

OFFROAD

4x4
MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR



euro  parts

**TOUTES LES PIÈCES
QU'IL TE FAUT.**




Crédit photo Travel Beasts @travelbeasts

05 59 45 11 44

bienvenue@euro4x4parts.com

Toutes vos pièces
et accessoires sont sur

www.euro4x4parts.com

 /Euro4x4parts
 @euro4x4parts
 euro4x4parts

Une année 2026 prometteuse

Avant toute chose, la rédaction et moi voulions vous souhaiter une bonne année 2026. Que les 365 prochains jours soient remplis d'aventures et de plaisirs offroad. Quoi qu'il en soit, l'année à venir devrait nous réserver son lot de bonnes et malheureusement des moins bonnes surprises.

Déjà, au rayon des good news, depuis quelques mois, les constructeurs automobiles européens intensifient leur lobbying auprès des instances de l'Union Européenne pour obtenir un moratoire sur l'interdiction de la vente des véhicules à moteur thermique à partir de 2035. Une pression qui commence à porter ses fruits puisque, fin décembre, Bruxelles a proposé de revoir l'objectif initial à la baisse, en passant de 100% à 90% de baisse d'émissions pour les véhicules neufs vendus à partir de 2035. Une inflexion qui devrait largement profiter aux véhicules à motorisation hybride dans un avenir plus ou moins proche. Or, de plus en plus de constructeurs de 4x4 proposent de telles motorisations sur leurs modèles. À commencer par Ford avec son Ranger Hybride. Pour sa part, Toyota vient d'annoncer que le Land Cruiser 300 fera prochainement son retour en version hybride dans certains pays d'Europe de l'est. Allez savoir si cette inflexion de la politique Européenne ne nous laisse pas un espoir de revoir le LC Station Wagon dans les concessions françaises. On ne sait jamais ! De même, toujours au rayon des bonnes nouvelles, il se murmure que certains constructeurs vont lancer de nouveaux modèles 4x4 en 2026. Mitsubishi a annoncé travailler en interne sur une version hybride de son L200 et une nouvelle génération de Pajero devrait voir le jour d'ici à la fin de l'année. Ce nouveau modèle prendrait pour base la mécanique du Triton/L200 actuel. Il pourra donc être potentiellement disponible en version hybride. Du côté des US, les ingénieurs de Ford plancheraient quant à eux sur une version électrifiée du Bronco.

À l'inverse, en ce début d'année 2026, une mauvaise nouvelle vient de frapper

l'industrie automobile. En effet, la nouvelle loi de finances votée par l'Assemblée Nationale durcit la taxation sur les véhicules neufs. En effet, depuis le 1^{er} Janvier, les seuils de déclenchement du malus écologique ont été abaissés de 113 à 108 g/km. Résultat, la quasi majorité des véhicules disponibles en concession seront désormais concernés. Au passage, le plafond maximal pour les véhicules les plus polluants a été fixé à 80 000 euros. En parallèle, les véhicules neufs « lourds » doivent désormais s'acquitter du malus au poids accru puisque le seuil de déclenchement de la taxe sur la masse en ordre de marche a été abaissé de 1 600 à 1 500 kg. Impact direct, pour une auto pesant 1 820 kg sur la balance, ce malus avoisinera désormais 4 000 euros. Je vous laisse calculer pour les pick-up et 4x4. Quoi qu'il en soit, je sens que ces nouvelles taxations vont peser lourd sur l'industrie automobile qui est déjà en crise.

En attendant, place au nouveau numéro de votre magazine préféré.

Bonne lecture et encore tous nos vœux pour 2026 !

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**

DÉCOUVREZ LA GAMME



When Quality Counts

FORTIFIED



**KITS DE
ROULEMENTS
RENFORCÉS**



**EMBRAYAGES
FORTIFIÉS**



**KITS DE
FREINAGE
FORTIFIÉS**



**AMORTISSEURS
FORTIFIÉS**



**KITS DE
DURITES
FORTIFIÉS**



**COURROJES
FORTIFIÉES**

**ALTERNATEURS
ÉTANCHES**



**INSERTS DE
FILTRE À AIR**



**LAMES
PARABOLIQUES**



**ARBRES DE
TRANSMISSION
FORTIFIÉS**



**RESSORTS
SMART COILS**



**BRIDES
FORTIFIÉES**



**RADIATEURS
RENFORCÉS**



Chez Terrain Tamer, nous savons qu'un 4x4 conçu pour l'extrême exige des pièces à la hauteur. C'est pourquoi nous avons créé la **GAMME FORTIFIÉE**, spécialement développée pour offrir une résistance et une fiabilité supérieures, quelles que soient les épreuves. Testée dans des secteurs où la robustesse est indispensable – mines, services d'urgence, agriculture – nos pièces sont le choix de ceux qui attendent le maximum de leur véhicule. Pour plus d'informations, allez sur terraintamer.com ou appelez au **04 42 21 03 54**.



When Quality Counts



Les news 4x4 **6**

Les bons plans offroad **8**

Actualité
Le Jeep Gladiator Sahara 2026 **10**
Le Ram 1500 SRT TRX 2027 **12**

Nouveauté
Le Toyota Land Cruiser 300 Hybride **14**
Le Ford Bronco RTR **20**

Essai
L'Isuzu D-Max EV 2026 **26**

Préparation Raid / Balade
Le Mercedes Sprinter Mod.S #001 by Modified **34**

Préparation Vintage
Le Suzuki Samurai 413 « Extrême » de Nicolas Truchi **46**

Agenda 4x4 **54**

Salon
Le Salon Rétromobile 2026 **56**

Tribune de la FVLTT **62**



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 Dadillon
redaction@offroadmag.fr

Secrétaire de rédaction :
Dany Galigazon

Ont collaboré à ce numéro :
Dominique Marreau
Marcel Thébaud
Eric Paigneau
Mark McRight
Lionel Montmain

Service publicité :
Dany Galigazon
Pub@offroadmag.fr

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

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

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

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

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

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

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

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

UNE BONNE DOUCHE CHAUDE AVEC EQUIP'RAID



En ce début d'année, certains se préparent déjà pour leurs prochains périple offroad. Or, que ce soit en France ou à l'étranger, prendre une bonne douche chaude après une journée sur les pistes se révèle toujours un vrai bonheur. Voilà pourquoi Equip'Raid vous propose le Camplux Nano 3 pro. Il s'agit d'un chauffe-eau instantané fonctionnant au butane ou au propane. Soit avec les cartouches vendues dans le commerce ou via...

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

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

UNE BENNE BIEN ORGANISÉE AVEC ROCKALU

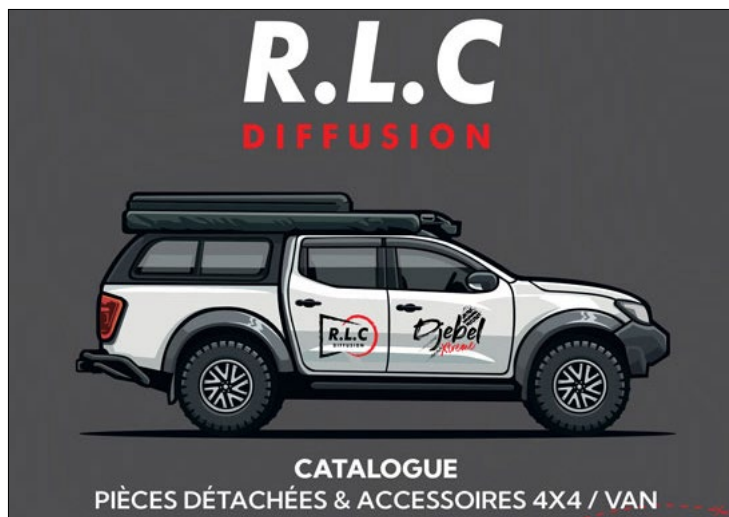
Que vous partiez en bivouac ou en intervention, il est important de bien organiser et arrimer votre chargement dans la benne de votre pick-up. Que ce soit par souci de sécurité ou pour y accéder facilement. Voilà pourquoi Rockalu vous propose son système de tiroir de benne. Particularité de ce dernier, son format est adapté pour accueillir des caisses de rangement de type européen. Caractéristiques techniques : Compatibles double et...

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

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



LE CATALOGUE RLC DIFFUSION EST EN LIGNE !



Vous aimeriez équiper votre 4x4 avec une tente de toit, une galerie, un hard-top, un snorkel, un réfrigérateur, un compresseur... mais vous ne savez pas quel modèle choisir ? Bonne nouvelle alors ! Afin de faciliter votre recherche, Richard Aubron et son équipe viennent de mettre en ligne le catalogue RLC Diffusion. Dans le...

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

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

ROTULES DE SUSPENSION RALLONGÉES CHEZ EURO4X4PARTS



Lorsque vous procédez à une rehausse de suspension sur un 4x4 équipé de roues indépendantes à l'avant, il se pose souvent un problème : les rotules supérieures de suspension travaillent plus «en fin de course», ce qui peut entraîner une perte de débattements. Pour remédier à ce souci, Euro4x4parts vous...

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

Contact : Euro4x4parts - 05 59 45 11 44 - www.euro4x4parts.com

UNE MANILLE SOUPLE 7-TONNES CHEZ N4 OFFROAD



La manille souple textile fusible 7T N4 Offroad est un accessoire essentiel pour le remorquage de véhicules tout-terrain. Conçue pour supporter une charge de 7 tonnes, elle garantit une utilisation sûre et maîtrisée selon le poids du véhicule à dégager, en assurant une liaison fiable entre la corde et les points d'ancrage. Sa conception fusible lui permet de se déformer ou de céder de manière contrôlée en cas de surcharge, avant que d'autres éléments ne rompent brutalement. En cas de rupture, elle se détend sans effet de projection, contrairement aux...

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

Contact : Outback Import - 04 75 85 10 48

UN SNORKEL POUR LE TOYOTA 250 CHEZ TERRAIN TAMER EUROPE



Avis aux possesseurs et futurs acheteurs de Toyota Prado 250 ! Terrain Tamer propose désormais un snorkel pour le nouveau Land Cruiser. Ce snorkel Safari V-Spec (nom de code SS191HF et fabriqué en Australie) offre un flux d'air optimisé tout en garantissant une protection renforcée contre l'eau et la poussière. Compatible avec les...

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

Contact : Terrain Tamer Europe - 04 42 21 03 54 - europe@donkyatt.com.au

DÉCOUVREZ LE MONDE EN 2026 AVEC AMONZEVO MOTRIX



Sultanat d'Oman, Algérie, Maroc, Portugal, Espagne, Sardaigne, Crête, Sardaigne, Corse, Tour des Alpes... Voilà quelques unes des destinations proposées en 2026 par Jacques Palix au calendrier d'Amonzevo Motrix. Découvrez chacune de ces dates plus en détails et en photos en cliquant sur...

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

Contact : Amonzevo Motrix - 04 72 41 73 86 - www.amonzevo.com

DÉCOUVREZ LE BRÉSIL EN BUGGY AVEC BRÉSIL AVENTURE



En 2000, Jean-François Lecomte lançait sa société Brésil Aventure. Ayant le statut de tour-opérateur agréé par le Ministère du Tourisme du Brésil (CADASTUR sous le numéro 15.669.044/0001-86), depuis plus qu'un quart de siècle, ce français expatrié au pays de la Samba vous propose des circuits itinérants, où vous conduisez vous-mêmes des buggys multicolores tout au long du littoral, dans le Nordeste brésilien (entre Fortaleza et Natal, ou vers Jericoacoara et...

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

AVALANCHE DE BONNES AFFAIRES CHEZ ABIAN PAYS BASQUE



Du 16 janvier au 11 février 2026 inclus, Abian Pays basque vous propose des remises exceptionnelles allant de -10 % à -30 % sur sa boutique en...

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

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

C'EST LES SOLDES D'HIVER CHEZ EURO4X4PARTS



Ce mercredi 7 janvier marque le début des soldes d'hiver 2026 en France. Pour l'occasion, et jusqu'au 3 février inclus, Euro4x4parts vous ...

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

Contact : Euro4x4parts - 05 59 45 11 44 - www.euro4x4parts.com

LES SOLDES D'HIVER 2026 CHEZ EQUIP'RAID



Du 7 janvier au 3 février 2026 inclus, profitez des soldes d'hiver chez Equip'Raid pour vous équiper. Durant ce mois de promotions, l'enseigne de Mulhouse vous propose des remises allant de -10% à -40% sur une très large sélection d'articles de grandes marques comme Alu-Cab, Autohome, Dometic, ARB, IndelB ou...

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

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

AUVENTS ROCKALU EN PROMO JUSQU'AU 4 FÉVRIER



En ce début d'année 2026, c'est le moment ou jamais de vous équiper pour l'aventure. Pour ceux qui désiraient monter un auvent autoportant sur leur...

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

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

NOUVEAU SITE INTERNET
DREAMTEAMCAR.COM



**LES NOUVEAUTÉS,
 NOS OFFRES,
 VOS MARQUES PRÉFÉRÉES.**





Nouvelle finition pour le Jeep Gladiator

Ce n'est un secret pour personne : Stellantis connaît d'importantes difficultés financières depuis deux ans. Notamment dues à la chute de ses ventes Jeep et Ram sur le sol nord-américain. Voilà pourquoi, histoire d'inverser cette tendance alarmiste, les responsables du consortium franco-italo-américain multiplient les annonces commerciales en ce début d'année 2026. Leur objectif : revitaliser l'image de leurs modèles pour à nouveau séduire le grand public. Leur dernière annonce en date concerne le Jeep Gladiator 2026. Jusqu'à présent, le pick-up de Toledo n'était disponible qu'en finitions Sport,

Willys, Rubicon et Mojave. C'est à dire de base puis en trois déclinaisons offroad. À partir de février, la gamme des JT s'enrichira d'une version Sahara. Une première dans l'histoire du Gladiator !

