

OFFROAD

4x4
MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR






euro **4x4** parts

25 ans de passion 4x4

25
4x4
ANS

05 59 45 11 44
bienvenue@euro4x4parts.com

Toutes vos pièces
et accessoires sont sur
www.euro4x4parts.com

 /Euro4x4parts
 @euro4x4parts
 euro4x4parts

Les constructeurs freinent sur le tout électrique

Ce n'est un secret pour personne : les ventes de voitures électriques sont en berne depuis quelques mois maintenant... et, selon certains acteurs du marché et observateurs, ce phénomène pourrait se poursuivre dans les années à venir. Résultat, quasiment tous les constructeurs automobiles laissent à entendre qu'ils pourraient bien revoir leur stratégie de développement à moyen et long terme. Le dernier en date n'est autre que Ferrari. Alors que son premier modèle à batterie alias l'Electtrica ne sera dévoilé qu'en octobre prochain, la firme italienne vient déjà d'annoncer qu'elle allait repousser de deux ans le lancement de son second modèle à motorisation 100 % électrique, initialement prévu en 2026, « en raison d'un manque de demande pour les VE de luxe à haute performance ». Une annonce qui coïncide avec celles de Lamborghini et Porsche. La marque au taureau, filiale désormais de Volkswagen, ayant déclaré en décembre qu'elle lancerait son premier modèle électrique en 2029 au lieu de 2028. Quant à la marque de Stuttgart, il est déjà acté qu'elle va réduire ses investissements dans le segment des VE en raison des « faibles ventes de ses modèles électriques Macan SUV et Taycan ». Pour sa part, en début de l'année, Maserati, qui appartient à Stellantis, a carrément annulé le développement d'une version électrique de sa voiture de sport MC20.

Mais ce « revirement » ne touche pas que les marques Premium. Face à la stagnation de ses ventes, Stellantis adapte désormais ses plateformes initialement conçues pour l'électrique afin d'accueillir des motorisations hybrides et thermiques. L'usine de Metz, dédiée aux moteurs électriques, voit sa production fortement réduite, tandis que la Fiat 500 réintroduit une version hybride et que Citroën relance le Berlingo en diesel. Pour sa part, Volvo que beaucoup considèrent comme un précurseur de l'électrification automobile revoit également sa stratégie. Au lieu de tabler sur une production 100 % électrique pour 2030, la marque suédoise vise maintenant un mix de 90 à 100% de

véhicules rechargeables, incluant une part significative d'hybrides plug-in. De son côté, Audi, qui avait prévu d'arrêter le développement de nouveaux modèles thermiques dès 2026, continue finalement d'investir dans les hybrides rechargeables. Idem pour Mercedes-Benz, BMW ou encore Volkswagen. Et que dire de Toyota, seul constructeur automobile qui a toujours clamé que la voiture électrique n'est pas la solution ! Maintenant, reste à savoir ce que deviendra l'interdiction des moteurs thermiques en Europe pour 2035. Sur ce point, il nous faudra encore attendre un peu. En effet, les responsables de la Commission Européenne et les industriels automobiles doivent encore se rencontrer en 2026 pour une révision potentielle de ce calendrier. Or, au vu des dernières annonces, il semble qu'il y aura du changement. Les moteurs thermiques ne sont peut être plus destinés à disparaître du vieux continent ! Wait and see...

En attendant, place à votre nouveau numéro d'Offroad 4x4 Magazine qui fait toujours la part belle aux véhicules à moteur thermique.

Bonne lecture !

Matthieu Dadillon



Rejoignez-nous !

facebook

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

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

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

VIVRE L'AVENTURE ENSEMBLE



ABIAN PAYS BASQUE

ADVENTURE / OFF ROAD / AUTOMOBILE



ATELIER Mécanique

SPÉCIALISTE

Outdoor Pick Up & 4 roues motrices

CONCESSIONNAIRE

ISUZU / SUBARU

DISTRIBUTEUR

Front Runner / Camper X /
Remorque Xpedition

VENTE

Multimarques Neuf & Occasion

Pièces détachées 4x4 et automobiles

05.59.63.99.82

BOUTIQUE ET INFORMATIONS

abianpaysbasque.fr

HORAIRES :

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



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





Edito

Sommaire

News 4x4

Actualité

Le Ram 1500 V8 Hemi 2026

Le Suzuki Jimny « 55^{ème} Anniversaire »

Le Defender Trophy 2026



Préparation Vintage

Le Jeep Grand Cherokee WH « Afrique » de Jean-Bernard Godio



préparation Rallye-Raid

Le Rangeault de Michel Le Falher



Agenda 4x4

Salon

Le Salon de l'Aventurier de Saône 2025



Meeting

L'Xtrem Sud-Ouest Lacarre 2025



Compétition

Le Rallye TT du Barétous 2025

Le South African Safari Rally 2025

L'Europa Truck Trial Île-de-France 2025

Tribune de la FVLTT



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

Adresse de correspondance
2 rue des corsiers
40530 Labenne

Téléphone
06 13 03 98 04

Directeur de la rédaction :

Matthieu Dadiillon
redaction@offroadmag.fr

Secrétaire de rédaction :

Dany Galigazon

Ont collaboré à ce numéro :

Dominique Marreau
Marcel Thébaud
Eric Paigneau
Mark McRight
Olivier Milon
Art Book Racing
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 réserve les droits de reproduction pour tous les pays. Toute reproduction de tout ou partie des textes, illustrations ou photographies, par quelque 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.

PANNEAUX DE CONTRÔLE ÉLECTRIQUE 6 OU 8 TOUCHES DJEBEL XTREME



Lorsque vous installez plusieurs accessoires embarqués (genre réfrigérateur, éclairage, compresseur...) à bord de votre 4x4, il vous faut tirer une alimentation et installer un interrupteur pour contrôler leur mise en marche. Pour vous simplifier la vie, RLC Diffusion vous propose désormais deux panneaux de contrôle électriques Djebel Xtreme. Un modèle 8-touches et un 6-touches. Avantage de ces panneaux, vous n'avez qu'un seul câble à tirer depuis la batterie et tous les interrupteurs sont regroupés au...

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

Contact : RLC Diffusion - 02 41 79 83 80 - www.rlc-diffusion.fr

L'AUVENT AUTOPORTANT 450 ROCKALU GEN2

Le monde du tout-terrain évolue sans cesse et, chez Rockalu, on n'est pas du genre à se reposer sur ses lauriers. Voilà pourquoi l'équipementier français vient de lancer une nouvelle version de son auvent autoportant 450°. Parmi les améliorations, on peut citer : un nouveau design désormais en aluminium noir, une toile ultra-résistante, une nouvelle housse plus...

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

Contact : Rockalu - 01 39 09 19 19 - www.rockalu.com



LES OFFRES ESTIVALES ARB CHEZ OUTBACK IMPORT

OFFRES ESTIVALES **ARB** 4x4 ACCESSOIRES

OFFRE 1
ACHETEZ UNE GLACIÈRE ARB ZERO et BÉNÉFICIEZ DE 50 % DE RÉDUCTION SUR LA BATTERIE DÉDIÉE !

OFFRE 2
ACHETEZ UNE GALERIE ARB BASE RACK et OBTENEZ -50 % SUR LE KIT DE FIXATION !

OFFRE 3
ACHETEZ UN PRODUIT REDARC et RECEVEZ UN CADEAU ARB*

Offre valable jusqu'au 31 juillet 2025, dans la limite des stocks disponibles !
*Détails du cadeau ARB dans le post.

Du 1^{er} juin au 31 juillet 2025, profitez des offres « estivales » ARB avec Outback Import. Pour l'achat d'un réfrigérateur ARB Zero (36L, 44L, 60L, 69L ou 96L), vous profiterez d'une remise de -50 % sur la batterie ARB autonome pour glacière. Pour l'achat d'une galerie ARB Base Rack, vous profiterez d'une remise de...

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

Contact : Outback Import - 04 75 85 10 48-
www.outback-import.fr

LES PROMOS DE L'ÉTÉ CHEZ ABIAN PAYS BASQUE

MOIS DES AVENTURIERS !
PROMOTIONS EXCEPTIONNELLES

Du 11 juin au 09 juillet

Le Mois des Aventuriers est lancé chez Abian Pays Basque! Du 11 juin au 9 juillet, venez profiter de remises allant jusqu'à -30 % sur une très large gamme de produits, allant de galeries Front Runner ou Dometic aux road-books Vibration, en passant par des treuils, des crics, des accessoires outdoor...Que ce soit pour partir à l'aventure ou travailler...

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

Contact : Abian Pays Basque – 05 59 63 99 82 –
www.abianpaysbasque.fr



SALON DU TOUT TERRAIN DE VALLOIRE 2025 : LA LISTE DES EXPOSANTS

Dans deux mois (du mardi 26 au samedi 31 août 2025 pour être précis), se tiendra la 23^{ème} édition du Salon du Tout-Terrain et du Voyage de Valloire. Il y a quelques jours, JB Organisation a communiqué une première liste des exposants que vous pourrez retrouver en Savoie. La voici ainsi que le plan « provisoire » du salon.

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

Contact : JB Organisation - www.salondutoutterrainetduvoyage.fr

CALENDRIER W2RC 2026 : 5 COURSES SUR 4 CONTINENTS



Pour sa cinquième saison, le Championnat du monde W2RC 2026 comptera cinq manches sur quatre continents. Pour commencer, les équipages se retrouveront du 3 au 17 janvier 2026 en Arabie Saoudite pour la 48^{ème} édition du Dakar Rallye. La caravane mettra ensuite le cap sur l'Europe pour le BP Ultimate Rally Raid Portugal (17 au 22 mars). Puis, cap sur l'Amérique du Sud et l'Argentine avec le retour du Desafío Ruta 40 (24 au 29 mai). Après une pause estivale, les équipages en lice pour le titre suprême auront rendez-vous du 28...

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

LOUEZ VOTRE 4X4 OU VOTRE SSV CHEZ MODULAUTO



Vous rêvez de participer à un rallye féminin ou un raid aventure comme la 26^{ème} édition de la Transfennec (qui ouvrira ses portes aux autos en novembre prochain)... mais vous n'avez pas de SSV ou de 4x4 pour cela ? Bonne nouvelle alors : ModulAuto a ce qu'il vous faut ! En effet, l'enseigne ardéchoise vous propose à la...

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

Contact : ModulAuto - 04 75 67 44 44 - www.modulauto.com

C'EST LES SOLDES CHEZ EQUIP'RAID

Du 25 juin au 22 juillet 2025, c'est le moment ou jamais de vous équiper pour l'aventure ! En effet, sur cette période, Equip'Raid vous propose des soldes exceptionnelles (allant jusqu'à - 20 %) sur une très large gamme d'accessoires 4x4 et outdoor. Par exemple, l'enseigne alsacienne vous propose des remises de - 20 % sur les éclairages PIAA et Osram, - 15 % sur les produits Petromax, - 15 % sur les glacières Snomaster, - 10 % sur les GPS Lowrance, - 10 % sur la gamme...

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

Contact : Equip'Raid - 03 89 61 90 88 – www.equip-raid.fr



Un véritable revirement de la part de Ram



Il y a un peu plus d'un an, Ram arrêta la commercialisation de son pick-up 1500 en version V8 essence. Le constructeur précisant à l'époque vouloir se concentrer sur des motorisations plus efficaces et plus économiques, comme le V6 Pentastar et le 6-cylindres en ligne Hurricane. Un choix technologique et commercial qui a immédiatement soulevé une vague de protestation de la part des clients les plus fidèles de la marque, très attachés au bloc V8 Hemi. Un mécontentement qui s'est ensuite traduit par un véritable effondrement des ventes de Ram 1500 neufs dans les concessions nord-américaines. Seulement voilà, depuis lors, Carlos Tavares

a été évincé de la direction du groupe Stellantis (à qui appartient la marque Ram) et on a assisté au retour de Tim Kuniskis à la tête de Ram.

Or, devinez quelle fut la première déclaration de ce passionné qui travaille pour la marque depuis 1992 et qui en a présidé la destinée durant deux ans avant d'être mis à la retraite en décembre 2024 ? Il a reconnu que « retirer complètement toutes les motorisations V8 des pick-up 1500 avait été une grosse erreur » et qu'« au lieu de s'entêter dans cette voie, la direction a plutôt décidé d'écouter sa clientèle et de lui offrir ce qu'elle demande ».



Une véritable volte-face qui vient de se traduire par la réintroduction d'une motorisation V8 Hemi au catalogue 2026 des 1500... à deux différences près !

Primo, les futurs acquéreurs qui voudront un Ram 1500 V8 devront en faire expressément la demande au moment de passer commande car ce groupe propulseur sera une option. À noter aussi que le V8 Hemi ne sera proposé que sur certaines versions. Deuzio, ce 5,7 litres sera uniquement disponible en version eTorque. C'est-à-dire que tous les 1500 V8 2026 se verront équipés d'un alerno-démarrreur qui rechargera une batterie de

48 volts pour assurer des stop&go en douceur et un surcroît de couple de 176 Nm dans certaines conditions de roulage. Résultat, ce V8 Hemi à l'hybridation légère développera une puissance de 395 chevaux pour un couple maximal de 731 Nm (555 + 176 Nm) tout en se révélant moins glouton en sans-plomb. Quoi qu'il en soit, le retour d'une motorisation V8 sous le capot des Ram 1500 devrait réjouir les passionnés de la marque. À voir si les ventes s'en ressentiront ! ■

Texte : Marcel Thébault

Photo : Ram USA

Une série ultra collector pour un adieu



Dans quelques mois, le Jimny tirera définitivement sa révérence sur le marché français. Un départ que Suzuki France a décidé de célébrer en lançant une série ultra limitée de son petit franchisseur. Baptisé « 55^{ème} anniversaire » (car la première génération du petit 4x4 nippon fut lancée en 1970) et produit à seulement 55 exemplaires, ce modèle prendra pour base un Jimny 2-places finition Privilège.

En plus de son équipement habituel (air conditionné,

sièges chauffants, système audio Bluetooth, alerte de franchissement de ligne ou de changement de trajectoire, reconnaissance des panneaux de signalisation...), l'esthétisme de ce modèle se distinguera par plusieurs éléments exclusifs. À commencer par une calandre au look « rétro » et des stickers latéraux « façon années 80 ». En sus, cette série limitée sera reconnaissable à son couvre-roue souple (affichant le célèbre rhinocéros stylisé associé au Jimny depuis les années 80) et à ses bavettes de passage de roue siglées Jimny et de



couleur rouge. À bord, des tapis de sol en caoutchouc protégeront les moquettes de l'habitacle et du coffre. Enfin, chaque propriétaire recevra un carnet de route à la couverture en cuir pour y noter ses plus beaux souvenirs à bord et un porte-clés assorti. Enfin, chaque client bénéficiera d'un stage 4x4 afin de perfectionner sa technique de franchissement.

