

# OFFROAD

4x4  
MAGAZINE

*Du tout-chemin au proto extrême*

[WWW.OFFROADMAG.FR](http://WWW.OFFROADMAG.FR)





SALLES  
SALLES  
SALLES  
MAAINS

euro  parts

05 59 45 11 44  
Toutes les pièces qu'il te faut  
Y'a plus qu'à t'y mettre

## Offroad 4x4 magazine : le nouveau site

En venant récupérer le PDF de ce nouveau numéro d'Offroad 4x4 Magazine, vous vous êtes aperçus qu'il y avait eu du changement sur le site internet du Magazine. En effet, depuis le mardi 19 mars, [www.offroadmag.fr](http://www.offroadmag.fr) a complètement évolué. Cela fait presque un an que nous travaillons dessus sur cette version 2.0. Faisons un petit tour ensemble des nouveautés que propose ce nouveau site.

Déjà, le design général des pages a complètement évolué. Mais, le plus important est ailleurs. Désormais, le site est responsive. C'est-à-dire que vous pourrez le consulter aussi bien à partir d'un ordinateur de bureau ou d'un portable que sur une tablette et même un smartphone. D'une taille d'écran à l'autre, vous retrouverez exactement les mêmes rubriques. Ensuite, la rubrique « anciens numéros » qui recense tous les magazines mis en ligne depuis octobre 2015 a été entièrement repensée afin que vous retrouviez plus rapidement un numéro. Au passage, il faut signaler qu'une rubrique « articles parus » est venue enrichir le menu du site. Cette dernière inventorie tous les sujets traités dans le mag. Autre rubrique à avoir changé, les agendas en ligne offrent désormais un nouveau design.

Mais, il y a mieux encore. Afin de vous simplifier la navigation, des moteurs de recherche (sur le côté droit

du site) ont fait leur apparition dans les news, les articles parus et les agendas en ligne. Ainsi, il vous sera plus simple de retrouver une actualité, un sujet publié dans le mag ou encore une date de raid ou de balade. Autre évolution qui devrait vous faciliter l'utilisation du site, afin que vous puissiez partager d'un clic sur les réseaux sociaux, imprimer ou envoyer par mail une page qui a retenu votre attention, des boutons de partage ont été ajoutés sur le côté gauche du site ainsi qu'en bas de page. De même, si vous voulez ne manquer aucune actualité du site, nous avons repensé l'inscription à la newsletter d'Offroad 4x4 Magazine. Désormais, cela se passe en bas de page. Autre nouveauté, une rubrique vidéo vous permettra de retrouver facilement les vidéos de notre chaîne YouTube.

Maintenant, il ne nous reste plus qu'à vous souhaiter une bonne navigation sur le site. Et si vous trouvez des bugs ou tout simplement pour nous donner vos impressions, n'hésitez pas à utiliser le formulaire de contact du site.

**Bonne navigation sur le site et bonne lecture de ce numéro !**

*Mathieu Dadillon*



Rejoignez-nous !  
**facebook**

Vous voulez proposer un article, annoncer un événement, communiquer sur une balade ou un raid...  
**Alors, envoyez-nous un mail via le site internet du magazine**

Pour recevoir les news du site gratuitement dans votre boîte mail,  
**pensez à vous enregistrer sur [www.offroadmag.fr](http://www.offroadmag.fr)**

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

# GLOBALATLAS

## ADVENTURES

*Voyages sur les chemins du monde*



**MAROC**

### **RAID ALSANAT ALJADIDA**

**Du 28 décembre 2023 au 6 janvier 2024**

Jour de l'An dans les dunes - Véhicule 4X4 de location possible

**MAROC**

### **RAID TAFILALET**

**Du 11 er au 20 février 2024**

Véhicules 4X4 de location possible au départ de Marrakech

**MAURITANIE**

### **RAID SAGANE**

**Du 17 au 29 février 2024**

Hôtels et bivouacs en pension complète - véhicules de location

**SICILE**

### **RAID SUI PERCOSI SICILIANI**

**Du 13 au 22 avril 2024**

Hôtels en demi-pension

**GRECE / ALBANIE / MONTENEGRO**

### **RAID PROKLETIJE**

**Du 27 avril au 12 mai 2024**

Hôtels en demi - pension

**CROATIE / BOSNIE / SERBIE**

### **RAID BIHAC**

**Du 3 au 12 mai 2024**

hôtels en demi-pension

**CROATIE / BOSNIE / MONTENEGRO / SERBIE**

### **RAID KOPAONIC**

**Du 3 au 18 août 2024**

Hôtels en demi-pension, bivouacs et campings

**ISLANDE**

### **RAID IDFJOLL « NOUVEAU PARCOURS »**

**Du 6 au 24 août 2024**

Nord-est et sud Islande - campings et bivouacs

**[www.globatlasadventures.com](http://www.globatlasadventures.com)**

**04 72 53 85 19 - [Contact@globatlasadventures.com](mailto:Contact@globatlasadventures.com)**

**Agence agréée IM069120035**



## Sommaire

5

## Les News 4x4

6

## Actualité

Le Toyota Hilux Revo 2024

8

L'Isuzu D-max EV 2025

10

La Jeep Wrangler Rubicon 392 Final Edition

12

## Nouveauté

Les Mercedes Class-G 2025

16

## Préparation SSV

Le Polaris RZR Pro R Factory 2024

24

## Préparation Raid / Balade

Le Nissan Patrol de Sébastien Lecourbe

30

## Concept-car

Les concept-cars Mopar de l'Easter Jeep Safari 2024

38

## Agenda 4x4

48

## Salon

Les Offroad Days 2024 d'Equip'Raid

52

## Compétition

Le Rallye TT Collines d'Arzacq 2024

56

L'Abu Dhabi Desert Challenge 2024

60

## Tribune du Codever

66

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  
DPPI  
Mark McRight  
Toge Média  
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 interdite sans accord écrit préalable de l'agence Mate Photo. (Article L.122-4 du Code de la propriété intellectuelle)

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

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

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

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

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

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

## LA FÊTE DU 4X4 2024 D'EURO4X4PARTS



C'est désormais devenu une tradition depuis quelques années : au mois d'avril, Euro4x4parts ouvre en grand les portes de ses locaux à tous les passionnés de 4x4 à l'occasion de sa grande fête du 4x4. Cette année, l'enseigne landaise vous donne rendez-vous le samedi 13 avril. Au programme de la journée : animations, présence de teams sportifs et de voyageurs, expositions de véhicules, parcours tout-terrain & initiations, tombola & cadeaux à gagner, visite des locaux, stand de :...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : Euro4x4parts - 05 59 45 11 44 - [www.euro4x4parts.com](http://www.euro4x4parts.com)

## TERRAIN TAMER PENSE AUX TOYOTA LAND CRUISER SERIES 4

Avis aux propriétaires de Toyota Series 4 qui chercheraient de nouvelles lames pour leur 4x4, sachez que Terrain Tamer commercialise une toute nouvelle génération de paraboliques pour leur Land Cruiser. Ces paraboliques d'un nouveau genre s'avèrent plus confortables car elles offrent une meilleure flexibilité sans perdre leur souplesse au moment de la détente comme c'est souvent le cas sur les lames classiques. Aboutissement de trois ans de recherches et d'une longue série de tests sur les pistes les plus défoncées de l'Outback Australien, ces...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)



Contact : Terrain Tamer France - [www.terraitamer.com](http://www.terraitamer.com) - 04 42 21 03 54

## DÉCOUVREZ LA CORSE AUTREMENT AVEC ALLURE VOYAGES



Envie de vraiment découvrir la Corse ? Si oui, bonne nouvelle. Allure Voyages vous propose de découvrir l'île de beauté autrement avec son raid Corsica di Fondù qui se tiendra cette année du 6 au 11 mai 2024. Empruntant des pistes techniques et très peu fréquentées, car inaccessibles au plus grand nombre, cette balade vous emmènera au plus profond de la Corse authentique, du nord au sud par le maquis avec hébergements en auberges et...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : Allure Voyages - 06 88 07 23 10 - [www.allure-voyages.com](http://www.allure-voyages.com)

## UN DACIA DUSTER MADE IN 4X4 FUTÉ 34



Il en faut peu pour optimiser le potentiel latent d'un Dacia Duster 4x4. La preuve tout de suite avec un exemplaire préparé par le garage 4x4 Futé 34 à la demande d'un client. Liste des modifications : kit rehausse Pedders, snorkel, jantes Triangular noires, blindage intégral N4 Offroad, bavettes souples derrière les...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : 4x4 Futé 34 - 06 84 11 62 55 - [www.4x4-fute-34.fr](http://www.4x4-fute-34.fr)

## DE L'EAU CHAUDE PARTOUT AVEC OUTBACK IMPORT

Après une journée de piste, il est toujours agréable de prendre une bonne douche. Seul petit souci en bivouac, ce petit plaisir peut être un peu gâché par une eau un peu fraîche. Pour remédier à ce désagrément, plusieurs solutions existent. Parmi elles, l'échangeur Glind disponible chez Outback Import. Avantage de cet échangeur thermique, il réutilise la chaleur du moteur pour réchauffer l'eau. Pour cela, il suffit de le brancher sur le circuit du liquide de refroidissement du...



[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : Outback Import - 04 75 85 10 48 - [www.outback-import.fr](http://www.outback-import.fr)

## LES ACCESSOIRES DE GONFLAGE APEX DISPOS CHEZ EQUIP'RAID



Depuis quelques semaines, Equip'Raid a élargi sa gamme d'accessoires de gonflage en devenant revendeur exclusif des produits de l'équipementier américain Apex. Parmi les best-sellers disponibles au catalogue de l'enseigne de Mulhouse, vous trouvez des embouts de valve à dégonflage rapide, des valves à dégonflage rapide ou encore des dérouleurs-enrouleurs pneumatique ultra compacts...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : Equip'Raid - 03 89 61 90 88 – [www.equip-raid.fr](http://www.equip-raid.fr)

## 24 HEURES TT DE FRANCE 2024 : DATES ET AFFICHE



Avis à tous les pilotes et à tous les passionnés d'Endurance tout-terrain ! Cette année, Forcing organisation et l'ASA 91 vous donnent rendez-vous le week-end des 14 et 15 septembre 2024 pour la 32<sup>ème</sup> édition des 24 heures tout-terrain de France sur le...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

## SAC DE ROUE MADE IN ARB 4X4 ACCESSORIES



Parce que la place peut venir à manquer à bord ou parce que les objets que vous voulez ranger sont sales, ARB 4x4 Accessories vous propose un sac de roue de secours taille XXL. Baptisé le Track Pack, ce dernier comprend un grand compartiment principal de 60 litres, deux poches latérales généreuses de 4,5 litres et une poche de rangement avant. En un mot de quoi stocker les débris, les déchets recyclables, le matériel de récupération sale ou même des serviettes humides. Caractéristiques : ...

[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

Contact : ARB Europe - [www.arbeurope.com](http://www.arbeurope.com) - [sales@arbeurope.com](mailto:sales@arbeurope.com) (mail en français possible)

# Toyota offre un facelift à son Revo !



**N**ous vous en avons parlé dans le numéro 94 : Toyota va lancer très prochainement une version hybride légère de son Hilux Revo en Australie puis, par la suite sûrement, dans d'autres régions du globe. Ce modèle conçu exclusivement sur la base d'un Double-Cabine sera animé par le 4-cylindres turbodiesel 2,8 L retravaillé. Pour mémo, ce D4-d sera coiffé d'un moteur/générateur mis en mouvement via une courroie entraînée par le moteur thermique et dont le rôle se résumera à charger une batterie 48V logée sous les sièges arrière. Cet accu au lithium restituera ensuite son énergie au

moteur-générateur afin que ce dernier aide le 4-cylindres turbodiesel dans sa tâche, délivrant environ 16 chevaux et 65 Nm de couple supplémentaire au 4-cylindres. En aucun cas, cette hybridation légère permettra de rouler en tout électrique. Le but étant juste d'abaisser la consommation du 4-cylindres de 6 à 10 %.

En dehors de cette motorisation d'un nouveau genre, on savait déjà que le Revo Hybrid 48V se distinguerait de ses congénères par une nouvelle aide à la conduite offroad (empruntée au LC Prado). En effet, il recevra un





système Multi-terrain Select à 6 modes de conduite qui régule la puissance et le patinage des roues en fonction de l'adhérence du terrain.

Seule petite chose que Toyota avait omis d'annoncer, c'est que le lancement du Hilux Hybrid 48V en Australie coïnciderait avec le troisième facelift des Revo, histoire d'en moderniser le look. Par rapport au modèle actuel commercialisé chez nous depuis 2020, le Revo phase 4 se distinguera par une nouvelle calandre octogonale en nid d'abeille noire avec pourtour à la couleur de la

carrosserie. Autre divergence notable, son pare-chocs avant se révélera plus anguleux et accueillera des emplacements d'antibrouillards redessinés. Cet Hilux mis à jour devrait arriver dans les concessions australiennes début avril 2024. Reste maintenant à savoir si ce facelift sera également proposé sur les futurs modèles vendus en Europe et quand. Idem pour la motorisation hybride 48 V. On vous tiendra au courant... ■

**Texte : Marcel Thébault**

**Photos : Toyota Australia**



# Isuzu dévoile son futur D-max électrique en Thaïlande



batterie répondant à l'appellation D-max EV Concept.

À cette occasion, on en a appris un peu plus sur ce futur modèle. Déjà, à l'inverse du Toyota Hilux électrique en cours de développement, le futur pick-up Isuzu sera un vrai 4-roues motrices. Pour cela, il se verra équipé d'un moteur par essieu. Un modèle développant 54 chevaux à l'avant, associé à un second installé sur l'essieu arrière et annoncé pour 122 chevaux. Le futur D-max EV développera donc une puissance cumulée de 176 chevaux pour un couple maximal de 325 Nm. Ces deux groupes propulseurs seront alimentés par une batterie lithium-ion d'une capacité de 66,9 kWh. Résultat, le midsize Isuzu pourra atteindre une vitesse maximale de 130 km/h, aura une charge utile d'une tonne et pourra tracter jusqu'à 3,5 tonnes. Seule la question de l'autonomie demeure un mystère.

Autre info qui a filtré lors de cette présentation, ce modèle sera d'abord lancé en Australie et en Thaïlande. Puis, dans un second temps, sur certains marchés d'Europe en 2025 comme la Norvège et le Royaume-Uni ainsi que dans « d'autres pays en fonction des besoins du marché et de la maturité de l'infrastructure de recharge des véhicules électriques ». Reste à savoir si la France rentrera dans ces critères. Wait and see... ■

On savait depuis longtemps maintenant qu'Isuzu Motors Limited planchait activement sur une déclinaison électrique de son pick-up. Les choses se concrétisent de plus en plus. En effet, en ouverture du 45<sup>ème</sup> Salon International de l'Automobile de Bangkok (du 27 mars au 7 avril 2024), Shinsuke Minami, le président et directeur de la marque de Yokohama, avait fait le déplacement jusqu'en Thaïlande pour présenter le tout premier prototype de son midsize à



# **La Wrangler dit adieu à son V8 !**



**Décidément, même au pays des Muscle Cars, les 8-cylindres en V n'ont plus la cote. La preuve, après le Ford F-150 Raptor qui a perdu son V8 atmosphérique au profit d'un V6 turbocompressé et après la mise à la retraite programmée du Ram 1500 TRX, c'est la Wrangler Rubicon 392 qui va disparaître du catalogue Jeep en fin d'année. Mais, avant, le constructeur de Toledo va lancer une ultime série limitée de sa JLU V8. Découverte de ce modèle déjà collector.**

Le bruit courait déjà depuis un moment, mais c'est désormais officiel depuis le 19 mars : Jeep arrêtera la commercialisation de sa Wrangler Unlimited V8 à la fin de l'année 2024. Un modèle lancé il y a seulement trois ans (à la fin de l'été 2021) et qui a immédiatement séduit les puristes de la marque. Il faut dire aussi que cela faisait plus de deux décennies (depuis le remplacement des CJ par l'YJ) qu'ils attendaient que le constructeur de Toledo greffe un V8 essence sous le capot d'une Wrangler.