En pratique, le Gladiator Sahara 2026 reprendra la même recette appliquée sur les Wrangler depuis 1998, tout en y ajoutant certains éléments distinctifs. Déjà, il sera reconnaissable à ses élargisseurs d'ailes et son toit rigide peints de la même couleur que le reste de sa carrosserie. Côté pneus, il sera chaussé d'office de gomme «4-saisons»



en 18 pouces. Un profil davantage orienté vers un usage routier que les pneumatiques équipant les autres finitions. Autres signes distinctifs, les JT Sahara se verront de série dotés de phares et d'antibrouillards à leds. À bord, l'habitacle offrira une présentation plus « haut de gamme », avec un niveau d'équipement plus complet comprenant des sièges en cuir McKinley, un volant et des sièges avant chauffants, une instrumentation numérique de 7 pouces ainsi qu'un écran tactile central de 12,3 pouces pour l'infodivertissement. En clair, à l'instar des Wrangler JL et JLU homonymiques, le Gladiator Sahara sera moins baroudeur,

plus civilisé pour un usage au quotidien.

Par contre, côté mécanique, aucun changement à signaler. Cette version du Gladiator sera uniquement disponible avec le V6 essence 3,6 litres Pentastar de 285 chevaux. Ce dernier sera jumelé à une transmission automatique à huit rapports. Elle-même associée à un robuste transfert Command-Trac qui permet de rouler en 2 ou 4 roues motrices. Dommage que l'importation du JT soit officiellement achevée en Europe! ■

Texte : Mark McRight - Photos : Jeep USA



À l'image de Jeep qui va introduire une nouvelle finition dans sa gamme Gladiator (voir l'article précédent), Ram essaye aussi de redorer son image auprès des passionnés nord-américains afin de relancer ses ventes. Pour cela, le constructeur d'Auburn Hills (qui fait également partie du groupe Stellantis) a décidé de ramener à la vie feu son 1500 TRX... Un an quasiment jour pour jour après l'avoir mis à la retraite. C'est ce qu'on appelle un virage total à 180°!

Visuellement, ce nouveau 1500 Supercharged ressemblera énormément à son aîné. Seule différence

qui permettra de le distinguer, sa calandre accueillera un logo Ram retravaillé et un écusson SRT sur sa ridelle arrière. Pour le reste, le nouveau Ram TRX sera presque identique. À noter toutefois qu'il sera possible en option de le commander avec une peinture bi-ton, une bande centrale de capot et des graphismes latéraux distinctifs. A bord, par contre, grosse mise à niveau! L'habitacle du SRT TRX 2027 accueillera un immense écran d'info-divertissement de 14,5 pouces et un tableau de bord numérique de 12,3 pouces. De plus, il sera équipé de série de sièges ventilés, chauffants et massants à l'avant et d'une chaîne audio

Ram ressuscite son TRX supercharged



à 19 haut-parleurs de la marque Harman/Kardon.

Sous le capot, ce futur Ram survitaminé reprendra le même V8 essence de 6,2 litres équipé d'un compresseur volumétrique de 2,4 litres que son prédécesseur. Par contre, ce dernier distillera encore plus de puissance. En effet, suite à quelques changements internes et une nouvelle gestion, le 8-cylindres en V développera 75 chevaux supplémentaires. Ce qui portera sa puissance totale à 777 chevaux pour un couple maximal de 922 Nm. Résultat, le SRT TRX accélérera de 0 à 96 km/h en 3,5 secondes. Soit presque une seconde de moins que son

ainé! En sortie de sa BVA à 8 rapports (la même que sur le modèle 2024), le SRT TRX utilisera une boîte de transfert active à prise permanente de marque BorgWarner. Niveau suspension, petit upgrade. Le SRT TRX se verra équipé d'une suspension pilotée Bilstein BlackHawk e2. Technologie empruntée au Ram RHO lancé en 2025. Côté pneumatiques enfin, ce nouveau modèle Ram gagnera des pneus offroad en 35 pouces montés sur des roues de 18 pouces personnalisables. ■

Texte : Mark McRight

Photos : Ram USA

Nouveauté



Le Land Cruiser SW revient en Europe



Il y a tout juste dix ans, Toyota retirait son Land Cruiser 200 des concessions françaises ainsi que dans de nombreux autres pays européens. Le prétexte avancé ? Le descendant du mythique HDJ 80 était devenu inadapté sur nos routes car trop gros, trop cher et surtout trop polluant avec son V8 4,4 litres bi-turbo. Or, jusqu'à aujourd'hui, son successeur le LC 300 connaissait exactement la même disgrâce. Toutefois, son exil touchera bientôt à sa fin. Explications.

Il y a quatre mois de cela, l'annonce est quasiment passée inaperçue en Europe. Mais, au courant du premier semestre 2026, le Land Cruiser SW 300 sera proposé avec une motorisation hybride en Australie ainsi que dans la plupart des Pays du Golfe Persique. En soi, cette annonce aurait dû réjouir tous les passionnés de la marque. Européens compris... sauf que plus aucun Land Cruiser Station Wagon n'est officiellement importé sur le Vieux Continent depuis plus d'une décennie. Ce qui explique peut être le manque d'intérêt pour cette information !

TROIS FAMILLES DE LC

Pour les non-initiés de la marque à triple ellipses, petit rappel. La gamme Land Cruiser de Toyota s'articule autour de trois grandes familles. D'un côté, les Heavy Duty représentés depuis plus de 40 ans par les indémodables Série 7. Comme leur surnom le suggère, il s'agit de véhicules robustes taillés pour évoluer dans des milieux hostiles et difficiles. En un mot, idéaux pour sillonner l'Afrique ou le bush australien. Ensuite, vous avez les Light Duty dont le dernier représentant en date n'est autre que le Prado 250 lancé à l'été 2023. Cette famille de LC se veut plus civilisée et surtout plus adaptée aux marchés occidentaux de par son gabarit et son niveau d'équipements. Toutefois, les Light Duty ne sont pas des Land Cruiser au rabais car ils offrent de réelles aptitudes offroad. Il n'y a qu'à voir le nombre de KDJ 120 ou 150 qui partent régulièrement en raid ! Enfin, la lignée des Station Wagon (inaugurés en 1967 avec le FJ55) regroupe les Land Cruiser les plus luxueux. De par leurs dimensions XL, ils offrent plus d'espace intérieur et leurs équipements sont toujours à la pointe de la technologie. Enfin, sous leur capot, tous les SW abritaient de puissants moteurs, essence ou turbodiesel.

L'ÉLECTRIQUE AIDE LE THERMIQUE

Et le Série 300 lancé en 2021 n'échappe pas à la règle. Jusqu'à présent, ce dernier représentant en date des LC Station Wagon était proposé soit avec un V6 bi-turbo 3,5L essence de 415 chevaux, soit avec un V6 bi-turbo 3,3 litres diesel de 309 chevaux. Deux motorisations 100 % thermiques qui sont désormais devenues un peu anachroniques aux yeux des acheteurs de certains marchés. Voilà pourquoi Toyota a décidé de lancer une version hybride de son LC 300. Sous son capot, vous retrouvez le V6 bi-turbo essence de 415 chevaux. En association, il reçoit un moteur électrique qui l'aide dans sa tâche. À l'image d'une Jeep Wrangler 4xE ou du Ford Ranger Hybride, ce dernier est intégré entre la sortie moteur et la boîte automatique à 10 rapports. Grâce à un embrayage piloté, ce bloc électrifié fonctionne donc de concert avec le bloc thermique. Résultat, le 300 Hybride voit sa puissance passer de 415 à 457 chevaux et son couple gagne 20 % supplémentaires pour atteindre les 790 Nm. En termes d'accélération, l'apport du moteur électrique confère un gain de 40 % par rapport à la motorisation thermique bi-turbo de 3,3 litres du Land Cruiser 300. Enfin, ce nouveau Land Cruiser peut également rouler en mode tout électrique à des vitesses inférieures à 30 km/h. Pour fonctionner, ce système hybride dispose d'une batterie nickel-hydrure métallique de 1,8 kW installée sous les sièges arrière et enfermée dans un caisson étanche. En fait, il s'agit du système hybride inauguré sur le Tundra 2022.

ARCHITECTURE ET APTITUDES IDENTIQUES

Avantage indirect de cette approche technologique, vu que le moteur électrique se glisse sur le côté de la





transmission, le Land Cruiser 300 hybride conserve son châssis séparé ainsi que sa suspension avant à roues indépendantes et son essieu rigide arrière. En termes de franchissement et de comportement dynamique, il ne perd donc rien de sa superbe. Seule différence notable par rapport à ses congénères à motorisation thermique, il adopte une direction assistée électrique, offrant une meilleure précision et un contrôle accru du véhicule sur tous types de routes.

MODÈLE DE BASE BIEN ÉQUIPÉ

Ce Land Cruiser 300 Hybride sera proposé en trois niveaux de finition, tous dotés d'un intérieur cinq places. Le modèle de base, alias le VX, sera équipé de jantes en alliage de 18 pouces, d'un hayon électrique, d'une prise électrique intégrée de 1 500 W, de phares séquentiels et d'antibrouillards avant à LED. À bord, le système d'infodivertissement comprendra un tableau de bord numérique face au conducteur et un écran tactile

multimédia central de 12,3 pouces. Ce dernier intégrera la navigation GPS et un système audio JBL à 14 haut-parleurs. En sus, de série, cette finition bénéficiera d'une climatisation quadrisone avec chauffage additionnel à l'arrière, d'un volant chauffant et de sièges avant à réglage électrique. De nombreux systèmes d'aide à la conduite offroad équiperont ce modèle. À commencer par le système Multi-Terrain Select de Toyota qui adapte automatiquement le freinage et la motricité aux différentes conditions de conduite. En plus, ce Land Cruiser recevra le Crawl Control pour les évolutions lentes, le Multi-Terrain Monitor pour voir les obstacles devant le véhicule ainsi que le Downhill Assist Control qui gère la vitesse en pente.

UNE VERSION « SPORT »

Pour sa part, la finition ZX s'habillera d'un kit carrosserie aérodynamique qui virilisera l'allure du Land Cruiser. Parmi ses autres atouts, citons la suspension variable



adaptative, le sélecteur de mode de conduite à cinq positions, l'affichage tête haute, le capteur de mouvement pour l'ouverture mains libres du hayon électrique et le différentiel arrière à glissement limité. Enfin, la version GR Sport adopte un style extérieur inspiré des Hilux T1+ du team Toyota Gazoo Racing. Cette finition se distinguera par des pare-chocs ainsi que par des élargisseurs d'ailes spécifiques, lui conférant une allure plus imposante. Sa calandre arborera le grand logo TOYOTA, les jantes de 18 pouces présenteront un design tout-terrain et le logo GR sera présent aussi bien sur la carrosserie que dans l'habitacle. Les performances tout-terrain de ce modèle seront optimisées grâce à l'ajout du système e-KDSS (suspension dynamique cinétique électronique), qui désactive automatiquement les barres antirollis afin d'accroître le débattement des roues. Ce qui améliorera

la motricité en garantissant un contact plus long des pneus avec le sol sur les terrains les plus accidentés. En un mot, le LC 300 Hybrid GR Sport lèvera les roues plus tard que ses congénères.

Maintenant, la bonne nouvelle. Lancé officiellement en début d'année en Australie et dans certains pays du Golfe, Toyota Europe vient d'annoncer que le Land Cruiser 200 hybride sera aussi commercialisé sur certains marchés d'Europe... malheureusement de l'Est! Cependant, cela reste quand même une bonne nouvelle car cela facilitera l'homologation de ce modèle à titre isolé par les importateurs indépendants. Et qui sait si Toyota Europe ne changera pas d'avis et ne le commercialisera pas chez nous. ■

Texte : Marcel Thébault - Photos : Toyota



EQUIP'RAID

Nouveautés Air-Cab

EN SAVOIR +



TENTE COMPACTE POUR 2 ADULTES ET 1 ENFANT

RT-2S

HARD-TOP SÉCURISÉ SANS VITRAGE

EXPLORER GUARD



Partenaire historique des spécialistes 4x4, vanlife et voyage, Outback Import sélectionne et importe des marques premium, garantissant depuis plus de vingt ans, des produits fiables, et adaptés aux besoins des professionnels de l'off-road et de leurs clients.

**VOUS CHERCHEZ UN REVENDEUR
PRÈS DE CHEZ VOUS ?
CONTACTEZ NOUS AU 04 75 85 10**

IMPORTATEUR OFFICIEL FRANCE



Nouveauté



**Aussi efficace, mais plus
abordable qu'un Raptor**



Alors que Stellantis vient d'ajouter une version « plus routière » de son Gladiator afin de relancer les ventes de son JT en Amérique du Nord, Ford fait le pari inverse avec son Bronco. En effet, à partir du second semestre 2026, le constructeur de Dearborn proposera à son catalogue le Bronco finition RTR. Un modèle mis au point par Vaughn Gittin Jr et qui se veut aussi radical qu'un Raptor tout en étant beaucoup plus abordable. Découverte.

Fondée en 2009 par le triple Champion du Monde de drift Vaughn Gittin Jr, l'entreprise RTR Vehicles s'est fait d'abord connaître en transformant de classiques Ford Mustang en véritables Muscle Car. Son anagramme RTR signe d'ailleurs «Ready to Rock», que l'on pourrait traduire par «Prêt à tout casser!». Toutefois, depuis 2021, Vaughn Gittin Jr et son équipe se penchent aussi régulièrement sur les Bronco. Ces exemplaires optimisés pour une utilisation offroad sont même vendus en direct par certains concessionnaires de la marque à l'ovale bleu... et ce, avec la bénédiction des dirigeants de Ford USA! Mieux, dans quelques mois, une finition RTR sera ajoutée au catalogue officiel du Bronco entre les modèles Badlands et Raptor. Quant à la production, fini les modifications réalisées dans les ateliers de Concord en Caroline du Nord! Les futurs Bronco RTR, uniquement disponibles en 4-portes, verront le jour dans l'usine du Michigan située à Wayne, là où tous les Bronco prennent vie. Oui vous avez bien lu, Ford produira en direct les futurs Bronco RTR.

