l'ancien skieur freeride porta son avance à plus de 9 minutes sur son coéquipier argentin et 28 minutes sur Nasser Al-Attiyah tandis que Yazeed Al-Rajhi accusait sur lui un retard de 40 minutes. C'est donc avec une certaine quiétude que le binôme du Hunter #208 aborda l'ultime spéciale qu'il finit avec le deuxième chrono, juste derrière Sébastien Loeb. Certes, sur les cinq étapes que comptait le rallye, le pilote savoyard n'en gagna aucune. Mais, chaque jour, il finissait dans le top 5. Or, c'est cette régularité qui le fit gagner. Après, il faut rappeler une donnée : avant le 30 septembre, mister Chicherit n'avait conduit son Hunter T1+ que deux jours pour des essais privés. Ça promet pour le Dakar !

UN RÉSULTAT DE BON AUGURE AUSSI

Autre grand gagnant grâce à sa régularité, Orlando Terranova monta sur la deuxième marche du podium

final. Pourtant, le pilote argentin a commencé la semaine prudemment en ne terminant la première spéciale qu'en 5ème position. Mais, il haussa son rythme de roulage par la suite. Et ce malgré une belle frayeur lors du stage 1 ! en effet, alors qu'il roulait à plus de 170 km/h, son pneu arrière explosa. Par chance, le Hunter était en ligne droite et put s'arrêter sans dommage sévère. Beaucoup de pilotes auraient appréhendé après un tel incident. Pas Orly ! La preuve, au terme du stage 2, le pilote argentin rafla le deuxième chrono. Le lendemain, il se classa quatrième. Même position lors de la remontée de la caravane vers Tan-Tan. À force de se classer tous les jours dans le top 5, l'équipage du hunter #203 s'installa confortablement à la seconde place du général. Certes,

il concéda presque 11 minutes à son coéquipier Guerlain Chicherit. Mais il relégua Nasser Al-Attiyah quand même à plus de 19 minutes. Pas de doute, il faudra compter avec lui lors du prochain Dakar !

YAZEED AL-RAJHI MALCHANCEUX MAIS HEUREUX

De son côté, Yazeed Al-Rajhi frappa fort dès la première journée de course en remportant le stage 1 avec trois minutes d'avance sur Nasser Al-Attiyah. Manque de bol, le lendemain, victime lui aussi de multiples crevaisons, le pilote saoudien perdit plus de 30 minutes sur la tête de course et se retrouva en 4ème position du général. Le lendemain, lors de la troisième journée de course, nouveau coup du sort ! il fut victime d'un problème de direction et termina la journée avec le 19ème temps. Sanction immédiate, il rétrograda à la 7ème place du général. Il faut croire que cet incident énerva particulièrement le pilote du Toyota #202 car le pilote saoudien lâcha les chevaux

lors de l'avant-dernière spéciale… au point de la ravir à un Guerlain Chicherit de plus en plus rapide au volant du Hunter. Une victoire pour l'honneur car, accusant un retard de plus de 12 minutes sur lui, il ne pouvait pas aller chercher à la régulière Nasser Al-Attiyah pour la petite marche du podium final. En plus, cette quatrième place au classement final suffisait à son bonheur car elle consolida sa troisième place au classement FIA du championnat WR2C. Avec 100 points, il comptait désormais 33 points d'avance sur Jakub Przygonski et 52 sur Guerlain Chicherit.

ET LES AUDI DANS TOUT ÇA ?