À noter que chacun des 55 exemplaires du Jimny « 55^{ème} anniversaire » sera numéroté et recevra une plaque

commémorative au pied de sa console centrale. Enfin, ce collector (propulsé par le 1,5L essence de 102 chevaux marié à une boîte manuelle à 5 rapports) sera disponible en quatre teintes de carrosserie. A savoir White, Jungle Green, Bluish Black et Medium Gray. Et le prix ? Suzuki a annoncé que le « 55^{ème} anniversaire » sera commercialisé au tarif accessible de 28 955€ TTC. ■

Texte : Eric Paigneau

Photos : Suzuki France



Qui n'a jamais entendu parler du Camel Trophy ? Organisé entre 1981 et 1998 aux quatre coins du monde, au travers de photos devenues iconiques, ce raid aventure qui opposait des binômes de nationalité différente a très largement contribué à forger l'image de baroudeur des modèles Land Rover. Quelques années plus tard, de 2003 à 2008, le constructeur anglais a réitéré l'expérience avec son G4 Challenge, malheureusement arrêté par manque de financement. Aujourd'hui, bis repetita ! Land Rover va refaire naître l'esprit du Camel Trophy avec son Defender Trophy 2026 qui se terminera par une grande finale en Afrique.

JLR ressuscitera l'esprit du Camel Trophy en 2026



Ces derniers temps, les constructeurs automobiles jouent à fond la carte de la nostalgie. Et Jaguar Land Rover ne fait pas exception ! La preuve, l'année prochaine, le constructeur anglais va lancer un grand « raid aventure » dans l'esprit de feus les Camel Trophy des années 80's / 90's ou encore du G4 Challenge des années 2000. Son nom ? Le Defender Trophy.

CHALLENGE OUVERT À TOUS

À l'instar de ses prédécesseurs, tout le monde ou presque pourra tenter sa chance pour participer. Seuls critères exigés : résider dans l'un des pays participants (dont la France, la Suisse et la Belgique), être âgé de plus de 23 ans, savoir nager 50 mètres sans s'arrêter, être titulaire d'un permis de conduire, être apte à voyager à l'international et parler couramment anglais. Une fois leurs dossiers de candidature acceptés, les participants seront invités à se départager au cours de sélections locales, suivies de finales nationales au printemps prochain. Sur ce, les grands gagnants (deux par pays) s'envoleront en octobre 2026 pour la grande finale en Afrique où ils s'affronteront à travers une série d'épreuves lors d'une aventure hors norme, organisée en partenariat avec Tusk (association engagée pour la préservation de la nature). Les concurrents seront notés individuellement mais concourront en binôme. Avant chaque étape, le moins bien classé aura le privilège de choisir en premier son coéquipier parmi les autres finalistes. Côté épreuves, ils se départageront sur des challenges de conduite mettant à l'épreuve leurs compétences de pilotage et de navigation, des défis d'ingéniosité ainsi que des tests physiques. Une compétition que vous pourrez suivre en direct sur internet. Quoiqu'il en soit, si vous êtes tenté, rendez-vous dès à présent sur www.landrover.fr/defender/defender-trophy pour vous inscrire.

UNE SÉRIE LIMITÉE POUR L'OCCASION

Pour célébrer ce reboot du Camel Trophy, Land Rover a décidé de lancer une déclinaison spéciale de son

Defender 110. Baptisée « Trophy Edition » et conçue sur la base d'un P300e PHEV, cette série limitée sera disponible à la commande uniquement en deux coloris : Deep Sandglow Yellow (clin d'œil aux véhicules du Camel Trophy d'antan) ou Keswick Green (référence aux premières Series I). Une robe mise en valeur par des touches Gloss Black sur le capot, les bas de caisse, les étriers de frein et les crochets de remorquage arrière. À noter qu'en option, les Defender Trophy Edition pourront voir leur carrosserie protégée des rayures par un film mat supplémentaire. Autres équipements spécifiques de cette série limitée, ces 110 modernes recevront d'inédites jantes en 20 pouces coiffées de pneus tout-terrain, des blindages avant et arrière ainsi que des élargisseurs d'ailes, encore de couleur Gloss Black. À l'intérieur, ils se distingueront par des seuils de porte illuminés Trophy et des sièges en cuir Ebony Windsor. En sus, les futurs acquéreurs de ces Land Rover pourront les personnaliser avec un kit spécifique vendu 5 757€ et comprenant une galerie de toit Expedition, une échelle latérale escamotable, un coffre de rangement extérieur venant en remplacement du vitrage latéral arrière droit, des bavettes avant et arrière ainsi qu'un snorkel. Et maintenant, le tarif ! Le nouveau Defender 110 Trophy Edition est déjà proposé à la vente au tarif de base de 99 000€ TTC en France. ■

Texte : Dominique Marreau - Photos : Land Rover



LE DEFENDER TROPHY EDITION





**Un choix inhabituel mais
loin d'être inintéressant**



Quel raider n'a jamais rêvé un jour de piloter un 4x4 surpuissant sur une piste marocaine ou dans les grandes dunes sud-tunisiennes ? En tout cas, à cette question, Jean-Bernard Godio répondrait un grand OUI. Sinon, ce haut-garonnais n'aurait pas demandé à Florent Rivière de lui préparer un Grand Cherokee WH V8 5,7L pour l'Afrique. Voyons comment le boss d'Égal 16 a relevé le défi.

Il était une fois, un Haut-Garonnais de 33 ans répondant au nom de Jean-Bernard Godio. Passionné de tout-terrain dès l'adolescence, sitôt son permis en poche à 18 ans, il acheta son premier 4x4. En l'occurrence un Cherokee 2,1L Td. Puis, quelques années plus tard, il changea pour faire l'acquisition d'un Terrano II 3L avec lequel il rêvait de partir en Afrique.

UNE COLLABORATION PRODUCTIVE

Malheureusement, à l'époque, notre homme ne trouvait personne pour lui préparer son Nissan... jusqu'au jour où il poussa la porte du Garage Égal 16 à Muret, près de Toulouse. Amusé par cette demande insolite, en adaptant des pièces destinées à d'autres véhicules, Florent Rivière repensa la suspension du Terrano, lui adjoignit un snorkel, ajouta un pré-filtre à gazoil et lui conçut un aménagement intérieur sur-mesure. Suite à quoi, l'ami Jean-Bernard put enfin vivre son rêve et découvrir le Maghreb. Conséquence indirecte, enchanté par cette première collaboration, quand notre haut-garonnais revendit son Nissan pour un Hilux Vigo Double Cabine, il revint vers le préparateur de Muret. À l'instar du Terrano, Florent sublima les capacités du pick-up Toyota en vue d'une utilisation africaine. Amortisseurs Proflex, 3L boosté à 225 chevaux, aménagement arrière dans la benne fermée par un hard-top, réservoir additionnel de 175 litres... Rien ne manquait à bord pour transformer ce Vigo en parfait véhicule de raid !

UNE SIMPLE BOUTADE AU DÉPART

Seul bémol de cette préparation poussée, le jouet de notre passionné haut-garonnais dépassait allégrement les 2 500 kg en ordre de marche. Résultat, et ce malgré l'optimisation du 4-cylindres Td avec un boîtier Adonis, notre raider trouvait que son Toyota manquait parfois de pêche dans le sable ou le fech-fech. Impression qu'il

confia à un ami amateur de 4x4 américains. En réponse, ce Jeoper lui rétorqua qu'avec un V8 essence, cette sensation lui serait totalement inconnue. Sa curiosité éveillée, Jean-Bernard se plongea alors dans le catalogue Jeep. Ses critères de sélection : un modèle relativement récent, propulsé par un 8-cylindres en V de grosse cylindrée, reposant sur une suspension facilement modifiable et offrant un espace intérieur assez conséquent. Le seul véhicule répondant à ces exigences se révéla être le Grand Cherokee WH commercialisé entre 2005 et 2011.

UNE OCCASION TROP BELLE

Au départ, notre homme jeta son dévolu sur la version SRT8 animée par un 6,1 L Hemi de 425 chevaux. Mais, il se ravisa vite car ce modèle était dépourvu de rapports courts. Du coup, notre passionné se rabattit sur le 5,7 L Hemi qui développe, quant même, 326 chevaux d'origine pour un couple de 510 Nm. Autre avantage, cette version étant plus courante que le SRT8, en dénicher en occasion s'avérait plus simple et moins onéreux. Malgré tout, Jean-Bernard ne se précipita pas sur le premier exemplaire en vente car, pour une question de rigidité de la caisse autoporteuse, il recherchait un WH dépourvu du toit ouvrant. Or, la quasi-totalité des modèles vendus en France bénéficiait de cette option. Voilà pourquoi, au final, notre Haut-Garonnais se rendit à Nice pour acheter un import italien. Un déplacement qu'il ne regretta nullement puisqu'il paya 16 500 euros un Grand Cherokee de 2007 qui n'affichait que 62 000 kms au compteur. Moins cher qu'un Pajero D-iD ou un KDJ 120 !

360 CHEVAUX ET PLUS DE 600 NM

Aussitôt de retour à Toulouse, Jean-Bernard apporta sa nouvelle acquisition à Florent Rivière. Objectif de ce premier séjour à Muret : mieux faire respirer le V8 américain.





De quoi vous coller au fond des sièges ! Grâce à l'admission directe K&N et l'échappement Magnaflow, le V8 5,7L franchit la barre des 360 chevaux et des 600 Nm de couple.



Pour la sonorité et le couple, la ligne d'échappement Jeep a disparu au profit d'une Magnaflow en Inox.



Afin de protéger tous les accessoires embarqués de toute surtension néfaste, Florent a ajouté cette boîte à fusibles sur leur alimentation.



Pour éviter de sabler la caisse, les passages de roues de ce Grand Cherokee se parent de bavettes souples « maison ».



Avantage du WH, son V8 5,7L est associé à une boîte automatique disposant d'un mode séquentiel. Autre avantage, il est possible de la verrouiller sur un rapport comme s'il s'agissait d'une boîte méca.



V8 de plus de 300 chevaux oblige, les WH 5,7L sont équipés de ponts Dana 44, réputés indestructibles ou presque.



En association avec les ressorts OME + 5 cm, le pont arrière reçoit deux amortisseurs Proflex fabriqués spécifiquement pour ce véhicule.



En prévision des pistes maghrébines, ce WH est chaussé de Cooper Discovery ATR en 265 / 65 R17. À signaler que, pour améliorer la tenue de cap, ces gommes sont montées sur des jantes Braid offrant un déport positif de 25 mm.



Afin que le V8 respire mieux, une admission directe K&N a remplacé la boîte à air originelle. À noter que le filtre est protégé du sable et de la poussière par une chaussette en tissu.



Le V8 5,7L étant assez glouton, Florent a monté un LRA de 110 litres en complément du réservoir d'origine de 79 litres.



À l'instar du pont arrière, afin de préserver les combinés Proflex, une paire de sangles anti-débâtements a fait son apparition à l'avant.



Pour protéger le train avant et le bas moteur, Florent a équipé ce WH d'un ski avant de sa conception. Juste au-dessus, dans le spoiler avant, une barre à Led prend place en prévision d'éventuelles virées nocturnes.

Pour cela, la boîte à air Jeep du 5,7 L disparut pour une admission directe K&N. En même temps, en prévision du sable africain, une « chaussette » (ou sur-filtre en bon français) vint protéger le filtre nettoyable californien. Ainsi, peu de risque que de la poussière ou du sable n'entre dans les cylindres du V8 essence. En parallèle, pour une meilleure évacuation des gaz brûlés, la ligne d'échappement originelle céda sa place à une Magnaflow en Inox. Bénéfice indirect de ces deux changements, le V8 de ce WH franchit la barre des 360 chevaux et 600 Nm de couple.

SUSPENSION TYPÉE « COURSE »

Seul inconvénient d'un moteur aussi coupleux, il faut pouvoir transmettre la puissance au sol quelques soient les conditions d'adhérence ! Voilà pourquoi Jean-Bernard ne regarda pas à la dépense afin d'optimiser la suspension de ce Grand Cherokee. Déjà, histoire de surélever la caisse, Florent se procura quatre ressorts OME + 5 cm. Ensuite, il prit contact avec Performance Suspension afin que Maurice Defaut fabrique deux combinés avant et deux amortisseurs arrière propres à ce Grand Cherokee. Après quoi, pour préserver cette nouvelle suspension, des sangles anti-débattement firent leur apparition sur les roues indépendantes avant et entre l'essieu rigide arrière et le « châssis » de la caisse autoporteuse. Enfin, pour améliorer la tenue de cap, le préparateur de Muret passa commande de cinq Braid en 7,5 x 17 chez Carrascal pneus à Castres. Particularité de ces jantes, elles sont fabriquées sur-mesure. Du coup, Florent les commanda avec un déport positif de 25 mm, ce qui permit d'augmenter de 5 cm la largeur des voies avant et arrière.

AUTONOMIE PLUS QUE DOUBLÉE

Sur ce, Florent se pencha ensuite sur un problème tout aussi épineux : la glotonnerie du V8. Avec une consommation

moyenne entre 15 et 21 l au 100 kms sur route et un réservoir de seulement 79 litres, le WH n'offrait pas une autonomie assez importante pour s'aventurer en Afrique. Seule solution : lui installer une gourde à sans-plomb supplémentaire. Après recherche, Florent la trouva en Australie chez ARB 4x4 sous la forme d'un réservoir auxiliaire LRA de 110 litres se montant sous le plancher du coffre arrière. La panne sèche n'étant plus à craindre, le préparateur de Muret s'attacha alors à protéger la mécanique.

À L'ABRI DES MAUVAISES RENCONTRES

Ne trouvant pratiquement aucun blindage pour ce modèle, il décida de les fabriquer. Exemple, à partir d'une plaque d'aluminium de 8 mm, il conçut un ski avant pour protéger le bas moteur et le nez de pont. À noter qu'il l'arrêta au niveau de la traverse de boîte pour éviter toute surchauffe de la bva. Ensuite, le réservoir d'origine étant logé en longueur sous le châssis, il l'habilla d'un blindage en aluminium de 8 mm également de sa création. Ainsi, même si Jean-Bernard vient à se poser dessus, aucun risque de le percer. Enfin, le Grand Cherokee reposant sur un empattement proche de celui d'un Defender 110 (2 781 mm pour l'américain contre 2 794 mm pour l'anglais), le boss d'Égal 16 jugea bon d'abriter les bas de caisse derrière de solides protections tubulaires « maison ». Après quoi, mariant deux barres de toit et un panier Rhino Rack, le préparateur de Muret orna le WH d'une galerie sur laquelle il fixa un jerrican américain, une roue de secours, un jeu de plaques de désensablage ainsi qu'une paire de phares Light Force 170 mm. Toujours en prévision d'éventuelles évolutions nocturnes dans les dunes, il ajouta également une barre de Led Vision XIL-400 sur le spoiler avant.

CHAQUE CHOSE À SA PLACE

Ce dernier ajout marqua la fin de l'optimisation mécanique





Le WH ayant un empattement de 109,5 pouces, Florent a fabriqué un jeu de protections tubulaires afin de mettre à l'abri les bas de caisse.



Retouches discrètes ! En dehors du petit tableau de commande des accessoires embarqués à gauche du volant, la planche de bord de ce WH 5,7L reste très proche de celle imaginée par les ingénieurs Jeep.



