

DÉCLINAISON PORTEUR

Alain Bozon, patron de la société BBF recherchait en 2012 un pick-up pour assurer la présentation de sa nouvelle cellule, et satisfaire sa soif de conquête des espaces désertiques. Il opta pour le Toyota Hilux Xtracab cabine approfondie en finition Legend et équipé de son 2.5L TD. Un minimum de préparation s'imposait.

Par Alain Yaverkowski



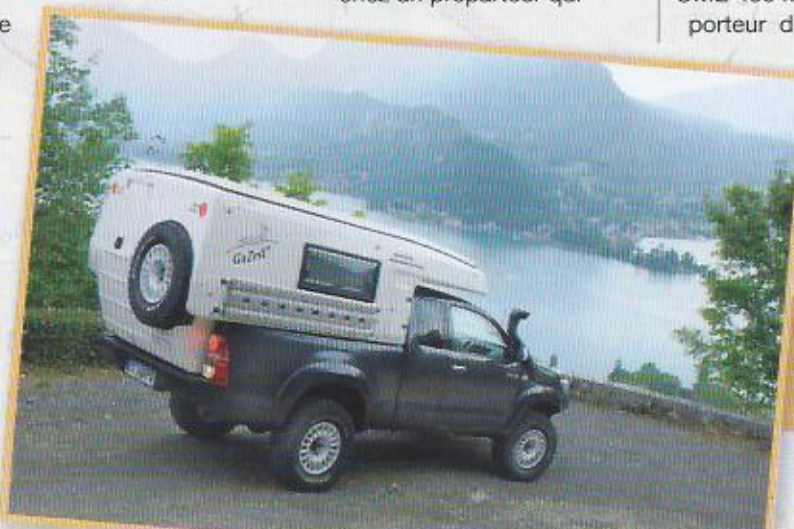
Alain, avait parfaitement identifié ses besoins pour le raid. Les objectifs de la transformation étaient clairs : améliorer les capacités de franchissement du porteur, stabiliser le véhicule équipé de sa cellule quels que soient les terrains, le chausser convenablement et bien sûr, sécuriser la mécanique pour la protéger des chocs et des projections de pierres. Habitué aux grandes étapes, dans le désert Libyque ou le Hoggar, une autonomie en gasoil s'imposait. Même si la cellule est plutôt légère,

plus de puissance et surtout plus de couple lui semblaient nécessaires pour un usage dans le sable.

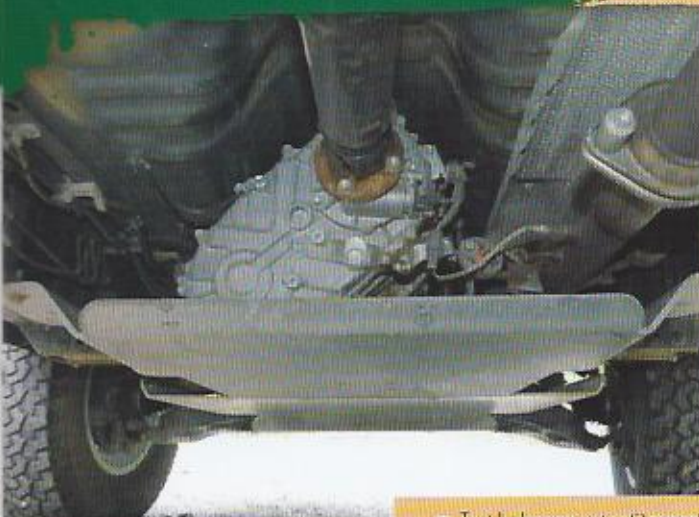
Tout cela amena notre patron et son Hilux chez un préparateur qui

commence alors la transformation : pose d'amortisseurs Koni-raid Heavytrack avec, à l'avant des ressorts renforcés King Spring et à l'arrière, des lames OME 400 kg. Cette solution rehausse le porteur d'environ dix centimètres.