Inscrites en catégorie open, les RS Q e-Tron Evo 2 n'apparaissent pas dans le classement officiel du rallye. Pourtant, Stéphane Peterhansel, Carlos Sainz et Mattias Ekstrom s'élançaient en même temps que leurs petits camarades de jeu et sur le même parcours. Or, c'est intéressant de se pencher sur leurs temps respectifs. Si David Castera les avait intégrés au classement FIA, ce n'est pas Guerlain Chicherit qui aurait gagné le rallye du Maroc, mais Carlos Sainz avec deux minutes d'avance sur le pilote français. Pour sa part, Mattias Ekstrom se serait intercalé entre Orlando Terranova et Nasser Al-Attiyah, en devançant ce dernier de plus de 18 minutes. Enfin, Stéphane Peterhansel aurait été sur les talons de son meilleur ennemi puisqu'il aurait fini le rallye juste derrière Nasser Al-Attiyah pour trois petites secondes. Cela annonce une superbe lutte en Arabie saoudite en janvier prochain ! ■

Texte : Matthieu Dadillon
Photos : Rallye du Maroc

Classement FIA du Rallye du Maroc 2022

Pos	N°	Pilote / Copilote	Cat	Team	Temps	Ecart
1	208	G. Chicherit (Fra) / A. Winocq (Fra)	T1	Gck Motorsport	14:47:29	00:00:00
2	203	O. Terranova (Arg) / A. Haro Bravo (Esp)	T1	Bahrain Raid Xtreme	14:58:24	00:10:55
3	201	N. Al-Attiyah (Qat) / M. Baumel (Fra)	T1	Toyota Gazoo Racing	15:16:53	00:29:24
4	202	Y. Al Rajhi (Sau) / D. Von Zitzewitz (Deu)	T1	Overdrive Racing	15:29:00	00:41:31
5	204	M. Prokop (Cze) / V. Chytka (Cze)	T1	Benzina Orlen Team	15:48:06	01:00:37
6	206	J. Przygonski (Pol) / A. Monleon (Esp)	T1	X-Raid Mini Jcw Team.	15:51:33	01:04:04
7	216	I. Esteve Pujol (Esp) / Jm. Villalobos Valcarcel (Esp)	T1	Repsol Rally Team	16:39:32	01:52:03
8	302	S. Quintero (Usa) / D. Zenz (Deu)	T3	Red Bull Off-Road Junior Team	16:44:38	01:57:09
9	300	Fr. Lopez Contardo (Chl) / O. Mena (Esp)	T3	South Racing Can-Am	16:54:35	02:07:06
10	301	C. Gutierrez Herrero (Esp) / P. Moreno Huete (Esp)	T3	Red Bull Off-Road Junior Team	16:56:03	02:08:34
11	402	R. Baciuska (Ltu) / O. Vidal (Esp)	T4	South Racing Can-Am	17:09:49	02:22:20
12	224	L. Rosa (Prt) / P. Bianchi Prata (Prt)	T1	Overdrive Racing	17:13:44	02:26:15
13	410	P. Navarro (Esp) / M. Metge (Fra)	T4	Fn Speed Team	17:19:23	02:31:54
14	416	J. Gonzalez Ferioli (Arg) / G. Rinaldi (Arg)	T4	South Racing Can-Am	17:26:24	02:38:55
15	315	H. Garces (Chl) / Jp. Latrach Vinagre (Chl)	T3	South Racing Can-Am	17:31:27	02:43:58
16	310	M. Guthrie (Usa) / O. Floene (Nor)	T3	Red Bull Off-Road Junior Team	17:32:48	02:45:19
17	309	G. De Mevius (Bel) / F. Cazalet (Fra)	T3	Red Bull Off-Road Junior Team	17:48:01	03:00:32
18	408	C. Batista (Bra) / P. Santos (Prt)	T4	South Racing Can-Am	18:34:05	03:46:36
19	306	J. Pisson (Fra) / C. Duple (Fra)	T3	Jlt Racing	18:38:11	03:50:42
20	404	L. Del Rio (Chl) / B. Jacomy (Arg)	T4	South Racing Can-Am	18:46:31	03:59:02
21	423	N. Cavigliasso (Arg) / V. Pertegarini (Arg)	T4	Drag'on Rally Team	18:53:20	04:05:51
22	422	Tb. Alexander (Esp) / M. Sola Terradellas (Esp)	T4	Baporo Motorsport	18:54:01	04:06:32
23	427	T. Triisa (Est) / M. Meeru (Est)	T4	Redmoto Estonia	18:58:22	04:10:53
24	219	E. Kireev (Cyp) / J. Cerutti (Ita)	T1	Srt Racing	19:01:02	04:13:33
25	409	M. Taylor (Aus) / A. Short (Usa)	T4	Can-Am Factory South Racing	19:03:57	04:16:28
26	401	M. Goczal (Pol) / L. Laskawiec (Pol)	T4	Cobant-Energylandia Rally Team	19:24:43	04:37:14
27	307	S. Guayasamin (Ecu) / Ra. Torlaschi (Arg)	T3	Fn Speed Team	19:29:52	04:42:23
28	424	Jm. Fidel Medero (Esp) / J. Ventaja (Esp)	T4	Fn Speed Team	19:34:28	04:46:59
29	223	B. Szalay (Hun) / L. Bunkoczi (Hun)	T1	Szalay Dakar Team	20:06:30	05:19:01
30	431	G. Hacohen (Isr) / O. Pearl (Isr)	T4	South Racing Can-Am	20:40:50	05:53:21
31	226	M. Willems (Nld) / R. Van Pelt (Nld)	T1	Bastion Hotels Dakar Team	20:43:16	05:55:47
32	414	D. Huguet (Fra) / N. Falloux (Fra)	T4	Team Bbr / Pole Position 77	20:49:43	06:02:14
33	329	P. Bozzano (Bra) / C. Sachs (Bra)	T3	Team Bbr / Pole Position 77	20:53:02	06:05:33
34	230	A. Miura (Jpn) / L. Lichtleuchter (Fra)	T2	Team Toyota Auto Body	20:55:39	06:08:10