## TAILLÉE POUR LA PERFORMANCE

En plus, pour ne rien gâcher, la JLU Rubicon 392 se voyait équipée d'un V8 prestigieux puisqu'il s'agissait du Hemi 6,4 L. Un bloc atmosphérique développant 470 chevaux, emprunté aux démoniaques Dodge Charger et Challenger 392 Scat Pack. Avec ce groupe propulseur, la Rubicon 392 devenait la Wrangler la plus puissante jamais produite par Jeep. En sortie, elle embarquait une BVA à huit rapports TorqueFlite 8HP75 combinée à une boîte de transfert à prise permanente Selec-Trac. Du coup, il était possible de rouler en trois modes : 4-roues motrices automatiques, 4-roues permanentes gamme longue, 4-roues motrices permanentes gamme courte. Côté trains roulants, finition Rubicon oblige, cette Wrangler survitaminée reposait sur des robustes Dana 44 avant et arrière à voie large et renfermant des différentiels à blocage électronique Tru-Lok.

## UNE SÉRIE LIMITÉE SURÉQUIPÉE

Malheureusement, ce qui a fait le succès et la renommée de la Wrangler V8 vient de signer sa mise à la retraite anticipée. En effet, ces deux dernières années, les grosses motorisations essence atmosphériques n'ont plus la cote dans les bureaux d'études des constructeurs mondiaux... même aux États-Unis ! Voilà pourquoi, à l'instar du Ram TRX, la Rubicon 392 va bientôt disparaître du catalogue Jeep. Mais, avant cela, pour célébrer cette fin de carrière, les responsables de la marque de Toledo ont décidé de lui offrir un baroud d'honneur en lançant une ultime série

limitée qui sera produite à seulement 3700 exemplaires de par le monde. Baptisée sobrement « Final Edition », cette dernière se distinguera de ses prédécesseurs par son haut niveau d'équipement offroad. Déjà, elle gagnera un demi-pouce de hauteur de caisse supplémentaire grâce à un nouveau kit suspension (en plus des deux pouces qui la différencient déjà des versions Sahara ou Sport). En parallèle, elle se chaussera d'office de pneus BFGoodrich en 35 pouces sur des jantes beadlock en 17 pouces. En sus, son pare-chocs avant métallique accueillera un treuil Warn ainsi qu'un A-bar tubulaire en trois parties pour mettre à l'abri sa calandre. Niveau esthétique, la Final Edition s'habillera d'un jeu d'autocollants spécifiques sur le capot ainsi que sur ses prises d'air latérales intégrées aux ailes avant. À noter enfin que ses bas de caisse se cacheront derrière d'inédits rocksliders Mopar.

## SIGNES DISTINCTIFS À BORD AUSSI

À bord, quelques changements également à signaler. La Final Edition recevra de nouveaux sièges « haute performance » à 12 réglages électriques recouverts de cuir Nappa noir. On remarquera aussi un peu partout les coutures Mayan Gold sur sa sellerie ainsi qu'une plaque d'identification numérotée et un pommeau de vitesses certifiant qu'il s'agit bel et bien d'une Final edition. Enfin, de série, cette série limitée sera commercialisée avec une tablette basculante sur sa porte arrière, une trousse à outils Mopar 83 pièces ainsi qu'un compresseur (en option).

Maintenant, les points qui fâchent. Déjà, cette série limitée sera vendue à 99 995 \$ sur le sol américain. Un tarif plutôt dissuasif ! Ensuite, sur les 3 700 exemplaires prévus, 3 600 seront réservés au marché nord-américain (3 300 pour les USA et 300 pour le Canada). Le reste du monde devra donc se partager les 100 exemplaires restants. On n'est donc pas prêt d'en apercevoir un exemplaire en Europe ! ■

Texte : Eric Paigneau - Photos : Stellantis

## FIN DE CARRIÈRE ÉGALEMENT POUR LE RAM TRX EN 2025



Fin août, Ram Trucks annonçait également la fin de la commercialisation de son TRX en lançant une Final Edition (limitée à 4 000 exemplaires au prix de 119 620 \$). Officiellement, les responsables de la marque ont annoncé que leur pick-up V8 n'aura pas de successeur. Officieusement, il aura bel et bien un descendant... mais sans le V8 6,2L suralimenté ! En effet, selon certaines indiscretions, à l'orée 2025, le constructeur d'Auburn Hills ajoutera un 1500 baptisé RHO à son catalogue. Bien que toutes ses spécifications techniques précises n'aient pas encore été dévoilées, on sait déjà que ce modèle recevra un 6-cylindres en ligne Hurricane de 3 litres de cylindrée. Un bloc turbocompressé Essence (emprunté aux Jeep Waggoner et Grand Waggoner) qui produira 540 chevaux. Certes, on sera loin des 702 chevaux du TRX actuel mais, avec une telle puissance, le Ram 1500 RHO bénéficiera tout de même de 90 pur-sang de plus que le F-150 Raptor (désormais animé par le V6 3,5L Ecoboost de 450 chevaux). Seul le Raptor-R sera plus puissant avec son V8 5,2L. Mais, allez savoir si Ford continuera de le commercialiser en 2025 !

## TENTE DE TOIT ALU-CAB GEN 3-R

- PASSAGE POUR CHAUFFAGE À AIR PULSÉ
- AILE PAR-PLUIE ET SOUS-MATELAS DE SÉRIE
- DOSSIER INCLINABLE EN OPTION
- TABLETTE INTÉRIEURE EN OPTION
- DESIGN PLUS MODERNE
- PANNEAUX D'ALU EMBOUTIS (MEILLEURE RIGIDITÉ)
- PRISE PANNEAU SOLAIRE

## TENTE DE TOIT ALU-CAB LT-50

- LÉGÈRE (50KG) ET FAIBLE PRISE AU VENT (17CM)
- CHARGE ADMISSIBLE DE 30KG
- NOMBREUX ACCESSOIRES DISPONIBLES
- OUVERTURE ULTRA RAPIDE



## HARD-TOP CONTOUR

- DESIGN PLUS MODERNE
- PANNEAUX D'ALU EMBOUTIS
- AVEC OU SANS VITRES LATÉRALES
- VITRE AVANT COULISSANTE DE SÉRIE
- 3ÈME FEUX STOP LED
- FERMETURE A CLÉ DES 3 OUVERTURES
- CHARNIÈRES FLEXIBLES ET ÉTANCHES
- 3 ÉCLAIRAGES LED INTÉRIEURS

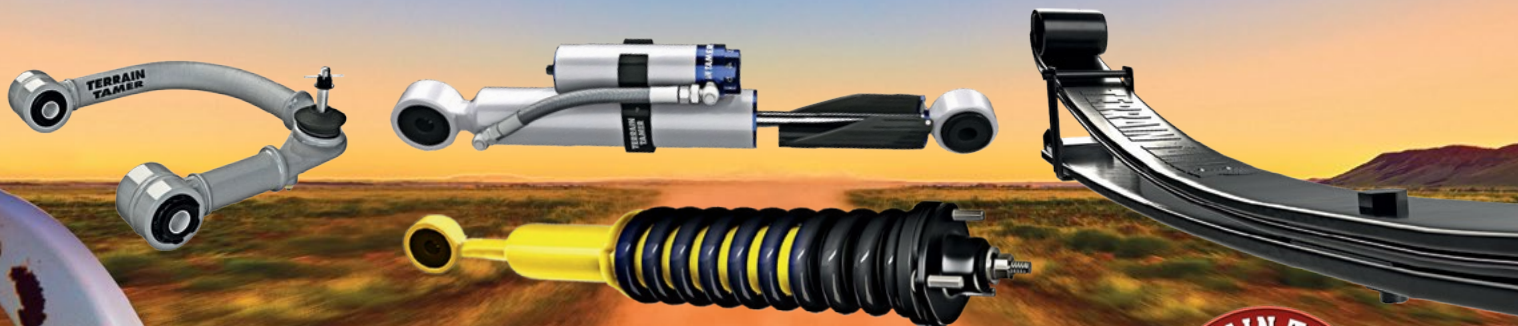
EN SAVOIR +

# SUSPENSION TERRAIN TAMER

Depuis les années 1960, la **Suspension Terrain Tamer** est conçue, modifiée et fabriquée par notre équipe d'ingénieurs, pour vous aider à faire face aux conditions les plus extrêmes.

Nos années d'expérience, nos innovations, ainsi que l'utilisation des toutes dernières technologies, vous permettent de disposer d'un kit de suspension parfaitement adapté à vos besoins.

Donc si comme pour nous la fiabilité de votre suspension est une nécessité et non un luxe, les **Suspensions Terrain Tamer** sont alors conçues pour votre véhicule.



Pour en savoir plus sur les différentes solutions existantes, visitez notre site [terraintamer.com/suspension](http://terraintamer.com/suspension)

**Nouveauté**



# Mercedes modernise ses Class-G pour 2025





***Depuis la danse des Class-G électriques sur le strip de Las Vegas en ouverture du CES 2024, le milieu journalistique automobile pensait que la prochaine grande annonce de Mercedes concernerait la déclinaison électrique de son GeländeWagen. Tout faux ! Il y a quelques jours, les responsables de la marque de Stuttgart ont pris tout le monde de court en dévoilant la livrée 2025 de son emblématique G-Wagen thermique. Un modèle qui semble peu évoluer... mais les apparences sont trompeuses !***

Parmi les faits d'armes du Mercedes Class-G, on peut citer sa très longue carrière commerciale. Et pour cause, lancé sur le marché civil en 1979, malgré quelques évolutions au fil des décennies, le GelandeWagen premier du nom est resté au catalogue Mercedes durant quarante ans. Ce n'est qu'en 2019 que Mercedes le remplaça dans sa gamme. Et encore, pour les puristes, le W463 ne peut pas prétendre au titre de G-Wagen de deuxième génération car il repose sur un châssis modernisé de son aïeul. Seule véritable divergence, il succombe à la mode des roues indépendantes avant. Même sur le plan esthétique, les évolutions demeurent relativement discrètes entre les deux générations. Seul un œil averti peut les différencier à coup sûr de loin. Il en sera d'ailleurs de même avec le Class-G de troisième génération que Mercedes vient de dévoiler.

## LE MÊME OU PRESQUE

Visuellement, les futurs G-Wagen 2025 se révèlent assez similaires aux modèles actuels. Seuls quelques détails extérieurs changent. Exemple, les année-modèles 2025 et leurs descendants arboreront une grille de calandre redessinée (comportant quatre lamelles horizontales au lieu de trois), des optiques « plus modernes », de nouvelles jantes allant du 19 au 22 pouces ainsi que des pare-chocs avant et arrière « plus aérodynamiques ». Autre détail qui permettra de les distinguer, afin d'améliorer leur coefficient de pénétration dans l'air, un minuscule « saut-de-vent » prendra place au-dessus du pare-brise. Pour le reste, c'est blanc bonnet et bonnet blanc. Les prochains G-Wagen conserveront leur roue de secours sur la porte arrière, les clignotants au-dessus des ailes avant ou encore les poignées de portes apparentes.

## PLUS PREMIUM À BORD

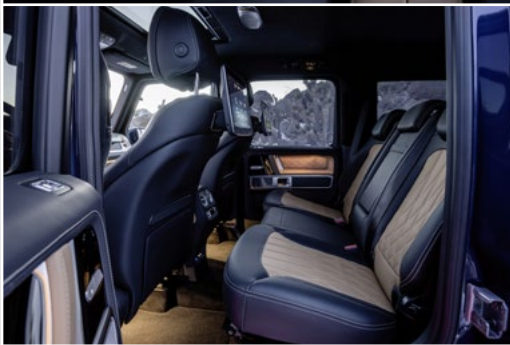
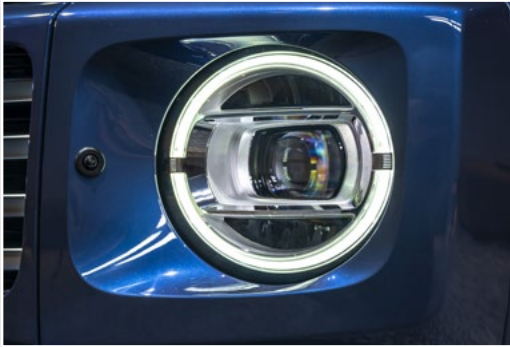
À l'intérieur, le Class-G 2025 évoluera aussi... en douceur ! A l'instar du modèle actuel, il accueillera un

tableau de bord numérique de 12,3 pouces ainsi qu'un écran central de 12,3 pouces. Seules améliorations, celui au centre du véhicule deviendra tactile et le système d'infodivertissement embarquera la toute nouvelle interface numérique MBUX que l'on retrouve sur les berlines haut de gamme de la marque. Autre changement à bord, la console centrale redessinée offrira une meilleure ergonomie. Côté équipement, pour une meilleure qualité de son, le G-Wagen 2025 se verra équipé d'un système audio Burmester 3D Surround. À noter aussi que les porte-gobelets et les accoudoirs centraux avant seront chauffants, qu'il sera possible de recharger son téléphone par induction et qu'à l'arrière, des écrans pourront être intégrés aux dossiers des sièges (en option). Il sera également possible d'encore plus personnaliser son Class-G 2025 grâce au programme MANUFAKTUR qui propose des selleries sur mesure et plus de 20 000 teintes de carrosserie (pour la coquette somme de 15 000 euros s'il vous plaît!).

## DEUX MODÈLES AU CATALOGUE

Comme actuellement, le catalogue Mercedes 2025 proposera deux déclinaisons de Class-G. D'un côté, le modèle de base, alias le G500, recevra un tout nouveau moteur en lieu et place de son V8 4 litres turbocompressés. En l'occurrence, un 6-cylindres en ligne de 3 litres à double turbocompression (via un turbocompresseur classique et un compresseur auxiliaire électrique). Ce changement de groupe propulseur ne se fera pas au détriment de la puissance puisque le G500 2025 est annoncé pour 449 chevaux et 560 Nm. Grosse amélioration toutefois, ce 6-en-ligne bénéficiera d'une hybridation légère 48 volts qui permettra de réduire très légèrement la consommation grâce à un alterno-démarrateur intégré (ISG) qui délivre brièvement 20 chevaux supplémentaires et 200 Nm de couple. Au côté du G500, le G63 AMG sera commercialisé uniquement avec le V8 4L biturbo. Un 8-cylindres en V qui développe 585 ch pour un couple maximal de 850 Nm.