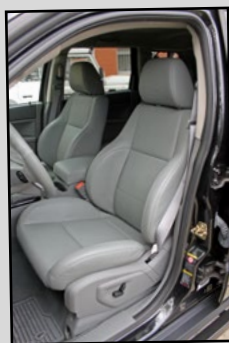
Pour garder le contact en raid, le tunnel de boîte se pare d'une VHF Kenwood TF 281.



Pour regonfler les pneumatiques en sortie de dunes ! Entre le fond de tiroirs Car'box et la réserve d'eau, Florent a glissé un compresseur Viair et une petite cuve de 9,5L.



Pour disposer d'une roue de secours en cas de crevaison, une galerie Rhino rack prend place sur le toit du véhicule. Elle sert également de support à un jerrican américain et à un jeu de plaques de désensablage.



Les sièges d'origine n'offrant pas un maintien digne d'un véhicule de raid, Jean-Bernard a demandé à la sellerie Not et fils de les adapter à sa morphologie. Au passage, ils furent recouverts d'un cuir de meilleure qualité, à l'instar du volant et du pommeau de vitesses.



Afin de ne pas se perdre au Maghreb, Jean-Bernard a fixé un GPS Globe 4x4 au-dessus de la planche de bord, via un support à ventouse pris sur le pare-brise.



Dans le coffre, en plus de la gourde d'eau et du compresseur, le boss d'Égal 16 a installé trois tiroirs Car'box et un réfrigérateur Engel de 41 litres. À noter que le tout est fixé sur une armature métallique amovible.

Le compresseur Viair étant monté en fixe derrière la banquette, deux raccords rapides, un dans le compartiment moteur et un dans le coffre, permettent de regonfler les roues sans avoir à jouer les contorsionnistes.



En complément de la barre à Led intégrée au spoiler avant, le préparateur de Muret a utilisé la galerie de toit pour doter ce Grand Cherokee d'un jeu de phares Light Force 170 mm.



Plus sobre ! À l'image des inserts de la planche de bord et des portières, n'aimant pas l'imitation bois de la console centrale, notre Haut-Garonnais la fit repeindre en noir brillant.



Cachée derrière la banquette, cette réserve d'eau de 50 litres associée à une pompe Flojet permet à notre passionné de se doucher au milieu de nulle part.



Regroupés à gauche du volant, la commande et le manomètre du compresseur Viair ainsi que l'interrupteur commandant le transvasement du LRA. À signaler que le commodo logé au-dessus sert à couper les aides électroniques à la conduite (ABS et ESP).



et extérieure du Grand Cherokee. Mais, Florent dut relever un dernier défi : concevoir un aménagement complet et amovible à bord, tout en conservant la banquette arrière. Pour y arriver, le préparateur haut-garonnais commença par fabriquer une structure tubulaire qui servit de fond au meuble arrière. Fixé sur quatre boulons existants, ce « plancher » est démontable en moins de dix minutes. Dessus, le boss d'Égal 16 sangla un réfrigérateur Engel de 41L et boulonna trois tiroirs Car'box (un de 450 x 450 x 450 mm et deux de 450 x 450 x 225 mm). Le coffre du WH offrant des dimensions imposantes, ces rangements n'occupèrent pas tout l'espace arrière. Du coup, entre le fond des tiroirs et la banquette, ce grand Cherokee se vit équipé d'un compresseur Viair avec une cuve de 9,5 litres et d'une réserve d'eau de 50 litres en position verticale. À signaler que, l'aménagement devant être amovible, tous ces appareils électriques (compresseur, pompe à eau, réfrigérateur...) furent branchés sur l'alimentation

du véhicule via une prise rapide.

À bien y regarder, il ne manque rien à bord pour partir en raid. Jean-Bernard dispose d'un Engel de 41 litres pour les denrées périssables, d'un réchaud caché dans un tiroir Car'box ainsi que d'une réserve d'eau de 50 litres pour cuisiner ou se doucher une fois qu'il aura planté sa tente. De même, dissimulé dans le coffre, un compresseur Viair lui permettra de regonfler les pneus après un cordon de dunes. Cependant, le vrai charme de ce Grand Cherokee se situe au niveau de sa mécanique. En effet, son V8 5,7L associé à la boîte auto « séquentielle » est un vrai pousse-au-crime ! À la moindre pression sur la pédale de droite, le WH rugit de plaisir et bondit en avant. On se prend vite au jeu d'autant plus qu'avec la nouvelle suspension, les bosses et trous des pistes sont comme gommés. En un mot, c'est que du bonheur ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Modifications réalisées

- Ligne d'échappement Magnaflow
- Admission K&N
- Réservoir additionnel LRA de 110 litres
- Amortisseurs Proflex faits sur-mesure
- Ressorts OME + 5 cm
- Sangles anti-débattements avant et arrière
- Jantes Braid en 7,5 x 17
- Pneus Cooper Discovery ATR en 265 / 65 R17
- Ski avant en aluminium de 8 mm
- Blindage de réservoir en aluminium de 8 mm
- Protections de bas de caisse « Égal 16 »
- Barre de Led Vision X IL-400 à l'avant
- Galerie de toit Rhino Rack
- Phares Light Force sur la galerie
- Support de roue de secours sur la galerie
- Sellerie refaite
- Réserve d'eau de 50 litres dans le coffre
- Compresseur Viair monté en fixe
- Réfrigérateur Engel de 41 litres
- Trois tiroirs Car'box



NOUVEAUTÉ

Alu-Cab ModCAP

UN CANOPY MODULABLE AU GRÉ DE VOS ENVIES !

EQUIP RAID

LE CANOPY MODULABLE MODCAP C'EST :

- UN CANOPY CAMPER TRANSFORMABLE EN HARD TOP
- DES PANNEAUX LATÉRAUX PLEINS OU AVEC FENÊTRES D'ORIGINE
- UNE FINITION LISSE ET EMBOUTI COMME LE RESTE DE LA GAMME
- LARGE GAMME D'ACCESSOIRES COMPATIBLES
- COMPATIBLE DOUBLE ET EXTRA CABINE

EN SAVOIR PLUS



TOIT RELEVABLE 2 PLACES



TOIT PLAT



TOIT RELEVABLE 4 PLACES



FINITION SPÉCIFIQUE



PANNEAUX LATÉRAUX NON VITRÉS



PANNEAUX LATÉRAUX VITRÉS



DES AMORTISSEURS FAITS POUR VOUS



Amortisseurs Fortifiés

- Diamètre de corps 52-65mm
- Conception monotube
- Diamètre de tige renforcée 22mm
- Corps en aluminium
- Contrôle de conduite optimal même avec des charges lourdes
- Meilleures performances dans les climats extrêmes
- Double joint spi
- Piston 46-60mm flottant (pour séparer les chambres d'huile et de gaz)
- Plus grand volume d'huile
- Capacité de poids jusqu'à 5 tonnes
- Compatibles pour les surélévations de +30 à +70mm (selon modèle)



Amortisseurs à bonbonne séparée - Série Pro

- 8 positions de réglage
- Conception monotube
- Réservoir d'azote séparé
- Piston 46mm
- Diamètre de tige renforcée 20mm
- Diamètre de corps 53mm
- Plus grand volume d'huile
- Silentblocs synthétique de haute qualité
- Compatibles pour les surélévations de +30 à +70mm (selon modèle)
- Adapté à tous types d'utilisation



Amortisseurs TGS à gaz renforcés

- Piston 40mm
- Diamètre de tige renforcée 20mm
- Diamètre de corps 60mm
- Joint haute température
- Conception bi-tube renforcée
- Silentblocs synthétique de haute qualité
- Adapté à usage intensif
- Réhausseur 30 à 70 mm - selon l'application



Les amortisseurs Terrain Tamer sont garantis 3ans/100 000km.

Scanner le QR code pour plus d'informations ou appelez au 04 42 21 03 54.





**Cinq ans de travail pour un
véhicule exceptionnel**



Si vous êtes passionné de Range Rover Classic et que vous disposez d'un compte sur le réseau social de Mark Zuckerberg, vous avez peut-être déjà entendu parler de Michel Le Falher, alias Fredy Brabus. Depuis cinq ans, le français habitant en Charente-Maritime s'est lancé dans un projet complètement fou : créer une réplique du Renault Espace 4x4 imaginé par Michel Mokrycki pour le Dakar 1989. Un chantier d'autant plus titanesque qu'il n'existe quasiment aucun document sur cette auto. Nous avons croisé l'ami Michel en mai dernier, à son retour du Maroc où il a participé à son premier rallye historique. Retour sur la naissance de son Rangeault.

Une amitié peut influencer une vie entière ! Michel Le Falher ne peut que vous le confirmer. Depuis son adolescence, son cercle d'amis proches compte un certain Alexandre Tranchet qui fut le président du club Adrénaline 4x4 pendant plus de 25 ans et qui compte plusieurs participations au mythique Rallye Breslau en Pologne. Il y a un peu plus d'une vingtaine d'années, ce dernier proposa à Michel de l'accompagner sur une sortie. Que n'avait-il pas fait là ? Immédiatement séduit, quelques semaines plus tard, mister Le Falher se mit en chasse d'un 4x4. Coup de chance, il dénicha un Class-G Brabus en Allemagne. Un premier 4x4 qui lui colle toujours à la peau puisque c'est suite à cet achat que les membres de club Adrénaline 4x4 le rebaptisèrent Fredy Brabus. Un surnom qui lui plut tellement qu'il le choisit comme pseudonyme pour son profil Facebook. Pourtant, depuis lors, notre passionné posséda d'autres 4x4. À commencer par un petit Mitsubishi Pajero Pinin très particulier.

SÉDUIT PAR LE CONCEPT

En 2012, Pascal François organisa la première édition des Pionniers en France. Instantanément, le principe même de ce rallye historique plut à notre passionné... À tel point qu'il passa les deux années suivantes à modifier un Pajero Pinin pour en faire une réplique du Pajero officiel de 1988 aux couleurs de Sonauto et de Nikon. Un Mitsubishi avec lequel il prit le départ des Pionniers 2014. Trois ans plus tard, revoilà notre passionné sur la ligne de départ de l'épreuve. Mais, cette fois, il naviguait son ami Alexandre Tranchet à bord de son proto tubulaire Mercedes sur les pistes du Maroc. Une association qui fonctionna plutôt bien puisque, bien que leur proto rose était taillé pour des rallyes extrêmes comme le Breslau, ils finirent troisièmes du Rallye des Pionniers 2018. La même année, après presque deux décennies de bons et loyaux services,

l'ami Michel se sépara de son Pajero. Pour participer de nouveau en tant que pilote à un rallye historique, il lui fallait donc un nouveau partenaire mécanique.

DOUBLE SIGNE DU DESTIN

C'est alors qu'il tomba complètement par hasard sur trois photos du proto Renault Espace 4-roues motrices imaginé par Michel Mokrycki pour le Dakar 1989. En dehors de ces trois clichés d'époque, notre passionné n'avait connaissance que d'une seule autre info sur ce véhicule : il reposait sur un châssis et une mécanique de Range Rover Classic. L'histoire aurait très bien pu s'arrêter là. Mais, le destin en décida autrement ! Alors qu'il se rendait chez une amie, il aperçut plusieurs Renault Espace pourrissants dans un pré. Parmi eux, un 2L TSE de 1987 qui servait de poulailler. Mécaniquement, ce dernier était bon pour la casse. Mais sa caisse était encore « relativement en bon état général », hormis quelques points de rouille ici et là. Autre avantage de cet exemplaire, son propriétaire disposait toujours de sa carte grise. Quand Michel lui parla de son projet, ce dernier lui céda immédiatement l'épave et il le fit à un super prix : un fast-food pour ses enfants. Comment refuser alors ? À ce stade, manquaient encore à notre passionné un châssis et une mécanique à mettre dessous. Mais, là encore, le destin fit un signe à Michel. À peu près au même moment, une de ses connaissances mettait en vente un Classic totalisant seulement 200 000 km au compteur. Il s'agissait de l'ancien Range Rover finition Vogue SEI de l'ambassadeur de Suisse en France. Il était dans un état mécanique et esthétique impeccable. Particularité supplémentaire, son V8 3,9 litres avait subi une préparation moteur « stage 1 » afin de gagner en couple. Seulement voilà, à quelques jours de le céder à notre passionné, en guise d'adieu, son ancien





Niché sous le capot du Rangeault, vous trouvez le V8 3,9 litres injection des derniers Range Rover Classic.



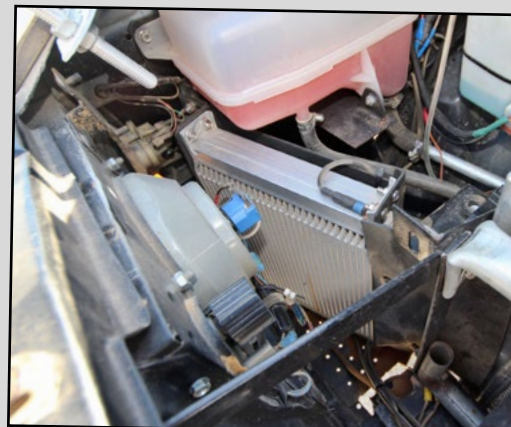
A l'image de l'alternateur, la pompe à eau, le démarreur ainsi que les poussoirs sont neufs.



Offrant un plus gros volume et un meilleur échange thermique, le Rangeault est équipé d'un radiateur « australien » en Inox.



Afin d'optimiser le refroidissement du moteur, deux ventilateurs Spal prennent place devant le nouveau radiateur.



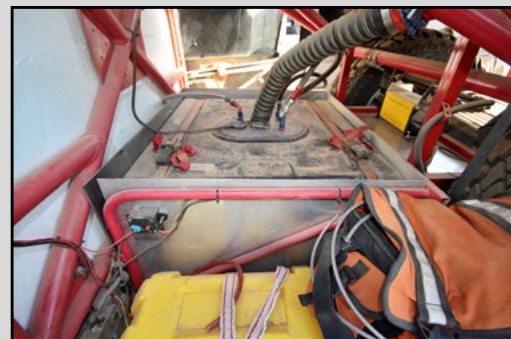
Ce radiateur coiffé d'un ventilateur électrique sert à baisser la température de l'huile moteur.



Bien que dépourvue d'un snorkel, l'aspiration moteur est préservée du sable et de la poussière via ce filtre cyclonique logé derrière la calandre.



En sortie du V8, vous retrouvez la BVA du Range Rover Classic. Par contre, celle-ci est maintenant associée à un transfert provenant d'un Discovery.



Logé en position centrale derrière la cloison pare-feu, Michel a installé un réservoir ATL de 170 litres dans un caisson en aluminium.



Afin que le V8 ne manque jamais de sans-plomb, son alimentation est assurée par deux pompes haute-pression (en cas de problème), une basse-pression et un réservoir tampon d'un litre.



En association avec les ressorts de Discovery, ce proto se voit équipé de huit amortisseurs OME Nitrocharger.