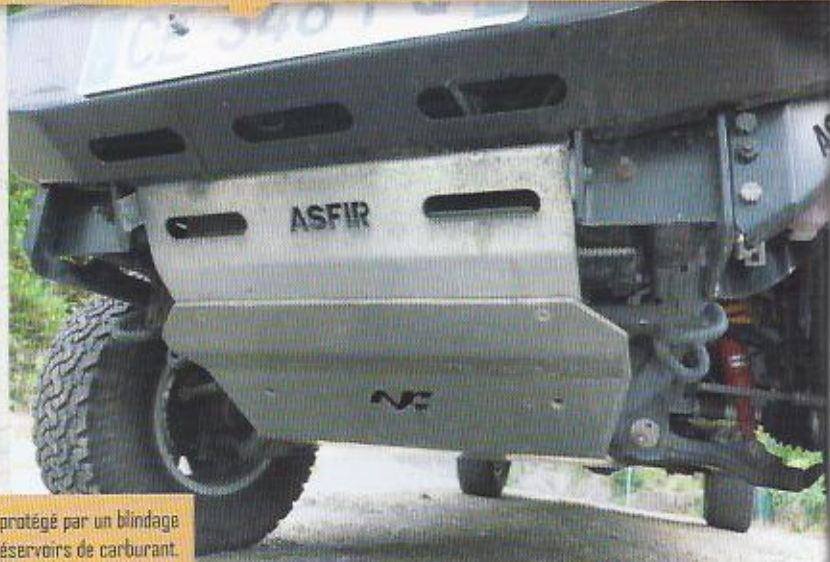
Le pare-chocs avant est démonté et remplacé par un modèle Asfir hyper costaud. Celui de l'arrière, après un premier raid, sera remonté de six centimètres pour augmenter l'angle de



■ Un XtraCab présente l'avantage d'embarquer une cellule suffisamment longue tout en préservant l'espace intérieur de la cabine.



■ Tout le dessous est entièrement protégé par un blindage alu de 8 mm, y compris les réservoirs de carburant.



■ Avant de choisir une cellule, s'assurer que l'arrière n'entrave pas l'angle de sortie.



■ Gros plan sur la batterie gel et sur le pré filtre à gazole Racor.



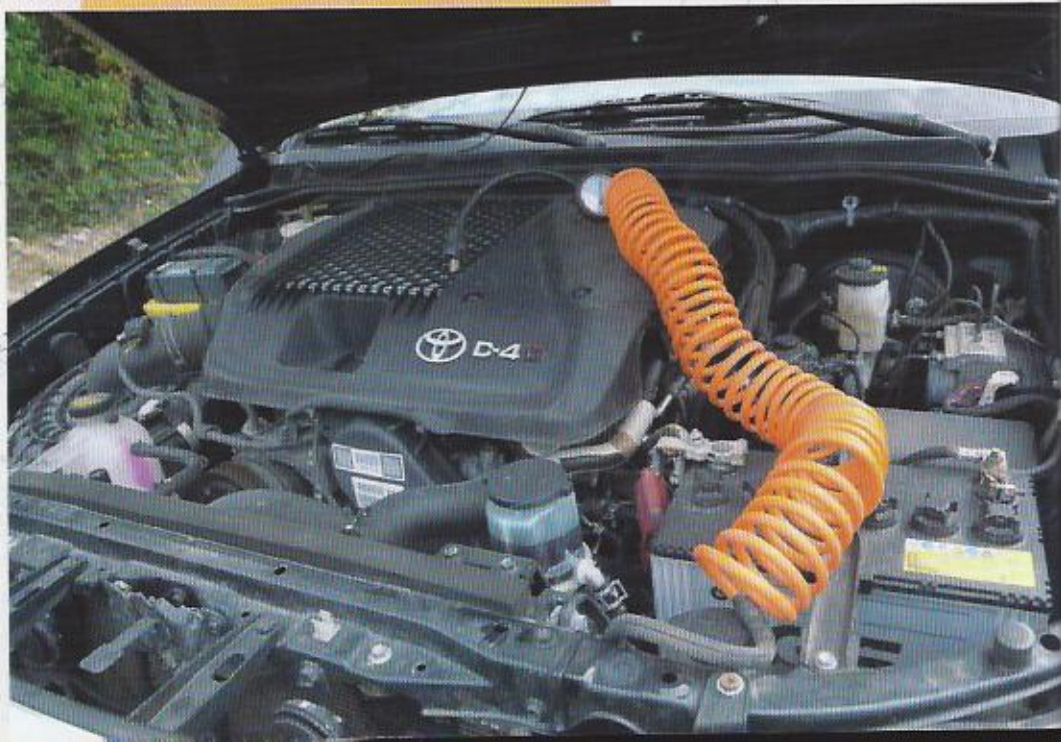
■ Un compresseur d'air est placé dans le compartiment moteur.

sortie.