Mais, là encore, il y aura un petit plus par rapport au modèle actuel puisque ce bloc intégrera lui aussi une hybridation légère 48 volts grâce à un alterno-démarrateur intégré (ISG) délivrant aussi 20 chevaux supplémentaires en cas de besoin. Côté suspension, de série, tous les futurs GelandeWagen seront livrés avec une suspension à l'amortissement adaptatif piloté. Mais, en option, le G63 pourra également bénéficier de l'Active Ride Control, un système de gestion interconnectée hydrauliquement de la suspension aux quatre roues, qui remplacera avantageusement les traditionnelles barres stabilisatrices pour un meilleur confort sur route et plus d'efficacité en TT.

## UNE VERSION ROUTE ET UNE OFFROAD

Toutefois, pour être précis, le catalogue Mercedes proposera deux types de G63 AMG dotés du système Active Ride Control. En optant pour le pack « AMG Performance », les futurs acheteurs de G-Wagen bénéficieront d'un Class-G à la suspension optimisée pour un usage routier. À son volant, ils pourront « avaler le 0 à 100 km/h » en 4,3 secondes (au lieu de 4,4 secondes pour un modèle standard) et franchir la barre de 240 km/h en vitesse de pointe (au lieu de 220). À l'inverse, le Pack « Offroad Pro » sera orienté vers un usage offroad grâce à des amortisseurs renforcés à long débattement. Pour le reste, quels que soient le modèle et la version, les Class-G 2025 devront encore briller en offroad grâce à leurs prédispositions naturelles. Transmission intégrale permanente, trois blocages de différentiel électromécaniques (avant, central et arrière), garde au sol d'au moins 241 mm, hauteur de passage à gué de 70 cm, angles d'approche et de départ de 31° et de 30°, direction électromécanique à crémaillère...

## NOUVELLES AIDES OFFROAD

Preuve supplémentaire que les futurs G63 AMG resteront

des franchisseurs dans l'âme, en plus des traditionnels « Confort », « Sport », « Eco » et « Individuel », ils disposeront de trois modes de conduite supplémentaire qui ajustent les paramétrages du moteur, de la transmission, de la suspension, de l'ESP et de la direction. « Trail » pour les évolutions sur surface meuble comme la terre ou la boue. « Rock » pour la conduite sur terrain irrégulier avec des surfaces dures et rocheuses avec des réglages de suspension et de direction plus fermes. Enfin, « Sand » pour le pilotage dans les dunes et le sable. À signaler aussi que les G-Wagen bénéficiant du pack Offroad Pro se verront équipés de deux aides supplémentaires à la conduite offroad. Le système AMG Traction PRO, fonctionnant uniquement avec les modes de conduite « Rock » et « Sand », permettra d'ajuster le couple moteur et la puissance de freinage pour chaque roue indépendamment en fonction de la surface. Pratique en cas de plantage dans le sable par exemple. Autre avantage du système AMG Traction Pro, il offrira la possibilité d'ajuster le degré de verrouillage de chaque différentiel selon sept réglages prédéfinis. Quant à la seconde aide à la conduite offroad, alias l'AMG Active Balance Control, ce système ajustera la dureté de la suspension selon trois positions (de souple à rigide) pour réduire le roulis.

## FRANCHISSEMENT FACILITÉ

Autre preuve que le GelandeWagen 2025 conservera une âme de baroudeur, son pilote pourra compter sur l'Offroad Cockpit qui affiche des données les plus pertinentes pour la conduite tout-terrain sur les écrans conducteur et multimédia. Horizon artificiel, positionnement GPS, boussole, altitude, angle de braquage des roues avant, couple, puissance, pression et température des pneus... Enfin, le G-Wagen 2025 disposera d'un « capot transparent virtuel ». C'est-à-dire que, grâce à un système de caméra



## DÉTAILS DU G63 AMG OFFROAD PRO 2025



à 360°, son pilote aura une vue de ce qui se trouve sous l'avant du véhicule sur l'écran central.

Maintenant, la question du tarif. Malheureusement, Mercedes ne profitera pas de cette évolution de son G-Wagen pour revoir sa politique tarifaire. Qu'on se le dise, le nouveau Class-G restera inaccessible à beaucoup de bourses puisqu'en France, la gamme débutera à 168 501 € pour un G500 (sans le malus). Pour un G63 AMG, il vous faudra déboursier 203 851 €,

voire 215 851 € si vous optez pour le pack Offroad Pro (reconnaisable à sa galerie de toit, son porte-roue tubulaire, son échelle et ses bavettes arrière). Certes, il y aurait bien un New G-Wagen plus abordable avec le G450D animé par un 6-cylindres en ligne turbodiesel de 3L et vendu 122 808 € en Allemagne. Malheureusement, cette motorisation ne traverse pas le Rhin. Dommage ! ■

Texte : Dominique Marreau

Photos : Mercedes

# SALON



## DE L'▲VENTURIER

ROAD TRIP

OFF ROAD

BIVOUACS

VOYAGES

EQUIPEMENTS

# 4 X 4 MOTOS

31 MAI AU 02 JUIN 2024

ESPACE DU MARAIS  
SAÔNE - BESANÇON

**HORAIRES:**  
VENDREDI 9H30 À 19H00  
SAMEDI 9H30 À 21H00  
DIMANCHE 9H30 À 18H00  
RESTAURATION SUR PLACE

**TARIFS:**  
ENTRÉE 2€  
GRATUIT POUR LES -16ANS  
EMPLACEMENT BIVOUAC 15€\*  
\*ACCÈS GRATUIT AU SALON

ORGANISÉ PAR LES COURSIERS DE L'HORIZON  
CONTACT: 06 93 52 17 19 / 06 87 04 39 60  
lescoursiersdelhorizon@gmail.com

   RAPTOR TRACE

[www.salon-aventurier.fr](http://www.salon-aventurier.fr)



**R.L.C**  
DIFFUSION

ACCESSOIRES  
**Djebel Xtreme**

4x4 - VAN - ACCESSOIRES BIVOUAC -  
PIECES DETACHEES - ATELIER DE PREPARATION



[WWW.RLC-DIFFUSION.FR](http://WWW.RLC-DIFFUSION.FR)



**REVENDEUR OFFICIEL**

**AFN**  
4x4 accessories



ACCESSOIRES  
**Djebel Xtreme**

**FRONT  
RUNNER**



RLC DIFFUSION - ZA DU BON RENE 49750 CHANZEAX - 02.41.79.83.80 - [COMMERCIAL@RLC-DIFFUSION.FR](mailto:COMMERCIAL@RLC-DIFFUSION.FR)



**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](http://WWW.MODULAUTO.COM)



# **L'arme anti-Maverick de Polaris améliorée**





**Victorieux au terme de trois Bajas Score International sur quatre, vainqueur de la catégorie SSV au Dakar 2024, gagnant de sa classe au Toyo Tires Desert Challenge 2024. Décidément, grâce à son nouveau RZR Pro R Factory, l'année qui vient de s'écouler a été riche en succès sportifs pour Polaris. Malgré ces victoires, durant l'hiver, les ingénieurs de la marque de Minneapolis ont planché sur une version 2.0 de leur SSV sportif. Découverte de ce « 2<sup>ème</sup> génération » que l'on retrouvera prochainement sur les bajas américaines ainsi qu'en rallye-raid FIA.**

L'année dernière, au mois de mars 2023, Polaris avait convié quelques journalistes américains à la présentation de son nouveau SSV sportif. Baptisé RZR Pro R Factory, ce dernier se voulait le tout premier «side-by-side vehicle de course construit dans une usine officielle» et avait pour vocation de rivaliser avec les Can-am Maverick qui trustaient jusqu'alors les podiums des bajas Américaines et des rallye-raid. Un objectif pleinement atteint dès la première année puisque, sur les quatre Bajas Score International organisées aux States en 2023, Brock Heger en empocha deux et Cayden MacCachren souleva la coupe au terme de la Baja 1000 en novembre dernier. Trois victoires qui donnèrent le titre constructeur de la catégorie Pro UTV Open à Polaris. Mais, ce n'est pas tout ! Le RZR Pro R Factory s'est également tout particulièrement distingué en Arabie saoudite en janvier dernier grâce à Xavier de Soultrait. L'ex-motard engagé sous les couleurs de l'écurie Sebastien Loeb Racing remportant à son volant la catégorie SSV du Dakar 2024. Autre fait d'armes marquant, en janvier, Brock Heger et Max Eddy Jr signèrent un doublé au terme du Toyo Tires Desert Challenge organisé pendant la semaine du King of The Hammers 2024. Autant de succès qui s'expliquent dès que l'on se penche sur les caractéristiques techniques du Pro R Factory 2023.

## TAILLÉ POUR LA PISTE

Déjà, ce Polaris de course était animé par le même Prostar Fury 2L que les RZR Pro R standard. Un 4-cylindres en ligne à aspiration atmosphérique développant 225 chevaux dans la livrée d'origine et qui voyait ses montées en température tempérées par deux radiateurs de refroidissement «grande capacité», montés en hauteur derrière le poste de pilotage et coiffés par

deux immenses ventilateurs électriques. En sortie, ce 1993 cm<sup>3</sup> était associé à un variateur d'origine mais au refroidissement optimisé. Autre point commun avec les RZR Pro R disponibles en concession, le Factory reprenait les triangles de suspension caissonnés en acier estampé à l'avant ainsi que les bras tirés arrière. Résultat, il affichait une largeur de voie de 188 cm pour un empattement de 265 cm et bénéficiait de débattements de 69 cm à l'avant et de 73 cm à l'arrière. Au rayon optimisations, ce SSV de course reposait sur un châssis renforcé coiffé d'un arceau répondant aux normes FIA de la classe T4. Autre différence, en lieu et place des combinés filetés Walker Evans Velocity, sa suspension était confiée à des Fox 3.0 Live Valve X2 à amortissement piloté en temps réel. Autres améliorations notables, certains éléments de carrosserie étaient confectionnés en carbone pour gagner de précieux kilos sur la balance et un immense fond plat en aluminium prenait place sous le véhicule. Niveau pneumatique, gros upgrade aussi puisque, dans sa livraison Baja, le Factory perdait ses pneus en 32 pouces au profit de BFGoodrich en 35 pouces montés sur des jantes beadlock Method Race Wheels.

## UN CHÂSSIS D'UN SEUL TENANT

Enfin, ça, c'était la configuration 2023. En effet, malgré le carton presque plein de ses RZR de course sur les Baja Score International, au Dakar et dans la Johnson Valley, Polaris a décidé de revoir sa copie en lançant un Factory « 2<sup>ème</sup> Génération » début mars. Première amélioration notable, ce nouveau SSV repose sur un tout nouveau châssis monobloc. C'est-à-dire que le châssis et la cage de sécurité (deux fois plus solide que ne l'exigent les normes FIA T4 s'il vous plaît) sont d'un seul tenant afin de gagner en rigidité. Un assemblage de tubes en acier Chromoly né dans les bureaux d'ingénierie de Polaris,





mais réalisé par l'entreprise Technique Inc. (l'unique fournisseur de châssis pour le championnat NASCAR). À noter que, comparé au modèle 2023, ce nouvel assemblage tubulaire gagne quelques centimètres en largeur afin d'offrir une meilleure habitabilité aux occupants. Au passage, les designers en charge du projet habillèrent le Gen 2 de nouveaux pare-chocs avant et arrière. Fabriqués également par Technique Inc., ces modèles tubulaires amovibles se révèlent plus robustes afin de mieux résister aux mauvaises rencontres et aux chocs. À signaler au passage qu'en prévision de roulages nocturnes, le bumper avant a également été mis en forme pour servir de supports à six longue-portées Rigid Industries. Autre upgrade réalisé sur le châssis, le nouveau Factory reçoit des supports repensés de roues de secours ainsi que pour le cric et les outils afin que les équipages gagnent de précieuses minutes en cas de crevaison ou de panne en spéciale.

## VERSION 2.0 ENCORE PLUS EFFICACE

Côté mécanique, le RZR Pro R Factory de deuxième génération reprend la plupart des organes mécaniques de son aïeul et donc d'un RZR Pro R « standard ». À commencer par le moteur ProStar Fury de 2 L de cylindrée, les trains roulants avant et arrière, la crémaillère de direction assistée, les roulements de roue, tous les composants du variateur CVT (y compris la courroie) ainsi que les fusées avant et arrière, les rotules et les bras oscillants. Au rang des nouveautés, on note un inédit silencieux d'échappement conçu par Polaris pour maximiser la puissance, l'installation d'un module de gestion moteur signé Motec qui optimise les réglages de l'injection ainsi que l'adaptation d'un système de freinage « haute performance » Alcon pour une meilleure endurance en usage intensif. Autre optimisation, les amortisseurs pilotés Fox 3.0 Live Valve X2 du Gen 2 se voient commandés par un

nouveau module de commande Dynamix DV réglé pour la course. Ce dernier offre au pilote quatre nouveaux modes de suspension : Comfort, Baja Soft, Baja Medium et Baja Firm. Chacun ajuste l'amortissement du Factory (compression / détente) au style de pistes sur lesquelles il roule. Des réglages peaufinés après de longues discussions avec les pilotes. Ultime divergence mécanique, le Gen 2 adopte de nouveaux triangles de suspension supérieurs renforcés made in Polaris.

## CHASSE AU POIDS SUPERFLU

Enfin, les ingénieurs Polaris ont essayé d'alléger au maximum les Gen 2 par rapport à leurs aïeuls. Exemple, en lieu et place de modèles en acier, les RZR Pro R Factory 2024 se voient équipés d'arbres de transmission en aluminium et fibre de carbone. Dans le même but, l'emploi de fibre de carbone a été généralisé sur l'ensemble de leur carrosserie. Un gain de poids bienvenu car, afin d'espacer les arrêts aux ravitaillements, ces nouveaux SSV de course embarquent plus de carburant grâce à un réservoir ATL « grande capacité » qui leur confère une autonomie de plus de 300 km.

Prises séparément, ces améliorations peuvent paraître anecdotiques. Mais, en pratique, elles apportent une réelle plus-value au Gen 2. La preuve, pour sa première sortie officielle en course lors de la Baja San Felipe 2024 (du 20 et 25 mars), Cayden MacCachren a devancé tous ses poursuivants. À commencer par son coéquipier Brock Heger de plus de 2 minutes. Pour leur part, les deux autres RZR Pro R Factory, confiés respectivement à Max Eddy Jr. Et Craig Scanlon, se classèrent cinquième et septième de la classe Pro UTV Open. Maintenant, rendez-vous fin mai pour la Baja 500 pour voir si Polaris continue sa série de victoires ou si Can-am trouvera une riposte. ■

Texte : Mark McRight - Photos : Polaris



SAMEDI

13

AVRIL

9h-17h

# FÊTE DU 4x4

## PORTES OUVERTES

📍 4600 Route de Bayonne - Ste-Marie-De-Gosse



**10%**

De remise sur toutes nos  
pièces et accessoires !\*

### AU PROGRAMME :

- ANIMATIONS ET PRÉSENCE DE TEAMS ET VOYAGEURS SPONSORISÉS
- EXPOSITIONS DE VÉHICULES
- PARCOURS TOUT-TERRAIN & INITIATIONS
- STANDS PIÈCES & ACCESSOIRES
- TOMBOLA & CADEAUX À GAGNER
- FOOD TRUCK
- VISITE DE NOS LOCAUX
- STAND DE RECRUTEMENT
- JEUX POUR LES ENFANTS

 [euro4x4parts.com](http://euro4x4parts.com)

+ D'INFOS : 05.59.45.11.44 OU PAR MAIL : BIENVENUE@EURO4X4PARTS.COM

ARTICLE PARU EN 2012



## Un Nissan Patrol Y61 ultra polyvalent



***Prenez un jeune Francilien ayant grandi avec deux grands frères passionnés de Patrol. Arrivé à l'âge adulte, il a de fortes chances que lui aussi s'achète un Nissan. C'est ce qu'a fait Sébastien Lecourbe, sitôt son permis en poche, en devenant propriétaire d'un Baroud! Depuis, cet électricien est devenu père de famille et a basculé sur un Y61 5-portes qu'il a entièrement optimisé. Découverte de son châssis long qui se révèle aussi à l'aise sur route qu'en balade, en raid et en franchissement.***

Chaque année, durant les 24 heures de Paris, les membres du club Passion Tout-Terrain assurent les navettes avec leur propre véhicule entre le parking et les stands. Parmi eux, Sébastien Lecourbe avec un Patrol Y61 de 2005. À première vue, son 5-portes n'a rien d'extraordinaire, il ressemblerait à n'importe quel Patrol rehaussé. Sauf qu'il n'en est rien !