Afin de monter deux amortisseurs à l'avant, Michel a dû monter ces chapelles tubulaires.

propriétaire partit sur les chemins. Malheureusement, une petite erreur de pilotage et le Range finit sur le toit. En soi, ce tonneau ne gêna nullement Michel car le châssis et la mécanique du véhicule n'avaient pas été impactés. Mais, cette figure de style lui permit d'acheter ce Range pour seulement 1 500 euros. Qui dit mieux !

GREFFE PLUS SIMPLE QUE PRÉVU

Sitôt le Range rapatrié chez lui, notre passionné le décaissa et positionna la coque de l'Espace au-dessus du châssis. Un mariage qui se révéla plus simple que prévu. L'empattement des deux véhicules étant quasi le même à 3,5 cm près. Michel sortit quand même la disqueuse pour biseauter les coins inférieurs des ailes arrière et pour raccourcir les longerons qui dépassaient d'une bonne trentaine de centimètres par rapport à l'aplomb du pare-chocs. Pour cela, notre passionné tronçonna le châssis derrière les cols de cygne, avant d'y ressouder une traverse « maison » en bout. Dans sa lancée, il découpa l'intérieur des passages de roues avant, ainsi que la partie centrale du plancher et du tablier, histoire de faire de la place au V8 anglais. Sur ce, il fabriqua des adaptateurs à glisser sur les supports de caisse existants du châssis et en ajouta deux supplémentaires pour que la coque de l'Espace soit parfaitement maintenue en place. À noter qu'au moment du remontage final, notre passionné posera la caisse directement en contact avec le châssis. Seul un isolant s'intercala entre les deux.

LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Sur ce, une fois la caisse en position, Michel endossa son costume de carrossier. Déjà, il fabriqua un nouveau tunnel de boîte, ferma les passages de roue avant (qu'il avait tronçonnés) et mit en forme de nouveaux planchers.

Au passage, il changea le pédalier (puisqu'il n'avait plus besoin de l'embrayage avec la boîte auto du Range) et redressa la colonne de direction pour une meilleure position de conduite. Dans sa lancée, il ferma le dessus de la planche de bord jusqu'au pare-brise avec une tôle d'acier. Cette dernière intégrant une grande trappe amovible, histoire d'accéder facilement au-dessus du V8 anglais. Puis, place à la conception de l'arceau de sécurité. Ayant récupéré plusieurs longueurs de tubes en 42 mm de diamètre, notre passionné joua de la cintreuse pour créer de toutes pièces un 8-points triangulé repris sur le châssis. Un assemblage de tubes qui servira par la suite de fixation à la cloison pare-feu protégeant les places avant, ainsi que d'ancrages supérieurs au caisson renfermant un réservoir ATL 170 litres logé derrière en position centrale.

REMISE EN ÉTAT LIGHT

Pendant que la caisse et l'arceau partaient en peinture, notre passionné se pencha sur la mécanique. Déjà, il simplifia au maximum le faisceau électrique et ramena la boîte à fusibles sur la planche de bord, face au copilote. Au passage, il ajouta deux coupe-circuits. Un sur la masse et un sur le positif. Puis, il refit entièrement le circuit de freinage avec des étriers neufs, des disques rainurés / poinçonnés et des durits « avia ». Pour prévenir toute surchauffe moteur en Afrique, il changea le radiateur de refroidissement par un modèle « australien » en aluminium offrant une meilleure capacité et lui adjoignit deux ventilateurs Spal, en plus de l'hélice d'origine. Une substitution qui l'obligea à concevoir un nouveau support supérieur de radiateur en se reprenant sur la traverse de châssis du Range. Sur cette armature tubulaire prit également place un radiateur d'huile de BVA plus conséquent. Estimant que le V8 était sain, l'attention de





Caché par le ski avant, un amortisseur de direction OME limite les vibrations dans le volant.



En prévision des pistes du Maroc, les barres de direction et d'accouplement ont été changées par des modèles renforcés.



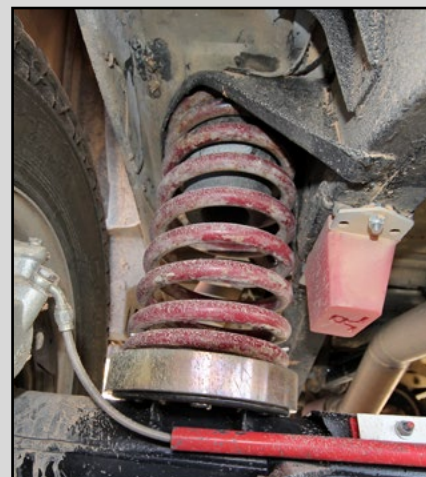
Le pont arrière est désormais maintenu par un jeu de tirants renforcés Raptor 4x4.



Afin de protéger le nez de pont avant, notre passionné l'a habillé d'une coquille à visser.



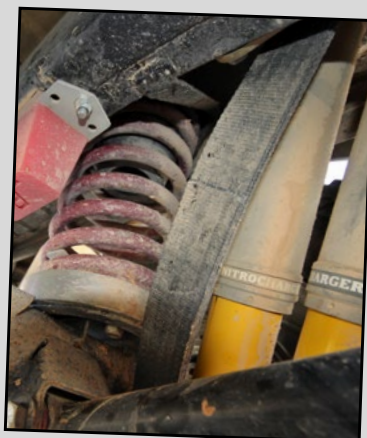
Désormais, la boîte de transfert de ce proto se cache derrière un blindage made in Stand 4x4.



Trouvant que son proto avait « le cul un peu bas », Michel a rajouté des cales de rehausse sous les ressorts arrière.



À l'image de l'avant, le Rangeault compte deux amortisseurs OME Nitrocharger par roue à l'arrière. Un montage rendu possible grâce à des pattes de décalage.



Afin que les amortisseurs ne se détendent jamais à fond, notre passionné a ajouté des sangles anti-débattements.



Pour marier la caisse Renault au châssis du Range, l'ami Michel a été dans l'obligation de raccourcir, puis remettre en forme les longerons arrière.



À l'instar du pont avant, l'essieu arrière se pare d'une coquille à visser.



Afin que le V8 évacue mieux les gaz brûlés, le Rangeault reçoit une ligne d'échappement « directe » en Inox, œuvre de la société Ducks Machine.



Freinage comme neuf ! Au cours de la gestation de ce proto, notre passionné a changé les étriers de frein par des neufs et les durits par des modèles type « avia ».

notre passionné se focalisa ensuite sur les transmissions. Déjà, par acquit de conscience, Michel changea le convertisseur de couple de la boîte auto. Puis, en sortie, il monta un transfert du Discovery, histoire de pouvoir verrouiller le différentiel central en cas de nécessité. Suite à quoi, il révisa entièrement les deux ponts. Mais, vu qu'il s'agissait de modèles en 24 cannelures, aucune amélioration notable ne fut réalisée dessus.

HUIT AMORTISSEURS AU TOTAL

Niveau suspension, après essais, notre passionné opta pour des ressorts hélicoïdaux de Discovery qu'il maria à huit amortisseurs OME. Pour cela, il dut installer des chapelles supérieures tubulaires à l'avant et des ancrages déportés à l'arrière. S'il conserva les tirants d'origine à l'avant, par souci de robustesse, notre homme monta des Raptor 4x4 renforcés à l'arrière. Puis, il remplaça tous les silentblochs de suspension par des modèles polyuréthane. Seul imprévu de cette optimisation, lors des premières séances de roulage, l'assiette de son Rangeault n'était pas horizontale, l'arrière étant trop bas. Voilà pourquoi notre passionné glissera par la suite un jeu de cales de rehausse sous les ressorts arrière. Côté pneumatiques, après réflexion, notre passionné opta finalement pour des Cooper Discoverer en 225 / 75 R16 montés sur des jantes tôle de Range Rover. Une dimension facile à se procurer au Maghreb en cas de crevaison.

UN COUP DE MAIN INATTENDU

Pensant en avoir terminé avec la restauration mécanique, Mister Le Falher repositionna la caisse Renault sur le châssis Land Rover. Notre passionné passa alors à l'aménagement de la benne. En amont du réservoir de 170 litres, accessible depuis la porte arrière, un rack

tubulaire permet d'emmener deux roues de secours en piste. En son centre, une grande caisse est dédiée aux pièces de rechange et une autre à l'outillage. Vous y trouvez aussi un compresseur T-max installé en fixe. Enfin, sur le côté gauche de la benne, accessible depuis la portière latérale arrière, un bac plastique renferme la batterie du véhicule. De l'autre côté du réservoir d'essence, vous trouvez le circuit de carburant se composant de deux pompes haute-pression, d'une basse-pression et d'un réservoir tampon d'un litre. À ce stade restait encore pas mal de bricoles à finaliser, mais Michel pensait que le plus gros du chantier était derrière lui. Que nenni ! Après avoir tout connecté, il démarra le proto. Dans un premier temps, tout sembla fonctionner. Mais, un souci de ralenti instable vint lui gâcher sa joie. Par chance, un jour en rentrant chez lui, il passa devant le garage Stand 4x4 à Gémozac (17). Sans même réfléchir, il s'y arrêta pour demander conseil. Or, Grégoire Laroche le suivait sur les réseaux sociaux et, contre toute attente, il se proposa de l'aider dans son projet. C'est ainsi que le Rangeault partit faire un séjour à Gémozac où il resta pendant plusieurs semaines. Là-bas, son V8 fut littéralement ouvert en deux et remis à neuf. Alternateur, démarreur, pompe à eau, poussoirs, poulies, courroies... Tout ce qui devait être changé pour gagner en fiabilité le fut. Au passage, un arbre à cames « performance » lui fut greffé et le boss de Stand 4x4 lui ajouta un radiateur d'huile moteur pour optimiser son refroidissement. Durant son séjour chez le spécialiste Land Rover, le Rangeault reçut également des barres de direction et d'accouplement renforcées ainsi qu'un blindage de transfert.

RÉPLIQUE ESTHÉTIQUE AUSSI

Par la suite, d'autres protections furent ajoutées au





ACCESSOIRES

Djebel Xtreme

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



WWW.RLC-DIFFUSION.FR



REVENDEUR OFFICIEL

AFN
4x4 accessories



ACCESSOIRES
Djebel Xtreme



RLC DIFFUSION - ZA DU BON RENE 49750 CHANZEAX - 02.41.79.83.80 - COMMERCIAL@RLC-DIFFUSION.FR



modulauto

SPÉCIALISTE 4x4

ÉQUIPEMENTS & ACCESSOIRES 4X4

CONCEPTION ET RÉALISATION SUR MESURE DE VOTRE PROJET



BÉNÉFICIEZ DE NOTRE EXPÉRIENCE DE TERRAIN
NOMBREUX ACCESSOIRES TESTÉS SUR LES PISTES DU MONDE
EN RAID ET RALLYE-RAID

04 75 67 44 44

WWW.MODULAUTO.COM

Rangeault. Déjà, Michel protégea les nez de pont avec des coquilles vissées. Puis, il demanda à la société Ducks Machine de lui fabriquer un ski avant sur-mesure ainsi qu'un échappement « direct » en Inox. Suite à quoi, Michel changea les vitrages arrière par des panneaux d'aluminium Dibond. Puis, il fit réaliser une déco dans l'esprit du proto de Michel Mokrycki en 1989. Seule divergence, le gros sticker « Blue Valley » sur le capot se transforma en « Blue Volley ».

C'est sur cet ultime chantier que la naissance du Rangeault s'acheva en avril dernier. Et il était temps car, moins

d'un mois plus tard, accompagné de Grégoire Laroche à la navigation, Michel traversait la méditerranée pour participer à la troisième édition de l'Oasis Rallye Loriginal. Or, pour sa première sortie officielle et alors qu'il n'avait roulé qu'une trentaine de kilomètres en tout et pour tout, le Rangeault se comporta merveilleusement. Et c'est peu dire ! Notre équipage charentais termina avec la coupe du meilleur rookie, s'il vous plaît ! ■

Texte : Matthieu Dadillon

Photos : Matthieu Dadillon / Art Book Racing



Fiche technique du Rangeault de Michel Le Falher

Base du véhicule

Châssis : Range Rover Classic

Moteur : V8 essence 3,9 litres Injection de Ranger Rover

Caisse : Renault Espace de 1987

Modifications mécaniques

- Réfection complète du V8 essence
- Filtre à air cyclonique derrière la calandre
- Échappement « direct » en Inox
- Circuit de carburant avec deux pompes haute pression, une basse-pression et un réservoir tampon
- Installation d'un radiateur de refroidissement moteur « australien » en Inox
- Pose de deux ventilateurs Spal sur le radiateur
- Remplacement du radiateur de BVA par un modèle plus gros
- Ajout d'un radiateur d'huile moteur
- Montage d'un transfert de Discovery
- Révision des ponts
- Simplification du faisceau électrique
- Boîte à fusibles sur la planche de bord, face au copilote
- Ajout de deux coupe-circuits
- Réfection du circuit de freinage
- Ressorts hélicoïdaux de Discovery
- Cales de rehausse à l'arrière
- Huit amortisseurs OME
- Chapelles supérieures avant tubulaires

- Supports déportés d'amortisseurs à l'arrière
- Tirants arrière Raptor 4x4
- Barres de direction et d'accouplement renforcées
- Pneus Cooper Discoverer en 225 / 75 R16
- Jantes tôle de Range Rover

Modifications sur la caisse et le châssis

- Raccourcissement du châssis de 34 cm.
- Remise en forme des passages de roue avant
- Conception d'un nouveau tunnel de boîte et de planchers avant
- Ajout de deux supports de caisse supplémentaires sur le châssis
- Changement du pédalier
- Redressement de la colonne de direction
- Conception d'un arceau de sécurité 8-points triangulé
- Ajout d'une cloison pare-feu derrière les places avant
- Pose d'un réservoir ATL 170 litres en position centrale.
- Rack tubulaire dans le coffre
- Compresseur T-max installé en fixe à l'arrière
- Blindage de transfert Stand 4x4
- Coquilles de nez de pont vissées
- Ski avant sur-mesure
- Panneaux en alu Dibond à la place des vitrages arrière
- Intégration d'un dashboard derrière le volant
- Pose de deux baquets Sparco Pro 2000



Niveau pneumatique, le Rangeault est chaussé de Cooper Discoverer en 225 / 75 R16 sur des jantes tôle de Range Rover.



À l'image de la planche de bord, la console centrale est l'œuvre de Michel. À signaler que derrière, se cache le bloc chauffage du Range Rover Classic.



Comme dans n'importe quel véhicule de course, cet intercom Stilo permet au pilote et à son navigateur de communiquer facilement.



Caché sous la feutrine, Michel dispose d'une trappe amovible lui permettant d'avoir un accès privilégié sur le dessus du V8.



Exit la planche de bord en plastique de la Renault Espace ! Michel l'a remplacée par de simples plaques métalliques. À noter au passage qu'il a redressé la colonne de direction pour avoir une meilleure position de conduite.



En prévision des pistes marocaines, Michel et son copilote prennent place dans ces baquets Sparco Pro 2000.



Entre les sièges, cet extincteur est en stand-by en cas d'incendie à bord.



Pour les longues liaisons routières, Michel dispose même d'un autoradio à bord et de plusieurs prises USB. Juste dessous, vous trouvez la commande des phares, la marche forcée des ventilateurs électriques ainsi qu'un répéteur de cap GPS.