35	231	R. Basso (Fra) / Jm. Polato (Fra)	T2	Team LandToyota Auto Body	20:56:00	06:08:31
36	320	H. Rodrigues (Prt) / G. Reis (Prt)	T3	South Racing Can-Am	21:06:59	06:19:30
37	333	Dl. Zille (Arg) / S. Cesana (Arg)	T3	South Racing Can-Am	21:24:14	06:36:45
38	311	M. Marti (Esp) / R. Romero Font (Esp)	T3	Fn Speed Team	21:36:40	06:49:11
39	432	O. Ral Verdu (Esp) / P. Vilalta Rosell (Esp)	T4	Buggy Masters Team	21:49:50	07:02:21
40	321	P. Lonyai (Hun) / Ms. Somfai (Hun)	T3	South Racing Can-Am	21:50:40	07:03:11
41	319	G. Brinkman (Aus) / D. Moscatt (Aus)	T3	Ph-Sport	22:47:28	07:59:59
42	330	C. Fournier (Fra) / J. Garcin (Fra)	T3	Mercier Racing Fournier	22:48:42	08:01:13
43	217	M. Van Eikeren (Nld) / P. Van Kruijsdijk (Nld)	T1	Dakar Team Van Eikeren	22:59:50	08:12:21
44	327	K. Kabbage (Mar) / Jm. Lurquin (Bel)	T3	Khalid Kabbage	23:12:52	08:25:23
45	227	S. Tacx (Nld) / J. Riezebos (Nld)	T1	Dakar Team Van Eikeren	23:18:23	08:30:54
46	332	E. Bozzano Junior (Bra) / L. Gomes (Bra)	T3	Team Bbr / Pole Position 77	23:21:45	08:34:16
47	317	A. Van Loon (Nld) / L. Bakker (Nld)	T3	South Racing Can-Am	23:22:26	08:34:57
48	420	P. Oliveira (Moz) / Ma. Guimaraes (Prt)	T4	Crn Competition	23:23:55	08:36:26
49	400	A. Jones (Usa) / G. Gugelmin (Bra)	T4	Can-Am Factory South Racing	33:56:41	19:09:12
50	305	A. Fischer (Deu) / A. Seel (Swe)	T3	Annett Fischer	34:40:31	19:53:02
51	200	S. Loeb (Fra) / F. Lurquin (Bel)	T1	Bahrain Raid Xtreme	35:38:01	20:50:32
52	403	B. Conti De Oliveira (Bra) / M. Justo (Bra)	T4	South Racing Can-Am	37:56:13	23:08:44
53	207	S. Halpern (Arg) / Br. Graue (Arg)	T1	X-Raid Mini John Cooper Works Team	38:42:55	23:55:26
54	318	B. Michiel (Nld) / E. Kuijpers (Nld)	T3	Arcane Racing	38:53:34	24:06:05
55	322	H. Gabari (Mar) / N. Kabbage (Mar)	T3	Team Alia	39:14:23	24:26:54
56	421	H. Zingraf (Fra) / Y. Bighetti De Flogny (Fra)	T4	Team Casteu	39:24:15	24:36:46
57	331	A. Rubio Fernandez (Esp) / La. Benedicto San Antonio (Esp)	T3	Buggy Masters Team	40:28:05	25:40:36
58	415	S. Umeda (Jpn) / L. Magat (Fra)	T4	Xtremeplus Polaris Factory Team	45:37:43	30:50:14
59	325	M. Franco (Prt) / R. Franco (Prt)	T3	Francosport	56:12:48	41:25:19
60	205	E. Van Loon (Nld) / S. Delaunay (Fra)	T1	Overdrive Racing	103:07:39	88:20:10