## TOMBÉ DANS LA MARMITE TRÈS JEUNE

Pour comprendre le pourquoi du comment, il faut d'abord se pencher sur l'histoire de Sébastien. Né il y a 28 ans de cela, il est le dernier d'une fratrie de trois frères. Or, très tôt, ses deux aînés, Dominique et Fabrice ayant respectivement 14 et 11 ans de plus, se passionnèrent pour le TT et, plus particulièrement, pour les Patrol. Sébastien passa donc son adolescence à les accompagner dans leurs virées. Résultat, à 19 ans, lui aussi acheta un Nissan, un Baroud d'occasion. Devenu électricien, quelques années plus tard, il troqua son vieux 260 contre un Y61 3-portes TD6. Seulement voilà, sa femme Marilyne tomba enceinte en 2009.

## UN FRÈRE DE BON CONSEIL

Très vite après la naissance de son fils, notre Francilien se rendit compte que, par manque de place à bord, son châssis court n'était pas la voiture idéale d'un jeune père de famille. En conséquence, il le revendit et acheta un Y61 BVA 5-portes. Durant un an, notre passionné l'utilisa « stock ». Puis, début 2011, son fils ayant grandi, il décida qu'il était temps de le préparer. Il se tourna alors vers son frère Dominique, ce dernier travaillant alors chez Euro4x4parts en tant que responsable « accessoires ».

## BON EN TOUT

Ensemble, les deux frères couchèrent sur le papier

les desiderata de Sébastien. Un mot reviendra régulièrement sur le tapis : polyvalence. En effet, notre Francilien souhaitait tout à la fois utiliser au quotidien son Patrol, partir en balade ou en raid avec et faire des zones « light » si l'envie lui en prenait. Il ne fallait donc pas que son Y61 soit trop axé piste ou, à l'inverse, trop typé franchissement.

## OBJECTIF : FIABILITÉ MAXIMALE

Au vu de ces exigences, nos deux frangins décideront de peu toucher au 3 litres TDi. Pas question de le booster ! Par contre, ils feront tout pour en augmenter la fiabilité. Ainsi, un préfiltre viendra en amont de l'injection pour éviter que des impuretés dans le gasoil n'encrassent le circuit. Côté admission, un snorkel Safari surélévera l'aspiration moteur de sorte que le bloc Td aspire le moins de poussière possible sur chemin s'il suit un autre véhicule. En complément, le filtre à air Nissan disparaîtra au profit d'un Green « performance ». Enfin, ultime amélioration touchant au moteur, Sébastien simplifiera la ligne d'échappement en remplaçant le pot de détente central par le silencieux arrière et en montant à sa suite un simple tube inox.

## 8 CM PLUS HAUT

Ensuite, nos deux frangins Lecourbe se pencheront sur la suspension. Dans un premier temps, ils changeront les ressorts par quatre King Spring HHD + 5 cm. Afin de gagner un peu plus de hauteur, des cales de 3 cm prendront place dessous. En association, ils monteront quatre amortisseurs OME Nitrocharger Sport. Mais surprise, lors des premiers roulages, les ressorts arrière se révéleront encore trop souples. Un vrai bateau ! D'autant plus que Sébastien avait supprimé les barres stabilisatrices avant et arrière afin de gagner en débattements. Dominique lui proposera, alors, une autre paire de ressorts + 5 cm, des



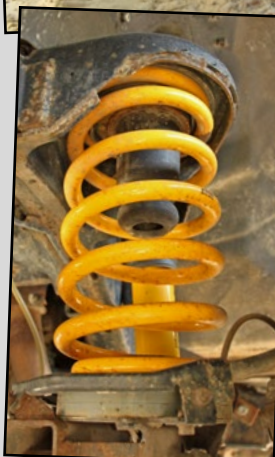




100 % d'origine ! Sébastien n'ayant pas boosté le 3 litres de son Y61, ni monté de gros pneus, il ne touche pas aux cœurs des ponts de son Patrol.



Retour au centre facilité ! En prévision d'une utilisation « piste », un amortisseur Tough Dog avec ressort a pris place entre la barre de direction et la Panhard avant.



Afin de gagner 8 cm de hauteur de caisse, à l'avant, ce Patrol repose sur des ressorts King Spring HHD + 5 cm associés à des cales Euro4x4parts de 3 cm.



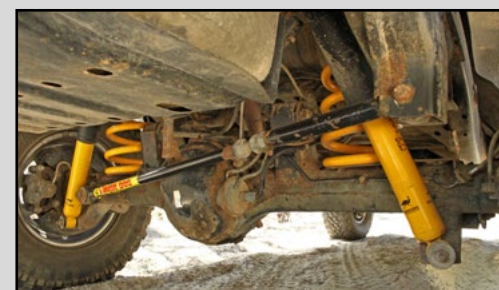
Suite à la rehausse de suspension de 8 cm, une barre de direction Euro4x4parts, renforcée et réglable, remplace celle d'origine.



En association avec les ressorts King Spring, ce Patrol reçoit quatre amortisseurs OME Nitrocharger Sport.



Injection préservée ! Afin que le 3 litres TDi n'ave pas un gasoil de mauvaise qualité, un préfiltre additionnel purifie le carburant avant son arrivée au moteur.



À l'arrière, ayant supprimé la barre stabilisatrice, sur les conseils de son frère, Sébastien a monté des ressorts King Spring EHD, plus fermes que des HHD. Ensuite, il a modifié une barre Panhard Nissan afin d'en faire un modèle réglable.



Afin de récupérer un angle de chasse correct suite à la rehausse de suspension de 8 cm, deux pattes « maison » décalent l'ancrage des tirants avant de 12 cm vers le bas.



Moteur préservé ! Afin que le 3 litres TDi aspire le moins de poussière possible, un snorkel Safari coiffe l'aile avant et un filtre Green remplace celui d'origine.



Fiabilité oblige, le 3 litres TDi n'a subi aucune amélioration. Même la vanne EGR est encore en place !



Coupé en deux ! Afin de protéger les bas moteur, notre Francilien a récupéré un blindage central qu'il a réduit de sorte à le fixer devant la traverse de boîte.

King Spring EHD (Extra Heavy Duty). Problème résolu !

## TIRANTS AVANT ABAISSÉS

Autre mauvaise surprise, l'angle de chasse pâtira de cette rehausse de 8 cm. En conséquence, notre Francilien fabriquera deux pattes de décalage abaissant l'ancrage des tirants avant de 12 cm. Ultime imprévu, l'arbre de transmission arrière viendra frôler la traverse tubulaire située entre le transfert et le pont. Seule solution trouvée, Sébastien la remettra en forme. Une fois ces deux problèmes réglés, la refonte de suspension se poursuivra par la pose d'une barre de direction renforcée et réglable Euro4x4parts ainsi que d'une Panhard avant Tough Dog. Entre les deux, un amortisseur Tough Dog avec ressort fera son apparition pour faciliter le retour au centre des roues. À l'arrière, Sébastien se fabriquera une Panhard réglable en coupant en deux celle d'origine et en lui manchonnant une tige filetée.

## FREINAGE PLUS MORDANT

Enfin, la refonte de suspension s'achèvera par le remplacement des durits de frein en caoutchoucs par des modèles plus longs en Inox tressé. En parallèle, afin de raccourcir les distances de freinage, les disques avant céderont leur place à deux modèles Euro4x4parts rainurés / poinçonnés pincés par des plaquettes « performance » à garniture tendre. Sur ce, en ayant terminé avec l'optimisation mécanique, nos deux frangins chausseront cet Y61 de jantes Triangular en 8 x 16 et de pneus BFGoodrich Mud Terrain KM1 en 285 / 75 R16.

## INTÉGRATION PARFAITE

Sébastien « tombera » alors le pare-chocs avant et concevra une platine « maison » entre les longerons avant. Objectif : y installer un treuil Prime Tech. Toutefois,

le souhaitant le plus discret possible, notre électricien changera le câble métallique pour une corde Plasma. Ainsi, pas besoin d'un gros guide-câble à rouleaux dépassant du spoiler avant. Un discret écubier suffisait ! Ensuite, notre homme récupérera un blindage central qu'il coupera en deux de manière à n'en conserver que la partie protégeant le bas moteur.

## CAISSE PROTÉGÉE

Dans la foulée, Dominique lui procurera un attelage américain se montant sous le pare-chocs arrière. Double avantage, Sébastien peut ainsi tracter ou installer un porte-vélos dessus et, en même temps, son spoiler ne risque rien lors des descentes de marche. De même, en prévision d'une utilisation trialisante, deux rocksliders Euro4x4parts de 171 cm de long et repris solidement sur le châssis habilleront les bas de caisse de ce 5-portes.

## COMME EN PLEIN JOUR

Autre accessoire provenant de l'enseigne landaise, Sébastien intégrera un jeu de longue-portée 1-led dans l'ouïe centrale du spoiler avant, une de chaque côté de la plaque d'immatriculation. En complément, une barre 24-Leds « faisceau large » fera son apparition devant la calandre. Résultat, la nuit, notre Francilien voit comme en plein jour. Idem en marche arrière ! En effet, pour reculer sans danger, notre passionné transformera une longue-portée classique en feu de recul. De même, il ajoutera une caméra de recul. À signaler que ces deux améliorations sont dissociées de la BVA, elles sont commandées par deux interrupteurs indépendants. Ainsi, Sébastien n'y a recours qu'en cas de besoin.

## 220 VOLTS À BORD

Cela fait, l'attention de nos deux frangins se portera à bord.



## DÉTAILS TECHNIQUES



Un modèle d'intégration ! Sans la corde plasma qui dépasse et le discret guide écubier, personne ne saurait qu'un treuil Prime Tech se cache derrière le pare-chocs avant.



Bien que ce Patrol était déjà équipé d'un jeu d'antibrouillard, notre passionné a ajouté deux longue-portées à leds de part et d'autre de la plaque d'immatriculation ainsi qu'une barre « faisceau large » à leds sur le dessus du pare-chocs.



Une valeur sûre ! Niveau pneumatique, cet Y61 est chaussé de jantes Triangular en 8 x 16 et de BFGoodrich Mud Terrain KM1 en 285 / 75 R16.



Pour bien voir la nuit derrière ! Juste au-dessus de la plaque d'immatriculation arrière, notre passionné a adapté une longue-portée en feu de recul.



Bas de caisse à l'abri ! En prévision d'une utilisation trialisante, notre électricien a monté des rocksliders Euro4x4parts.



Encore du fait « maison » ! Ne voulant pas d'un aménagement arrière trop volumineux, notre passionné s'est fabriqué ce meuble arrière lui-même à partir d'un châssis tubulaire en aluminium.



Ayant ajouté une batterie supplémentaire dans le compartiment moteur, un coupleur / séparateur T-max a fait son apparition sur le tunnel de boîte.



Pour garder le contact en balade ou en raid, une petite CB Président Jimmy prend place sous la planche de bord, au-dessus des genoux du conducteur.



Niché au-dessus du rétroviseur intérieur, cet écran sert de moniteur à la caméra de recul.

Ainsi, Sébastien peut savoir à tout moment ce qui se trouve derrière son Patrol.



Trois interrupteurs bien pratiques ! Un commande les lumières avant, un autre contrôle le feu de recul et le dernier actionne la caméra de recul.



Avant toute chose, une CB Président Jimmy prendra place sous la colonne de direction. Puis, ayant installé plusieurs rallonges allume-cigares pour d'éventuels accessoires embarqués et ayant dissimulé un convertisseur électrique de 300 volts dans le passage de roue arrière gauche, un coupleur / séparateur T-max posera ses valises sur le tunnel de boîte. Ce dernier sera associé à une batterie Optima logée sur une platine « maison » dans le compartiment moteur.

## CHAQUE CHOSE À SA PLACE

Pour terminer, Sébastien concevra un aménagement intérieur dans le coffre afin d'y ranger l'outillage, des sangles, des manilles... Pour réaliser ce meuble fixé sur les ancrages de crochets d'amarrage d'origine, notre homme confectionnera un châssis tubulaire qu'il

recouvrira d'aluminium sur les côtés et d'une plaque de contreplaqué sur le dessus. Les tiroirs, pour une question de poids, seront réalisés également en aluminium.

Sur cet ultime ajout, Sébastien en aura fini. Au total, l'opération lui reviendra à un peu moins de 5 000 euros. Pas cher vu les nouvelles aptitudes de son Nissan ! En effet, grâce à sa suspension revisitée, ce 5-portes se révèle très agréable sur route et dans les chemins. Cependant, comme notre Francilien a supprimé les deux barres stabilisatrices et a habillé son Y61 des indispensables protections inhérentes au franchissement, s'aventurer dans des zones un peu techniques ne pose pas de problème, non plus. En un mot, ce châssis long est polyvalent. Exactement comme Sébastien le souhaitait ! ■

Texte et photos : **Matthieu Dadillon**

### Modifications

- Snorkel Safari
- Filtre à air Green
- Échappement simplifié
- Préfiltre à gasoil
- Coupleur / séparateur T-max
- Batterie additionnelle Optima
- Disques de frein avant rainurés / poinçonnés Euro4x4parts
- Plaquettes de frein avant « performance » Euro4x4parts
- Ressorts avant King Spring HHD + 5 cm avec cales de 3 cm
- Ressorts arrière King Spring EHD + 5 cm avec cales de 3 cm
- Amortisseurs OME Nitrocharger Sport
- Durits de frein tressées
- Décalage des ancrages côté châssis des tirants avant
- Barre de direction réglable Euro4x4parts
- Amortisseur de direction avec ressort Tough Dog
- Barre Panhard avant Tough Dog
- Barre Panhard arrière « maison »
- Modification de la traverse centrale
- Treuil Prime Tech avec corde Plasma
- Deux longue portées 1-led à l'avant
- Barre « faisceau large » 24 leds à l'avant
- Rocksliders latéraux Euro4x4parts
- Attelage américain
- Caméra de recul
- CB Président Jimny
- Meuble arrière « maison »
- Jantes Triangular en 8 x 16
- Pneus BFGoodrich Mud Terrain KM1 en 285 / 75 R 16





**RÉSEAU DE PARTENAIRES  
INTERPROFESSIONNELS  
SUIVI PERSONNALISÉ**

**VOTRE PROJET  
DEVIENT NOTRE OBJECTIF**

Conseil adapté à votre voyage  
Toutes saisons & destinations

Véhicules - Remorques | Formation adaptée  
Sélection d'équipements | Voyage découverte

CONTACT.HTC.JLG@GMAIL.COM

TEL : 06 63 71 69 13

**Augmentez votre visibilité  
en devenant partenaire de**

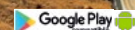
**OFFROAD**  
4x4  
MAGAZINE



Concepteur français de GPS  
**GPS GLOBE**  
*Feel free everywhere*



**TABLETTE DE NAVIGATION GPS**



www.gps-globe.com / contact@gps-globe.com / +33 (0) 4 34 17 01 64

**ARB**

4X4 ACCESSORIES

**SKID PLATES**

**OPTEZ POUR LA SÉCURITÉ AVEC  
LES BLINDAGES ARB**



**HIGH PERFORMANCE**

**NOUVELLES SUSPENSIONS OME MT64**



**IMPORTATEUR DES MEILLEURS ACCESSOIRES 4X4  
WWW.OUTBACK-IMPORT.FR**

# Quatre réinterprétations de toute beauté !





Texte: Mark McRight - Photos : Jeep USA

***C'est désormais devenu une tradition : depuis presque deux décennies, durant la semaine du week-end Pascal, Mopar et Jeep ont pris l'habitude de dévoiler plusieurs show-cars à l'occasion du Moab Easter Jeep Safari organisé par le club Red Rock 4-Wheelers dans l'Utah. Et la 58<sup>ème</sup> édition n'a pas fait exception à la règle puisque, le 23 mars à leur arrivée sur place, les 20 000 passionnés venus s'amuser sur les célèbres Moab Trails ont découvert quatre magnifiques Jeep revisitées. Certes, c'est moins qu'à l'accoutumée... mais, parfois, il vaut mieux la qualité à la quantité !***



**P**remier show-car présenté par Mopar dans l'Utah cette année, la Wrangler Low Down Concept se veut l'héritière d'un autre show-car. En l'occurrence de la Lower Forty Concept dévoilée lors de l'Easter Jeep Safari 2009. En effet, il y a quinze ans de cela, les ingénieurs Mopar avaient marqué les esprits avec une Wrangler JK 2-portes profondément modifiée.