Face à lui, notre passionné dispose d'un dashboard, un compte-tours, un manomètre de pression d'huile moteur ainsi que de plusieurs voyants lumineux de couleur différente. Ces derniers l'informent en cas de surchauffe d'un organe mécanique ou lui indiquent la mise en marche d'accessoires (feux de course, pompe à essence...).



Sécurité oblige, le cockpit est séparé de la benne par cette paroi anti-feu.



Logé sous les instruments de navigation, face au copilote, vous retrouvez la boîte à fusibles du Rangeault.



Pour que le copilote garde un œil sur la mécanique du Rangeault, il dispose de ce manomètre qui lui indique la température de fonctionnement de différents organes mécaniques.



Tous les silentblochs de suspension ont été échangés contre des modèles en polyuréthane.



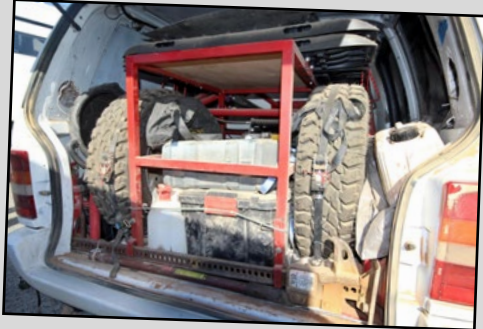
En cas d'accident sur la piste, Michel n'aurait qu'à lever le bras pour attraper ce coupe-circuit installé au plafond.



En cas de crevaison, un cric hi-lift est rangé en bas du rack installé dans le coffre.



Dans le coffre, notre passionné a installé un grand rack métallique sur lequel sont sanglées deux roues de secours de chaque côté.



Au centre du rack métallique installé dans le coffre, Michel dispose de deux cantines plastiques. Une pour les pièces de rechange et une autre pour les outils. Il peut aussi stocker au-dessus des sacs de vêtements de rechange.



Sur le côté du réservoir d'essence, accessible depuis la porte arrière gauche, ce bac renferme la batterie du Rangeault.



Sur le dessus du rack, prend place un jeu de plaques de désensablage.



Sécurité oblige, Michel a fabriqué lui-même un arceau de sécurité 8-points à bord.



Exit les vitrages arrière ! Michel les a remplacés par des panneaux d'aluminium Dibond.



Afin de regonfler les pneus après un cordon de dunes, ce compresseur T-max pose ses valises à bord.



Ayant retiré l'habillage des portes arrière, notre passionné y range toute sorte de matériel comme une pelle à sable ici.



Équipement obligatoire en rallye ! Profitant du remplacement de la lunette arrière par un panneau en aluminium Dibond, Michel y a intégré les feux de course en hauteur.



En bout de longerons avant, deux gros anneaux de remorquage ont fait leur apparition.



Véhicule unique en son genre, le Rangeault s'habille d'un ski avant fait sur-mesure par la société Ducks Machine.


Désormais, le remplissage du réservoir s'effectue via cette goulotte intégrée au vitrage arrière gauche en aluminium Dibond

ROCKALU
ROCK YOUR TRUCK

TIROIR DE RANGEMENT V2
POUR CABINE DOUBLE / EXTRA CAB

CAPACITÉ DE CHARGE : 120 KG
COMPATIBLE RIDEAU DE BENNE



WWW.ROCKALU.COM



-10%
SUR TOUT

RHINO-RACK®

GALERIES,
ACCESSOIRES DE GALERIES,
BARRES DE TOIT,
TENTES DE TOIT, AUVENTS...

Dream Team Car

Réalisation markto-design.fr

Fabriqu^é en Auvergne






Happy Trails Concept
ouvre une gamme de produits de bien-être

SAVONNERIE

- Savons et shampoings
- Lessive et vaisselle
- Saponification à froid
- Issus de l'agriculture biologique
- Fabriqué à la main, sans colorant ou parfum de synthèse

FILTRATION

- Charbon actif français
- Filtration de l'eau pour gourdes et carafes
- Adultes et enfants
- Alternative naturelle et zéro déchet
- Un geste écologique et économique

CONTACTEZ-NOUS
06 63 71 69 13

contact.htc.jlg@gmail.com
boutique.htc.vero@gmail.com

Pour plus d'information :
www.trails-concept.fr



Nord Sud Evasion

Raid Artica

Du 02 au 24 juillet 2025
Pays : Norvège, Finlande

Raid Hekla

Du 22 juillet au 09 août 2025
Pays : Islande

Raid Askja

Du 05 au 23 août 2025
Pays : Islande

Raid Baltica

Du 31 août au 20 septembre 2025
Pays : Pologne, Pays Baltes, Finlande et Suède

Méga-raïd Le Cap - Zanzibar

Du 24 septembre au 31 octobre 2025

Raid Himbas- Etosha

Du 04 octobre au 20 novembre 2025
Pays : Namibie

Raid Okavango

Du 18 octobre au 03 novembre 2025
Pays : Botswana

Raid Atacama

Du 01 au 19 décembre 2025
Pays : Bolivie

Rallyes Tout-terrain FFSA 2025

Rallye Terres d'Armagnac : 11 au 13 juillet

Rallye Orthez Béarn : 08 au 10 août

Rallye Cîmes : 05 au 07 septembre

Rallye Dunes & Marais : 10 au 12 octobre

Rallye 7 Vallées d'Artois : 31 octobre au 02 novembre

Rallye Plaines et Vallées : 28 au 30 novembre

Rallyes non FIA 2025 / 2026

Baja Morocco : 02 au 06 octobre 2025

Ecole du Rallye Raid : 26 au 31 octobre 2025

Pionniers Classic : 02 au 08 octobre 2025

Fenix Rallye : 29 octobre au 06 novembre 2025

Fenek Rallye Maroc : 14 au 23 novembre 2025

Destination Dakar : 18 au 31 janvier 2026

Africa Eco Race : 24 janvier au 07 février 2026

M'hamid Express : 25 au 30 janvier 2026



Raid «De dunes en dunes»

Du 18 au 29 octobre 2025
Pays : Tunisie

Raid «De dunes en dunes»

Du 18 octobre au 01 novembre 2025
Pays : Tunisie

Raid «Sur les traces des balises Berliet»

Du 29 octobre au 19 novembre 2025
Pays : Algérie

Salons / Rassemblements 2025

SVA Auvergne : 27 juin au 29 juin

Sprinter 4x4 Meeting : 27 au 29 juin

Toyota Family Festival : 27 au 29 juin

Rassemblement L'Esprit Suz : 28 au 29 juin

Provence Overland Festival : 28 Au 29 Juin

Salon du Tout-Terrain de Valloire : 26 au 30 août

Festi'Zuk : 29 au 31 août

Camp FVLTT Occitanie : 6 et 7 septembre

SVA Provence : 26 au 28 septembre Camp

Mud Rock & Vine : 1^{er} et 2 novembre

Challenge Franco-Suisse de trial 4x4 2025

Les Gets : 26 au 27 juillet

Monthey (Suisse) : 16 au 17 août

Les Fourgs : 30 au 31 août

Morillon : 20 au 21 septembre

Trophée France Truck Trial 2025

Privas : 26 juillet au 27 juillet

Saint-Paulet : 20 au 21 septembre

Endurance 4x4 FFSA 2025

9 heures TT de l'Orléanais : 27 au 29 juin

24 heures TT de France : 13 au 14 septembre

6 heures TT d'Île de France : 13 au 14 septembre

VOS DATES DANS LES PAGES AGENDA,
ENVOYEZ-LES NOUS EN CLIQUANT ICI !



J.B ORGANISATION

ÉVÉNEMENTIEL



contact@jborgorganisation.fr



SALON DU 23^{EME} EDITION TOUT-TERRAIN ET DU VOYAGE



ENTREE GRATUITE



DU 26 AU 30 VALLOIRE

AOUT 2025

EXPOSITIONS - ANIMATIONS - CONFERENCES
DEMONSTRATIONS - PROJECTIONS DE FILMS
ZONES D'ESSAIS - RANDONNEES - BIVOUACS





Les kits de freinage renforcés **POWERBRAKE** sont conçus et fabriqués spécifiquement pour l'utilisation 4x4 hors route!

- * TRAVERSÉE DU FLUIDE INTERNE
- * JOINTS INTERNES ANTI-POUSSIÈRE
- * AILETTES DE REFROIDISSEMENT DIRECTIONNELLES COURBÉES
- * PLAQUETTES DE FREIN HAUTE PERFORMANCE



salesint@powerbrake.ch



<https://www.facebook.com/profile.php?id=61566985597428>



Essai transformé avec une deuxième édition réussie



Du samedi 7 au lundi 9 juin, s'est tenue la deuxième édition du Salon de l'Aventurier de Saône dans le Doubs, à l'initiative de Serge Lambert et Jacques Berche. Pour l'occasion, quelque 65 exposants étaient de la fête. Des préparateurs, des accessoiristes, des concepteurs de cellules amovibles, des voyageurs, des concessionnaires... Visite guidée de cette édition 2025 qui a attiré plus de 3 000 visiteurs sur trois jours.

L'année dernière, sous l'égide de leur association « Les Coursiers de l'Horizon », Serge Lambert et Jacques Berche avaient organisé la toute première édition du Salon de l'Aventurier de Saône (petite commune située à une dizaine de kilomètres de Besançon). Dédiée à l'offroad en général ainsi qu'aux différentes façons de voyager (en 4x4, van, moto, vélo...), cette nouvelle date avait rencontré un franc succès, et ce malgré une météo des plus capricieuses. Et c'est peu dire puisque les trois jours s'étaient déroulés sous une pluie type « crachin breton ». Des conditions climatiques qui auraient très bien pu dissuader les passionnés. Or, que nenni ! Presque 3 000 visiteurs étaient venus découvrir ce nouveau salon.

PLUS OFFROAD QUE L'ANNÉE DERNIERE

La question d'alors était simple : la seconde édition allait-elle rencontrer le même succès ? Avant même l'inauguration du samedi matin pour Benoît Vuillemin (monsieur le Maire de Saône), un début de réponse commençait à pointer à l'horizon. En effet, comme l'année dernière, la liste des exposants comptait 65 professionnels. Mais, divergence de taille, plus d'une dizaine de stands peu orientés « Aventures » avaient cédé leur place à des enseignes cette fois vraiment axées « offroad et road trip ». Par exemple, les visiteurs ont pu admirer de magnifiques véhicules optimisés et/ou découvrir une multitude d'accessoires sur plus d'une dizaine de stands. Equip'Raid, Terrain Tamer France, Happy Trails Concept, Technical Off-Road, CB Off Road, Wallaby Store, Gmovia, 4x4 Pièces Evolution, Trans 4 Equipement, RoadTrip Equipement ou encore JH Koncept.

LE VOYAGE AUSSI À L'HONNEUR

Plusieurs concepteurs ou revendeurs de cellules amovibles avaient également fait le déplacement. À commencer par Baze House qui présentait les dernières cellules et remorques Camper X. Un peu plus loin, les badauds ont pu découvrir les cellules Ormo Camper, Exod Concept, Trip and fish, Tipi 4x4, Normacab ou encore Podlunsek (marque distribuée par Eurojapan Car and Parts). Autre pick-up équipé d'une cellule présent dans le Doubs début juin, le Toyota Hilux que la société JL Technic propose à la location sur l'île de la Réunion. À leurs côtés, trois concessionnaires locaux exposaient des véhicules à vocation offroad. Le groupe Amplitude pour Ford ainsi que Hess Automobile pour Jeep et Toyota. Niveau voyageurs, cette année, seuls NSEO Aventure (qui organise des raids à la carte en Europe et au Maroc) et Caprace (qui propose un raid à l'ancienne au Maroc et en Mauritanie en 2026) étaient présents. Enfin, comme souvent sur les salons offroad, des membres du Codever et de la FVLTT attendaient

HAPPY TRAILS CONCEPT



Comme à son habitude, sur le stand Happy Trails Concept Boutique, Véronique Goy exposait une multitude d'accessoires pour le bivouac. Sièges pliants, ustensiles de cuisine, savons et shampoing solides, chauffe-eau portable, réservoirs d'eau, plaques de désensablage.... Pour sa part, à l'image d'un maître d'œuvre dans le bâtiment, Jean-Louis conseillait et guidait les passionnés dans leurs projets offroad.



ORMO ADVENTURE & TRAVEL



Après sa participation au Salon de Lanton en Gironde et avant de le retrouver au Salon de Valloire, Tony Vega était à Saône afin de présenter à tous les cellules Ormo Camper qu'il distribue désormais en France



EQUIP RAID



Sans conteste, le plus grand stand du salon ! Comme en 2024, Equip'Raid était venu en force à Saône. Le préparateur alsacien exposant plusieurs véhicules préparés « raid » sortant de ses ateliers de Mulhouse.



BAZE HOUSE



Déjà présents l'an dernier, Mikel Cecen et toute l'équipe de Baze House étaient de retour à Saône pour présenter aux visiteurs les dernières nouveautés Camper X. À commencer par la cellule X-mod et les remorques XP-2 et XP-3.



TERRAIN TAMER 4WD FRANCE



Durant les trois jours du salon, l'équipe de Terrain Tamer 4wd France a renseigné les visiteurs sur les différents kits de réfection existants au catalogue de l'équipementier australien ainsi que sur ses nouveaux amortisseurs « renforcés » ou encore sur ses kits de freinage « performance ».

EXOD CONCEPT



Au travers d'Exod Concept lancé en 2021, Jocelyn Bazin s'est spécialisé dans la fabrication sur-mesure de cellules amovibles pour pick-up 4x4.



Petite nouveauté de cette seconde édition, un terrain d'essai avait été aménagé en face du salon.

les visiteurs pour répondre à toutes les questions sur leurs droits à circuler.

BIVOUAC GÉANT

Autre attrait de cette seconde édition, comme en 2024, Serge et Jacques proposaient aux visiteurs venus de loin avec leur 4x4 ou vans aménagés de dormir sur place dans un immense champ herbeux, juste à côté du salon. L'occasion pour eux de passer la soirée entourés de leurs amis ou d'autres passionnés. Ils y furent nombreux à en profiter puisqu'au cours du week-end, quelque 150 véhicules passèrent la nuit sur place. L'occasion aussi pour les visiteurs du salon de découvrir toutes sortes de véhicules « préparés raid » car cette zone leur était ouverte. Vous pouviez donc y déambuler à loisir. Enfin, petite nouveauté de cette seconde édition, dans un champ de l'autre côté de la route d'accès au salon, un petit terrain de jeu avait été créé à coups de tractopelle. Les passionnés qui le souhaitaient pouvaient donc s'y dégourdir les crampons. Certes, il n'y avait pas de véritables difficultés techniques. Mais, le spectacle ravit les visiteurs néophytes.