COMME LES BRONCO CLASSIQUES

Mécaniquement, le Bronco RTR 2027 sera animé par le 4-cylindres essence 2,3 litres EcoBoost. Certes moins puissant que le V6 de la finition Raptor (qui développe 418 chevaux), ce bloc distillera quand même 300 chevaux pour un couple de 441 Nm. Mais, allez savoir si une option «reprogrammation Ford Performance» ne lui permettrait pas d'atteindre 330 chevaux pour un couple à 522 Nm. Certains concessionnaires le proposent déjà sur les Bronco Badlands. Le choix de partir sur le 4-cylindres essence turbocompressé présente un avantage indéniable. Ce bloc se révèle beaucoup plus léger que le 6-cylindres en V du Raptor. Résultat, les modèles RTR s'avéreront plus

équilibrés avec une répartition des masses quasi parfaite entre l'avant et l'arrière. D'où une meilleure agilité, une réactivité accrue et une motricité améliorée sur les terrains techniques, notamment sur pistes sablonneuses et dans les dunes.

PRESQUE AUSSI EFFICIENT QUE LE V6

Toutefois, cette finition étant destinée à un usage «Baja», ce 2.3L EcoBoost des RTR connaîtra quelques upgrades. Déjà, pour augmenter la quantité d'air frais traversant le radiateur de refroidissement, histoire de maintenir la température du groupe motopropulseur dans des normes acceptables lors de longues et éprouvantes journées dans le désert, le Bronco RTR recevra un ventilateur électrique plus imposant et surtout plus puissant que ses congénères. Il s'agit en fait de celui de 1000 Watts du Raptor. Toujours en vue d'un usage «piste» soutenu, à l'instar des finitions Badlands, le 2,3 litres bénéficiera d'un système anti-lag en mode baja. Ce dernier maintiendra le turbo en rotation, même si le pilote lève le pied de l'accélérateur. En pratique, un module électronique coupera l'injection de carburant tout en maintenant le papillon des gaz grand ouvert afin que l'air continue de circuler dans le moteur et que le turbocompresseur reste en rotation. Ce qui garantit des relances plus nerveuses, plus réactives même à bas régime car le turbo du RTR sera toujours prêt à entrer en action. Une technologie qui provient de la compétition et qui compense légèrement l'écart de puissance entre le 4-cylindres et le V6 du Raptor. En sortie moteur, par contre, point de changement. Le RTR réutilise la boîte de vitesses à 10 rapports du Bronco Badlands et les mêmes trains roulants. Seul autre upgrade à signaler, il empruntera la crémaillère et les biellettes de direction renforcées du Raptor.





EN 33 OU 35 POUCES

Le Bronco RTR sera proposé en deux configurations de suspension. La version standard sera équipée de la suspension Ford avec amortisseurs Bilstein et pneus tout-terrain de 33 pouces. Ces derniers seront montés d'office sur des jantes beadlock Evo 6 de 17 pouces qui présentent un déport élargissant la voie du véhicule d'environ 5 cm. Ce qui améliorera la stabilité du Bronco à haute vitesse et explique pourquoi le RTR s'habille d'extensions d'ailes XL. Les amateurs destinant leur RTR à un usage encore plus offroad, ils pourront opter pour le pack optionnel Sasquatch, qui comprend des pneus Goodyear Wrangler Territory RT de 35 pouces et la suspension Ford HOSS 3.0 avec amortisseurs Fox à dérivation interne. En somme, la même technologie qui équipe les Ford Bronco et F-150 Raptor.

LOOK IDENTIFIABLE

Esthétiquement, le Bronco RTR sera reconnaissable au premier coup d'œil à sa calandre spécifique (avec ses

feux de position en forme de crosse de hockey) et surtout ses touches de couleur «jaune Hyper Lime». À noter que quatre options différentes permettront aux acheteurs de doser la couleur selon leurs préférences. D'autres détails distinctifs permettront également de le différencier, si l'on sait où regarder. Le RTR sera équipé de phares spécifiques et d'ailes plus droites et anguleuses que celles des autres Bronco. Le Bronco RTR arborera également des graphismes sur les flancs et le capot représentant la topographie de Johnson Valley, en Californie, où Ford a testé le véhicule.

Pour l'instant, le constructeur de Dearborn reste discret sur le prix définitif, mais annonce quand même que le Bronco RTR coûtera moins cher que la finition Badlands Sasquatch, proposée actuellement à 58 000 dollars aux États-Unis. On peut donc tabler sur un prix de 50 000 à 55 000 dollars. C'est nettement moins que les 80 000 dollars demandés pour un Bronco Raptor. Mais, les passionnés américains devront patienter car les premiers modèles n'arriveront pas en concession avant 2027. ■

Texte : Mark McRight - Photos : Ford USA







**SPÉCIALISTE DE PIÈCES DÉTACHÉES ET PERFORMANCES
TENTE DE TOIT & ACCESSOIRES BIVOUAC
ATELIER DE PRÉPARATION 4X4 & VANLIFE**



WWW.RLC-DIFFUSION.FR



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



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



**Véritable D-Max...
mais en mode « zéro émission »**



À l'occasion du Salon du Tout-Terrain et du Voyage de Valloire, sur le stand de son représentant local Starterre, Isuzu France présentait un exemplaire de son tout nouveau D-Max EV, la déclinaison à deux moteurs électriques de son emblématique pick-up. Un exemplaire dévoilé en avant-première européenne, que nous avons quand même pu tester en conditions réelles sur les routes et chemins du col du Galibier. Retour sur nos premières impressions.

Désormais, en poussant la porte d'un concessionnaire Isuzu, vous avez de grandes chances de découvrir un exemplaire du D-Max EV parmi les pick-up exposés. Encore vous faudra-t-il être attentif pour le repérer au milieu de ses congénères à moteur thermique! En effet, à l'inverse de certains constructeurs qui ont décidé de conférer une identité visuelle immédiatement identifiable à leur modèle « zéro émission », le constructeur japonais a fait le pari inverse. Et c'est peu dire! Son pick-up à batterie ressemble en tout point à ses confrères équipés du bloc 1,9 litre turbodiesel de 164 chevaux. Déjà, côté gabarit, ce D-Max « électrifié » mesure 5 280 mm de long pour 1870 mm de large et 1790 mm de haut. Le tout sur un empattement de 3 125 mm. Exactement les mêmes dimensions que les N60 thermiques. Même visuellement, c'est bonnet blanc et blanc bonnet, puisque cette version du pick-up Isuzu reprend les lignes de caisse de ses prédécesseurs à combustion interne. Ils partagent face avant, capot, portières, benne, ridelle arrière... En fait, les seuls indices permettant de le reconnaître à coup sûr sont ses logos EV apposés sur ses ailes avant et sa ridelle arrière, ainsi que les inserts de couleur bleue électrique intégrés à sa calandre.

UN VÉRITABLE CHÂSSIS SÉPARÉ

Un mimétisme qui prend sa source dans les origines même de ce pick-up. Je m'explique : plutôt que de le concevoir d'une page entièrement blanche, les ingénieurs en charge du développement de ce modèle électrique sont partis d'une base mécanique existante qu'ils connaissaient bien. En l'occurrence, ils prirent un châssis de D-Max N60, le débarrassèrent entièrement de sa mécanique avant d'y intégrer deux moteurs

électriques ainsi qu'une batterie en position centrale. Voilà pourquoi l'assemblage de longerons du D-Max EV ressemble énormément à celui de ses congénères à moteur thermique. Seule véritable divergence, à cause des 530 kilos de la batterie logée en son centre, le châssis du EV a été renforcé sur toute leur longueur. Avantage indirect de recycler la plateforme des N60, le nouveau D-Max à propulsion électrique offre des aptitudes quasi similaires avec une charge utile de 1000 kg et une capacité de remorquage de 3,5 tonnes.

MOTORISATION ÉLECTRIQUE ET AUTONOMIE OPTIMISÉE

Sous le capot, le 1,9 litre turbodiesel des N60 thermiques laisse sa place à un moteur électrique de 43 kW qui entraîne uniquement les roues avant. Implanté le plus bas possible, en remplacement du nez de pont, ce dernier est coiffé par un imposant module renfermant toute l'électronique indispensable au bon fonctionnement des deux moteurs ainsi qu'à la gestion de la batterie. À l'arrière, ce pick-up « zéro émission » se voit équipé d'un second groupe propulseur électrique de 97 kW. Résultat, en puissance cumulée, le D-Max EV développe 140 kW, soit 190 chevaux, pour un couple total de 325 Nm (108 Nm pour l'essieu avant et 217 Nm pour l'arrière). Certes, c'est un peu moins que les 360 Nm du 1,9 litre turbodiesel. Sauf que ce couple est immédiatement exploitable et constant sur toute sa plage d'utilisation. En association, pour alimenter ces deux moteurs électriques qui assurent une transmission intégrale permanente au D-Max EV, une batterie de 66,9 kWh est intégrée entre les longerons centraux du châssis,





là où prendraient place la boîte de vitesses, le transfert ainsi que le réservoir d'essence et une partie de la ligne d'échappement sur un modèle thermique. Grâce à cet accu Lithium-ion composé de 6 modules, Isuzu annonce une autonomie allant jusqu'à 263 km en usage mixte, voire 361 km en milieu urbain et montagneux grâce à son système de freinage régénératif à 5 positions.

PENSÉ POUR LE TRAVAIL

Voilà pour la présentation technique à proprement parler. Maintenant, que vaut ce D-Max EV à l'usage ? C'est pour répondre à cette question que nous sommes partis à son volant sur les routes et chemins du col du Galibier. Toutefois, avant de démarrer, un petit tour du véhicule s'imposait. En commençant par le compartiment moteur. Première surprise, malgré la présence de la batterie lithium-ion de 66,9 kWh, les ingénieurs nippons ont quand même installé une batterie traditionnelle 12 volts de 80 Ah et 595 A. Cette dernière est destinée à alimenter d'éventuels accessoires embarqués, tout en évitant d'amputer l'autonomie du véhicule. Seconde surprise, le D-Max EV accueille un véritable radiateur de refroidissement derrière sa calandre afin d'optimiser les échanges thermiques et éviter toute montée en température des deux groupes propulseurs électriques ainsi que de la batterie, en cas d'efforts ou de fortes chaleurs.

ARCHITECTURE DIFFÉRENTE À L'ARRIÈRE

Poursuivant notre tour du propriétaire, nous nous sommes ensuite penchés sous le véhicule pour examiner la suspension. À l'avant, pas de surprise. Vous retrouvez le même système de roue indépendante à double triangulation que sur les D-Max thermiques. Par contre, révolution technologique à l'arrière. De par la

présence du moteur électrique qui est fixé au châssis, les ingénieurs nippons ont installé un essieu De Dion en lieu et place du pont rigide des N60 à moteur thermique. Un changement qui confère plus de stabilité, plus de souplesse et plus de confort au pick-up, que sa benne soit chargée ou vide. Autre bénéfice de cette nouvelle architecture, le nouveau pick-up japonais conserve ses aptitudes à la charge car l'essieu De Dion est associé à de traditionnelles lames de ressort. Enfin, cet examen visuel préliminaire a révélé que tout le châssis s'habille d'une immense protection composée de lames en aluminium emboîtées. Cette dernière met la batterie Lithium-ion à l'abri des mauvaises rencontres. Par rapport à un blindage traditionnel, ce « fond plat » se révèle très léger tout en offrant une résistance similaire. Autre bénéfice de sa conception, en cas de chocs qui endommageraient une ou plusieurs lames, il est théoriquement possible de changer uniquement celles déformées.

HABITACLE COMMUN

À bord, le D-Max EV nous a également réservé quelques agréables surprises. Déjà, son habitacle est identique à celui de ses congénères à motorisation thermique. Même sièges, planche de bord identique, écran tactile multimédia de 9 pouces et tunnel de boîte similaires... Les designers nippons ont même recyclé le levier de sélection de la boîte automatique. Rien n'indique que vous êtes à bord d'un véhicule électrique. Derrière le volant prend même place un jeu de palettes... sauf que celles-ci ne servent pas à monter les rapports de boîte (vu qu'il n'y en a pas). Elles permettent de sélectionner l'un des cinq niveaux du freinage régénératif. Seul le tableau de bord numérique placé face au conducteur vous rappelle que vous êtes au volant d'un pick-up à motorisation électrique. En effet, de part et d'autre du compteur de vitesse, vous disposez de quatre jauges. Une indique la charge restante de la batterie, la seconde sa température, la troisième vous informe de la puissance délivrée aux deux moteurs

et la dernière vous renseigne sur la force restituée par le freinage régénératif.

À L'AISE SUR ROUTE ET CHEMIN

Maintenant, place à notre essai dynamique. Dès les premiers tours de roue, le D-Max EV se révèle très plaisant à conduire. Déjà car il évolue dans un silence le plus total. Ensuite car sa suspension remplit parfaitement son rôle, absorbant trous et bosses à la perfection. Une prédisposition qui se révèle encore plus vraie sur chemins. Autre point de satisfaction, à la moindre sollicitation de l'accélérateur, les deux moteurs électriques répondent immédiatement présent en distillant instantanément leur couple combiné de 315 Nm. On en oublie presque que le pick-up Isuzu frôle les 2,4 tonnes sur la balance en ordre de marche. J'ai dit « presque » car, dès que la route en direction du col du Galibier est devenue sinueuse, vous ressentez « dans le bas du dos » que le D-Max EV est un peu lourd. Rien d'alarmant toutefois car le centre de gravité du véhicule se révèle très bas, l'embonpoint du

véhicule étant dû à sa batterie Lithium-ion logée entre les longerons de son châssis. En fait, une fois cette donnée assimilée, il vous suffit d'adapter juste votre conduite en conséquence. À l'approche d'un virage serré ou d'une grande courbe, vous levez le pied droit légèrement plus que d'habitude. Puis vous passez le virage en gardant une accélération constante. Opération d'autant plus simple à réaliser que la direction électrique s'avère ultraprécise et que le pick-up ne souffre d'aucun ballant. En plus, en adoptant ce style de conduite, vous optimisez l'autonomie de la batterie du D-Max EV. Je m'explique : en levant le pied avant le virage, le système de freinage régénératif ralentit le véhicule en entrant en action. Même plus besoin de toucher à la pédale de frein ! Au passage, selon le mode sélectionné, il recharge plus ou moins la batterie lithium-ion. Résultat, alors que nous avons parcouru plus de 20 km sur les routes et chemins du Col du Galibier, la moitié en montée et l'autre en descente, notre D-Max EV n'a perdu que 6 kilomètres d'autonomie. Voilà pourquoi Isuzu annonce que son pick-up électrique offrira une autonomie allant jusqu'à 361 km en usage urbain ou





montagneux contre seulement 263 km en utilisation mixte. En fait, plus vous sollicitez le système de frein régénératif, plus vous augmentez l'autonomie du pick-up.