Déjà, cette Unlimited avait troqué son V6 Pentastar contre un V8 Hemi de 5,7 litres associé à une boîte de vitesses Getrag à six rapports. Côté trains roulants, grosse évolution aussi puisque cette JK recevait deux essieux Dynatrac. Un Dana 44 à l'avant et un Dana 60 à l'arrière, renfermant tous deux des couples coniques en 5,38 : 1 ainsi que des différentiels verrouillables et des demi-arbres renforcés. Ensuite, un gros travail de carrosserie avait été réalisé sur cette auto, histoire de lui donner un look « sport ». Ailes remises en forme, baie de pare-brise raccourcie en hauteur, arceau de sécurité réalisé sur-mesure, capot plat façon CJ... Mais, son principal signe distinctif résidait dans sa monte pneumatique. À savoir des Mickey Thompson Baja Claw en 40 pouces. D'ailleurs son nom « Lower Forty Concept » y faisait

référence. Il faut dire aussi qu'à l'époque, les Wrangler chaussées en 40 pouces se comptaient encore sur les doigts d'une main ! Pourtant, cette JK reposait sur ses ressorts hélicoïdaux d'origine. En fait, la seule modification réalisée sur sa suspension se voulait le changement de ses amortisseurs pour des monotubes Bilstein.

Maintenant, intéressons-nous à sa descendante. La Wrangler Low Down Concept se voulant un hommage à son aînée, sa préparation suit quasi point par point le même cahier des charges. La preuve, cette JLU (conçue sur la base d'une Rubicon 392) repose sur des pneus taille XXL. Cette fois des BFGoodrich Krawler en 42 pouces montés sur des jantes beadlock en 20 pouces. Un changement de gomme qui a nécessité une remise en forme complète des passages de roue de cette Wrangler ainsi que la pose d'élargisseurs d'aile XXL en carbone. Niveau mécanique, à l'instar de son aînée, ce show-car conserve ses ressorts hélicoïdaux originels. En association, pas de changement. Les ingénieurs Mopar ont gardé les amortisseurs Fox de cette finition Rubicon. Avantage de ne pas avoir touché à la suspension de cette JLU, son centre de gravité reste relativement bas. Une





bonne chose en dévers ou pour rouler vite sur piste !

Toujours à l'image de son aïeul, cette Wrangler troque ses Dana 44 contre deux Dana 60 renfermant des couples coniques en 5,38 : 1. Ensuite, niveau esthétique, cette JLU V8 est débarrassée du superflu. Déjà, comme sur la Lower Forty Concept, ses pare-chocs sont remplacés par des tubes. On note aussi la disparition des poignées de porte arrière et le remplacement du capot par un modèle en carbone ajouré en son centre par un panneau de plexiglas (pour mieux admirer le V8 Hemi de cette Rubicon 392). Autre changement visible, la trappe d'essence a disparu de l'aile arrière gauche, remplacée par une trappe type « course » fixée sur le dessus du passage de roue arrière. Une métamorphose esthétique qui s'est achevée par une mise en peinture complète du véhicule avec une teinte Poison Apple Red.

À bord, les changements se limitent à des sièges en cuir et tissus de couleur noire, des tapis de sol et une planche de bord débarrassée de son écran multimédia central. Enfin, étant dépourvue de toit, un petit bikini pose ses valises sur l'arceau de cette JLU pour protéger les occupants du soleil. ■





À la fois vocation du passé et de l'avenir de la marque, la Wrangler Willys Dispatcher Concept était au départ une simple Wrangler JLU Rubicon 4xe. Mais, au cours de son passage dans les ateliers de Mopar, son esthétisme a été retravaillé afin de la faire ressembler aux Jeep civiles commercialisées après-guerre. Plus précisément aux Willys-Overland CJ-2 et CJ-2A, ancêtres de la lignée des CJ. Une allégorie mise en avant par de petits détails esthétiques. Exemple, l'emboutissage Willys sur les côtés de son capot rappelle la Willys CJ-2 qui ne fut produite qu'à une quarantaine d'exemplaires. Autre clin d'œil aux « premières Jeep civiles », ce show-car s'habille de pare-chocs minimalistes dont la forme fait immédiatement penser aux bumpers des CJ. Seules différences, cette Jeep embarque un treuil Warn 8274 (équipé d'une corde plasma de 8 mm de diamètre et se terminant par un crochet Warn Epic) et un jeu de grosses manilles de traction Warn pose ses valises sur les deux pare-chocs. Côté pneumatique, cette 4xe revisitée repose sur des pneus Super Traxion en 36 pouces montés sur des jantes en alliage en 7 x 16... mais au look là encore très vintage car leur design ressemble à celui des jantes tôle des CJ des années 50/60. Autre changement extérieur, pour supporter le poids de la

roue de secours, les charnières de la porte arrière ont été changées par un support renforcé Mopar.

Côté mécanique, pas de changements sous le capot puisque vous y trouvez la motorisation hybride rechargeable développant 375 chevaux des Wrangler 4xe avec le 2l turbocompressé. Par contre, gros upgrade au niveau des essieux. Exit les Dana 44, remplacés par deux Dana 50 Advantech « dernière génération ». Ces derniers renferment des couples coniques en 4,70 : 1, histoire que le petit 2L ne peine pas à mettre en mouvement les pneus en 36 pouces. Côté suspension, la Dispatcher Concept conserve ses ressorts d'origine. Par contre, elle perd ses amortisseurs au profit de Bilstein à bonbonne séparée. Pour finir la transformation de cette JLU, les designers Mopar l'ont repeinte avec une teinte inédite baptisée Element 115 Green qui fait très 50's. Seule la baie de pare-brise y échappe au profit d'un noir brillant.

À l'intérieur, la Dispatcher Concept bénéficie d'une sellerie au look vintage mélangeant cuir vieilli et tissu pied-de-poule sur des sièges modernes. Au passage, les appuie-tête avant et arrière ont été retirés pour rappeler les sièges



à dossier bas, très en vogue dans les années 50 et 60. Étant dépourvu de toit, ce concept-car s'habille juste d'un bikini JPP pour protéger les occupants du soleil. Sur ce, la transformation intérieure du Dispatcher s'est achevée par la pose des tapis de sol en vinyle JPP, tandis qu'un compresseur d'air fait son apparition dans le coffre. Pratique pour gérer la pression des pneus sur les sentiers de Moab ! Enfin, un peu à l'image des Willys militaires, cette Unlimited à motorisation hybride embarque un jerrican d'essence ainsi qu'une hache et une pelle dans son coffre pendant que sa porte arrière se pare d'une tablette basculante. ■





**T**roisième show-car présenté à l'Easter Jeep Safari 2024, reconnaissable à sa robe bicolore noire/golden d'inspiration rétro, le Gladiator Rubicon High Top concept se veut une extrapolation de ce que serait le pick-up Jeep le mieux adapté aux pistes de l'Utah.

Pour cela, ce JT animé par le V6 Pentastar a subi pléthore de modifications mécaniques. Déjà, il troque ses deux Dana 44 pour des Dana 60 intégrant des différentiels verrouillables et des couples coniques en 5,38 : 1. Au passage, ses ressorts hélicoïdaux sont remplacés par un kit « suspension pneumatique » de chez AccuAir Suspension. Ainsi, le pilote de ce JT peut faire varier la hauteur de caisse à sa convenance. L'augmenter en cas de croisements de ponts XXL pour gagner en débattements ou, au contraire, l'abaisser en dévers ou sur piste pour la stabilité. Une aptitude d'autant bienvenue que ce JT se chausse de pneus BFGoodrich All-Terrain T/A KO3 en 40 x 13.5 R18 montés sur des jantes beadlock KMC Grenade Crawl en 9 x 18. Oui, vous avez bien lu, le High Top Concept repose sur des roues en 40 pouces. Une monte pneumatique qui a nécessité le montage d'ailes « hautes » JPP pour éviter que les BFGoodrich

frottent. Suite à ce changement de gomme, les barres de direction et d'accouplement cèdent leur place à des modèles renforcés. Ainsi, pas de risque qu'elles ne se plient en TT hard.

En prévision des pistes de l'Utah, ce JT se voit équipé d'un treuil Warn. Ce dernier prend place au centre d'un pare-chocs métallique signé American Expedition Vehicles. Raccourci à ses extrémités et remonté de quelques centimètres via de nouvelles pattes de fixation, ce dernier intègre une grande barre 15-leds en partie basse en prévision d'éventuels roulages nocturnes. Enfin, bien que ce soit une finition Rubicon au départ, ce Gladiator échange ses rocksliders Mopar pour des bas de caisse Rock Rail intégrant un petit marchepied électrique de chez Rock Slide Engineering, histoire de faciliter l'accès à bord.

À bord, quelques changements aussi à signaler. Déjà, sa benne accueille deux tiroirs coulissants Decked. Ensuite, la sellerie a été recouverte de cuir matelassé et perforé, beige et noir, et intégrant un logo JPP en relief sur les appuie-tête. Au-dessus des cinq places, un mini soft-top JPP vient protéger les occupants du soleil. Enfin, le



Rubicon High Top Concept reçoit un jeu de pédales en aluminium JPP, des tapis de sol toutes saisons et des protections de seuil de porte Mopar. ■





**D**ernier show-car présenté par Jeep dans l'Utah, le Jeep Vacationeer Concept s'adresse tout particulièrement aux aficionados d'Overlanding. Confectionné sur la base du Grand Wagoneer (le SUV haut de gamme de Toledo), ce modèle se distingue déjà par sa robe bi-ton turquoise et blanche. Celle-ci intègre un liseré de délimitation en simili bois sur les côtés de sa carrosserie. Clin d'œil aux Jeep Wagoneer et Grand Wagoneer qui furent commercialisés de la fin des années 1960 au début des années 1990.

Ensuite, histoire qu'il puisse s'aventurer sur les pistes de l'Utah sans craindre de frotter dans les ornières, ce modèle animé par le 3L hurricane se chausse de pneus BFGoodrich Mud-terrain en 35 pouces, montés sur des jantes beadlock Method 701 en 9 x 18. Une dimension pneumatique beaucoup plus imposante que celle d'origine et qui a donc obligé les ingénieurs Mopar à élargir les passages de roue avant et arrière. Autre changement extérieur survenu, la forme du spoiler avant est retravaillée pour greffer derrière un treuil Warn ainsi que quatre antibrouillards 4-leds Baja Design. Un arsenal lumineux complété par trois feux Tyri de 11 pouces apposés sur l'avant du toit. Suite à quoi, afin d'en protéger la mécanique, ce Grand Wagoneer s'habille de

plusieurs plaques de protection avant et arrière.

Mais la vraie particularité du Jeep Vacationeer Concept se situe sur son toit et répond au nom de RedTail Overland Skyloft. Il s'agit d'une tente de toit à coque rigide et dont les murs latéraux sont confectionnés en fibre de carbone. Autre argument en sa faveur, cet espace nuit coiffé de trois panneaux solaires bénéficie d'une climatisation, permet à deux personnes de dormir et dispose de suffisamment de fenêtres pour profiter des vues panoramiques. À bord, le Vacationeer Concept ne conserve que ses deux places avant. La deuxième et troisième banquette ayant été déposée pour créer un grand espace de vie intérieure. À signaler que les deux sièges avant ont été personnalisés par le créateur de mode Kiel James Patrick avec des inserts en tissu où sont représentés différents modèles de Jeep. ■







### Raid Glacier Tour Extrem Baroud

Dates sur-mesure avec 3 voitures (février, mars, avril)  
Pays : Islande

### Raid Glacier Tour Extrem Classic

Dates sur-mesure avec 3 voitures (février, mars, avril)  
Pays : Islande

### Raid Samaria

Départ à la carte en mai et juin  
Pays : Crète

### Raid Himbas-Dunes Spécial

Du 1<sup>er</sup> au 21 mai 2024  
Pays : Namibie

### Raid Angola

Du 25 mai au 17 juin 2024  
Pays : Namibie et Angola

### Raid Artica

Du 2 au 24 juillet  
Pays : Norvège et Finlande

### Raid Hekla

Du 23 juillet au 10 août 2024  
Pays : Islande

### Raid Askja Spécial Duster

Du 23 juillet au 10 août 2024  
Pays : Islande

### Raid Athena

Du 4 au 20 août 2024  
Pays : Grèce

### Raid Askja

Du 6 août au 24 août 2024  
Pays : Islande

### Raid Baltica

Du 1<sup>er</sup> au 21 septembre 2024  
Pays : Pologne, Pays Baltes, Finlande et Suède

### Raid Samaria

Départ à la carte en septembre et octobre  
Pays : Crète

### Méga-raïd Le Cap – Zanzibar

Du 25 septembre au 1<sup>er</sup> novembre 2024

### Raid Okavango

Du 5 au 21 octobre 2024  
Pays : Botswana

### Raid Mozambica

Du 7 au 26 octobre 2024  
Pays : Mozambique

### Raid Sui Percosi Siciliani

Du 13 au 22 avril 2024  
Pays : Sicile

### Raid Prokletije

Du 27 avril au 12 mai 2024  
Pays : Grèce - Albanie - Monténégro

### Raid Cévenol

Du 8 au 12 mai 2024  
Département : 48

### Raid Bihac

Du 17 au 26 mai 2024  
Pays : Croatie - Bosnie - Serbie

### Raid Hérisson

Du 1<sup>er</sup> au 02 juin 2024  
Département : 39

### Raid Montagne di Sardegna

Du 15 juin 2024 au 23 juin 2024  
Pays : Sardaigne

### Raid Alpi Italiane

Du 12 au 17 juillet 2024  
Pays : Italie

### Raid Etosha

Du 26 juillet au 17 août 2024  
Pays : Namibie - Botswana

### Raid Kopaonic

Du 3 au 18 août 2024  
Pays : Croatie - Bosnie – Monténégro - Serbie

### Raid Idjoll

Du 6 au 24 août 2024  
Pays : Islande

### Raid Douro

Du 14 au 22 septembre 2024  
Pays : Portugal

### Raid Plage Tafilalet

Du 1<sup>er</sup> au 11 octobre 2024  
Pays : Maroc

### Raid Sui Percosi Siciliani

Du 19 octobre 2024 au 28 octobre 2024  
Pays : Sicile

### Raid Hérisson

Du 19 au 20 octobre 2024  
Département : 39





# ECOLE DE PILOTAGE 4X4 & SUV

PARTICULIERS  
SEMINAIRE & CHALLENGE  
FORMATION PROFESSIONNELLE  
**Plus de 25 ans d'expérience**

- Formation Conduite Tout Terrain :
- Raid Féminin & Mixte > 2 sites avec du sable : 33 et 95.
- 4x4, Pick-Up/Cellule, Fourgon & Van 4x4 Aménagé, Poids Lourd 4x4, 6x6
- Franchissement & Sable, Navigation (Cartes, Road-book, Boussole, Compas)
- De 1 à 5 jours, de l'initiation au perfectionnement, Professionnels, Treuillage, Personnalisée,
- Développement Constructeur, Essais Presse.
- 5 sites de franchissement : 91 - 10 - 69 - 46 - 44.
- 2 sites réservés à la conduite dans le sable : 60 ou 33
- Formation au Maroc : Conduite et Franchissement, Sable, Navigation.
- Randonnées en France 3 à 4 jours (46) - (87, 23, 19) - (63, 03, 42)].