Pour ne rien gâcher, la météo s'est montrée plus clémente que lors de l'édition précédente. Certes, la pluie s'est un peu invitée le samedi matin. Mais, au cours de la journée, le vent est venu dissiper les nuages et assécher les allées du salon. Les deux jours suivants, ce fut encore mieux : Le soleil bénissant la manifestation ! Résultat, les visiteurs furent encore une fois au rendez-vous avec un peu plus de 3 000 entrées payantes. Un chiffre à relativiser car les jeunes de moins de 16 ans pouvaient accéder gratuitement au salon. Et ils furent nombreux à déambuler dans les allées ! ■

Texte : Marcel Thébaud - Photos : Dominique Dadillon



Cette année, ce sont quelque 150 véhicules sur les trois jours de la manifestation qui ont bivouaqué à deux pas du salon.



Comme à Valloire, sur le stand de Gmovia, les visiteurs ont pu découvrir différents modèles de tentes de toit Wild Land.



Premier salon pour Stiven Viney qui a lancé en novembre dernier sa société de vente de pièces et accessoires 4x4, alias 4x4 Pièces Évolution à Franois (25).



Cette année, Baptiste Mourot (le boss de Trans 4 Equipement) faisait stand commun avec Thomas Bernard, le patron de PSL Voiron qui vient de lancer la société RoadTrip Equipement spécialisée dans la vente d'accessoires offroad.





Salon ouvert à toutes les formes d'aventure, aux côtés des professionnels du milieu Offroad, vous trouviez de nombreux exposants en lien avec la moto, au SSV ou le vélo.



Week-end entre passionnés de winch challenges





Du vendredi 6 au dimanche 8 juin dernier, à quelques kilomètres à vol d'oiseau de la commune basque de Saint-Jean-Pied-de-Port, le domaine Sempé à Laccare (64) a accueilli une vingtaine de 4x4 et protos plus extrêmes les uns que les autres. Point commun de tous, bien que venant des quatre coins de la France et même d'Espagne, leurs propriétaires étaient tous membres du club Xtrem Sud-Ouest qui regroupe des passionnés de winch challenges. Maintenant, je vous laisse deviner ce que Jean-Marc Demandes, le boss du club, leur avait concocté. Retour sur leur week-end.

Il y a quatorze ans en arrière, avec l'aide de sa femme Sylvie, Jean-Marc Demandes fondait le club Xtrem Sud-Ouest. Dans la foulée, ils lançaient leur premier week-end intra-club sur le domaine de Vitiloisirs à Saint Caprais de Bordeaux (33). Uniquement ouvert aux adhérents de l'association, ce dernier prenait la forme d'un winch challenge « traditionnel ». C'est-à-dire que les participants à cette compétition amicale s'affrontaient sur des zones ultra techniques qu'ils devaient « sortir » en faisant le moins de fautes de pilotage. Le gagnant étant le duo qui validait le plus de zones au cours des deux jours, tout en récoltant le moins de pénalités au cumulé. Une sorte de trial géant « ultra hard » où le recours au treuil était autorisé. L'année suivante, la deuxième édition de ce rassemblement changea d'adresse en migrant sur un terrain privé dans un petit vallon en bordure de la commune de Caplong, toujours en Gironde.

LE PILOTAGE AU SECOND PLAN

Quelques années plus tard, quand l'Ultra4 commença à faire des émules en Europe, le principe même de ce challenge intra-club évolua. À la demande de certains membres du club, Jean-Marc décida d'introduire une notion de vitesse dans le déroulé de son week-end. Les participants devant désormais sortir les zones le plus rapidement possible dans un temps préétabli calculé selon le niveau de difficulté. Chaque seconde en moins par rapport au timing de référence leur rapportant des bonus de points. Cette évolution métamorphosa radicalement l'esprit de l'Xtrem Sud-Ouest. Je m'explique : auparavant, les binômes cherchaient avant tout à valider leurs zones en faisant preuve d'un pilotage le plus propre possible, l'utilisation du treuil étant souvent considéré comme l'ultime recours en cas de mauvaise posture. Avec l'introduction de la notion de temps, changement de tactique. Les équipages se « jetaient dans les zones » avec comme unique stratégie de rallier la porte de sortie le plus rapidement possible. Et ce, quitte à se treuiller d'un bout à l'autre de la zone !

RETOUR AUX SOURCES

Seulement voilà, en juin dernier, Jean-Marc a procédé à un double changement. Déjà, ne pouvant plus organiser son week-end à Caplong suite à un changement de propriétaire, notre passionné girondin donna rendez-vous aux membres de son club au domaine TT de Sempé à Lacarre (64), dans l'arrière-pays basque, à quelques kilomètres de Saint-Jean-Pied-de-Port. Particularité première de ce nouveau site, il offre un dénivelé de presque 1 000 mètres, car situé dans les contreforts des Pyrénées. Résultat, les zones les plus basses de



1^{ER} DU WEEK-END
Team Samtoys 26

Maxi Prépa



2^{ÈME} DU WEEK-END
Team Fernandes Brothers

Proto



3^{ÈME} DU WEEK-END
Team Brothers of Extreme

Proto



4^{ÈME} DU WEEK-END
Team RHDT

Proto

5^{ÈME} DU WEEK-END



Team Sand Land 07

Maxi Prépa

6^{ÈME} DU WEEK-END



Team LTJ

Maxi Prépa

7^{ÈME} DU WEEK-END



Team 143 Motorsport

Proto

8^{ÈME} DU WEEK-END



Team HD Xtrem

Proto

9^{ÈME} DU WEEK-END



Team Volcan Xtrem

Proto

10^{ÈME} DU WEEK-END



Team Cognac

Maxi Prépa

11^{ÈME} DU WEEK-END



Team Land 100 Xtrem

Maxi Prépa

12^{ÈME} DU WEEK-END



Team Auvertoy

Maxi Prépa

l'Xtrem Sud-Ouest 2025 culminaient à 500 mètres d'altitude tandis que les plus hautes avoisinaient presque les 1 500 mètres. Deuxième changement de taille, l'ami Jean-Marc décida de revenir à l'esprit même des premières éditions. Fini le chrono déclenché en entrée de zone et les minutes transformées en point bonus. En juin dernier, les équipages avaient tout le temps qu'ils voulaient pour « valider leurs zones ». Ils pouvaient mettre cinq minutes comme deux heures, sans que cela ne porte à conséquence. L'important était de terminer la zone sans avoir coupé une rubalise ou touché un piquet. Le pilotage était donc de nouveau à l'honneur.

UNE MÉTÉO QUI COMPLIQUA LES CHOSES

Des changements qui semblent avoir particulièrement plu aux membres du club Xtrem Sud Ouest. La preuve, début juin, ce sont 23 équipages qui se sont retrouvés à Lacarre. Et ils auraient pu être plus nombreux si le propriétaire du domaine n'avait pas imposé un quota à Jean-Marc. En plus, ils venaient d'un peu partout en France. De Nouvelle-Aquitaine bien sûr, mais aussi de Bretagne, de Provence-Alpes-Côte-d'Azur, d'Auvergne, de Savoie... et encore une fois d'Espagne ! Seule petite anicroche au tableau, dans la nuit du vendredi au samedi, la petite averse détrempa les pistes du domaine de Sempé, rendant la boue très « amoureuse ». Conséquence immédiate, le samedi matin, certains équipages eurent un peu de mal à accéder à certaines zones. Toutefois, tout rentra dans l'ordre dans l'après-midi quand un petit vent et le soleil asséchèrent les pistes. Les participants à l'Xtrem Sud-Ouest 2025 purent alors s'en donner à cœur joie sur les zones.

Mais assez parlé, place aux photos du week-end ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon



16^{ÈME} DU WEEK-END
Team Project Extreme 4x4

Proto



13^{ÈME} DU WEEK-END
Team Alcoy 4x4

Proto



14^{ÈME} DU WEEK-END
Team Autrolls

Proto



15^{ÈME} DU WEEK-END
Team Prepa 23

Proto



17^{ÈME} DU WEEK-END
Team NPC 4x4

Proto

18ÈME DU WEEK-END



Team Les Maréchaux

Maxi Prépa

19ÈME DU WEEK-END



Team M.P. Ranger

Maxi Prépa

20ÈME DU WEEK-END



Team Finixtrem

Proto

21ÈME DU WEEK-END



Team Jandakar

Maxi Prépa

22ÈME DU WEEK-END



Team JLC

Proto

23ÈME DU WEEK-END



Team Demon Brothers

Maxi Prépa



PORTFOLIO DU WEEK-END





Week-end très bénéfique pour Chris Bird



À l'issue du Rallye du Barétous 2025, copilote pour l'occasion par Marion Andrieu, Chris Bird s'offre une superbe victoire au volant de son Rivet Mitsubishi. Le pilote gallois en profite pour rafler la tête provisoire du Championnat de France. Toujours aussi constants et efficaces, Jérôme Bricheux et Sabrina Sevestre décrochent quant à eux une très belle 2^{ème} place avec leur Fouquet Nissan. Juste derrière, la surprise du week-end : Pierre Dartau-Lacrouts et Alexia Marquebielle, impressionnants au volant de leur Caze Kawasaki, passent tout près de l'exploit. Un premier podium prometteur ! En 2RM, consécration pour Nicolas et Maxime Doiteau qui décrochent enfin leur premier succès avec leur MMC Suzuki. Du côté des SSV, Guillaume Noirot et Eléanore Hauterre dominant sans partage leur classe. Enfin, dans le Trophée des 4x4, c'est le duo Mathieu et Jean-François Latger qui tire son épingle du jeu avec leur Mitsubishi.



Pour la 16^{ème} édition du Rallye du Barétous, l'écurie des Monts a sorti le grand jeu pour accueillir les 70 équipages engagés ! Au menu : les spéciales mythiques qui ont fait la réputation de l'épreuve... mais aussi une nouvelle spéciale avec une zone « public » sécurisée permettant d'assister aux deux ES dominicales sans bouger et avec buvette à proximité pour se rafraîchir et grignoter. Une initiative franchement bienvenue !

BARTHE, GRAND PERDANT DU WEEK-END

Samedi matin, les conditions sont piégeuses : sol gras, pluie fine... Les concurrents avancent prudemment, comme sur des œufs ! Ce qui n'empêche pas Chris Bird

d'attaquer fort dès le départ. Mais c'est le fougueux Pierre Dartau qui crée la surprise dès la deuxième spéciale avec son Caze Kawasaki. Il enfonce le clou à deux reprises en fin de journée et la termine en tête de l'épreuve ! Dimanche, Stéphan Barthe passe à la vitesse supérieure : trois scratches d'affilés et le leadership en poche... jusqu'à ce qu'un pépin mécanique l'oblige à jeter l'éponge. De gros points s'envolent et la tête du Championnat avec... Pendant ce temps, Chris Bird, constant et rapide, reprend la main et s'offre une victoire magnifique, en binôme avec la Française Marion Andrieu dans le baquet de gauche. Un duo de choc et un succès pleinement mérité ! Chris Bird prend aussi les commandes du Championnat, avec un avantage non négligeable en vue du prochain Rallye Terres d'Armagnac où il s'élancera en tête. Saluons la performance de Jérôme Bricheux et Sabrina Sevestre qui ont été encore impressionnants de régularité ! Propres et efficaces, les Normands décrochent une superbe 2^{ème} place avec leur Fouquet Nissan. Bravo à eux ! Quant à Pierre Dartau-Lacrouts et Alexia Marquebielle, malgré une très belle prestation et des passages spectaculaires, ils ont dû longuement bricoler leur buggy à l'assistance. Résultat : 1'20 de pénalité pour un pointage tardif et peut-être la victoire qui s'envole... Mais, ce premier podium en catégorie reine reste un bel exploit ! À noter qu'ils remportent la classe T1A1 avec leur Caze Kawasaki. Juste au pied du podium, François Hirigoyen et Mathieu Palacio terminent en trombe avec leur Fouquet Nissan, juste devant les locaux Yannick Lonnet-Peyret et Vincent Marestin, auteurs du meilleur temps dans l'ultime spéciale. Belle fin de course pour eux !

LES T3 EN FORCE

Pierre Servièrre continue d'impressionner au volant de son Caze Kawasaki. Avec Thomas Ithurralde à ses côtés, il décroche une excellente 6^{ème} place. En 7^{ème} position, Alexandre Chahon et François Bidegain s'imposent en T3 avec leur Soudar Triton. Un superbe résultat pour ce duo passionné au volant de leur buggy maison. Huitième place pour Benoît Hourmilougué et Alexandre Rived, ravis de conclure leur rallye devant leurs supporters avec leur Caze Kawasaki. Les T3 étaient décidément en forme ce week-end ! Daniel Biscaycacu en est un autre exemple : il termine 9^{ème} avec son Can-Am. Le top 10 final est complété par le Rivet BMW de Guillaume et Vincent Paraigne.

DOMINATION TOTALE EN 2RM

En 2RM, c'est un sans-faute pour Nicolas et Maxime Doiteau ! Intouchables du début à la fin, les deux frères décrochent leur toute première victoire

avec leur MMC Suzuki. Une performance brillante et méritée. Chapeau! La médaille d'argent revient à Patxi et Peio Amestoy, solides tout au long du week-end avec leur Phil's Car Suzuki. Ils ont su résister aux assauts d'un Éric Berrouet déchaîné, qui a tout donné avec Matthieu-Brice Lardieg en fin d'épreuve après une crevaison dans l'ES7. Le leader du Challenge 2RM 2025 creuse encore l'écart sur son rival direct, Gregory Cottereaux, qui termine juste derrière au volant de son Cledze, copiloté par Lorine Rey. Jean-Michel et Tom Séguineaud complètent ce top 5 dynamique avec leur Phil's Car Renault, en s'adjugeant la victoire en T1B2.

RAZZIA QUASI PARFAITE POUR NOIROT

Encore une démonstration de force pour Guillaume Noirot en SSV! Avec son Can-Am, il signe 10 meilleurs temps sur 11 possibles, ne laissant que des miettes à

la concurrence. Associé à Eléanore Hauterre, il termine avec plus de 3 minutes d'avance sur le duo Olivier Ortholan / Julie Rançon, tout sourire à l'arrivée après une belle bagarre pour la deuxième place. Axel Cassagne et Peio Letchaureguy échouent à seulement 2''8 du duo finaliste. Encore une performance prometteuse pour ce tandem en pleine ascension.