Certes, au vu de cette autonomie variant entre 263 et 361 km, le D-Max EV ne séduira pas les voyageurs au long court, les passionnés de raid comme peut le faire sa déclinaison thermique. Mais, est-ce vraiment la clientèle visée par Isuzu? Je ne pense pas. Par contre, au vu de ses aptitudes routières et off-road, ce pick-up devrait

répondre à un véritable besoin des administrations, artisans, agriculteurs et gestionnaires de station de ski. En un mot, à tous ceux qui ont besoin d'un vrai pick-up pour parcourir moins de 300 kilomètres par jour et qui, au passage, veulent «verdir leur flotte de véhicules». Voilà pourquoi vous risquez d'en croiser un certain nombre sur nos routes d'ici très peu de temps!

Texte : Matthieu Dadillon

Photos : Dominique Marreau

Fiche technique du Isuzu D-Max EV

Dimensions et poids

Longueur totale : 5280 mm
Largeur totale : 1870 mm
Hauteur totale sans barres de toit : 1790 mm
Hauteur totale avec barres de toit : 1810 mm
Empattement : 3125 mm
Largeur des voies avant et arrière : 1570 mm
Poids à vide : 2 375 kg
Charge utile maximale : 1 000 kg
Capacité de remorquage maximale : 3 500 kg

Transmission

Système de transmission : 4x4 permanent
Puissance du moteur avant : 43 kW
Puissance du moteur arrière : 97kW
Puissance globale : 140 kW (soit 190 chevaux)
Couple du moteur avant : 108 Nm
Couple du moteur arrière : 217 Nm
Couple global : 325 Nm
Vitesse maximale : 130 km/h

Batterie

Technologie : Lithium-ion
Nombre de modules : 6
Voltage : 350 V
Capacité : 66,9 kWh
Poids : 530 kg
Refroidissement : par liquide
Autonomie en cycle combiné : 263 km (WLTP)
Autonomie en cycle urbain : 361 km (WLTP)
Consommation d'énergie : 255 Wh/km (WLTP)
Temps de charge AC (Max : 11kW) : 10h (0-100%)
Temps de charge DC (Max : 50kW) : 1h (20-80%)

Suspension

Avant : roues indépendantes à double triangulation
Arrière : essieu De Dion avec lames de ressort
Rayon de braquage : 12,5 m

Freinage

Avant : disques ventilés
Arrière : Tambours

Capacités off-road

Passage à gué : 600 mm
Angle avant : 30,5°
Angle arrière : 24,2°
Garde au sol : 210 mm

Équipement standard

- Commandes au volant
- Fermeture automatique des portes
- Coupure automatique des feux
- Rétroviseurs chauffants et rabattables électriquement
- Essuie-glace avec capteur de pluie
- Antibrouillards avant et arrière
- Lunette arrière dégivrante
- Sièges en cuir e-Tech
- Sièges avant chauffants
- Ordinateur de bord et compteur de vitesse numérique 7"
- Siège conducteur à 8 réglages électriques
- Réglage du volant en hauteur et profondeur
- Appel d'urgence e-Call
- Marchepieds latéraux
- Écran tactile multimédia 9"
- Allumage automatique des phares
- Pare-brise athermique



Exit l'essieu rigide des N60 turbodiesel! À cause de la présence du second moteur électrique, les ingénieurs ont installé un pont De Dion à l'arrière du D-Max EV.



Afin que ce modèle à batterie conserve ses aptitudes à la charge, le pont De Dion est associé à des lames de ressort traditionnelles.



À l'arrière, au centre du pont De Dion, ce pick-up « zéro émission » reçoit un groupe propulseur électrique développant 97 kW pour un couple de 217 Nm.



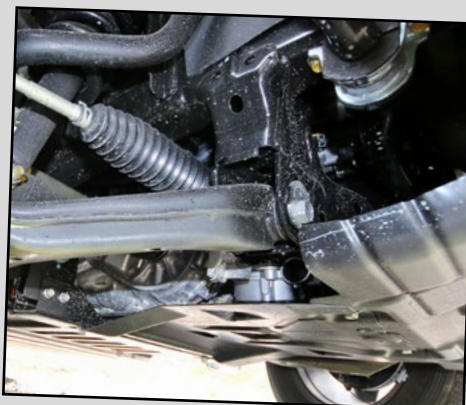
Pick-up à vocation offroad, les ingénieurs en charge de sa mise au point ont fait en sorte que rien ne dépasse sous le véhicule pour ne pas le pénaliser en TT.



Emplacement identique! À l'instar des modèles thermiques, le D-Max EV dispose d'une roue de secours sous le plancher de sa benne.



À l'avant, point de changement! Vous retrouvez un système de roues indépendantes à double triangulation, comme sur les N60 turbodiesel.



À l'avant, en lieu et place du nez de pont mécanique, le nouveau pick-up Isuzu accueille un moteur électrique de 43 kW qui distille 108 Nm de couple.



Histoire de protéger sa batterie, cet Isuzu à benne reçoit cet immense fond plat composé de lames en aluminium s'emboîtant les unes dans les autres.



Sous le capot, point de moteur à combustion interne. En lieu et place, vous trouvez les différents modules électroniques dédiés à la gestion de ces deux moteurs et de sa batterie embarquée de 66,9 kWh.



Pour que d'éventuels accessoires embarqués ne « tirent » pas sur la batterie du véhicule, dans le compartiment moteur, les ingénieurs Isuzu ont eu la bonne idée d'ajouter une batterie 12 volts traditionnelle.



À l'instar d'un modèle thermique, un vrai radiateur de refroidissement prend place derrière la calandre de ce modèle.



En lieu et place de la goulotte de remplissage du réservoir, vous trouvez les ports de charge du D-Max EV



À l'arrière de ce double cabine, point de changement. La conversion de la motorisation n'a pas entraîné de réduction de l'espace intérieur.



Comme sur les N60 thermiques, l'accès à bord est facilité par ce jeu de marchepieds.



À l'instar d'un D-Max à motorisation thermique, vous disposez d'un levier de vitesses sur le tunnel de boîte.



Mode bien pratique pour l'autonomie! En appuyant sur le bouton Eco, vous bridez légèrement les performances des deux moteurs électriques pour gagner en distance à parcourir.



Preuve que le D-Max EV est destiné à un usage offroad! Sur le côté droit du tunnel de boîte, vous disposez d'un bouton actionnant le limiteur de vitesse en descente et un autre désactivant les capteurs de proximité.



De part et d'autre du compteur de vitesse, vous disposez de quatre jauges. Une indique la charge restante de la batterie, la seconde sa température, la troisième vous informe de la puissance délivrée aux deux moteurs et la dernière vous renseigne sur la force restituée par le freinage régénératif.



En dehors du tableau de bord numérique avec ses jauges inédites, le reste de la planche de bord du D-Max EV reste commune aux autres N60.



Au centre de la planche de bord, comme sur ses congénères à moteur turbodiesel, un écran tactile multimédia de 9 pouces permet de contrôler le système d'infodivertissement.



Confort maximal. À bord, le conducteur s'assoit dans un siège chauffant à 8 réglages électriques.



Comme un N60 turbodiesel, le D-Max EV bénéficie de la même capacité de charge de 1000 kg et sa benne offre les mêmes dimensions intérieures.



Un attelage qui n'a rien de superflu! Avec le D-Max EV, vous pouvez tracter jusqu'à 3 500 kg.



Les seuls indices permettant de reconnaître ce pick-up électrifié à coup sûr, ce sont ces inserts de couleur bleue dans la calandre ainsi que ces logos EV sur les ailes.



Niveau pneumatiques, de série, ce pick-up à batterie repose sur des Dunlop Grandtrek en 255 / 60 R18.



**Précurseur d'une future
lignée de vans offroad**



Dans le milieu, Globe Camper est principalement connu pour ses cellules pour pick-up et gros porteurs. Cependant, depuis sa création en 2008, l'enseigne audoise a également réalisé énormément de préparations 4x4 sur les véhicules qui accueillent ses créations. Un savoir-faire dont tout le monde peut désormais profiter au travers de Modified, la nouvelle société lancée par David Billaud. Un atelier mécanique qui propose aussi des véhicules de raid «clés en main». À commencer par des Toyota GRJ78 à toit relevable ou encore des Mercedes Sprinter comme celui de ce reportage. Découverte de ce Mod.S #001.

C'est à l'occasion d'une journée d'essais avec des clients et les responsables de la société Performance Suspension P2S que David Billaud nous a présenté le premier véhicule « officiel » sortant des ateliers de sa nouvelle société Modified basée à Montredon-des-Corbières (11). Baptisé le Mod.S #001, il s'agit d'un Mercedes Sprinter 4x4 L2H2 419 FG 37 préparé en vue d'une utilisation raid / balade. Pour les non-initiés au langage Mercedes, petit cours de rattrapage. À son catalogue, le constructeur de Stuttgart propose ses fourgons en quatre longueurs de caisse (court, standard, long, extra long) ainsi qu'avec deux hauteurs de toit (normal ou surélevé). L'appellation L2 nous indique que le Mod.S #001 repose sur un empattement standard de 144 pouces (3665 mm) pour une longueur totale de 5 932 mm. Résultante, derrière ses deux places avant, ce van à l'étoile offre un volume utile de 3 272 mm de long par 1 787 mm de large. Soit une surface aménageable au sol de 5,84 m². Quant au terme H2, il nous informe que ce Sprinter reçoit un toit surélevé qui porte sa hauteur totale à 2 835 mm pour un dégagement intérieur de 1 818 mm. Enfin, la dénomination 419 fait référence à son moteur turbodiesel qui développe 190 chevaux pour un couple maximal de 440 Nm entre 1400 et 2400 tr/min. Le fait qu'il soit désigné en tant que 419 signifie que ce Sprinter est le modèle offrant une charge utile totale de 4,1 tonnes. À titre de comparaison, un 319 (équipé du même moteur) voit sa charge utile limitée à 3,5 tonnes. En sortie, ce 2 litres TD est associé à une boîte automatique 9G-Tronic intégrant un premier rapport ultracourt pour faciliter les évolutions offroad à basse vitesse. Par contre, point de transfert avec gamme courte.

FIABILITÉ MAXIMISÉE

Mécaniquement, la préparation subie par le Mod.S #001 vise surtout à maximiser sa fiabilité. Déjà, l'aspiration du bloc turbodiesel est surélevée via un snorkel Bravo coiffé d'une tête cyclonique Dobinsons. Ainsi, peu de risque que du sable ou de la poussière ne viennent colmater

le filtre à air, même après une journée entière de piste à suivre un autre véhicule. Côté carburant, un préfiltre Racor purifie le gasoil de toute impureté ou gouttelette d'eau avant son arrivée dans le circuit d'injection. Au passage, les mises à l'air libre des ponts, de la boîte de vitesse ainsi que du réservoir à gasoil sont remontées dans le compartiment moteur. Le Mod.S #001 peut donc traverser un gué profond sans crainte. Sur ce, afin de lui assurer un maximum de motricité, son pont arrière accueille un différentiel pneumatique verrouillable ARB 4x4 Accessories. Pour l'actionner, un compresseur bicylindre made in Australia (associé à une réserve de 4 litres) est caché dans le compartiment moteur. Profitant de sa présence, David et son équipe ont ramené deux sorties d'air sur les embases des sièges avant. Ainsi, pour ajuster la pression dans les pneumatiques, il suffit de brancher un flexible de gonflage sur l'un de ces deux raccords rapides, puis de mettre en marche le compresseur.

REHAUSSÉ DE 11 CENTIMÈTRES

Maintenant, intéressons-nous à la suspension de ce Sprinter. Au départ, le boss de Globe Camper voulait équiper son premier Mod.S avec un kit « Stage 1 by Modified ». Ce dernier se compose d'un jeu de lames « compensatrices de charge » à monter à l'arrière et de quatre amortisseurs Performance Suspension P2S. Des monotubes made in France qui offrent un volume d'huile plus conséquent grâce à leur bonbonne séparée. En plus, les modèles destinés à être montés à l'arrière des Sprinter sont des 3-voies. C'est-à-dire qu'il est possible de régler leur détente (selon 40 positions) ainsi que leurs compressions à basse et haute vitesse (respectivement selon 40 et 10 réglages). Quant aux modèles avant, il s'agit de 2-voies réglables en détente et compression. En un mot, avec des monotubes, vous pouvez peaufiner à la perfection les réglages de la suspension pour l'adapter au poids du véhicule et à votre style de conduite. C'était d'ailleurs l'objectif de la journée





d'essai à laquelle nous avons assisté! En complément, le kit «Stage 1 by Modified» compte également une modification des ancrages des amortisseurs arrière via l'installation de nouvelles chapelles supérieures, histoire de gagner en résistance à l'arrachement. Sans oublier le montage de protections inférieures N4 Offroad sur les fixations d'amortisseurs arrière côté pont. Dans cette configuration, le Sprinter Mod.S #001 aurait reposé sur une suspension plus performante mais n'aurait pas gagné en hauteur de caisse. En lieu et place, le boss de Globe Camper a choisi d'équiper son Mod.S #001 avec un kit «Stage 2 by Modified». Par rapport à son prédécesseur, cette refonte de suspension comprend le changement des lames arrière par des modèles + 2 pouces de chez Van Compass. En regard, histoire de réaligner correctement les cardans de roue, le berceau avant est abaissé de 50 mm via un bodylift. Idem pour les ancrages supérieurs des amortisseurs avant qui descendent de 50 mm via des entretoises, tandis que les fixations inférieures des P2S installés à l'arrière sont remontées d'autant via des pattes N4 Offroad. Ainsi, à l'avant comme à l'arrière, les amortisseurs du Mod.S #001 conservent la même course de travail qu'à l'origine. Et, dans le cas peu probable d'une casse en raid, il sera donc toujours possible de se dépanner avec un amortisseur d'origine. Pour compléter cette refonte de suspension, les fixations des durits de frein sont décalées, de nouvelles butées de pont prennent place sur les longerons arrière et des biellettes rallongées font leur apparition en bout de la barre stabilisatrice arrière. Suite à quoi, ce Sprinter 419 perd ses pneus en 225 / 75 R16 au profit de BFGoodrich All Terrain KO2 en 285 / 75 R17 montés sur des jantes Beadlock en 8x17 signées Braid. Combinée à la nouvelle suspension, cette nouvelle monte pneumatique augmente de 11 cm la distance entre le sol et le bas du passage de roue du van Mercedes. Un gain de hauteur qui améliore considérablement ses aptitudes offroad, notamment ses angles d'attaque et de fuite!