**06 15 04 43 01** . [contact@leader-aventure.com](mailto:contact@leader-aventure.com)

**WWW.LEADER-AVENTURE.COM**



**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 SPÉCIALISTE 4X4**



**Réparations Entretien Préparations**

636 Route du Couardet, 74210 Doussard

04 50 51 86 20

[tiptoy@outlook.fr](mailto:tiptoy@outlook.fr)



## Leader Aventure

### Stage 4x4 région Sud-Ouest

15 au 16 juin / 6 au 7 juillet / 10 au 11 août / 16 au 17 novembre  
Département : 46

### Stage 4x4 région IDF

13 au 14 avril / 27 au 28 avril / 4 au 5 mai / 25 au 26 mai / 15 au 16 juin / 29 au 30 juin / 6 au 7 juillet / 21 au 22 septembre / 5 au 6 octobre / 19 au 20 octobre / 16 au 17 novembre / 23 au 24 novembre / 30 novembre au 1er décembre / 7 au 8 décembre  
Département : 91

### Stage 4x4 région Nord-Est

8 au 9 juin 2024 / 12 au 13 octobre 2024  
Département : 10

### Stage 4x4 région Ouest

6 au 7 avril / 22 au 23 juin / 12 au 13 octobre  
Département : 44

### Stage 4x4 région Est

13 au 14 avril / 22 au 23 juin / 20 au 21 juillet / 19 au 20 octobre  
Département : 69

### Stage rallye féminin région IDF

01 au 02 juin / 27 au 28 juillet / 14 au 15 septembre / 21 au 22 septembre / 28 au 29 septembre / 09 au 10 novembre  
Département: 78

### Stage rallye féminin région Sud-Ouest

8 au 9 juin / 7 au 8 septembre  
Département : 33

### Stage Sable région Sud-Ouest

8 au 9 juin / 7 au 8 septembre  
Département : 33

### Stage Sable région IDF

1<sup>er</sup> au 2 juin / 27 au 28 juillet / 21 au 22 septembre / 28 au 29 septembre 2024  
Département : 78

### Stage rallye féminin Maroc

21 au 26 novembre 2024 / 28 novembre au 03 décembre 2024 / 16 au 21 janvier 2025 / 6 au 11 février 2025  
Pays : Maroc

## Trial Camion 2024

TFTT Saint-Paulet : 18 et 19 mai

TFTT Montboucher-sur-Jabron : 15 et 16 juin

TFTT Perrigny-sur-l'Ognon : 13 et 14 juillet



## Allure Voyages

### Corsica di Fondù

Du 6 au 11 mai 2024  
Département : Corse

### Alpencell

Du 25 au 29 mai 2024  
Pays : Italie / France

### Sardegna Autentica

Du 6 au 12 octobre 2024  
Pays : Sardaigne

### Un Tour au Sud

Du 19 au 27 octobre 2024  
Pays : Maroc

### Raid Coeur d'Argan

Du 2 au 8 novembre 2024  
Pays : Maroc

### Marokencell

Du 16 au 27 novembre 2024  
Pays : Maroc



## Equip'Raid Voyages

### De l'Atlas vers l'Erg Chebbi

Du 22 avril au 6 mai 2024 / du 27 avril au 4 mai 2024  
Pays : Maroc

### De Dunes en Dunes

Du 4 au 11 mai 2024 / du 19 au 30 octobre 2024 / du 19 octobre au 2 novembre 2024 / du 21 au 28 octobre 2024  
Pays : Tunisie

### Bretz'Elles des Sables

Du 12 au 23 octobre 2024  
Pays : Tunisie

### Sur les traces des balises Berliet

Du 30 octobre au 13 novembre 2024 / Du 30 octobre au 20 novembre 2024  
Pays : Algérie

## Endurance 4x4 FFSA 2024

6 heures du Santerre : 11 et 12 mai

6 heures de l'Orléanais : 29 et 30 juin

24 heures de France : 13 au 15 septembre

6 heures d'Île de France: 13 au 15 septembre

## Salons / Rassemblements 2024

Rasso FVLTT Limousin : 20 et 21 avril
Rasso Land Legend 2024 : 17 au 20 mai
Salon Allrad Bad Kissingen : 30 mai au 2 juin
Salon de l'Aventurier : du 31 mai au 2 juin
Rasso FVLTT La Rabasse : 8 et 9 juin
Salon du Baroudeur de Mazan : 15 et 16 juin
Rasso Landrauvergne : 5 au 7 juillet
Rasso FVLTT Au coeur du Ségale : 27 et 28 juillet
Salon du Tout-Terrain de Valloire : 21 au 25 août

## Rallyes tout-terrain FFSA 2024

Rallye du Labourd : 5 au 7 avril
Rallye Terre du Gâtinais : 26 au 28 avril
Rallye Jean de la Fontaine : 17 au 19 mai
Rallye du Barétous : 7 au 9 juin
Rallye Terres d'Armagnac : 5 au 7 juillet
Rallye Orthez-Béarn : 2 au 4 août
Rallye des Cimes : 6 au 8 septembre
Rallye Dunes et Marais : 4 au 6 octobre
Rallye des 7 Vallées Artois : 1 <sup>er</sup> au 3 novembre
Rallye Plaines et Vallées : 22 au 24 novembre

## Challenge Franco-Suisse de trial 4x4 2024

Du 18 au 19 mai : Les Fourgs (25)
Du 1er au 2 juin : Sixt Fer-à-Cheval (74)
Du 15 au 16 juin : Bioge (74)
Du 29 au 30 juin : Sillingy (74)
Du 20 au 21 juillet : Morzine-Arden (74)
Du 3 au 4 août : Les Gets (74)
Du 21 au 22 septembre : Finale à Morillon (74)

## Rallyes Féminins 2024

Rallye Aïcha des Gazelles : 12 au 27 avril
Le Lady's : 14 et 15 juin
Rallye des Aventurières Solidaires : 28 sept au 5 octobre
Rebelle Rally : 10 au 19 octobre
Trophée Roses des Sables : 15 au 27 octobre

## Rallye-raids WR2C 2024

Rallye-Raid Transibérico : 2 au 7 avril
Desafío Ruta 40 : 2 au 8 juin
Rallye du Maroc : 5 au 11 octobre

## Rallye-raids non FIA 2024

Fenix Rally : 9 au 17 avril 2024
Morocco Desert Challenge : 11 au 20 avril 2024
Breslau Rally : 23 au 29 juin 2024
Balkan Offroad : 29 sept au 4 novembre 2024
Baja Morocco : 23 au 27 septembre 2024
Africa Eco Race : 8 décembre 2024 au 12 janvier 2025

## Trial 4x4 Ufolep 2024

Du 30 au 31 mars : Savigny-en-Sancerre (18)
Du 20 au 21 avril : Grasse (06)
Du 21 au 21 avril : Moulins St Hubert (55)
Du 04 au 05 mai : St Martin De Valamas (07)
Du 11 au 12 mai : Ligny En Barrois (55)
Du 11 au 12 mai : Saint Moreil à Saint Moreil (23)
Du 11 au 12 mai : Baixas (66)
Du 18 au 19 mai : Lunel Viel (34)
Du 25 au 26 mai : Albeville - Laveissenet (15)
Du 08 au 09 juin : Bourgon (53)
Du 09 au 09 juin : Onans (25)
Du 15 au 16 juin : Crocq (23)
Du 22 au 23 juin : Pléchatel (35).
Du 29 au 30 juin : Bas En Basset (43)
Du 6 au 7 juillet : Laveissiere (15)
Du 7 au 7 juillet : Tartecourt (70)
Du 13 au 14 juillet : Carolles (50)
Du 13 au 14 juillet : Royere de Vassiviere (23)
Du 27 au 28 juillet : Saint Jean Soleymieux (42)
Du 27 au 28 juillet : Agonac (24)
Du 17 au 18 août : Savournon (05)
Du 25 au 25 août : Seltz (67)
Du 21 au 22 septembre : Finale nationale à Caille (06)
Du 5 au 6 octobre : Marsac (63)

... ET ENCORE PLUS DE DATES SPORTIVES DANS L'AGENDA EN LIGNE DISPONIBLE SUR [WWW.OFFROADMAG.FR](http://WWW.OFFROADMAG.FR)



**Véritable rencontre entre passionnés !**



**En décembre 2022, Jacky Lechleiter et Élisabeth Schroeder avaient organisé deux journées portes ouvertes dans les locaux d'Equip'Raid à Mulhouse pour fêter les 30 ans de leur entreprise. Or, malgré une météo capricieuse, cet « anniversaire » avait été une vraie réussite à tel point que les participants en reparlaient régulièrement. Ce qui poussa Jacky et Élisabeth à réitérer l'expérience ! Découverte de ce deuxième week-end « portes ouvertes » chez Equip'Raid, alias les Offroad Days qui eurent lieu le vendredi 22 et le samedi 23 mars.**

« D'ordinaire, nos clients viennent au magasin pour acheter un accessoire, nous laisser leur véhicule en entretien ou pour une préparation. Ils ne restent jamais très longtemps, dixit Jacky Lechleiter. Du coup, ils ne font que se croiser dans le show-room. Or, que ce soit sur les raids que nous organisons avec Equip'Raid Voyages ou lors de nos précédentes journées portes ouvertes organisées en décembre 2022, nous nous sommes rendu compte qu'ils avaient beaucoup de choses à partager. Voilà pourquoi nous avons décidé d'organiser les Offroad Days ! Nous voulons qu'ils se rencontrent, qu'ils fassent connaissance. »

## DE NOMBREUX PROFESSIONNELS AU RDV

En plus d'ouvrir en grand les portes d'Equip'Raid durant deux jours, vu qu'aucun salon 4x4 n'est actuellement organisé en Alsace, Jackie et son équipe ont eu la bonne idée d'inviter leurs partenaires à venir. C'est ainsi que les participants des Offroad Days 2024 ont pu découvrir plusieurs show-cars de toute beauté. À commencer par un magnifique Ford Ranger Raptor entièrement équipé en Rockalu (que nous vous avons présenté en détail dans le numéro 84). À ses côtés trônaient un exemplaire d'Inéos Grenadier revisité par l'équipementier allemand Taubenreuther GmbH ainsi qu'un Toyota GRJ 76 made in Genesis Import et tractant une remorque Edge Out. Un peu plus loin, Ikamper présentait sa tente de toit X-Cover sur un Hilux. Les participants aux Offroad Days ont également pu admirer le proto de trial de la famille Adamek ainsi que l'authentique Peugeot 205 T16 Grand Raid de Philippe Jacquot qui organise le 205 Africa Raid. Plusieurs représentants de Terrain Tamer France, de Front Runner Outfitters Europe, des GPS Lowrance et du fabricant de jantes Evo Corse avaient également fait le déplacement, tout comme le concessionnaire Can-am local Meca Fun à Richwiller. Plusieurs associations avaient envoyé des membres à l'image de Sundgau Quad Hirtzbach qui regroupe les passionnés de quad alsacien ou encore du Codever. Sur l'un des parkings, étaient également exhibés les six Can-am qu'Equip'Raid Voyages propose à la location, sans oublier les deux camions qui assurent l'assistance sur leurs raids.

## LES CRÉATIONS EQUIP'RAID À L'HONNEUR

Aux côtés de tous ces véhicules « vitrine », une trentaine d'autres 4x4 étaient exposés sur les trois parkings d'Equip'Raid. Des Toyota Land Cruiser ou pick-up, des Jeep, des Defender, des Ford Ranger... et même un Hummer H3 ! Certains appartenaient à des clients de l'enseigne mulhousienne, d'autres aux employeurs. Bien sûr, dans le lot, on retrouvait les show-cars de l'enseigne alsacienne à l'image du Pajero de Bertrand Lechleiter (que nous vous avons décortiqué dans le numéro 68), du Jeep Gladiator full Alu-Cab (numéro 79), d'un New Ranger



Raptor coiffé d'une cellule Khaya Camper (numéro 94)... sans oublier les jouets perso de Jacky Lechleiter à l'image de son célèbre buggy de rallye-raid (alias la choupette) ou de son Mercedes Class-G 4x4<sup>2</sup>. À cette liste, s'ajoutait aussi une dizaine de Toyota Series 7 GRJ et VDJ car, depuis le début de l'année, Equip'Raid propose ces modèles en neuf à la vente. Enfin, étant distributeur officiel de la marque, pas moins de quatre modèles de cellules Stork Camper étaient en démo.