AVEC PLUS DE 6 MINUTES D'AVANCE

Dans le Trophée des 4x4, les maîtres du week-end s'appellent Mathieu et Jean-François Latger. Avec leur Mitsubishi, ils s'imposent largement, reléguant la Jeep de Benoît Casaubon et Denis Duboy à plus de 6 minutes. Le podium est complété par une autre Jeep, celle de Patrick Ibarra et Lucas Bordes. ■

Texte : FFSA - Photo : Lionel Montmain

LE TOP 34 DU RALLYE TT DU BARÉTOUS 2025

Cl	N°	Equipe	Voiture	Cat	Temps
1	175	Chris BIRD / Marion ANDRIEU	Rivet Mitsubishi	T1A2	1:30:50.5
2	9	Jérôme BRICHEUX / Sabrina SEVESTRE	Fouquet Nissan	T1A3	1:31:33.3
3	41	Pierre DARTAU-LACROUX / Alexia MARQUEBIELLE	Caze Kawasaki	T1A1	1:32:18.6
4	16	François HIRIGOYEN / Mathieu PALACIO	Fouquet Nissan	T1A3	1:33:14.2
5	26	Yannick LONNE-PEYRET / Vincent MARESTIN	Fouquet Nissan	T1A3	1:33:29.8
6	61	Pierre SERVIERE / Thomas ITHURRALDE	Caze Kawasaki	T1A1	1:35:54.9
7	402	Guillaume NOIROT / Eléanore HAUTERRE	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:36:40.4
8	528	Alexandre CHAHON / François BIDEAIN	Soudar Triton	T31A	1:38:11.2
9	134	Benoit HOURMILOUGUE / Alexandre RIVED	Caze Kawasaki	T1A1	1:39:09.6
10	565	Daniel BISCAYCACU / Mathias BARCOS	Can Am Maverick XRS	T3S	1:39:16.1
11	209	Nicolas DOITEAU / Maxime DOITEAU	MMC Suzuki	T1B1	1:39:33.8
12	416	Olivier ORTHOLAN / Julie RANCON	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:39:43.7
13	418	Axel CASSAGNE / Peio LETCHAUREGUY	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:39:46.5
14	419	Régis NAYA / Paolo NAYA	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:40:35.0
15	463	Fabien DARRACQ / Robin DARRACQ	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:41:00.3
16	59	Guillaume PARAIGE / Vincent PARAIGE	Rivet BMW	T1A3	1:41:06.4
17	8	Xavier GAUDEMER / Clara SERVIERE	Caze Kawasaki	T1A1	1:42:17.1
18	247	Patxi AMESTOY / Peio AMESTOY	Phil'S Car Suzuki	T1B1	1:42:36.3
19	236	Eric BERROUET / Matthieu- Brice LARDIEG	Cledze Suzuki	T1B1	1:42:43.0
20	14	Pascal BIDART / Bruno ROY	Caze Nissan	T1A3	1:43:10.4
21	21	Lucas CAMPANE / Adrien ARAMBURU	Dronde Porsche	T1A3	1:43:25.7
22	413	Mathieu BOYER / Lou BOYER	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:45:44.6
23	205	Grégory COTTEREAUX / Lorine REY	Cledze Suzuki	T1B1	1:46:05.7
24	119	Nicolas ERRANDONEA / Txomin DAGUERRE	Rivet Peugeot	T1A1	1:46:09.8
25	431	Joël HARICHOURY / Baptiste SALLES	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:46:41.1
26	10	Pascal BONNAUD / Coralie SERRUS	Rivet BMW	T1A3	1:47:15.6
27	68	Nicolas ETCHECOPAR / Kevin ETCHECOPAR	Fouquet BMW	T1A2	1:48:24.5
28	2	Vincent POINCELET / Cédric NICOLAU	Fouquet BMW	T1A3	1:48:26.4
29	259	Jean-Michel SEGUINEAUD / Tom SEGUINEAUD	Phil'S Car Renault	T1B2	1:48:29.2
30	228	Patrick INTSABY / Didier ARHANCHET	Caze Kawasaki	T1B1	1:49:09.3
31	447	Philippe COSSON / Jules PUCHOUAU	Can Am Maverick XRS	SSV2	1:49:32.3
32	104	Thierry ETCHEPARE / Jean Paul DIHARCE	Fouquet Porsche	T1A3	1:51:01.7
33	261	Benjamin ALZURI / Mathieu ALZURI	Caze Suzuki	T1B1	1:52:02.1
34	95	Patrick FORDIN / Romain ETCHART	Rivet Kawasaki	T1A1	1:55:03.0

24^H
TOUT TERRAIN
DE FRANCE

24^H 33^{ème} édition
13.14
SEPTEMBRE
2025
24^H

CIRCUIT DE
**FONTAINE
FOURCHES**
Off-Road Stadium



**24^H TOUT TERRAIN
DE FRANCE**

www.TT24.FR



f @ #24HTT

6 HTT
ILE DE FRANCE
5^{ème} EDITION





**Une première édition
mémorable en Afrique du Sud**



La troisième manche du championnat W2RC 2025 s'est déroulée du 18 au 24 mai en Afrique du Sud pour la première fois de son histoire. Organisé par les équipes du South African Rally Raid Championship, le South African Safari Rally nous a offert un tracé plébiscité par tous où se mêlaient pistes rapides dans la savane de la région centrale du pays et portions plus techniques avec des traversées de brousses et de rivières, tracées autour du parc national du Pilanesberg. Une semaine où les top pilotes en lice pour le titre mondial ont connu des fortunes diverses. Récit.

Nouvelle date au calendrier W2RC, avant même son coup d'envoi, la première édition du South African Safari Rally promettait d'être passionnante. Et pour cause, les concurrents en lice allaient s'affronter dans la savane sud-africaine sur un tracé inédit de 2 641 km dont 1 222 km de spéciales. Mieux, sur les 95 véhicules autorisés à prendre le départ de la course, 70 étaient engagés en W2RC dont 17 autos répondant aux standards de la classe Ultimate. Parmi eux, de grands noms de la discipline. À commencer par Henk Lategan, dauphin de Yazeed Al-Rajhi au Dakar 2025. À ses côtés, pour défendre les couleurs de Toyota Gazoo Racing, vous retrouviez Saood Variawa, Guy Botterill, Lucas Moraes ainsi que Seth Quintero. Face à eux, Dacia engageait deux Sandrider, respectivement aux mains de Nasser Al-Attiyah et Sébastien Loeb. Côté X-Raid, Joao Ferreira et Guillaume de Mevius (copiloté par Xavier Panseri en l'absence de Mathieu Baumel) prenaient le départ de l'épreuve avec la dernière évolution de la MINI JWC Rally. Autres prétendants possibles à la victoire finale, Carlos Sainz et Nani Roma pour Ford. Enfin, Mathieu Serradori et son coéquipier Brian Baragwanath escomptaient profiter du potentiel de leur nouveau Century 4-roues motrices pour jouer les outsiders surprises.

GUY BOTTERILL HÉROS LOCAL

Au terme d'un mini prologue de 9 kilomètres, sans doute avantagés par leurs connaissances des pistes sud-africaines, deux pilotes nationaux ont signé un doublé pour Toyota Gazoo Racing South Africa. Guy Botterill devançant Henk Lategan de trois petites secondes. Crédit du troisième chrono, Nani Roma inséra son Ford M-Sport sur le podium à seulement 4" du vainqueur... avec un chrono identique à celui de Guillaume de Mevius au volant de sa Mini X-raid. Pour leur part, Nasser Al-Attiyah et Carlos Sainz n'ont pas vraiment démarré la course de la meilleure manière, se contentant respectivement des 27^{ème} et 29^{ème} chronos. À leur décharge, les pistes sud-africaines se révélèrent très étroites pour leur Ultimate à

voies larges. En plus, à plusieurs reprises, ils durent rouler à haute vitesse en longeant des clôtures pas toujours très droites. De son côté, journée cauchemardesque pour Sébastien Loeb. Le pilote français fut contraint de s'arrêter en piste suite à une sortie de route qui endommagea son Sandrider. Sanction immédiate, il termina dernier Ultimate du prologue et devait ouvrir la piste le lendemain.

HENK LATEGAN À L'ATTAQUE

Pour leur première « vraie » journée du South African Safari Rally, les équipages devaient s'élancer sur une spéciale de 260 km. Un Stage 1 littéralement dominé par le Sud-Africain Henk Lategan. La preuve, au terme de la journée, le pilote Toyota s'imposa avec 2'38" d'avance sur le Ford Raptor de Carlos Sainz et 3'34" sur la Dacia Sandrider de Sébastien Loeb. Une victoire qui lui permit de s'emparer de la tête du classement général, devançant dans l'ordre le pilote Ford et le nonuple champion du monde WRC. À l'inverse, mauvaise journée pour Nasser Al-Attiyah. Le Qatari écopant d'une pénalité de 2 minutes pour un waypoint manqué. Ce qui le fit rétrograder à la 7^{ème} place du général, à 5 minutes et 25 secondes du leader.

LA PASSE DE DEUX POUR BOTTERILL

La deuxième étape a emmené la caravane de Sun City au Marathon Camp via une étape longue de 623 kilomètres, dont 356 de spéciale. Particularité supplémentaire de ce stage 2, les équipages étaient livrés à eux-mêmes le soir. Aucun mécanicien ne pouvant intervenir sur les autos au bivouac, comme l'impose le format des étapes marathon. Toutefois, le fait marquant du jour fut les nombreuses pénalités infligées pour waypoints manqués. Première victime : Guillaume de Mevius. Pilote le plus rapide sur la piste, le Belge fut finalement rétrogradé à la troisième place du crash après soustraction de 2 minutes à son temps. De son côté, Nasser Al-Attiyah, un temps leader virtuel du général, termina finalement la journée avec le 15^{ème} chrono après ajout de 15 minutes à son chrono.





Un jeu de chaises musicales qui profita finalement à Guy Botterill et son coéquipier Saood Variawa. Les deux pilotes Toyota signant un doublé. De son côté, Sébastien Loeb écopa également d'une minute de pénalité pour excès de vitesse. Sanction immédiate, le nonuple champion du monde dut se contenter du 10^{ème} chrono du jour et recula au général, passant de la 3^{ème} à la 7^{ème} place... mais à seulement 2'51 de Seth Quintero (en tête pour 13 secondes d'avance sur le surprenant Brian Baragwanath). Mauvaise journée aussi pour Carlos Sainz. El Matador finissant la spéciale avec 12 minutes de retard. Grosse déception aussi pour Mathieu Serradori qui dut abandonner aux deux tiers de l'étape du jour, suite à la casse de son embrayage.

JOURNÉE POSITIVE POUR LOEB ET DACIA

Pour leur troisième jour de course, les pilotes devaient parcourir 518 kilomètres, dont la moitié en secteur chrono. Un stage 3 qui rima avec le retour aux affaires

de Dacia. Déjà car, n'ayant plus rien à perdre suite à sa pénalité de 15 minutes, Nasser Al-Attiyah passa en mode « full attaque » sur la piste. Résultat, et ce malgré une nouvelle pénalité de 2 minutes pour excès de vitesse, le pilote Dacia remporta l'étape en devançant dans l'ordre le Ford de Carlos Sainz de 5 secondes et le Century de Mathieu Serradori (réparé durant la nuit) de 29 secondes. Quatrième de la journée à un peu plus d'une minute, et vu que Seth Quintero, Henk Lategan, Lucas Moraes ou encore Brian Baragwanath furent ralentis pour des crevaisons ou des soucis mécaniques, Sébastien Loeb fit la bonne opération du jour en prenant la tête du général provisoire... mais avec seulement 23 secondes sur Carlos Sainz et 30 secondes sur Henk Lategan.

LE RÉVEIL DE LATEGAN

Une boucle de 694 kilomètres dont 224 chronométrés. Voilà le programme de la quatrième spéciale du South African Safari Rally. Un stage 4 qui se solda par une



double victoire pour le team Toyota Gazoo Racing. En effet, au terme de la journée, bien navigué par son copilote français François Cazalet, Saood Variawa se montra le plus rapide en piste en précédant d'une minute et 19 secondes son coéquipier Guy Botterill. Pour sa part, Henk Lategan finit la journée avec le septième chrono... mais ce fut suffisant pour que le pilote Toyota Gazoo Racing reprenne le lead du général au détriment de Sébastien Loeb (8^{ème} du jour). Les deux hommes n'étant séparés que par 39 secondes. La victoire allait donc se jouer sur les 111 km de la dernière spéciale. Mais d'autres pilotes avaient encore une chance de soulever la coupe. Le reste du top 5 se tenait en 3 minutes! Même Carlos Sainz (7^{ème}) avait des motifs d'espoir car il allait s'élancer à une 16^{ème} position dans la spéciale 5. Idéal pour profiter des traces de ses adversaires ! Seul véritable perdant de cette quatrième journée de course, devant ouvrir la piste suite à sa victoire de la veille, Nasser Al-Attiyah concéda huit minutes. Le Qatari comptait désormais près de 14 minutes de retard sur Henk Lategan.

VICTOIRE POUR LATEGAN CHEZ LUI

Malheureusement pour Sébastien Loeb, il n'y eut pas de miracle au sortir du stage 5. Sur la piste, en terminant avec le troisième chrono du jour, Henk Lategan réussit à tenir à distance le nonuple champion du monde WRC qui a pourtant tout donné jusqu'au dernier kilomètre. Et ça s'est joué à peu. En effet, le pilote Toyota franchit la ligne de chronométrage avec le même temps que son adversaire. Manque de chance pour Mister Loeb, il écopa d'une pénalité d'une minute pour excès de vitesse. Résultat, Henk Lategan gagna la première édition du South African

Safari Rally avec une minute et 39 secondes d'avance. Bénéfice immédiat de cette victoire, le dauphin de Yazeed Al-Rajhi au Dakar 2025 fit un bond de la cinquième à la deuxième place du championnat W2RC, revenant à 20 points seulement d'un Nasser Al-Attiyah frustré par sa semaine. Et on le comprend ! Sur les cinq journées de course, le pilote Dacia gagna deux spéciales (stage 3 et 5). Mais sa pénalité de 15 minutes pour waypoint manqué lors de l'étape 2 le priva de toute chance de victoire finale et explique sa 10^{ème} place au classement final de l'épreuve. Mais, revenons au classement final du South African Safari Rally. Sur la troisième marche du podium, vous retrouviez Lucas Moraes qui conforte par là même sa troisième place au championnat. Au pied du podium, avec son Ranger Raptor au couleur du team Neil Woolridge Motorsport, Gareth Woolridge précédait de 27 secondes le Ford « officiel » de Carlos Sainz. Côté tricolore, il faut noter les belles performances de Mathieu Serradori durant cette semaine. Une P3 au terme du stage 3 et une P4 lors de la dernière journée.