JUSTE CE QU'IL FAUT EN PROTECTION

Sur ce, la transformation de ce fourgon Mercedes s'est poursuivie par la découpe du pare-chocs d'origine en plastique afin d'y intégrer un bumper / support de treuil en acier. Ce dernier, qui sera prochainement remplacé par un modèle en aluminium, accueille un treuil Warn VR Evo 12S offrant une force de traction de 5,4 tonnes ainsi qu'un carré américain. À sa suite prennent place deux blindages Rival en aluminium embouti de 6 mm. Le premier protège le bas moteur et le nez de pont, tandis que le second met à l'abri la boîte de vitesses. Autre changement survenu sous le véhicule, le réservoir de carburant de 100 litres est remplacé par un modèle de 161 litres en aluminium.

PENSÉ POUR L'OFFROAD

Extérieurement, la métamorphose du Mod.S #001 a continué avec l'intégration d'un jeu de longue-portée Lazer Triple-R 750 dans sa calandre et l'ajout d'une paire d'antibrouillards Lazer Utility-25 fixés sur les charnières de son capot. Puis, histoire d'augmenter sa capacité de chargement, une galerie ARB Base Rack mesurant 2995 mm par 1445 mm de large coiffe le véhicule. À noter que cette dernière se pare de deux panneaux solaires de 190 watts ainsi que de quatre feux de travail (provenant encore une fois du catalogue Lazer Lamps). Enfin, sur la porte arrière gauche, un porte-roue / échelle signé TecVan permet d'emmener un BFGoodrich de rechange tout en facilitant l'accès à la galerie ARB. L'autre porte arrière est quant à elle habillée d'une immense plaque «porte-accessoires» en aluminium sur laquelle il est facile d'arrimer des jerricans, une pelle ou encore des sacs de rangement. Sur le Mod.S #001, on remarque aussi un nouveau pare-chocs arrière en aluminium ainsi que trois marchepieds électriques (un sous chaque porte avant et le troisième sous la porte latérale). Enfin, ultime

accessoire extérieur équipant ce show-car, sur le côté gauche du véhicule, un rack accueille un jeu de plaques de désensablage Maxtrax MK2. Particularité de ce support, grâce à des charnières, il peut se basculer façon tablette de portière. Vous vous retrouvez alors avec un plan de travail à disposition sur le côté du Van. Pratique en bivouac !

ISOLATION À LA CANADIENNE

Maintenant, concentrons-nous sur l'aménagement intérieur. Déjà, il faut savoir que David et son équipe ont élargi la partie arrière de ce Sprinter. Je m'explique : des deux côtés du véhicule, ils ont découpé la partie supérieure arrière de la carrosserie au niveau du coffre, juste derrière les vitrages latéraux. Puis, ils l'ont renfermé en y greffant des extensions en fibre de verre. L'objectif de l'opération : augmenter d'une dizaine de centimètres la largeur intérieure disponible pour atteindre les 190 cm utilisables. Au passage, ils ont ajouté un lanterneau d'origine Mercedes sur le côté gauche de ce 419. Suite à quoi, ils ont isolé tout l'intérieur du fourgon avec un isolant thermique mêlant duvet synthétique (3M Thinsulate) et feuilles d'aluminium recouvertes de néoprène à cellules fermées (Duck Liner). Une solution technique venue du Canada et qui limite au maximum les échanges et les pertitions thermiques. Pour le sol, la solution prit la forme d'un isolant extrudé de 40 mm recouvert par un Compact Laminate de 6 mm, histoire de résister aux frottements et à l'usure.

INSTALLATION BIEN CACHÉE

Dès cette isolation recouverte de son habillage définitif, le Mod.S #001 a reçu son aménagement intérieur. Ce dernier est en grande partie l'œuvre de la société polonaise Van Der Moon, dont Globe Camper assure la distribution des produits en France. Elle se compose de trois modules. Le premier pose ses valises dans le coffre et prend la

forme de deux grands meubles de soute mesurant 90 cm de haut par 43 cm de profondeur sur 140 cm de long. Dans celui de gauche se cache un « local technique » avec un chauffage indépendant à gasoil (qui sert à chauffer l'habitacle et à produire de l'eau chaude instantanée), une batterie lithium de 310 ampères, un convertisseur de 2500 watts, un module de gestion des panneaux solaires, un chargeur 220 volts ainsi que le tableau électrique protégeant tous les accessoires embarqués. Le second meuble, situé contre le flanc droit du coffre, dissimule en partie basse un réservoir d'eau propre en Inox de 125 litres avec son système de filtration et sa pompe électrique. Ultime particularité de ces meubles en aluminium, ils servent de « pieds » à un demi-sommier métallique. En comblant le vide laissé entre les deux meubles de soute, ce dernier crée un couchage de 140 x 190 cm dans le sens transversal du véhicule. À signaler qu'en cas de besoin, vu qu'il est monté sur charnières, ce lit agrémenté d'un matelas en mousse de 80 mm peut se basculer en position verticale, sur le côté gauche du coffre. Pratique si vous avez besoin de transporter un VTT ou un chargement volumineux à l'arrière du Mod.S #001 ! En partie haute, l'aménagement arrière de ce Sprinter comprend aussi plusieurs meubles suspendus en aluminium, histoire de disposer d'un maximum de placards à bord.

LE COIN CUISINE

Sur le côté droit du véhicule, en amont du meuble de soute, ce Mod.S #001 embarque un module « cuisine » de chez Van Der Moon. Ce dernier intègre un réfrigérateur de 50 litres, un évier, une plaque de cuisson à induction, sept tiroirs ainsi qu'une tablette basculante à son extrémité (qui permet d'agrandir le plan de travail). Ce module en aluminium dispose également d'une seconde tablette basculante s'ouvrant sur l'extérieur qui pourra servir de desserte en bivouac. En vis-à-vis, vous avez





la partie « modulaire » des futurs Mod.S. En effet, à la demande, l'équipe de Modified pourra adapter de manière différente l'agencement prenant place derrière le siège conducteur. Pour sa part, le Mod.S #001 embarque un bloc « douche intérieure » précédé par un coin « salle à manger » avec banquette et table pivotante. Avantage de cette configuration, en retournant les sièges avant, vous pouvez vous asseoir à trois autour de la table. Sur ce, l'aménagement intérieur du Mod.S #001 s'est achevé par la pose d'organizer Moon sur les deux portes arrière. Ce qui offre encore plus de rangements à bord !

ateliers de Modified. Cependant, à l'instar des cellules Globe Camper, les prochains exemplaires risquent d'être légèrement différents. Et pour cause, David et son équipe les personnalisent selon les besoins de chaque client. Déjà, le boss de Globe Camper nous a informés de certains upgrades. Exemple, les futurs modèles se verront équipés d'un meuble « cuisine » intégrant d'office un réfrigérateur de 70 litres (au lieu de 50 litres), arboreront un pare-chocs avant en aluminium ou encore pourront être coiffés en option d'une chambre de toit abritant un second couchage de 115 x 190 cm. ■

Voilà pour le premier Sprinter 419 Mod.S sortant des

Texte et photos : **Matthieu Dadillon**





Sous le capot de ce 419, vous retrouvez un bloc turbodiesel de 190 chevaux. Ce dernier reste strictement d'origine.



Sur le côté gauche du compartiment moteur, ce Sprinter reçoit un support qui accueille un préfiltre Racor ainsi que les mises à l'air libre de la boîte de vitesses, des ponts et du réservoir à carburant.



Histoire de surélever la prise d'air moteur, un snorkel Bravo avec tête cyclonique Dobinsons coiffe désormais l'aile avant gauche de ce van Mercedes.



Entre sa rehausse de suspension et sa nouvelle monte pneumatique, ce Sprinter gagne près de 11 cm de hauteur de caisse.



Afin de lui offrir une meilleure motricité en offroad, ce van Mercedes se chauffe maintenant de pneus BFGoodrich All terrain en 285 / 70 R17 sur des jantes Beadlock Braid en 8 x 17. À titre de comparaison, il était équipé de gommages en 225 / 75 R16 au départ.



En prévision d'une utilisation raid / balade, un blindage Rival en aluminium embouti vient mettre à l'abri le bas moteur et le nez de pont de ce fourgon Mercedes.



Niveau amortisseurs, ce Sprinter reçoit des monotubes Performance Suspension P2S 2-voies à l'avant. À noter que leurs ancrages supérieurs ont été abaissés de 5 cm.



Prenant la suite du ski avant, ce blindage Rival protège la boîte de vitesses du véhicule.



Pour l'instant, ce Sprinter conserve sa ligne d'échappement d'origine. Mais, d'ici quelques mois, elle sera changée par un modèle en inox.



En lieu et place du réservoir d'origine de 100 litres, le Mod.S #001 embarque une gourde de 161 litres en aluminium.



Afin de lui garantir une meilleure motricité en cas de plantage, un différentiel ARB pose ses valises dans le pont arrière de ce Mercedes.



Avantage des amortisseurs P2S, ils sont plus endurants grâce au volume d'huile supplémentaire contenu dans leur bonbonne séparée.



Désormais les ancrages inférieurs des amortisseurs arrière sont remontés et protégés des chocs via ces pattes N4 Offroad.



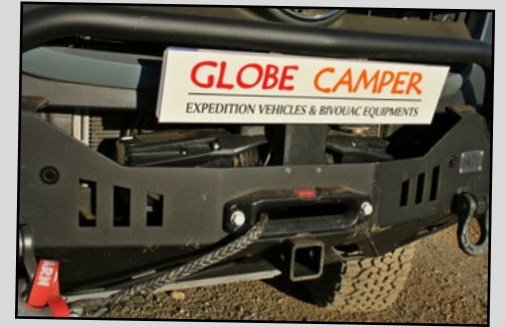
À noter que les ancrages supérieurs des amortisseurs arrière sont renforcés grâce à l'installation de nouvelles chapelles boulonnées au châssis.



Histoire de rehausser ce Sprinter, David Billaud a changé ses lames de ressorts arrière pour des Van Compass + 2 pouces.



À l'arrière, le Mod.S #001 reçoit des amortisseurs Performance Suspension P2S 3-voies qui peuvent être réglés en compression haute et basse vitesse ainsi qu'en détente.



Caché au centre du pare-chocs métallique, ce van Mercedes dispose d'un treuil Warn Evo 12S contrôlé soit par une télécommande à distance, soit par une commande filaire dont la prise est déportée dans le compartiment moteur.



À l'avant, le Mod.S #001 reçoit un pare-chocs / support de treuil en acier. Sur les prochains exemplaires, ce bumper sera confectionné en aluminium.



Afin de bien voir les dangers de la piste la nuit, la calandre de ce fourgon Mercedes a été découpée afin d'y intégrer un jeu de longue-portées Lazer Triple R-750.



Particularité du rack à plaques de désensablage installé sur le côté du véhicule, il peut se basculer à l'horizontale, se transformant ainsi en tablette extérieure.



En complément des longue-portées encastrées dans la calandre, un jeu de Lazer Utility 25 pose ses valises sur les charnières de capot.



Une galerie ARB Base Rack a fait son apparition au-dessus du Mod.S #001. Y est fixée une paire de panneaux solaires de 190 watts.



La porte arrière gauche de ce Sprinter s'habille d'un porte-roue intégrant une échelle facilitant l'accès à la galerie de toit. Son homologue se pare d'une grande plaque « porte-accessoires » en aluminium.



Livré avec les marchepieds électriques, ce jeu de leds évitera que vous manquez la marche.



Histoire de faciliter l'accès à bord, trois marchepieds électriques complètent l'équipement de ce van Mercedes.



Avantage du module «meubles de soute» mis au point par Van der Moon, un demi-sommier monté sur charnières permet de créer un couchage intérieur de 190 x 140 cm.



Avantage du couchage intérieur, il est semi-permanent. C'est-à-dire que le demi-sommier peut être basculé sur le côté gauche du coffre, car monté sur charnières.



La seconde partie du meuble de soute logé à gauche renferme le local technique électrique. Vous y retrouvez un tableau électrique, un chargeur 220 volts, un convertisseur 2 500 Watts ainsi qu'un coupleur / séparateur et un module de gestion de charge solaire en partie haute tandis qu'une batterie lithium est logée en partie basse. À noter que tous ces équipements sont de la marque Victron Energy.



Dans le meuble de soute de droite est dissimulé un réservoir d'eau propre de 125 litres en Inox en partie basse sur toute sa longueur.

Sur le côté droit du coffre, le meuble de soute se divise en deux espaces verticaux. Accessibles depuis l'extérieur, les deux premiers coffres peuvent servir de stockage.



En partie haute du meuble de soute de droite, vous disposez de deux coffres de rangements.



Sur la face arrière du meuble de soute de droite, à côté de la goulotte de remplissage du réservoir d'eau, vous disposez d'un système de raccord rapide pour brancher une douche extérieure.