Classement classe Open du Rallye du Maroc 2022

Pos	N°	Pilote / Copilote	Cat	Team	Temps	Ecart
1	601	C. Sainz (Esp) / L. Cruz (Esp)	Open Auto	Team Audi Sport	14:45:43	
2	602	M. Ekstrom (Swe) / E. Bergkvist (Swe)	Open Auto	Team Audi Sport	14:58:54	00:13:11
3	600	S. Peterhansel (Fra) / E. Boulanger (Fra)	Open Auto	Team Audi Sport	15:16:56	00:31:13
4	605	L. Baud (Fra) / D. Gaits (Fra)	Open Auto	Overdrive Racing	34:44:28	19:58:45
5	603	E. Martinez Casanovas (Esp) / S. Martinez Ganicheva (Esp)	Open Auto	Enrique Martinez Casanovas	114:29:12	99:43:29

Une édition à oublier pour les frenchies !

Le Balkan Offroad Rallye 2022

Après deux éditions annulées en 2020 et 2021, en septembre dernier, c'était le grand retour du Balkan Offroad Rally organisé par RBI Sport. Sur la ligne de départ, quelques 43 SSV, 23 autos de cross-country et 10 protos répondant aux standards de la classe Extreme. Parmi eux, on comptait 19 équipages tricolores dont Franck Daurelle et Françoise Hollender, victorieux lors de la dernière édition en 2019. On pouvait donc espérer de belles performances bleu/blanc/rouge. Malheureusement, il n'en fut rien ! Retour sur cette semaine de course compliquée pour les frenchies.

Le Balkan Offroad Rallye 2022

Cette année, pour sa dixième édition, gros changement pour le Balkan Offroad Rallye. En effet, ces dernières années, le petit frère du Breslau Poland se courrait dans les régions les plus sauvages de Bulgarie. Une traversée d'ouest en est pour une arrivée sur les splendides plages de la Mer Noire. En septembre, changement de décor total puisque, comme lors de la première édition en 2011, Alexander Kovatchev avait donné rendez-vous aux inscrits du Balkan Offroad Rallye 2022 à Sighisoara en Roumanie, dans la région des Carpates. Un nouveau terrain de jeu avec de belles pistes rapides idéales pour créer un vrai rallye typé cross-country et avec des zones ultra hard pour les concurrents engagés en catégorie Extreme, comme l'ont reconnu tous les participants à cette édition 2022 au terme de la semaine.