Grand perdant de la semaine, car absent suite à un accident après sa victoire sur le Dakar, Yazeed Al-Rajhi rétrograde à la 5^{ème} place du Championnat du monde W2RC, échangeant sa position avec celle de Henk Lategan. Côté constructeur, grâce aux belles prestations de Henk Lategan et Lucas Moraes, Toyota Gazoo Racing s'envole au classement avec 311 points contre 219 points pour Dacia et 190 points pour Ford. Maintenant, rendez-vous après l'été pour la deuxième édition du BP Ultimate Rally Raid qui se courra au Portugal du 22 au 28 septembre. ■

Texte : Dominique Marreau

Photos : ASO / DPPI





LE TOP 30 DU SOUTH AFRICAN SAFARI RALLY 2025

Cl	N°	Equipage	Voiture	Temps
1	205	H. Lategan (Rsa) / B. Cummings (Rsa)	Toyota Gazoo Racing	
2	219	S. Loeb (Fra) / F. Lurquin (Bel)	The Dacia Sandriders	
3	203	L. Moraes(Bra) / A. Monleon (Esp)	Toyota Gazoo Racing	
4	277	G. Woolridge(Rsa) / B. Dreyer(Rsa)	Neil Woolridge Motorsport	
5	225	C. Sainz(Esp) / L. Cruz(Esp)	Ford M-Sport	
6	204	S. Quintero(Usa) / D. Zenz(Ger)	Toyota Gazoo Racing	
7	227	N. Roma(Esp) / A. Haro(Esp)	Ford M-Sport	
8	242	D. Schröder(Ger) / H. Köhne(Rsa)	Ps Laser Racing	
9	222	G. De Mevius(Bel) / X. Panseri(Fra)	X-Raid Mini Jcw	
10	200	N. Al-Attayah(Qat) / E. Boulanger(Fra)	The Dacia Sandriders	
11	221	M. Prokop(Cze) / V. Chytka(Cze)	Orlen Jipocar Team	
12	212	S. Variawa(Rsa) / F. Cazalet(Fra)	Toyota Gazoo Racing	
13	211	G. Botterill(Rsa) / D. Murphy(Rsa)	Toyota Gazoo Racing	
14	207	J. Yacopini(Arg) / D. Oliveras(Esp)	Overdrive Racing	
15	239	F. Blignaut(Rsa) / B. Blignaut(Rsa)	Team Hilux Rally-Raid	
16	206	G. De Villiers(Rsa)L. Pienaar(Rsa)	Team Hilux Rally-Raid	
17	218	H. Garces(Chi) / J. Latrach(Chi)	Overdrive Racing	
18	243	J. Schröder(Ger) / S. Gregory(Rsa)	Ps Laser Racing	
19	220	A. Miura(Jpn) / J. Polato(Fra)	Overdrive Racing	
20	232	D. Ludick(Rsa) / D. Williamson(Rsa)	Red-Lined Motorsport	
21	210	R. Van Den Brink(Ned)G. Heimans(Ned)	Century Racing	
22	233	G. Heinlein(Rsa) / R. Heinlein(Rsa)	Red-Lined Motorsport	
23	234	N. Heinlein(Rsa) / J. Kriel(Rsa)	Red-Lined Motorsport	
24	230	D. Klaassen(Ned) / T. Klaassen(Ned)	Daklapack Rallysport	
25	245	J. Kraaij(Aus) / G. Schutte(Rsa)	Century Racing	
26	217	D. Krotov(Kgz) / K. Zhiltsov(Kgz)	Overdrive Racing	
27	223	R. Hofstra(Ned) / W. Harris(Rsa)	Red-Lined Motorsport	
28	209	M. Serradori(Fra) / L. Minaudier(Fra)	Team Srt	
29	229	J. Els(Rsa) / J. Swemmer(Rsa)	Red-Lined Motorsport	
30	244	J. Van Staden(Rsa) / S. Van Staden(Rsa)	Kec Racing	



L'Europa Truck Trial de retour en France



Après presque deux ans d'absence, début juin, la caravane de l'Europa truck Trial a de nouveau fait escale en France puisqu'en association avec OVS (qui chapeaute le championnat de trial camion au niveau européen), l'association Marne-la-Vallée truck a organisé la troisième édition de l'Europa Truck Trial Île-de-France à Fublaines en Seine-et-Marne. Retour sur ce week-end placé sous le signe de l'équilibrisme et de la bonne humeur.

Durant presque trois décennies, l'Europa Truck Trial a toujours fait escale sur le sol français. Une fois par an bien sûr à Montalieu-Vercieu... mais il y eut également des manches à Thiernonne dans le Pas-de-Calais, à Vacheresse et Châtel en Haute-Savoie ou encore à Fublaines en Seine-et-Marne. C'est donc avec une certaine stupéfaction que, l'année dernière, les passionnés français de trial camion ont appris que le calendrier 2024 établi par Jurgen Funke (le boss de la société autrichienne OVS en charge du championnat) n'intégrait aucune date dans l'Hexagone. À l'époque, cela avait beaucoup fait jaser dans le milieu.

GRÂCE À LA VOLONTÉ DE PASSIONNÉS

Par chance, la tradition vient d'être « sauvée » par l'entremise de Jean-Pierre Bardy et des membres de l'association Marne-La-Vallée Truck. En effet, en partenariat avec Jurgen Funke, le week-end du 7 et 8 juin dernier, ils ont organisé la troisième édition de l'Europa Truck Trial Île-de-France sur le terrain 4x4 du club MLVO à Fublaines, à une dizaine de kilomètres de Meaux (77). Pour l'occasion, ils avaient créé pas moins de sept zones XXL. Un exercice dans lequel mister Bardy excelle. Il faut dire aussi que notre homme est un habitué du championnat, une figure de la discipline

qui compte plus d'une dizaine de saisons à son actif au volant d'un Unimog 416. un jeu d'enfant donc pour lui d'aménager des zones aptes à mettre en difficulté les pilotes de camion même les plus aguerris. À cela, s'ajoute l'expérience (ou le vice, diront certains) des traceurs d'OVS. En effet, ce sont ces derniers qui positionnent les différents piquets symbolisant les portes que les concurrents doivent franchir au cours de la journée. Or, parfois, ils se font plaisir et les mettent à des endroits assez inaccessibles. Un travail qu'ils réitèrent par deux fois au cours du week-end puisque, entre le samedi et le dimanche, les piquets sont repositionnés afin de compliquer la tâche des équipages en lice pour la victoire finale.

PLATEAU RESTREINT... MAIS DE QUALITÉ !

Pour l'occasion, vingt-trois équipages avaient effectué le déplacement jusqu'en Seine-et-Marne. Parmi eux, plus de la moitié venaient de France. Douze pour être précis. On comptait aussi six binômes allemands, un de nationalité tchèque et quatre tandems autrichiens. Tout ce petit monde était réparti en différentes catégories en fonction du type de camion qu'ils conduisaient. Neuf concourraient en classe « 2-essieux », six en « 3-essieux », quatre en classe « 4-essieux » et quatre

CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE «2-ESSIEUX»

1^{ER} DES 2-ESSIEUX



Racing Team Avia Future

2^{ÈME} DES 2-ESSIEUX



Team Heidenreich Trucksport 4x4

3^{ÈME} DES 2-ESSIEUX



Team Minimog

4^{ÈME} DES 2-ESSIEUX



Team Full & Watt Truck Trial

5^{ÈME} DES 2-ESSEUX



Team Dauphidrome

6^{ÈME} DES 2-ESSEUX



Team BMH

7^{ÈME} DES 2-ESSEUX



Team Full & Watt Truck Trial 2

8^{ÈME} DES 2-ESSEUX



Team MLVO

9^{ÈME} DES 2-ESSEUX



Team Plein Gaz



CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE «3-ESSEUX»

1^{ER} DES 3-ESSEUX



Team Manent-Cellier

2^{ÈME} DES 3-ESSEUX



Team Alsace Truck

autres en catégorie « Proto ». Le samedi, tous se mélangèrent et furent divisés en cinq groupes. Un petit Unimog pouvant s'élaner sur la même zone après un proto, un 6x6 ou un 8-roues. Par contre, le dimanche, les choses se révélèrent légèrement différentes. Les camions étant rassemblés en groupe selon leur classe. Les équipages visant un podium s'élançant devant les yeux de leurs concurrents directs, on assista alors à une prise de risque maximale.

Pour compliquer un peu plus les choses, la météo s'invita à la fête. Et c'est peu dire ! Les jours précédents les vérifications techniques, les cieux se

sont littéralement déversés sur la région. Résultat, le samedi matin, le terrain de Fublaines s'apparentait à une véritable patinoire de boue. Or, comme les camions de trial pèsent plusieurs tonnes, je vous laisse deviner le nombre de « glissades » que les spectateurs purent admirer. Par chance, le soleil et le vent asséchèrent les zones au cours de la journée. Mais, au cours de la nuit de samedi à dimanche, de nouvelles averses arrosèrent la Seine-et-Marne. mais, comme la veille, la pluie s'arrêta aux premières lueurs de l'aube. Mais assez parlé, place aux photos du week-end ! ■

Texte et photos : Eric Paigneau

3^{ÈME} DES 3-ESSIEUX



Team Koren

4^{ÈME} DES 3-ESSIEUX



Team Lake Constance

5^{ÈME} DES 3-ESSIEUX



Zebra-Zil Offroad Team

6^{ÈME} DES 3-ESSIEUX



Team Philippe from Hanfbachtal

CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE «4-ESSIEUX»

1^{ER} DES 4-ESSIEUX



HS-Schoch Hendrickson Truck Team

2^{ÈME} DES 4-ESSIEUX



Truck Trial Team Reicher

3^{ÈME} DES 4-ESSEUX



Truck Trial Team KJ

4^{ÈME} DES 4-ESSEUX



Team HK Balcony Construction 3.0

CLASSEMENT DE LA CATÉGORIE «PROTOS»

1^{ER} DES PROTOS



Team JCCMog

2^{ÈME} DES PROTOS



Team Action Lev

3^{ÈME} DES PROTOS



Truck Trial Team MAN Proto

4^{ÈME} DES PROTOS



Team LVM



PORTFOLIO DU WEEK-END







Edito de juin 2025

NOUVELLES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE VISANT À FERMER LES CHEMINS DANS LE LIVARDOIS-FOREZ

« Un courrier signé du président de la F.F.M. et du président de la Ligue d'Auvergne a été joint aux observations et propositions de modifications de la charte et le tout déposé juste avant la clôture de l'enquête publique. Côté 4x4, la Fédération des Véhicules de Loisirs Tout Terrain (FVLTT) a publié une prise de parole sur Facebook et initié une pétition avec les associations locales Festi'Zuk et 4r'aides tandis que, dans le même temps, le Codever transmettait de son côté un volumineux dossier de remarques et d'amendements au texte de la charte. »

« En deux semaines, la page Facebook a totalisé plus de 500 000 vues et dans la foulée une pétition a réuni plus de 1200 signatures. L'enquête publique a recueilli de son côté plus de 3400 avis pour la plupart défavorables. Le presse locale s'est aussi emparée du sujet et finalement Stéphane Rodier, le Président du Parc et sa vice-présidente Myriam Fougere » ont reçu les responsables d'associations. (P.Devaux)

Nous attendons donc la confirmation de prise en compte des remarques.

NOUVEAU RÉFÉRENT EN RHÔNE-ALPES

Arnaud Rochette vient d'être nommé référent de la FVLTT pour le département de la Loire (42) et limitrophes. Arnaud habite dans le Forez Rivas, passionné de 4x4 et de mécanique, il ouvre son propre garage en 2020 (Zuki

Center) après avoir créé deux associations : le 4r'aides et le Festi'zuk en 2018.

POURQUOI LE POSTE DE RÉFÉRENT À LA FÉDÉRATION ?



« Pour être au plus près des utilisateurs de nos beaux chemins et les responsabiliser sur le respect de la nature et des locaux »

LES CAMPS FVLTT

Du 25 au 27 avril a eu lieu le « Camp Millevaches » une vraie réussite pour cette 2ème édition en terre Limousine, 23 véhicules inscrits, une belle ambiance le soir autour d'une bonne entrecôte éponyme...

Suivi du Camp Charente qui s'est déroulé les 14 & 15 juin, accueilli par les Clubs Charente Motors 4x4 et Grande Champagne Découverte TT, pour une découverte du patrimoine du Cognac, 2 jours de rando, des baptêmes trial 4x4, et une soirée au coin du feu de camp, il n'en fallait pas moins pour passer un super moment.

Alors ne manquez pas notre prochain opus : le « Camp Carcassonne » à la découverte des montagnes noires d'Occitanie et du Canal du Midi ! « Save the date » les 6 et 7 septembre, nous vous attendons nombreux.



LE COEUR DES CAMPS FVLTT

Les Camps organisés par la FVLTT sont très souvent réalisés grâce au concours des clubs locaux, qui apportent la connaissance de leur région, l'encadrement de qualité et les bonnes adresses gastronomiques et artisanales.

FOCUS SUR CHARENTE MOTORS 4X4



Depuis sa création en 2021, l'association Charente Motors 4x4, basée en Charente près d'Angoulême, ne cesse de développer ses activités autour du 4x4 et du franchisement tout-terrain.

En quelques années, l'association est devenue un véritable acteur régional

reconnu, rassemblant de nombreux passionnés dans une ambiance conviviale, technique et toujours tournée vers la découverte. Charente Motors 4x4, c'est aussi un esprit familial et chaleureux. Les repas partagés, les soirées sous les étoiles et les moments d'entraide entre membres renforcent les liens et créent une véritable communauté où chacun trouve sa place, quel que soit son niveau d'expérience.

Pour 2025, Cyril Renaud (le Président) et son équipe dynamique de bénévoles (Alexandra, Manu, Tex, Tony et Alex) organisent :

- Les Rencontres France Poids-Lourds & Isuzu D-Max (13 juin 2025)
- Le Camp FVLTT en partenariat avec le club 4x4 de Cognac (14 & 15 juin 2025)
- Le 3^{ème} Challenge Extrême (27, 28 et 29 juin 2025)
- Le 2^{ème} Trial Amateur (premier week-end d'août 2025)

L'ESPRIT CHARENTE MOTORS 4X4

L'association repose sur des valeurs fortes :

- Convivialité et esprit d'équipe
- Sécurité et respect de l'environnement
- Partage de compétences et passion commune

Tous les membres, confirmés comme débutants, y trouvent leur place dans une ambiance chaleureuse et amicale. Vous voulez plus d'infos ? Rdv sur leur page FB :

Charente Motors 4x4

RETOUR DES SALONS

Du 18 au 21 avril : Nous étions venu à votre rencontre au SVA à Fouras-les-Bains, dans un cadre exceptionnel avec une très bonne fréquentation, et du 16 au 18 mai nous étions au Salon des Aventuriers à Lanton (Arcachon), un accueil exceptionnel, une équipe jeune et dynamique, beaucoup de professionnels du milieu de TT, et de très bon contacts avec les passionnés. Nous étions aussi au Salon de l'Aventurier de Besançon les 7 et 8 juin, pour leur deuxième opus, beaucoup de visiteurs de qualités.



CALENDRIER 2025

28 et 29 juin : Venez nous rencontrer au 1er salon Provence Overland Festival à Marignane

9 et 10 août : Nous serons aux côtés de Fred pour soutenir le LandArmagnac, 2 jours de rando dans le Gers.

26 au 31 août : Avec JBO nous fêterons la grande messe du 4x4 et du voyage à Valloire

6 et 7 septembre : Direction Castelnaudary pour le Camp « au cœur de l'Occitanie »

Vous voulez participer à notre prochain camp ?
Nous retrouver sur un salon : [Calendrier — FVLTT](#)

JE PRATIQUE, J'ADHÈRE !

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

Renseignements & Adhésion : contact@fvltt.com
Adhésion — FVLTT

FORMATIONS

Initiation

04-05/10 : secteur Nord-Est et secteur Sud-Ouest

Perfectionnement :

09-10/11 : secteur Nord-Est et secteur Sud-Ouest

Et toujours à votre date sur votre terrain à partir de trois participants !

Vous voulez participer à notre prochaine Formation ? => [Formations — FVLTT](#)

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

LE MAGAZINE 4x4 DIGITAL

TOTALEMENT GRATUIT



A TÉLÉCHARGER SUR
WWW.OFFROADMAG.FR