Au-dessus du couchage intérieur, des deux côtés du véhicule, des meubles suspendus offrent des espaces de rangement supplémentaires.



Pour plus de rangements à bord, des organisateurs Moon habillent les deux portes arrière.



Particularité des meubles suspendus côté droit, ils intègrent un éclairage leds et disposent d'une plaque Molle pour y accrocher des sacs ou tout autre accessoire.



Pour ranger vaisselle, ustensiles de cuisine et conserves, le meuble « cuisine » est subdivisé en sept coffres et tiroirs.



Quand vous ouvrez la porte latérale de ce Sprinter, vous vous retrouvez face au module « cuisine ».



Entre le couchage intérieur et la banquette du coin « séjour », le Mod.S #001 accueille un espace où sera prochainement intégrée une douche intérieure.



Le meuble « cuisine » équipant ce van Mercedes intègre un évier, une plaque de cuisson à induction ainsi qu'un réfrigérateur à compression de 50 litres.



Histoire de cuisiner à votre aise à bord, le meuble « cuisine » intègre une tablette basculante permettant d'agrandir le plan de travail.



Espace optimisé au maximum! Sous l'assise de la banquette du coin « séjour », un grand coffre offre du rangement supplémentaire.



Derrière le siège conducteur prend place l'espace « séjour » avec une table qui fait face à une petite banquette.



Ultime avantage du meuble « cuisine », il reçoit une tablette basculante vers l'extérieur. Pratique en bivouac!



Avantage de la table de ce Mod.S #001, elle dispose d'une rallonge et il suffit de tourner les sièges avant pour manger à plusieurs dessus.



Afin de loger le couchage intérieur, les flancs du Sprinter ont été élargis avec des extensions en fibre de verre.



Pour une meilleure ventilation et plus de luminosité, le flanc gauche de ce Sprinter est équipé d'un lanterneau d'origine Mercedes.



SALON DU VOYAGE EN VÉHICULE AMÉNAGÉ

RENNES PARC EXPO / 11-12 AVRIL
ALPEXPO GRENOBLE / 9-10 MAI
PARC EXPO BORDEAUX / NOVEMBRE

EN ROUTE POUR 2026 !

NOUVEAU PÔLE AVENTURE

EQUIP'RAID

CARAPACE
S T O R E

VANS
FOURGONS
CAMIONS
POIDS LOURDS
VÉHICULES 4X4
CELLULES PICK UP
TENTES DE TOIT
MINI-CARAVANES
REMORQUES
ÉQUIPEMENT

BAPTÊMES 4X4 GRATUITS

VANLIFE-EXPO.COM



tip toy

4x4

GARAGE SPÉCIALISTE 4X4 EN HAUTE-SAVOIE



PRÉPARATION TOUT TYPES DE VÉHICULE
RAID / LOISIR / COMPÉTITION

CONTACTEZ-NOUS

04 50 51 86 20

CONTACT@TIPTOY74.COM

TIPTOY74.COM

“Les pauvres
sont des gens
comme *nous*,
sauf qu'ils
n'ont pas
d'argent.”

Cherhe

DEPUIS 1985, DES MILLIONS
DE MAINS SE TENDENT.
FAITES UN DON SUR
RESTOSDUCOEUR.ORG

LES RESTAURANTS
DU COEUR
LES RELAIS DU COEUR



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



Samurai revisité à la sauce Extrême



Prenez un vieux Suzuki 413 châssis long de 1988. Puis, confiez-le pendant deux semaines à un passionné de franchissement extrême qui dirige une société de vente d'accessoires 4x4. Avec beaucoup de chance, vous obtiendrez peut-être un Samurai comme celui de Nicolas Truchi, le boss de 4krawl Products. Préparé en moins de deux semaines spécialement pour un rassemblement, ce Suz mélange mécanique nipponne, ponts de Chevrolet et solutions techniques inédites. Découverte.

Il était une fois, un jeune aficionado de franchissement hard répondant au nom de Nicolas Truchi qui découvrit le 4x4 par l'intermédiaire de son père dès son plus jeune âge. Résultat, à l'âge de 18 ans, notre Savoyard s'acheta un Vitara en guise de première voiture. Un Suz qu'il n'hésitait pas à mettre en TT hard dès qu'il en avait l'occasion. Quelques années plus tard, ayant « ruiné » son 4x4 nippon, il cassa sa tirelire pour une Wrangler. Que n'avait-il pas fait là ? Sans le savoir, cet achat marqua un tournant dans sa vie. En effet, ayant pris goût aux 4x4 made in USA, dans la foulée, il acquit un Grand Cherokee ZJ, puis un WJ et, enfin, un Wagoneer.

POUR LUI ET POUR LES AUTRES

À l'époque, peu d'accessoiristes français s'intéressaient vraiment à ces modèles. Du coup, à chaque fois qu'il voulut préparer ses « jouets » de façon un peu poussée, Nicolas se retrouvait confronté au même problème. Sur les sites internet des équipementiers américains, il dénichait toujours l'équipement ou le kit qu'il recherchait. Mais, vu que personne en assurait la distribution de notre côté de l'Hexagone, il n'avait d'autres choix que de les commander en direct. Cela aurait pu en rester là... sauf qu'à force de débarquer sur des meetings avec des produits jamais vus en France, très rapidement, d'autres Jeepers l'ont sollicité pour savoir où il se les procurait. Certains ne parlant pas anglais iront même jusqu'à lui demander de passer commande pour eux. Voilà comment notre Savoyard eut l'idée de fonder 4krawl Products en mai 2010. Objectif : importer et commercialiser, en toute légalité,

la plupart des accessoires TT disponibles aux States. Aussi bien ceux destinés aux Jeep et autres 4x4 US que ceux pour les Suzuki, Toyota ou crawler tubulaires.

UNE BELLE OPPORTUNITÉ

Toutefois, alors que ses nouvelles responsabilités de chef d'entreprise auraient pu éloigner Nicolas du TT, elles n'ont fait que renforcer sa passion pour le franchissement extrême. Résultat, cette année, il se faisait une joie de participer au rassemblement du site Pirate4x4 qui se déroule sur le terrain de la Vallée Bleue. Seul problème, à un mois de la manifestation et alors qu'il avait déjà renvoyé son inscription, il ne disposait d'aucun véhicule roulant. Tout comme son ami, Olivier Naessens ! Du coup, nos deux Savoyards décidèrent de s'en préparer un en urgence. Coup de chance, ils dénichèrent un petit Suzuki 413 châssis long du côté de Besançon pour seulement 700 euros. Mécaniquement sain et ne totalisant que 160 000 kilomètres, ce Samurai à carburateur datant de 1988 représentait la base idéale pour se concevoir un jouet en quelques semaines. Seule sa carrosserie un peu piquée par la rouille n'en faisait pas l'affaire du siècle.

À COUPS DE DISQUEUSE

Aussitôt leur acquisition rapatriée chez Nicolas, les grandes manœuvres commencèrent. Le porte-à-faux arrière est trop conséquent pour un véhicule extrême ? Qu'à cela ne tienne, nos deux compères sortirent la disqueuse et raccourcirent les longerons de





23 centimètres. Au passage, ils rabotèrent le pourtour des quatre ailes en prévision du montage de pneus de taille XXL. De même, sachant que les gomme risqueraient de frotter contre, ils découpèrent carrément les intérieurs de passages de roue arrière. Conséquence directe, la face latérale des ailes arrière n'étant plus solidaire du plancher, nos deux passionnés purent les plier vers l'intérieur afin de donner une forme en biseau à la benne. Ainsi, moins de risque que la caisse ne vienne frotter contre un rocher. Enfin, ils soudèrent la ridelle arrière aux ailes et adaptèrent un réservoir en plastique de 40 litres derrière les places avant.

TRANSFERT ULTRA RÉDUCTÉ

En ayant fini avec la carrosserie et après un contrôle du 1300 cm³ à carburateur qui s'avéra apte au service, nos deux Savoyards s'attaquèrent à la chaîne cinématique. Préférant augmenter la réduction plutôt que booster le petit 4-cylindres essence au détriment de sa fiabilité, ils ouvrirent la boîte de transfert pour lui greffer un kit de réduction en 6,5 : 1. Cette nouvelle cascade de pignons confère, par rapport à l'origine, un gain de 27% en gamme longue et surtout de 186% en rapport court. En un mot, ils ont presque triplé la réduction par rapport à un 413 d'origine. Qui dit mieux ! Revers de la médaille, avec une telle boîte de transfert, les ponts Suzuki n'auraient pas tenu la distance, d'autant que Nicolas et Olivier désiraient chausser leur jouet de pneus Super Swamper en 38 pouces.

PONTS MADE IN USA

Du coup, plutôt que d'attendre que les demi-arbres cassent, nos deux amis récupérèrent d'occasion deux

ponts de Chevrolet K30. Des essieux surdimensionnés qui, eux, ne craignent pas les reprises d'adhérence un peu violente. Autre avantage de ces essieux rigides, le Dana 60 avant renfermait d'origine un différentiel à glissement limité. Cela faisait toujours un équipement en moins à acheter ! Quant au 14 Bolts arrière, Nicolas opta pour un verrouillage intégral et permanent à coup de soudure. Le fameux « Lincoln » en référence à la marque américaine de poste à souder. Ainsi, quelle que soit la situation, les roues arrière motricieront toujours. Ayant les mains dans le 14 Bolts, le boss de 4krawl Products en profitera pour y adapter des freins à disque en lieu et place des tambours, grâce à un kit de sa conception. Puis, à coups de tronçonneuse, Olivier mit à nu ou presque les deux ponts. Opération indispensable pour la suite !

POSE COMPLIQUÉE

Primo car, voulant passer les lames au-dessus des ponts et modifier l'ancrage des amortisseurs, les fixations d'origine ne servaient plus à rien. Secundo, le châssis d'un Suz étant moins large que celui du Chevrolet, les supports de lames sur les ponts s'avéraient trop désaxés vers l'extérieur pour être recyclés. Nicolas et Olivier devaient les « ramener vers l'intérieur ». À l'arrière, l'opération ne posait aucun problème. Les lames furent parfaitement centrées par rapport à l'aplomb des longerons. Par contre, sur le Dana 60 avant, impossible de faire de même à cause du nez de pont qui gênait. Du coup, nos Savoyards durent décaler l'ancrage « côté châssis » de quelques centimètres vers l'extérieur, via deux pattes de leur création. Ils en profitèrent pour changer les fixations sur les longerons car nos deux passionnés avaient opté pour quatre

lames Synergy Suspension + 2,5 pouces destinées à une Jeep Wrangler. Or, ces lames s'avèrent plus larges que celles prévues pour les Suzuki. Les pattes de fixations d'origine se révélaient donc trop étroites.

POUR DE MEILLEURS DÉBATTEMENTS

Autre souci mais dont avaient connaissance Nicolas et Olivier avant de se lancer, les lames de Wrangler sont légèrement plus longues que celles d'un 413. Du coup, impossible de les fixer comme à l'origine. Voilà pourquoi Nicolas et Olivier soudèrent un tube de 3 mm d'épaisseur dans la traverse avant qui affleure en extrémité du châssis. Ce dernier dépassant des longerons, ils purent souder dessus deux rotules Currie Enterprises afin d'y fixer un jeu de jumelles Boomerang sur lesquelles viennent se reprendre les Synergy Suspension. Avantage de ce montage, les rotules évitent que les lames travaillent de trop dans le sens de la longueur et les jumelles qu'elles se retournent. Autre bénéfice de cette nouvelle suspension, les lames étant plus longues, le pont avant a été avancé de quelques précieux centimètres. Revers de la médaille, l'arbre de transmission avant travaillait avec un angle trop prononcé. Un mal vite réparé par l'ajout d'une cale biseautée entre les lames et le pont. À l'arrière, le montage s'est montré beaucoup plus simple. Après avoir coupé les pattes d'origine sur le châssis, nos compères se sont contentés de recréer deux supports avec rotules Currie Enterprises et jumelles boomerang et le tour était joué. Restait le problème de la liaison des ponts avec le transfert du 413. Pour cela, ils coiffèrent les sorties de boîte avec des flasques spéciales permettant de monter des arbres de transmission avant à double

croisillon de Cherokee XJ sur le transfert nippon.

DIRECTION FULL HYDRAULIQUE

Dès cette nouvelle suspension achevée, Nicolas et Olivier firent face à un problème de taille : il leur fallait revisiter en profondeur le circuit de direction. Déjà, afin de la mettre à l'abri, ils décalèrent la fixation de la barre d'accouplement du dessous au-dessus des pivots, via de nouveaux bras. Ainsi, la liaison métallique entre les deux roues passe désormais entre les lames et le châssis. Ensuite, ils supprimèrent la barre de direction au profit d'un système full hydraulique avec orbitrol. Le 1300 cm³ à carbu étant dépourvu de pompe de direction assistée, ils installèrent une pompe électrique de Renault 25 afin de mettre en pression l'huile de l'orbitrol. Pour le vérin, ils confectionnèrent un support sur le pont et le reprirent sur la barre d'accouplement de l'autre côté. Une fois en place, nos Savoyards ajoutèrent une protection fixée sur le devant de l'essieu et sur le carter de nez de pont qui prend la forme d'un tube cintré afin de protéger le vérin des chocs. Résultat des courses, grâce à ce montage, aucune barre de direction ne bride désormais les débattements et le pilote n'a aucun mal à braquer les gros Super Swamper TSL SX en 38 x 12,5 x 16 dont est équipé ce Samurai. Une assistance au braquage d'autant plus bienvenue qu'en TT, ce Suz roule avec la pression très basse dans les pneus grâce aux Beadlock Ring soudés aux jantes Chevrolet.