Au total, ce sont plus de 500 personnes qui ont participé à ces Offroad Days 2024. Un espace bivouac ayant même été prévu, certains ont carrément passé les 48 heures sur place. Il faut dire aussi que, comme le souhaitaient Jacky et Élisabeth, bonne ambiance et convivialité ont été les deux mots d'ordre de ces journées portes ouvertes. Mais, assez parlé, place aux photos. ■

Texte : Matthieu Dadillon - Photos : Toge Média / Equip'Raid





## **Benoît Bersans et Cédric Nicolau, de bout en bout !**

*Pour la reprise du championnat 2024, accompagné de son fidèle copilote Cédric Nicolau, Benoît Bersans est arrivé dans le sud-ouest au volant de son nouveau Fouquet Nissan. Bien lui en a pris puisqu'au terme d'un week-end dantesque en termes de météo, il remporte une victoire indiscutable, précédant dans l'ordre le Rivet de Thomas Lefrançois (vainqueur de la classe T1A2) et le Fouquet de Vincent Poincelet. En 2RM, tout s'est joué le dimanche matin au profit d'Arnaud Aranthabe et Corinne Etchebest qui décrochent leur première victoire de classe. Du côté des SSV, Pierre Dartau et Alexia Marquebielle n'ont laissé aucune chance à leurs adversaires alors qu'à la surprise générale, Denis Bossy et Lysa Capdeville s'imposent pour la première fois avec leur petit Suzuki Jimny dans le Trophée des 4x4 ! Retour sur cette première date 2024.*





Comme chaque année, la manche d'ouverture du Championnat accueille les courageux pilotes et copilotes à la mairie d'Arzacq pour les vérifications administratives. Quelque 90 équipages s'il vous plaît ! Une fois les documents récupérés, ces derniers ont pris la direction des arènes du Soubestre pour les vérifications techniques, avant de passer sur le podium de départ pour présenter leur véhicule aux spectateurs venus en masse. Pour terminer la journée du vendredi, les véhicules ont ensuite été mis en parc fermé pour y passer la nuit.

## EN TÊTE DÈS LE DÉPART

Samedi matin, le terrain est bien gras, mais il ne pleut

pas. De quoi motiver Stéphane Barthe qui part le plus vite avec son Fouquet Nissan. Mais, dès la deuxième spéciale, Benoît Bersans se rappelle au bon souvenir de tous et prend la tête de l'épreuve. Une position qu'il ne quittera plus jusqu'à l'arrivée finale de ce rallye extrêmement compliqué. Et pour cause, la journée du dimanche a été écourtée de quatre spéciales à cause des pluies diluviennes qui ont transformé la piste en véritable bain de boue ! Félicitations au Champion de France 2022, Benoît Bersans et son copilote Cédric Nicolau, qui sont passés à travers tous les pièges de cette 41<sup>ème</sup> édition et qui débute de fort belle manière cette saison 2024 ! Second le samedi soir, Stéphane Barthe renonce le dimanche matin sur problème mécanique. Il était en pleine bagarre avec Thomas Lefrançois qui avait bien l'intention d'aller chercher la médaille d'argent. Au prix d'une grosse attaque, ce dernier atteint son objectif le dimanche après-midi avec Jérémy Guerin à ses côtés. Ils s'imposent dans la classe T1A2 avec leur Rivet Honda, bravo ! Sur la petite marche du podium, nous retrouvons le pilote SPDO, Vincent Poincelet qui n'avait plus mis les roues sur cette épreuve depuis quelques années. Après un départ prudent, il est bien revenu dans la course dimanche matin en signant des chronos intéressants avec Renald Rémy dans le baquet de droite. De retour à la compétition, Nicolas Cassiède, bien épaulé par Cédric Chatris, termine l'épreuve au pied du podium avec son Fouquet. Un beau résultat qui confirme tout le bien que l'on pense de cet équipage. Une nouvelle fois, Jean-Alfred Marques a marqué les esprits avec son Fouquet BMW. Il complète le top 5 avec Florian Juanco dans le baquet de droite.

## TROIS CAZE DANS LE TOP 10

La victoire en T1A1 revient à Cyril Omnes et Nicolas Castro. L'équipage du Caze s'est montré une nouvelle fois compétitif et repart d'Arzacq avec un bon capital points. Ils précèdent Jérôme Bricheux et Sabrina Sevestre qui ont toujours été dans le coup avec leur Fouquet Nissan. Derrière, nous retrouvons les sympathiques Sébastien et Pierre Urrutia qui sont toujours aussi rapides avec leur Caze Nissan. Le top 10 de cette 41<sup>ème</sup> édition est complété par deux véhicules de la petite classe. Lionel Babaquy et Ambre Pelerin prennent une superbe 9<sup>ème</sup> place avec leur Rivet Kawasaki. Ils devancent de 18 secondes le Caze Kawasaki d'Arnaud Lopes et Laura Iriart, toujours très réguliers.

## VAINQUEUR SURPRISE EN 2RM

Du côté des 2RM, Kevin Martins de Sousa signe le premier meilleur temps, mais la bagarre est rude avec les adversaires valeureux que sont

Arnaud Aranthabe, Patxi Amestoy et Pierre Bozom qui remportent chacun une spéciale. Toujours est-il qu'avec ses deux meilleurs temps et une plus grande régularité, c'est bien Kevin Martins de Sousa qui rentre en tête le samedi soir. Ce dernier bénéficie d'une avance de 26" sur Arnaud Aranthabe qui est lui-même menacé par le Rivet de Pierre Bozom et le Cledze de Jérôme Duparcq. Les 4 premiers sont regroupés en 30 secondes, rien n'est fait ! Dimanche matin, énorme chamboulement dans la spéciale de Tursan. Jérôme Duparcq sort un chrono incroyable et prend la tête de la catégorie avant, hélas, de renoncer dans le chrono suivant, dommage. Alors que tout le monde pensait que la victoire allait revenir à Kevin Martins de Sousa, c'est finalement Arnaud Aranthabe qui sort les marrons du feu avec le meilleur temps dans l'ES8 ! Mais, quelle fin de course dans cette catégorie ! Invraisemblable. Arnaud Aranthabe et Corinne Etchebest remportent donc leur première victoire avec leur Cledze. Un succès prometteur pour ceux qui pourraient bien jouer les trouble-fêtes dans la course au titre, félicitations ! La deuxième place revient à Kevin Martins de Sousa et Joël Bourgeois qui n'ont pas démerité au volant de leur Cledze et confirment qu'ils font partie des meilleurs. La tâche n'a pas été simple puisque Pierre Bozom est revenu très fort le dimanche. Il termine à trois dixième de la deuxième place avec Pierre Laxague comme copilote. Encore une belle performance pour l'équipage du Rivet Suzuki ! À plus de 2', nous retrouvons les frères Tresarricq qui ont été très réguliers. Vincent et Alexandre précèdent largement un autre Cledze, celui de Thibault et Pierre Lopez.

### DOMINATION QUASI ABSOLUE EN SSV

Du côté du Challenge des SSV, Pierre Dartau n'a pas fait dans la dentelle ! Il remporte 8 spéciales sur les 9 disputées et s'impose logiquement sur cette

manche d'ouverture. De bon augure pour la suite de la saison qu'il a bien l'intention de dominer avec Alexia Marquebielle à ses côtés. Félicitations pour cette victoire acquise avec panache ! Pour leur part, Valentin Giraud et Antoine Bauchet héritent de la deuxième place dans la dernière spéciale, après le retrait de Guillaume Noirot qui a dû jeter l'éponge sur problème mécanique. Une belle médaille d'argent pour notre duo qui avait mis la pression sur le lauréat du Challenge SSV 2023, contraint à l'abandon avant la dernière spéciale. De leur côté, Éric et Laurence Sarrat n'ont pas perdu leur bonne habitude : ils montent une nouvelle fois sur le podium final avec leur Can-Am, bravo ! Soulignons que c'est dans cette catégorie qu'il y a eu le plus d'abandons avec seulement 25 % des équipages à l'arrivée, c'est dire les difficultés rencontrées ce week-end !

### UN JIMNY VICTORIEUX CHEZ LES 4X4

Dans le Trophée des 4x4, la bagarre a fait rage tout le week-end entre le Lada de Benoît Demanneville et le Suzuki de Denis Bossy. À l'arrivée, c'est le petit Jimny qui monte sur la plus haute marche du podium. Très rapide et régulier, Denis a été impérial durant le week-end, il s'impose de fort belle manière, et pour la première fois, avec Lysa Capdeville à ses côtés, bravo ! Hélas, pour Benoît et Angélique Demanneville, la mécanique de leur Lada les trahit à une spéciale du but, dommage. Du coup, la deuxième place du Trophée revient à Mathieu et Jean-François Latger qui ont pris leurs marques en début de rallye avant de passer la vitesse supérieure le dimanche. Ils s'imposent en T2B+ avec leur Mitsubishi. Le podium est complété par Benoît Inchassendague et Sylvie Urrutia qui ont connu des fortunes diverses avec leur Jeep diesel. ■

Texte : FFSA

Photo : Lionel Montmain

### LE TOP 16 DU RALLYE TT COLLINES D'ARZACQ 2024

Cl	N°	Equipage	Voiture	Cat	Temps	Ecart
1	16	BERSANS Benoît / NICOLAU Cédric	Fouquet Nissan	T1A	00:51:48,90	-
2	28	LEFRANCOIS Thomas / GUERIN Jérémy	Rivet Honda	T1A	00:52:57,10	+ 01:08.2
3	40	POINCELET Vincent / REMY Renald	Fouquet BMW	T1A	00:53:08,20	+ 01:19.3
4	408	DARTAU-LACROUTS Pierre / MARQUEBIELLE Alexia	Can Am Rotax	SSV	00:53:20,20	+ 01:31.3
5	111	CASSIEDE Nicolas / CHATRIIS Cédric	Fouquet Nissan	T1A	00:53:57,70	+ 02:08.8
6	68	MARQUES E CUNHA Jean Alfred / JUANCO Florian	Fouquet BMW	T1A	00:54:17,40	+ 02:28.5
7	10	OMNES Cyril / CASTRO Nicolas	Caze Kawasaki	T1A	00:54:25,90	+ 02:37.0
8	403	GIRAUD Valentin / BAUCHET Antoine	Can Am Rotax	SSV	00:54:38,30	+ 02:49.4
9	37	BRICHEUX Jérôme / SEVESTRE Sabrina	Fouquet Nissan	T1A	00:54:40,90	+ 02:52.0
10	51	URRUTIA Sébastien / URRUTIA Pierre	Caze Nissan	T1A	00:55:25,30	+ 03:36.4
11	106	BABAQUY Lionel / PELERIN Ambre	Rivet Kawasaki	T1A	00:55:48,30	+ 03:59.4
12	31	LOPES Arnaud / IRIART Laura	Caze Kawazaki	T1A	00:56:06,50	+ 04:17.6
13	402	SARRAT Eric / SARRAT Laurence	Can Am Rotax	SSV	00:56:34,30	+ 04:45.4
14	176	COX Aston / EVANS Adam	Rivet Nissan	T1A	00:56:42,90	+ 04:54.0
15	44	SANSOT Pierre / TERRISSE Estelle	Sansot Honda	T1A	00:56:43,60	+ 04:54.7
16	238	ARANTHABE Arnaud / ETCHEBEST Corinne	Cledze Suzuki	T1B	00:56:51,40	+ 05:02.5



# J.B ORGANISATION

ÉVÉNEMENTIEL



contact@jborganisation.fr

22<sup>ÈME</sup> ÉDITION



# SALON DU TOUT-TERRAIN 2023 VOYAGE

21-25 août  
VALLOIRE

EXPOSITIONS  
ANIMATIONS  
CONFÉRENCES  
DÉMONSTRATIONS  
PROJECTIONS DE FILMS  
ZONES D'ESSAIS  
BALADES  
BIVOUACS

ENTRÉE GRATUITE



GROUPE MAURIN  
*Partenaire*



INEOS  
GRENADIER

les rencontres  
voyageurs  
2023





# **Retour aux affaires pour Nasser Al-Attiyah**



**En janvier dernier, Nasser Al -Attiyah et Yazeed Al-Rajhi avaient quitté prématurément le Dakar Rally. Le premier après une série de pépins mécaniques sur son Hunter Prodrive, le second suite à un tonneau dans les dunes. C'est donc plus revanchards que jamais que le champion du monde W2RC 2023 et son dauphin sont arrivés à la 33<sup>ème</sup> édition de l'Abu Dhabi Desert Challenge qui s'est courue du 25 février au 2 mars dernier. Retour sur cette deuxième manche du championnat W2RC 2024.**

**V**ainqueurs de toutes les manches de la saison 2023, avec respectivement trois et deux victoires, Nasser Al-Attiyah et Yazeed Al-Rajhi ont indéniablement manqué leur Dakar 2024. Pour sa part, après plusieurs pépins mécaniques les jours précédents, le champion du monde W2RC a jeté l'éponge au soir de l'étape 8. Quant à son dauphin saoudien, parti en tonneaux dans l'Empty Quarter, il ne put finir la course en raison de son arceau de protection trop endommagé. Résultat, quand ils débarquèrent à Abu Dhabi fin février, le pilote du Hunter #200 occupait la 8<sup>ème</sup> position du championnat 2024 avec seulement 18 points tandis que son rival saoudien pointait à la 12<sup>ème</sup> place avec 14 points.

## NOUVEAU DÉPART POUR AL-ATTIYAH

Pour Nasser Al-Attiyah, cet ADDC 2024 avait aussi une importance toute particulière pour une autre raison. En effet, après une décennie avec Mathieu Baumel à ses côtés, le pilote qatari changeait de partenaire en prenant comme navigateur Édouard Boulanger (l'ex-comparse de Stéphane Peterhansel chez Audi). Autre changement de taille par rapport au Dakar, après « une mise au point avec les responsables de Prodrive », mister Al-Attiyah étrennait un tout nouveau Hunter. « Après le Dakar, nous avons changé 25% des pièces de la voiture pour les rendre plus résistantes à ma demande. L'équipe a reconstruit celle qui est ici en repartant de zéro, tout est neuf dessus. Nous avons aussi fait appel à Daniel Gratacos, un ex-ingénieur de chez Audi à ma demande. »

## VENUS TESTER SON HILUX

De son côté, accompagné de son fidèle Timo Gottschalk,

Yazeed Al-Rajhi n'affichait pas son habituelle sérénité aux vérifications techniques. Pour une simple raison, le vainqueur de l'ADDC 2023 allait effectuer ses premiers tours de roue au volant d'une nouvelle configuration de son Toyota Overdrive, le Hilux T1+ Evo. Un modèle plus large, doté de débattements augmentés et surtout de nouveaux amortisseurs arrière. Mais le Saoudien n'était pas le seul dans ce cas de figure. Tous les pilotes Toyota Gazoo Racing ainsi que Guerlain Chicherit devaient eux aussi appréhender les nouvelles aptitudes de leur monture.

## PRESQUE LA MOITIÉ DE TOYOTA

À signaler que Guillaume de Mévius et Guerlain Chicherit s'étaient mis une difficulté supplémentaire. En effet, ils allaient tester une nouvelle monte pneumatique sur leur Hilux #201 et 202. À savoir des Toyo Open Country alors que tous leurs adversaires rouleraient avec des BFGoodrich KDR3. Toutefois, l'armada Toyota Hilux ne se résumait pas qu'au vice-champion du monde 2023, au pilote belge et à l'ancien champion de ski Freeride. Au total, neuf Hilux Overdrive allaient prendre le départ de l'épreuve. Sous les couleurs Toyota Gazoo Racing, Lucas Moraes, Seth Quintero et le jeune Saood Variawa. À leurs côtés, dans des structures privées ou semi-privées, mais toujours au volant d'Hilux T1+ Overdrive, Juan Cruz Yacopini (troisième du W2RC 2023), le vieux briscard Denis Krotov ou encore le français Lionel Bauda pouvaient également sortir leur épingle du jeu. Mais il y avait d'autres clients potentiels pour le podium final comme l'expérimenté Martin Prokop au volant de son fidèle Ford Raptor, Pau Navarro avec un X-raid Mini JCW ou encore Aliyyah Koloc engagé avec un Nissan Red-





Lined. Au total, sur les 41 équipages participant à l'ADDC 2024, 19 étaient engagés en catégorie Ultimate W2RC.