Les pneumatiques sont remplacés par des pneus BF Goodrich 265/75/R16 montés sur cinq jantes BRAID de 16 pouces ; la cinquième destinée à la roue de secours est placée à l'arrière de la cellule libérant un espace important sous le châssis, utilisé pour rajouter un réservoir N4 de 150 litres en complément de celui d'origine. L'autonomie atteint ainsi 1800 km avec près de 240 litres de carburant. Une pompe de transfert actionnable dans la cabine du véhicule, permet de basculer d'un réservoir à l'autre.

Pour protéger les éléments vitaux de la mécanique, des skis N4 en alu sont positionnés sous le moteur, la boîte de transfert, la boîte de vitesses, et les réservoirs de carburant. Ces blindages de 8 mm, assurent parfaitement leur rôle !

Le moteur est gonflé à 185 ch, soit plus de 40 ch, par l'ajout d'un boîtier Adonis qui vient modifier la puissance et le couple du moteur. Un snorkel Safari est ajouté. Pour se prémunir des carburants



BUDGET DE LA PRÉPARATION

(SANS LA POSE)

- Amortisseurs Koni : 1180 €
- Ressorts renforcés : 300 €
 - Lames : 640 €
 - Jantes : 1750 €
- Pneumatiques : 1000 €
- Protections N4 : 1170 €
- Réservoir supplémentaire : 1490 €
 - Pare-choc : 1190 €
 - Coupleur : 90 €
 - Compresseur : 250 €
- Boîtier Adonis : 1460 €
 - Snorkel : 330 €
 - Pré filtre : 209 €
 - Batterie : 270 €

TOTAL : environ 11400 €



■ La banquette arrière a fait place à deux baquets et un petit frigo.



■ Mohamed Gordito et Alain Bozon restent de bons amis même si le Hilux de ce dernier ne s'arrête pas souvent dans son garage de Zagora.

à un ordinateur à coque endurcie Panasonic F18 de l'armée américaine facilite la navigation. Ainsi équipé, notre Hilux pouvait envisager de découvrir le monde ! Le Hilux se révèle être une bête endurente. Il le prouve en s'adaptant à son nouveau rôle de porteur de cellules avec

une préparation qui ne porte que sur des modifications simples et adaptées. Par ailleurs, en cas de coup dur, pour les aficionados des pays du Maghreb, Toyota est une marque connue par tous les garagistes qui se cachent derrière une butte de sable. Comme dit notre ami Mohamed Gordito mécanicien 4x4 à Zagora (Maroc), « Toyota c'est pas bon pour moi, ils s'arrêtent jamais dans mon garage » ! ■

de qualité médiocre et de la condensation qui peut se former dans les réservoirs ou les cuves de gazole, un mélange néfaste aux injecteurs, un pré filtre à gazoil Racor Parker 500 FG est installé.

L'une des deux batteries du compartiment moteur est remplacée par un modèle à gel, raccordé à un coupleur séparateur relié à la batterie de la cellule. La batterie est rechargée par l'alternateur du moteur et en dessous de 11,5 volts, le coupleur séparateur joue son rôle et impose à la cellule de fonctionner en autonomie sur sa propre batterie.

Un compresseur Viair bicylindre, fixé derrière la calandre permet d'ajuster la pression des pneus, en tirant un tuyau à spirales équipé d'un manomètre.

La cabine reçoit un réfrigérateur à compression Waeco entre les deux sièges baquets arrière qui sont venus remplacer l'étroite banquette d'origine pour plus de confort. Les fauteuils avant sont également remplacés par des sièges baquets. Un GPS raccordé



■ En mode porteur, le Hilux ne craint rien s'il est bien préparé.