ACCIDENT SPECTACULAIRE

Malheureusement, cette nouvelle destination n'a pas porté chance aux équipages français. Commençons par la catégorie Extreme qui comptait 10 équipages en course, dont trois tricolores. Vainqueurs de l'édition 2019, Franck Daurelle et Francois Hollender ont plutôt bien commencé la semaine puisqu'au terme de l'étape 3, le proto #301 occupait la troisième place du général, juste derrière les binômes Estoniens Hardo Mere/Marius Pop et Joël Purga / Ats Tsupsman. Des concurrents disposant d'engins beaucoup plus affûtés que le Taurus du team Euro4x4parts, car deux fois plus légers pour deux fois plus de puissance. Malheureusement, leur bon début de course bascula en cauchemar lors de la leg 4. En tout début de journée, un coilover cassa sur le Taurus #301, arrachant au passage le flexible de frein. En soi, rien de grave dans un premier temps, car Franck put réparer à l'aide d'une pince-étau et reprendre la piste… jusqu'au moment où il se présenta au sommet d'une descente vertigineuse de 90 mètres. Alors que Françoise était partie l'accrocher pour qu'il descende au treuil, Franck voulut se placer correctement. C'est à ce moment que le flexible de frein fragilisé cassa net du côté de l'émetteur. Privé totalement de freinage et entraîné par son poids, le Taurus partit alors en tonneaux avant de s'arrêter 90 mètres plus bas sur le toit. Par chance, l'arceau ayant tenu bon, le pilote français s'en sortit vivant… mais pas indemne. En effet, évacué en urgence sur l'hôpital d'Oreste, les examens révélèrent une fracture de la vertèbre C7. Nous lui souhaitons un bon rétablissement.

AU PIED DU PODIUM EXTREME

Autre équipage français engagé en catégorie Extreme qui a connu une semaine éprouvante, Damien et Franck Mauro ont bien failli jeter l'éponge dès la deuxième journée de course. En effet, après seulement 1,5 km de spéciale, ils cassèrent la boîte de vitesses de leur proto Samuraï. Coup de chance, ils réussirent à en dénicher une d'occasion pour les dépanner et reprendre la course le lendemain. Malheureusement, leur chat noir n'avait pas poursuivi sa route. Au cours de la spéciale suivante, ils perdirent leur roue de secours. Sur le moment, cette disparition ne les ralentit même pas… sauf que la roue arracha un ventilateur de refroidissement moteur (le radiateur étant à l'arrière) ainsi qu'une partie du faisceau électrique. Ce qui les obligea à une petite séance « électricité » en bord de piste pour rallier l'arrivée. Par chance, la fin de la semaine fut plus calme pour l'équipage #310, ce qui explique qu'ils finirent le rallye à la 4ème place au général. Dernier équipage tricolore concourant en classe

Extreme, Benjamin et Romain Pierre se souviendront longtemps de cette édition 2022 car, en dehors du prologue, ils enchaînèrent les galères jour après jour. D'où leur 7ème et dernière place au général de la classe Cars Extreme Open.

UN PONT TRAÎTRE

En catégorie Cross-Country, la délégation française ne comptait que deux représentants. Commençons par Didier et Sophie Cossus. Au terme d'une course tout en gestion pour préserver la mécanique de leur Desert Warrior #209, le couple alsacien rafla la dernière place du top 5 de la classe Cross-Country Open. Comme quoi, la régularité est toujours payante sur une épreuve comme le Balkan Offroad ! Pour leur part, Herve et Marie-Laure Quinet ne finirent qu'à la 19ème place du général. Une petite contre-performance qui trouve son

origine lors de la deuxième spéciale. En effet, alors qu'ils passaient un petit pont de bois, une traverse pourrie céda sous la roue arrière de leur auto. Sanction immédiate, le Nemeris #204 se retrouva « garé sur le toit » en contrebas du pont. Il faudra l'intervention de l'organisation pour le sortir de ce trou. Une mésaventure qui leur coûta plus de 5 heures sur la tête de course. Et le lendemain, les galères continuèrent puisque, suite à une touchette avec un SSV, ils perdirent énormément de temps à réparer.