## NASSER AL-ATTIYAH EN FORCE

En guise de mise en jambes, les concurrents devaient se départager sur un mini prologue de 5 km dans une oasis aux portes de la ville de Al Dhannah. Seul intérêt de l'exercice, les dix autos les plus rapides avaient ensuite le choix de leur ordre de départ pour la première spéciale du lendemain, annoncée par l'organisation comme la plus difficile de toutes. Une opportunité qui semble avoir surmotivé Nasser Al-Attiyah, auteur du meilleur temps devant Guillaume de Mévius et Martin Prokop. Le Hunter #206 s'imposant avec 4" d'avance sur le Toyota #201 et 6" sur le Ford Raptor #204. Dans la même seconde que le pilote tchèque, Lucas Moraes et Yazeed Al-Rajhi devançaient Guerlain Chicherit (6<sup>ème</sup>). Suite à la validation de ses résultats, les plus rapides ont logiquement choisi de s'élancer dans l'ordre inverse de leur arrivée, afin de profiter des traces de leurs prédécesseurs sur le stage 1. Le lendemain, Nasser Al -Attiyah allait donc partir en dixième position tandis que le rôle d'ouvreur revenait à Seth Quintero.

## REMONTADA À LA QATARIE

La première étape s'est apparentée à de véritables montagnes russes pour les pilotes autos. À commencer par Nasser Al-Attiyah et Édouard Boulanger qui se retrouvèrent posés au sommet d'une dune en début de spéciale pendant que Guerlain Chicherit enchaînait les meilleurs temps intermédiaires en surfant les dunes comme il le faisait sur la neige lors de ses quatre titres de champion du monde Freeride (2000, 2002, 2006, 2007). Mais, en fin de spéciale, revirement de situation. Passé en mode « full Attack », le pilote du Hunter #206 réalisa une véritable remontada dont il a le secret. Il eut même raison de Guerlain Chicherit qui se retrouva à son tour immobilisé au sommet d'une dune en fin

de spéciale. Résultat, à la surprise générale, Nasser Al-Attiyah s'adjugea la spéciale en franchissant la ligne d'arrivée avec plus de 3 minutes d'avance sur Guillaume de Mévius, deuxième du jour. Parti en 30<sup>ème</sup> position suite à un mauvais prologue, Juan Cruz Yacopini s'offrit le troisième chrono, à un peu plus de 5 minutes du vainqueur et en devançant d'une minute et demie Lucas Moraes.

## AL-ATTIYAH, SOLIDE LEADER DU GÉNÉRAL

Son troisième rallye-raid en catégorie T1+ restera longtemps gravé dans la mémoire de Guillaume de Mévius. Et pour cause, alors qu'il occupait la deuxième position du général, le pilote belge se fit surprendre en franchissant trop rapidement une dune au km 80 de la spéciale n°2 de l'ADDC 2024. Le choc à la réception fut si rude que Guillaume demanda une évacuation médicale par hélicoptère vers l'hôpital le plus proche. Par chance, les examens ne révélèrent qu'un tassement des vertèbres, pas de fracture. Pendant ce temps-là, comme la veille, Guerlain Chicherit refit parler son talent de pilotage... sans le plantage de fin de journée. Résultat, il reléqua à plus d'une minute et demie Nasser Al-Attiyah (deuxième du jour). Une victoire qui le fit remonter de la 17<sup>ème</sup> à la 6<sup>ème</sup> place du général. Au Classement virtuel de l'épreuve, le binôme Al-Attiyah / Boulanger devançait alors une poignée de Toyota. Lucas Moraes de 8'16", Juan Cruz Yacopini de 10'13", Seth Quintero de 12'37", Yazeed Al-Rajhi de 15'08" et Guerlain Chicherit de 17'13". Pour sa part, Martin Prokop disait déjà adieu à toute chance de podium suite à la casse d'un amortisseur qui lui fit perdre une vingtaine de minutes.

## UN SCÉNARIO DIGNE D'HOLLYWOOD

Le stage 3 de l'ADDC 2024 restera longtemps dans les annales de l'épreuve car on assista à une scène

surréaliste à l'arrivée. Mais, avant d'en parler, retour sur cette journée. Après un violent orage qui a détrempé le bivouac, le premier coup de théâtre du jour survint au kilomètre 59 de la spéciale. Posés au fond d'une cuvette, Nasser Al-Attiyah et Édouard Boulanger durent extraire leur Hunter sans avoir recours à leurs vérins hydrauliques car en panne. Une manœuvre qui les immobilisa plus d'une vingtaine de minutes ! Le deuxième coup de théâtre eut lieu au kilomètre 180 quand Juan Cruz Yacopini, qui avait alors récupéré le lead virtuel du général, percuta le Ford de Martin Prokop tanké derrière une dune. L'Argentin mettra lui aussi plus de 20 minutes à repartir, perdant ainsi toutes ses chances de remporter l'étape. Une mésaventure qui profita alors à Seth Quintero qui réalisa le meilleur chrono du jour et signa par la même occasion sa première victoire de sa carrière en catégorie Ultimate, et ce pour sa deuxième course en rallye-raid dans la catégorie. Pour sa part, son coéquipier brésilien Lucas Moraes franchissait la ligne d'arrivée... littéralement en flammes. L'équipage s'extirpant in extremis du cockpit avant que leur Hilux « officiel » ne soit réduit en cendres. Ce qui restera l'image marquante de ce stage 3 ! De son côté, après une attaque de tous les instants après avoir dégagé son Hunter de sa cuvette, Nasser Al-Attiyah réussit à décrocher le cinquième chrono du jour en ne concédant que 12'51" au vainqueur de la spéciale Seth Quintero et nouveau leader du général pour 1'10" d'avance sur lui.

## UN STAGE 4 À MULTIPLES REBONDISSEMENTS

À la veille de l'arrivée, l'avant-dernière spéciale de la 33<sup>ème</sup> édition de l'Abu Dhabi Desert Challenge a tenu toutes ses promesses avec son lot de surprises.

Déjà, la journée a commencé par la disqualification de Juan Cruz Yacopini pour aide extérieure lors du stage 3. Ensuite, on a assisté à un festival sur la piste de Nasser Al-Attiyah qui a raflé les meilleurs chronos à tous les waypoint. Résultat, au décompte final, le pilote qatari reprit 10'31" à Seth Quintero qui se contenta du 4<sup>ème</sup> chrono du jour, derrière Yazeed Al-Rajhi et Martin Prokop. Une victoire qui permit au pilote qatari de reprendre la tête du général. Un temps, Guerlain Chicherit sembla bien partir pour récolter la deuxième place du jour. Malheureusement, à une dizaine de kilomètres seulement de l'arrivée, l'ancien champion de ski de freeride se réceptionna sur le nez derrière une dune, mettant fin à ce qui devait l'emmenner vers la troisième place du général. En effet, souffrant de douleurs lombaires suite à cette figure de style, son navigateur Alex Winocq fut évacué par précaution vers l'hôpital le plus proche à la demande de son pilote. Une mésaventure qui profita immédiatement à Yazeed Al-Rajhi qui récupéra la dernière marche du podium provisoire de l'ADDC 2024.

## LA BONNE OPÉRATION DE NASSER AL-ATTIYAH

Au terme de la dernière journée de course, pas de coup de théâtre ou de chamboulement. En remportant l'ultime spéciale devant Martin Prokop, Nasser Al-Attiyah conserva son avance au général sur Yazeed Al-Rajhi et Seth Quintero. Un nouveau succès qui porte son total de victoires à quatre sur l'épreuve après avoir soulevé la coupe en 2008, 2016 et 2021. Mais, le plus important était ailleurs. Déjà, à l'inverse du Dakar qu'il quitta prématurément, le pilote qatari affichait un large sourire sur le podium d'arrivée. Déjà car sa nouvelle association avec Édouard Boulanger







lui avait donné pleinement satisfaction. Ensuite car son nouveau Hunter s'était révélé beaucoup plus fiable qu'en Arabie saoudite. Enfin car, grâce à ce succès, le pilote qatari remontait à la deuxième place du championnat, à seulement 9 points de retard de Carlos Sainz. Pour sa part, en terminant deuxième, Yazeed Al-Rajhi remonta de la 12<sup>ème</sup> place à la 5<sup>ème</sup> du championnat. Sur la troisième marche du podium final, l'américain Seth Quintero, premier représentant

officiel du team Toyota Gazoo racing, confirme qu'il faudra désormais compter avec lui en W2RC.

Désormais, rendez-vous le 2 avril pour la troisième manche du championnat W2RC 2024, alias le BP Ultimate Rally-Raid au Portugal. ■

Texte : Eric Paigneau

Photos : ASO / DPPI

### CLASSEMENT FINAL DE L'ABU DHABI DESERT CHALLENGE 2024

Cl	N°	Equipage	team	Temps	Ecart
1	206	N. Al-Attiyah (Qat) / E. Boulanger (Fra)	Nasser Racing By Prodrive	16:20:09	-
2	209	Y. Al-Rajhi (Sau) / T. Gottschalk(Deu)	Overdrive Racing	16:36:34	+ 16:25
3	211	S. Quintero (Usa) / D. Zenz(Deu)	Toyota Gazoo Racing	16:47:55	27:46
4	212	M. Baumgart(Bra) / K. Cincea(Bra)	X Rally Team Motorsports	17:34:39	+ 01:14:30
5	213	P. Navarro(Esp) / A. Schulz(Deu)	X-Raid Mini Jcw Team	17:47:11	+ 01:27:02
6	208	S. Variawa(Zaf) / F. Cazalet(Fra)	Toyota Gazoo Racing	17:49:58	+ 01:29:49
7	214	A. Koloc(Syc) / S. Delaunay(Fra)	Buggyra Zm Racing	18:31:05	+ 02:10:56
8	205	D. Krotov(Kgz) / K. Zhiltsov	Overdrive Racing	18:47:17	+ 02:27:08
9	204	M. Prokop(Cze) / V. Chytka(Cze)	Orlen Jipocar Team	21:42:17	+ 05:22:08
10	217	A. El Shamy(Egy) / H. Obaid(Are)	Ahmed El Shamy	22:26:13	+ 06:06:04
11	215	L. Baud(Fra) / L. Baud(Fra)	Overdrive Racing	40:00:54	+ 23:40:45
12	218	R. Starikovich(Cyp) / B. Heskes(Nld)	Roman Starikovich	102:48:53	+ 86:28:44





# **Une participation record pour la 30<sup>ème</sup> édition des Journées des chemins**

**160 km de chemins débroussaillés, nettoyés et 930 bénévoles à l'œuvre, 55 chantiers participatifs dans 26 départements différents. Voilà quelques chiffres qui résument parfaitement le succès de la 30<sup>ème</sup> édition des Journées des Chemins qui se sont tenus du 2 au 17 mars 2024.**

**P**our cette édition spéciale 30<sup>ème</sup> anniversaire, les délégués départementaux du Codever, les clubs de loisirs de nature, les maires et tous ceux pour qui l'environnement est un enjeu vital, ont mis les bouchées doubles ! Des Hauts-de-France à la Bretagne, de la Normandie jusqu'aux Vosges en passant par la Bourgogne, la Dordogne, la région Rhône-Alpes, l'Occitanie, l'Île-de-France ... tous se sont mobilisés pour restaurer, débroussailler, réouvrir des chemins ruraux menacés de disparation.

## LES CHIFFRES PARLENT D'EUX-MÊME :

- 51 chantiers en période officielle (11 au 17 mars), soit 2 fois plus qu'en 2023
- S'ajoutent 7 chantiers à venir, en prolongation
- 7 chantiers organisés par des communes, les autres par des associations de randonneurs (moto, 4x4, quad, marche, VTT, cavaliers...)
- 930 bénévoles engagés soit une progression de 55 % par rapport à 2023
- Près de 7 tonnes de déchets collectés (gravats, laves-linges, pneus...)

Autant de kilomètres regagnés pour les amateurs de marche et de balades à vélo, cheval, moto, 4x4, quad...

Toujours une belle mobilisation des clubs 4x4 : Hors Macadam Club, Les Ventres Noirs, 4x4 Evasion 89, Barbaise 4x4, Loisirs 4x4 Villeneuvois, Bourgogne 4x4, MLVO... pardon à ceux qu'on aura oublié de citer !

Le Codever remercie vivement l'ensemble des organisateurs et des bénévoles qui se sont mobilisés pour faire de ces 30<sup>ème</sup> Journées des Chemins une réussite !

**Rendez-vous du 1er au 16 mars 2025 pour la 31<sup>ème</sup> édition.**

## LES JOURNÉES DES CHEMINS, C'EST TOUTE L'ANNÉE !

La broussaille pousse vite ! Lorsque la circulation s'en trouve empêchée, les randonneurs agissent sans attendre (en prenant soin bien sûr, selon la période, de ne pas faire tomber un nid d'oiseau ou de déclencher un incendie). C'est pourquoi il est possible d'organiser et d'inscrire des chantiers à notre opération toute l'année, [via ce formulaire](#).

En avril/mai, 7 chantiers vous attendent, à Ban de Laveline (88), Longages (31), Nucourt (95), Larroque (81), Troche (19), Saint Anthème (63), Dourgne (81) et La Chabanne (03).  
Pour en savoir plus, [consultez la carte](#).

Et n'oubliez pas : à chaque fois qu'en balade vous

mettez un coup de propre dans un chemin (dégager une branche tombée, couper des ronces, ramasser des déchets...), partagez une photo de votre bonne action sur les réseaux sociaux, sans oublier de marquer : #journéesdeschemins #codever



## STAGES DE CONDUITE 4x4 ET SSV OFFERTS AUX ADHÉRENTS DU CODEVER

European Pilotage (école de conduite spécialisée) est partenaire du Codever depuis plus de 10 ans et offre gratuitement, dans ce cadre, des stages de conduite 4x4 et SSV aux adhérents du Codever.

Une formation sérieuse et indispensable avant de commencer à pratiquer : la randonnée, les grands raids, avoir des notions de franchissement ou simplement pour connaître le fonctionnement des différents accessoires de son véhicule.

### Prochains stages :

- 8 et 9 juin 2024
- 22 et 23 juin 2024
- 14 et 15 septembre 2024

[Conditions et informations sur cette page.](#)

## LA BOUTIQUE CODEVER

Désormais, vous pouvez commander des vêtements siglés Codever dans notre [boutique en ligne](#).

## UN NOUVEAU COMITÉ CODEVER POUR LE VAR

Suite à l'assemblée Départementale du Codever Sud le 9 mars dernier, Antoine HUTTER, Marsu ABOULKER et Delphine BUCHE ont été élus Délégués Codever pour le département du Var (83). Pour les contacter : Antoine Hutter : antoine.hutter@codever.fr ; Marsu Aboulker et Delphine Buche : codever83@codever.fr

## ASSEMBLÉES DÉPARTEMENTALES

Adhérents ou non, vous êtes cordialement invités aux réunions de nos antennes départementales.  
Codever 54 : vendredi 29 mars 2024 à 20h, à Nancy (54000). [Infos](#).  
Codever 24 : jeudi 25 avril 2024 à 19h, à Coursac (24430). [Infos](#).

# OFFROAD 4x4 MAGAZINE

LE MAGAZINE 4x4 DIGITAL

TOTALEMENT GRATUIT



A TÉLÉCHARGER SUR  
[WWW.OFFROADMAG.FR](http://WWW.OFFROADMAG.FR)