EN PRÉVISION DU PIRE

Sur ce changement de gomme, la préparation mécanique de ce Samurai toucha à sa fin. Mais, point





sa transformation ! En effet, en vue d'une utilisation « extrême », nos deux amis confectionnèrent un jeu de protections tubulaires de bas de caisse, solidement soudées au châssis. Se reprenant dessus, avec des tubes en 42 mm de diamètre, ils façonnèrent un arceau extérieur qu'ils prolongèrent vers l'avant et l'arrière jusqu'aux extrémités des longerons. De même, pour plus de robustesse, deux jambes de renfort viennent se reprendre sur le châssis au centre du véhicule, derrière les sièges et une barre transversale surplombe le 1300 cm³ pour éviter que le bloc soit endommagé en cas de tonneau. Toutefois, cet arceau 10-points remplit une autre fonction, beaucoup plus inattendue. Quatre des barres servant à relier l'arceau au châssis sont reprises sur les ancrages supérieurs d'amortisseurs. Du coup, nos compères les utilisèrent pour décaler vers le haut la fixation des amortisseurs. Ce qui leur a permis de monter des Rough Country + 6 pouces. Résultat, ce 413 dispose de plus de 80 cm de débattements par roue !

LE VERDICT DU TERRAIN

Ne restait plus qu'à l'essayer en conditions réelles ! Les premiers tests révélèrent des lames un tantinet trop dures pour le trial. Nos compères en retirèrent donc quelques-unes pour l'assouplir. Ce défaut de jeunesse réglé, que dire ? Malgré ses pneus en 38 pouces, ce Suz se montre plein de bonne volonté dans les zones. La réduction de la boîte de transfert permet d'aborder les difficultés sur le couple et avec la direction hydraulique, pas besoin de ses deux mains pour braquer. Question motricité, entre le glissement limité avant et le « Lincoln » arrière, les zones de croisement de ponts se survolent littéralement. Autre bonne surprise, avec les pneus qui dépassent de la caisse, aucun souci face à un gros rocher. Seul bémol, dans la précipitation, Nicolas et Olivier ont

conservé les carters de nez de pont d'origine. Or, en rockcrawling pur, les changer pour des modèles plus robustes n'aurait pas été du luxe. Mais, peut-on leur en tenir rigueur quand on sait que ce crawler a été réalisé en 12 jours seulement ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Modifications

- Châssis raccourci de 23 cm à l'arrière
- Décalage des supports de lames sur le châssis
- Filtre à air Green
- Boîte de transfert en 6,5 : 1
- Arbres de transmission avant et arrière à double croisillon de Jeep Cherokee
- Pont arrière GM 14 Bolts
- Adaptation de freins à disque à l'arrière
- Différentiel arrière soudé
- Pont avant Dana 60 avec différentiel à glissement limité
- Lames Synergy Suspension + 2,5 pouces de Wrangler YJ
- Jumelles Boomerang avant et arrière
- Rotules Currie Enterprise en bout de lames
- Amortisseurs Rough Country + 6 pouces
- Décalage des ancrages supérieurs d'amortisseurs sur l'arceau extérieur
- Direction full hydraulique avec pompe électrique
- Repositionnement de la barre d'accouplement
- Jantes de Chevrolet avec Beadlock Ring à souder
- Pneus Super Swamper TSL SX en 38 x 13,5 x 16,5
- Découpe des ailes arrière de 23 cm
- Mise en biseau des ailes arrière
- Ridelle arrière soudée
- Dépose des passages de roue arrière
- Fabrication d'un arceau extérieur
- Réservoir d'essence de 40 litres en plastique dans la benne
- Treuil arrière Warm 9500Ti



Exit le pont du Samurai! À la place, ce 413 repose à l'avant sur un gros Dana 60 de Chevrolet K30 renfermant un différentiel à glissement limité.



Officiellement, ce Suz n'est plus haut que de 6 cm avec les lames de suspension... sauf qu'entre le passage des lames au-dessus des ponts et les jumelles boomerang, il a gagné réellement près d'une vingtaine de centimètres!



Braquage facilité! Grâce à ce vérin repris sur le pont et la barre d'accouplement, tourner les roues en 38 pouces se fait du bout des doigts.



Bien à l'abri! Désormais, la barre d'accouplement se situe entre le châssis et les lames suite au repositionnement de ses fixations au-dessus des pivots de roues via ses nouveaux bras.



Astuce maison! Les lames d'YJ étant plus longues que celles du 413 et ne pouvant les recentrer correctement, nos savoyards ont prolongé la traverse avant avec un tube afin de pouvoir y fixer en bout des rotules Currie et des jumelles boomerang.



Ancrages décalés! Afin de monter des amortisseurs Rough Country + 6 pouces, nos deux amis ont déplacé leurs fixations sur le dessus du pont et sur les jambes de l'arceau de sécurité.



Pour les préserver! Les lames de ce Suz sont boulonnées sur des jumelles boomerang pour empêcher qu'elles se retournent après un débattement extrême.



Le 14 Bolts arrière étant pourvu de freins à tambour à l'origine, Nicolas a conçu un kit de freins à disque sur-mesure.



Motricité assurée! Afin qu'une perte d'adhérence ne stoppe jamais la progression de ce 413, le pont arrière renferme un différentiel « Lincoln », c'est-à-dire soudé.



Décalées vers l'extérieur! Ne pouvant recentrer correctement les lames avant, Nicolas et Olivier ont façonné des pattes spéciales afin de désaxer vers l'extérieur les ancrages.



Pattes de fixation US! Les lames de Wrangler étant plus larges que celles pour Suzuki, leurs fixations ont été changées par des ancrages plus larges.



Comment gagner de précieux centimètres en croisement de ponts ! Sur ce 413, les jambes de l'arceau servent d'ancrage aux amortisseurs Rough Country + 6 pouces.



Ayant raccourci les longerons arrière, un nouveau réservoir a été installé derrière les sièges.



100% d'origine ! En dehors du filtre à air Green, le 1300 cm3 à carbu est resté stock.



Pour éviter que le bloc ne reçoive un choc malheureux en cas de tonneau, cette barre transversale courant au-dessus du 1300 cm3 rigidifie l'arceau extérieur et le protège.



Rien de changé ! La planche de bord reste commune à n'importe quel Samurai.



Réduction triplée ! Ne voulant pas booster le 1300 cm3, nos Savoyards ont joué sur le transfert en lui adjoignant un kit 6,5 : 1.



Maintien assuré ! Par sécurité, les sièges ont été changés pour des baquets avec harnais repris sur l'arceau.



Gros travail de pliage ! Afin de mettre à l'abri la caisse, nos deux amis ont confectionné autour un arceau 10-points.



Façon véhicule de course ! Désormais, la mise en route du 1300 cm3 est assurée par un démarreur contact.



Super Swamper revisités ! Ce Suzuki est chaussé de TSL SX en 38 x 12,5 x 16 retaillés sur des jantes de Chevrolet coiffées d'un Beadlock Ring.



Suite à la dépose des passages de roue arrière, les ailes ont été pliées vers l'intérieur afin de donner une forme en biseau à la benne.



Pour éviter les casquettes ! Profitant de la présence de l'arceau extérieur, nos deux compères ont ajouté un stinger à l'avant.



Solidaire du châssis ! Sur ce Suz, les bas de caisse tubulaires ont été soudés aux longerons car ils servent à la fois de protection et de supports à l'arceau de sécurité.



En cas de plantage, un treuil 9500 Ti a été fixé dans la benne afin de se tirer par l'arrière.



Amonzevo
Motrix

Raid Horizon Dune - Algérie

Du 21 février au 16 mars 2026
Pays : Algérie

Horizon Dune et Roc - Maroc

Du 5 au 18 avril 2026
Pays : Maroc

Tras Montes Portugal

Du 1^{er} au 8 mai 2026
Pays : Portugal

Transsierras Andalouse

Du 9 au 16 mai 2026
Pays : Espagne

Raid Sardaigne

Du 23 au 31 mai 2026
Pays : Sardaigne

Raid Corse

Du 31 mai au 7 juin 2026
Département : 20

Raid Crète

Du 12 au 20 juin 2026
Pays : Crète

Raid Alpissimo

Du 4 au 11 juillet 2026
Département : 73

Raid Alpissimo

Du 12 au 19 juillet 2026
Département : 06

Tras Montes Portugal session Bivouac

Du 05 au 15 août 2026
Pays : Portugal

Tras Montes Portugal

Du 16 au 23 août 2026
Pays : Portugal

Raid Sardaigne

Du 11 au 20 septembre 2026
Pays : Sardaigne

Horizon Dune et Roc - Maroc

Du 04 au 16 octobre 2026
Pays : Maroc

Raid Horizon Dune - Algérie

Du 24 octobre au 16 novembre 2026
Pays : Algérie

Rallyes W2RC 2026

BP Ultimate Rally Raid : 17 au 22 mars 2026

Desafío Ruta 40 : 24 au 29 mai 2026

Rallye du Maroc : 28 sept au 03 octobre 2026

Abu Dhabi Desert Challenge : 22 au 27 nov 2026

Rallyes non FIA 2026

Africa Eco Race : 24 janvier au 7 février 2026

M'Hamid Express : 25 au 30 janvier 2026

Morocco Desert Challenge : 9 au 18 avril 2026

Carta Rallye : 18 au 24 avril 2026

Rock Trophy : 26 avril au 1 mai 2026

Babyboomer's Adventure Maroc : 5 au 13 Mai 2026

Baja Europe : 14 au 16 mai 2026

Rallye Breslau : 28 juin au 3 juillet 2026

Fenix Rally : 21 au 29 octobre 2026

L'oasis Lorginal Classic : 22 au 29 Octobre 2026

Rallye Tout-terrain FFSA 2026

Rallye des collines d'Arzacq : 6 au 08 mars 2026

Rallye du Labourd : 3 au 05 avril 2026

Rallye Terre du Gâtinais : 24 au 26 avril 2026

Rallye Jean de la Fontaine : 22 au 24 mai 2026

Rallye du Barétous : 19 au 21 juin 2026

Rallye Terres d'Armagnac : 10 au 12 juillet 2026

Rallye Orthez-Béarn : 7 au 9 août 2026

Rallye des Cimes : 4 au 6 septembre 2026

Rallye Dunes et Marais : 2 au 4 octobre 2026

Rallye 7 Vallées Artois : 30 oct au 1^{er} novembre 2026

Rallye Plaines et Vallées : 27 au 29 novembre 2026

Trophée France Truck Trial 2026

Montboucher-sur-Jabron : 5 et 5 juillet 2026

Privas : 25 et 26 juillet 2026

Montalieu-Vercieu : 26 et 27 septembre 2026

Endurance 4x4 FFSA 2026

9 heures TT du Santerre : 16 et 17 mai

24 heures TT de France : 11 au 13 septembre

6 heures TT d'Île de France : 11 au 13 septembre

6 heures TT du Santerre : 10 et 11 octobre

LES DESTINATIONS AMONZEVO MOTRIXIEN PHOTOS



PLUS D'INFOS SUR LES DATES AMONZEVO MOTRIX



Des voitures de prestige, mais peu de 4x4



Cette année, Rétromobile fêtait ses 50 ans d'existence. On s'attendait donc à une édition « mémorable » qui resterait longtemps dans les annales du salon. Et elle le fut... d'une certaine façon ! En effet, du 28 janvier au 1er février, plus de 600 professionnels et amateurs exposaient des véhicules d'époque au Parc des Expositions de la Porte de Versailles. Malheureusement, il s'agissait principalement d'exemplaires d'exception, de véhicules de course et de Youngtimers... mais très peu de 4x4. Petite visite guidée.

En cinquante ans, le salon Rétromobile est devenu le rendez-vous incontournable des passionnés européens de voitures anciennes. Et l'édition 2026 qui s'est déroulée du 28 janvier au 1er février n'a fait que confirmer cet état de fait. Sur les trois niveaux du hall 7 du Parc des Expositions de la Porte de Versailles, le salon 2026 mêlait marchands d'exception, ventes aux enchères spectaculaires et expositions éclectiques. Pour le passionné de voitures anciennes, c'est un paradis sur terre.

Malheureusement, cette année, la plupart des professionnels présents ont principalement présenté de magnifiques classiques des années 50/60, des super cars des années 90/2000 ainsi que des gloires du sport automobile au prestigieux pedigree ou encore des GT très haut de gamme. Point commun à toutes ces autos, leur prix de vente avoisinait ou franchissait carrément la barre symbolique de 6 chiffres, voire beaucoup plus. Comparé aux éditions précédentes, les voitures du peuple d'antan (Renault Dauphine, Simca 100 ou encore Citroën 2CV par exemple) se faisaient beaucoup moins nombreuses. Aucun doute, on assiste à une incontestable montée en gamme. Heureusement, certains exposants jouaient la carte de youngtimers.

Autre motif de satisfaction, de très nombreuses expositions faisaient revivre le passé glorieux de certaines marques. Mercedes célébrait, par exemple, ses 100 ans de collaboration Benz, Skoda fêtait ses 125 ans de présence en compétition ou encore Volkswagen revenait sur les 50 ans de la Golf, tandis que Renault retraçait les 35 ans de la Clio. D'autres constructeurs mettaient en avant leur plus emblématique modèle à l'image d'Alpine qui commémorait sa berlinette A110 ou Citroën qui exhibait la DS du Général de Gaulle et la SM décapotable de Georges Pompidou. Pour sa part, Peugeot exposait fièrement une authentique 205 GTI.

Et les 4x4 dans tout cela? Malheureusement, ils se faisaient très rares dans les allées. Ici, un vendeur spécialisé de pièces présentait deux exemplaires de Lada Niva préparés « compétition ». Là, un importateur indépendant exhibait deux Land Cruiser restaurés, un Série 4 et un Série 6. Un peu plus loin, un vendeur de véhicules de prestige présentait un très beau Land Rover Serie II 88 pouces au côté d'un Range Rover Classic. Mais, le plus grand nombre de 4x4 était incontestablement visible dans la zone des « véhicules à moins de 30 000 euros » dans le hall 3. Plusieurs Suzuki Samurai, une Fiat Panda 4x4 ainsi que deux Jeep Willys y attendaient leurs futurs propriétaires. Enfin, parmi les 83 lots mis aux enchères par Christie's, vous trouviez deux 4x4 d'exception. Un Land Rover Series II de 1981, préparé façon Camel Trophy, qui a participé à de nombreuses expéditions africaines dans les années 90 avant d'être entièrement restauré. À ses côtés, les visiteurs ont pu admirer une Fiat Campagnola 1107 A qui a participé au Dakar Rally 1986 et 1987 aux mains des Italiens Roberto Collomb et Michela Torreano Collomb. Mais, assez parlé! Place à la visite guidée en photos. ■

Texte et photos : Eric Paigneau





CE NE SONT PAS DES 4X4, MAIS....