AU-DELÀ DU TOP 10

Enfin, sur les 43 véhicules engagés en classe SSV au départ de ce 10ème Balkan Offroad Rally, on comptait plus d'une dizaine d'équipages tricolores. Là encore, les Français ne furent pas toujours à la fête puisque les meilleurs représentants bleu/blanc/rouge, à savoir Jean Marc Devaine / Vincent Ferri, ne se classèrent qu'à la 14ème place. Un résultat qui laissa un goût amer à l'équipage Pinch Racing #132 ! Et pour cause, il aurait pu entrer dans le top 10, voire le top 5 de la course s'il n'avait pas tapé un tronc suite à une glissade mal contrôlée et tordu leur barre de direction lors de la troisième étape (ce qui lui avait fait perdre plus de deux heures à attendre l'assistance). À sa décharge, la météo n'a pas été très clémente en Roumanie et c'est peu dire car les cieux avaient littéralement transformé les pistes roumaines en immenses bourbiers. Autre équipage à en avoir fait les frais, Philippe Pinchedez et Thomas Gaidella finirent coincés dans le fossé entre des arbres lors de la première étape. Dans le clan des malchanceux de ce Balkan Offroad Rally, Léa Gauthier Vadeboncoeur (gagnante du Breslau Poland 2022 avec Romain Porchere) et Ludovic Facy étaient en bonne position aussi. Et pour cause, ils ne coururent que 5 km en Roumanie avant qu'un mystérieux problème électrique n'immobilise leur Yamaha XYZ 1000 R. Mais, revenons-en au classement de la classe SSV. À la seizième place, on retrouve la paire Vincent Kerdudo / Fabrice Petit sur un Polaris Pro S tandis que Pierre Zmyslowski / Johan Bourgeois et Jean-Claude Pla / Cyril Pla prenaient les deux dernières places du top 20, en devançant un autre équipage français, à savoir le binôme Franck Amsallem / David Serch.

Au final, vous l'avez compris, les teams français n'ont pas été à la fête lors de cette édition 2022 du Balkan Offroad Rally. Désormais, RBI Sport leur donne rendez-vous du 14 au 22 mars 2023 en Tunisie pour le Fenix Rally, puis du 25 au 30 juin pour le Breslau Rallye en Pologne. Quant au Balkan Offroad Rally 2023, il se tiendra de nouveau en Roumanie du 1er au 6 octobre 2023. En espérant que le sort soit plus favorable aux équipages français lors de ces trois courses ! ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : RBI Sport

Le classement SSV du Balkan Offroad Rallye 2022

Cl	N°	Equipe	véhicule	Temps	Ecart avec le 1er	Interval
1	103	Tomas Zaleckas / Aidas Bubinas	Can-Am Maveric X3	15:18:17	00:00:00	00:00:00
2	129	Maciej Stolarski / Bartosz Dzienis	Can-Am Maverick X3 Rs	15:43:10	00:24:53	00:24:53
3	105	Andrius Dotas / Tomas Mickevicius	Can-Am Maverick X3	16:01:33	00:43:16	00:18:23
4	139	Lukas Lauda / Stefan Henken	South Racing Can-Am X3	16:12:43	00:54:26	00:11:10
5	118	Patrycja Brochocka / Karolina Zysnarska	Can-Am Maverick	16:16:55	00:58:38	00:04:12
...	...	...	...	...	...	...
14	132	Jean Marc Devaine / Vincent Ferri	Pinch Racing Can-Am X3	17:32:22	02:14:05	00:07:09
...	...	...	...	...	...	...
19	125	Pierre Zmyslowski / Johan Bourgeois	Brp Can-Am	19:01:44	03:43:27	00:18:55
20	114	Jean-Claude Pla / Cyril Pla	Polaris Pro Xp	19:05:59	03:47:42	00:04:15
21	108	Franck Amsallem / David Serch	Brp Can-Am X3	19:25:39	04:07:22	00:19:40
...	...	...	...	...	...	...
23	133	Nicolas Pages / Nicolas Guyon	Pinch Racing Can-Am X3	19:54:38	04:36:21	00:16:07
24	135	Gilles Lallement / Jerome Bos	Pinch Racing X3	20:11:11	04:52:54	00:16:33
...	...	...	...	...	...	...
26	134	Emmanuel Lavit / Frederic Valverde	Pinch Racing Can-Am X3	21:14:37	05:56:20	00:56:30
27	120	Petrelli Jean-Pascal / Menguy Virginie	Polaris Rzr	21:21:30	06:03:13	00:06:53
...	...	...	...	...	...	...
32	116	Jean-Marc Brion / Laurent Chaput	Polaris Rzr Xp	23:08:41	07:50:24	00:20:35
...	...	...	...	...	...	...
36	102	Edouard Willot / Herve Jacquemart	Can-Am X3	30:08:18	14:50:01	01:09:56
37	106	Egfried Depoorter / Christophe Stutz	Can-Am Xr3	30:34:24	15:16:07	00:26:06
...	...	...	...	...	...	...
40	121	Hugues Lacam / Delphine Delfino	Can-Am X3	48:17:06	32:58:49	12:24:03
...	...	...	...	...	...	...
42	104	Lea Gauthier Vadeboncoeur / Ludovic Facy	Yamaha Xyz 1000 R	60:45:00	45:26:43	00:24:36
43	136	Philippe Pinchedez / Thomas Gaidella	Pinch Racing T3rr	60:45:00	45:26:43	00:24:36

Le classement Cross Country Open du Balkan Offroad Rallye 2022

Cl	N°	Equipe	véhicule	Temps	Ecart avec le 1er	Interval
1	208	Doncho Tsanev / Zornitsa Todorova	Suzuki Vitara	16:22:13	00:00:00	00:00:00
2	219	Jaroslaw Andrzejewski / Maciej Radomski	Walterteam Korba Lc 90	18:02:32	01:40:19	01:40:19
3	201	Joerg Gruenbeck / Thomas Dasinger	Mercedes Benz G 500	18:12:20	01:50:07	00:09:48
4	206	Roger Schoonbrood / Paul Goss	Toyota Hdj 80	18:56:23	02:34:10	00:44:03
5	209	Didier Cossus / Sophie Cossus	Jjm Cbct	19:38:07	03:15:54	00:41:44
...						
19	204	Herve Quinet / Marie-Laure Quinet	Barbry Nemesis-R V8	30:19:57	13:57:44	00:46:11

Le classement Extreme Open du Balkan Offroad Rallye 2022

Cl	N°	Equipe	véhicule	Temps	Ecart avec le 1er	Interval
1	302	Hardo Mere / Marius Pop	Hm7 Proto	13:31:07	00:00:00	00:00:00
2	303	Joel Purga / Ats Tsupsman	Mukland Mos1	14:27:58	00:56:51	00:56:51
3	308	Edward Ruszczyc / Krzysztof Kubis	Rang Rover Defender	20:20:43	06:49:36	05:52:45
4	310	Damien Mauro / Franck Mauro	Suzuki Samurai	23:49:56	10:18:49	03:29:13
5	301	Franck Daurelle / Francoise Hollender	Land Rover Defender	36:16:25	22:45:18	12:26:29
6	307	Joerg Kozlik / Daniel Ehlert	Land Rover Defender Td5	39:40:44	26:09:37	03:24:19
7	309	Benjamin Pierre /Romain Pierre	Nissan Patrol	48:53:55	35:22:48	09:13:11

Retour sur la Foire de Valloire et le 2ème FF4x4 Camp !

Chers amis passionnés de loisirs 4x4,

C'est avec un immense plaisir que nous vous avons retrouvé nombreux lors de la 20éme Foire du Tout-Terrain de Valloire. Beaucoup de nouveauté à découvrir dans les allées du plus grand salon des loisirs 4x4 de France. Pour l'occasion, beaucoup d'adhérents et de très nombreux clubs avaient fait le déplacement, mais aussi des personnalités du monde du 4x4 à l'image de Georges Lansac et de son ami Pierre Lartigue qui nous ont fait le plaisir de venir nous saluer sur notre stand.

Pendant ces 5 jours, de nombreuses adhésions individuelles et Clubs ont été faites, et beaucoup de professionnels nous ont rejoints à l'image de Chris Armelin pour présenter le Carta Rallye que nous connaissons. Pour sa part, Yves Tartarin est venu présenter le 100% RAS, Véra Murgulia et Sophie Lioust-Bardy ont présenté le Rally Adventure Géorgie qui se court au moment ou j'écris ces lignes. Plusieurs nouvelles épreuves ont aussi été présentées ; le lady's en France et le Challenge Sahari en Algérie. À noter que la majorité de ces manifestations peuvent se faire sous deux formes : le rallye-raid et le Raid-Aventure, à chacun de trouver sa formule.

Bienvenu aussi à Christophe Sahuc, moniteur BPJEPS qui nous a rejoints, ainsi que la société CampinBox qui propose entre autres des meubles modulables pour transformer son coffre en aménagement pour la randonnée.

Signe que les temps changent ou évoluent, cette année nous avions le plaisir d'avoir 3 femmes du Conseil d'Administration de la FF4x4 sur le stand, ainsi que Roberta (accompagnée de Yuri) pour la FIF (Fédération italienne de 4x4) !

Mais le fait le plus marquant, dans nos cœurs et surtout dans ceux de l'association des personnes en situation de handicap que nous avons reçu, c'est sans conteste la journée découverte pour ces 6 personnes et leurs 2 accompagnateurs, ainsi qu'un enfant passionné et son père que Xavier (l'un des boss de JBO) a rencontré dans les allées de la foire. Au programme, baptême 4x4 sur le terrain de trial, balade en montagne, déjeuner au refuge, visite des sculptures de paille, et interview par Didier Richard au retour dans la station. Une très belle action organisée conjointement entre JBO et le Pôle Solidarité de la FF4x4.

Pas de temps de repos, nous avons enchaîné avec le 2éme FF4x4 Camp qui s'est déroulé cette fois à Beaumont Saint-Cyr prés de Poitiers (86) les 17 et 18 septembre.

Un terrain très sympa, ouvert et géré par le Club Action4x4 Poitou-Charentes (merci), qui nous a soutenus durant tout le week-end, une météo des plus favorables, deux magnifiques balades tout-chemin de 80 / 90 km environ, et une balade touristique avec guidage par vos smartphones via un QR Code. Il n'en fallait pas plus pour que ce week-end soit une grande réussite.

Le bivouac affichait quasiment complet avec plus de 30 véhicules plus ou moins aménagés. Quant à la zone-école, elle n'a pas désempli pendant deux jours, c'est dire l'importance de la demande en formation des nouveaux adhérents.

Chaque midi était ponctué par un barbecue convivial, permettant le regroupement de l'ensemble des participants, avant de repartir sur des activités jusqu'à 18 heures, heure sonnant le moment de l'apéritif (avec modération) et des échanges sur la journée.

Sans oublier les professionnels venus nous présenter leurs activités : les barbecues « Le Baroudeur », Quercy TT, Challenge Sahari ainsi qu'un excellent producteur de vin local.

La saison 2022 se termine donc sur cette bonne note, ce qui nous pousse déjà à 2023. L'an prochain, en plus des Camps « Cahors » et « Saint-Cyr » qui seront reconduits, nous vous proposerons deux nouveaux FF 4x4 Camps dans deux autres régions. Affaire à suivre…

Plus de renseignements prochainement sur notre site internet (www.ff4x4.fr) ou sur notre page Facebook (www.facebook.com/FF4x4/) ou en nous envoyant un mail à evenements@ff4x4

À votre tour, soyez solidaire de la communauté des Loisirs 4x4, et n'oubliez pas que même en période difficile il faut être solidaire, car les administrations et les écologistes continuent d'entraver le développement de notre loisir.

Je pratique, j'adhère !

Venez partager votre enthousiasme et votre passion. Votre adhésion n'est pas obligatoire, mais indispensable pour que tous les loisirs 4x4 puissent toujours exister et se développer dans le respect de nos droits et devoirs de citoyens.

Olivier Guérin
president@ff4x4.fr - 06 35 36 48 37

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

Le magazine 4x4 digital

Totalement GRATUIT

A télécharger sur

WWW.OFFROADMAG.FR