L'agenda 2026 de la FVLTT sera chargé

Avant toute chose, en ce mois de janvier, les membres du bureau de la FVLTT et moi-même souhaitons à tous les passionnés d'offroad, une bonne année 2026 pleine de balades, de bivouacs, de rencontres et de convivialité !

L'AG DE LA FVLTT

Samedi 17 janvier a eu lieu l'Assemblée Générale de votre Fédération des Véhicules de Loisirs Tout-Terrain. Primo, nous voudrions remercier l'ensemble des participants à cette AG 2026. Deuzio, au terme de la réunion, Olivier Guérin a été (re) nommé «Président de la Fédération». À cette occasion, un grand merci à Didier Poelaert qui a assuré la Présidence pendant les problèmes de santé d'Olivier en 2025. Au cours de cette assemblée, nous avons défini le calendrier des événements fédéraux majeurs à venir. À savoir : les dates des stages de formation à la conduite tout-terrain ainsi que des quatre camps FVLTT.

LES FORMATIONS

Déjà, voici le planning des stages de pilotage 4x4, en présence d'un moniteur BPJEPS. En Île-De-France, nous allons organiser six sessions. Sept autres formations se dérouleront du côté de Cahors (46). À cela s'ajouteront quatre dates à Corcoué-sur-Logne (44) et deux autres aux abords de Lyon (69). Certaines de ces sessions seront

également ouvertes aux propriétaires de pick-up avec cellule et de vans offroad. Pour prendre connaissance des dates exactes, voir le calendrier en encadré.

LES CAMPS FVLTT

Cette année, à l'occasion de nos Camps FVLTT, nous visiterons de nouvelles régions. Exception faite du Camp Limousin (en mai) qui a été plébiscité à l'issue de l'édition précédente. Nous avons donc décidé de remettre cette date au programme mais avec un nouveau parcours. Pour 2026, nous partirons aussi en juin dans la région lyonnaise (Sud-Est) et ses montagnes. Puis, nous nous retrouverons dans le Lot en juillet où vous découvrirez sa gastronomie riche en goût. Pour finir l'année, nous mettrons le cap entre l'Hérault et l'Aveyron pour les derniers jours ensoleillés de septembre. La recette des Camps FVLTT est maintenant connue : de la convivialité grâce à des évolutions en petit groupe, des randonnées accessibles à tous et à tous les véhicules (TT ou SUV) mais avec quelques passages techniques, une soirée avec apéritif suivie d'un repas local festif. En un mot de quoi passer un bon moment autour d'un feu de camp !

LES 25 ANS DE LA FÉDÉRATION

Mais l'événement de l'année 2026, ce sera

incontestablement l'anniversaire des 25 ans de la Fédération. L'occasion pour tous les passionnés, adhérent ou non, de venir profiter d'un week-end exceptionnel du 8 au 10 mai 2026 sur un terrain privaté pour l'occasion à 10 minutes de Barbezieux St Hilaire (16300) avec au programme : présence de professionnels et partenaires avec expositions, balade au road-book entre les vignes du Cognac, terrain de franchissement ouvert à tous, baptême en 4x4 extrême, Bivouac, apéritif «Anniversaire», repas festif, concert... Attention, le nombre de places est limité. Pensez donc à vous inscrire au plus vite.

n'oubliez pas de renouveler votre cotisation !

Je pratique le TT! J'adhère à la FVLTT! Indispensable pour que tous les loisirs Tout-Terrain puissent toujours exister et se développer dans le respect de nos droits et devoirs de citoyens.

Adhésion individuelle — FVLTT

Adhésion Club — FVLTT

Adhésion individuelle Club — FVLTT

Olivier Guérin - contact@fvltt.com - 06 35 36 48 37

ADHESIONS 2026

Les bulletins d'adhésion 2026 pour les clubs et les particuliers sont déjà disponibles sur notre site internet,

CALENDRIER CAMPS 2026

Camp Limousin «Les Trésors du Limousin» 30 & 31 mai 2026

Bivouac à Treignac (19260), 2 randonnées, avec en point de mire le lac de Vassivière et les Monédiaires, Piquenique du midi avec vue sur la chaîne des Pys de Dôme!

Renseignements :

Thierry : 06 72 05 01 71 ou evenements@fvltt.com

[Inscriptions par internet](#)

Camp Lyonnais «À La Découverte du Dauphinois» 6 & 7 juin 2026

Bivouac à Châtonnay (38440), 2 randonnées, vous serez entouré du Mont-Blanc, de la montagne de Beldonne et du Vercors, rien que pour vos yeux!

Renseignements :

Olivier : 06 35 36 48 37 ou evenements@fvltt.com

[Inscriptions par internet](#)

Camp Cahors «Autour de Saint Cirq Lapopie» 25 & 26 juillet 2026

Bivouac à Vers (46330), 2 randonnées, aux confins du Lot et de ses affluents à la recherche du Diamant noir! Soirée autour du feu de camp!

Renseignements :

Philippe : 06 15 04 43 01 ou evenements@fvltt.com

[Inscriptions par internet](#)

Camp Occitanie «Pistes secrètes» 19 & 20 septembre 2026

2 randonnées, entre l'Hérault et l'Aveyron mon cœur balance, soirée festive pour faire honneur à la gastronomie locale.

Renseignements :

Jean-Paul : 06 89 74 64 56 ou evenements@fvltt.com

[Inscriptions par internet](#)

LES 25 ANS DE LA FVLTT



Renseignements :

Olivier : 06 35 36 48 37 ou contact@fvltt.com

[Inscriptions par internet](#)

LES DATES DES FORMATIONS

Île-De-France

21 & 22 février / 7 & 8 mars / 11 & 12 avril / 17 & 18 octobre / 7 & 8 novembre / 12 & 13 décembre

Cahors (46) :

27 & 28 mars / 29 & 30 mars / 17 & 18 juillet / 19 & 20 juillet / 7 au 9 août / 13 & 14 novembre / 15 & 16 novembre

Corcoué-sur-Logne (44)

29 & 30 mai / 31 mai & 1er juin / 16 & 17 octobre / 18 & 19 octobre

Lyon (69) :

24 au 26 avril / 2 au 4 octobre

Renseignements :

Olivier : 06 35 36 48 37 ou Philippe : 06 15 04 43 01

[Inscriptions par internet](#)

Préparation Dacia

Dacia Duster 3 Adventure 2025	108
Dacia Duster 1 by Euro4x4Parts	2
Dacia Duster 1 by Outback Import	43
Dacia Bigster Concept	58
Dacia Manifesto Concept	79



Isuzu D-max et Mu-X Concept X	34
Isuzu D-Max GO2 OffRoader	51
Isuzu D-max Mudmaster	105
Isuzu D-max N60F d'Abian Pays basque	74
Isuzu D-max T2 de Marion Andrieu	3



Préparation Ford

Concept-cars des Ford Auto Nights 2022	58
Ford Bronco Concept du Easter Safari 2021	61
Ford Bronco Concept-cars de Holly	53
Ford Bronco DR	68
Ford Bronco du King Of The Hammers 2021	59
Ford Bronco Off-Road Cliffhanger Project	113
Ford Bronco Overland Concept	55
Ford Bronco R-Race	44
Ford Bronco Riptide Project	65
Ford Expedition Off-Grid Concept	70
Ford F-150 « Big Foot » d' Emil Grimsson	49
Ford F-150 « rockcrawling » de Lemuel Foster	22
Ford F-150 Lightning Police Responder	77
Ford F-150 Lightning Supertruck	99
Ford F-150 Lightning Switchgear	94
Ford Ranger « Expédition » d'ARB 4x4 Europe	34
Ford Ranger « Expédition » d'Outback Import	44
Ford Ranger « raid » by RLC Diffusion	19
Ford Ranger « raid » d'ARB 4x4 Europe	67
Ford Ranger « vitrine » d'Adventech 4x4	38
Ford Ranger Raptor « vitrine » d'Equip'Raid	94
Ford Ranger Raptor « show-car » de Rockalu	104
Ford Ranger Raptor Baja 1000	80
Ford Ranger Raptor T1+ 2025	101
Ford Ranger Raptor T1+ du team NWM Ford Castrol	72
Ford Ranger Raptor V6 « vitrine » de Promyges 4x4	108
Ford Ranger Raptor V6 « vitrine » de Rockalu	84
Ford Ranger Raptor V6 de Bertrand Lechleiter	105
Ford Ranger Tactical Force	99
Ford Ranger V6 « vitrine » d'ARB 4x4 Europe	92

Préparation Ineos Automotive

Prototypes Ineos du Goodwood Festival 2024	101
Ineos Grenadier et Quartermaster Trialmaster X Letech	113
Ineos Quartermaster Kaiju Concept	107

Préparation Isuzu

Isuzu D-max « raid » de Modul Auto	81
Isuzu D-max « raid » de William Chaussemy	21
Isuzu D-max « vitrine » d'Abian Pays Basque	87
Isuzu D-max AT35 2021	61
Isuzu D-max AT37 2025	99
Isuzu D-max « vitrine » d'Euro4x4parts	62
Isuzu D-max « raid » de Jean-Pierre Bardy	21
Isuzu D-max Double Cab « raid » de la famille Barré	28

Préparation Jeep

Concept-cars Mopar du Easter Safari 2016	6
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2017	18
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2018	29
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2019	40
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2021	61
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2022	73
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2023	85
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2024	96
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2025	109
Jeep Cherokee XJ « Monster » de Jonathan Piani	22
Jeep Cherokee XJ « Rouden Rock » de Jeep Village	50
Jeep Cherokee XJ T2 du Team Pure Innocent	17
Jeep CJ5 « Butterfly » by Jungle's 4x4	112
Jeep CJ Surge Concept	80
Jeep CJ5 V8 de Sylvain Eugène	91
Jeep Comanche « Superlift » by Modul Auto	88
Jeep Gladiator « raid » by Equip'Raid	79
Jeep Gladiator « vitrine » de Rockalu	108
Jeep Gladiator « vitrine » de Trans 4 Equipement	106
Jeep Gladiator 6x6 Next Level	62
Jeep Gladiator by Mopar	37
Jeep Gladiator de Robby Gordon et Erik Miller	39
Jeep Gladiator Farout Concept	53
Jeep Gladiator Top Dog Concept 2021	56
Jeep TJ « Outback Challenge » de Jérôme Montador	88
Jeep TJ « rockcrawling » d'Eric Maniable	5
Jeep WH « Afrique » de Jean-Bernard Godio	111
Jeep Wrangler ARTT Sunchaser Concept	110
Jeep Wrangler JK Harley-Davidson by Parts Jeep	1
Jeep Wrangler JKU « 6x6 » de Bruiser Conversions	35
Jeep Wrangler JKU « raid » de Découverte Offroad	3
Jeep Wrangler JKU « raid » de Nicolas Picot	23
Jeep Wrangler JKU « Safari Tours » by Indiacars	19
Jeep Wrangler JKU « T-max » by Trans 4 Equipement	13
Jeep Wrangler JKU avec hard-top Gazell	7
Jeep Wrangler JLU « Code 1 » de Dynatrac	49
Jeep Wrangler JLU « raid » by ARB 4x4 Europe	45
Jeep Wrangler JLU « Rhino-Rack » by Dream Team Car	107
Jeep Wrangler JLU « vitrine » d'ARB 4x4 Europe	70
Jeep Wrangler JLU Feet Run	83
Jeep Wrangler JLU Rubicon 392 Concept	52
Jeep Wrangler LJ Maximus by Genright Off Road	57
Jeep Wrangler YJ « PRV » de Louis Cassou	107
Jeep Wrangler YJ « rockcrawling » de Jean-Baptiste Ley	48
Jeep Wrangler YJ « rockcrawling » de Sébastien Edange	3



Préparation Land Rover

LR Defender Dakar D7X-R	116
LR Defender de Franck Daurelle et Françoise Hollender	15
LR Defender « raid » by Sud-ouest 4x4	4
LR Defender « raid » d'Aménagement 4x4	14
LR Defender 100 pouces de Damien Tournadre	88
LR Defender 100 pouces de Vincent Roubin	97
LR Defender 110 « suspension pneumatique » by Sven Made	26
LR Defender 110 « raid » d'Aurore d'aventures	7
LR Defender 110 « raid » de Patrice Comrit	20
LR Defender 110 des Messagers autour du monde	84
LR Defender 110 Td4 « raid » by XS Offroad	16
LR Defender 110 TD5 des Land Rêveurs	116
LR Defender 130 « raid » de la Nomad Family	19
LR Defender 130 d'Adventech 4x4	25
LR Defender 130 de Service 4x4	24
LR Defender 90 de Stéphane Deslandes	23
LR Defender 90 Td4 de Yann Taillandier	93
LR Defender 90 Td5 de Rudy Roquesalane	31
LR Defender Crew Cab « raid » de Gilles Espinosa	32
LR Defender Hommage II by Chelsea Truck Company	39
LR Defender Kahn «The End Edition»	17
LR Defender Project Viper	21
LR Defender Rancho de Nova Offroad	9
LR Defender Tray-back de Christian Simon	1
LR Defender W2RC 2026	107
LR Defender pour le Dakar Rallye 2026	110
LR Discovery 3 TDV6 « raid » by ReulParts	39
LR Discovery 300Tdi de Sébastien Bierne	5
LR Discovery 5 by ReulParts	43
LR Discovery 5 Project Hero	17
LR Discovery 5 Trek Edition	50
LR Discovery bobtail de Yannick Croutch	106
LR Discovery I V8 T2 de Pascal Leboucher	60
LR Discovery Series II de Benjamin Ould	103
LR Discovery tray-back de Fabrice Faurie	6
LR Discovery tray-back du team EPC Bat	3
LR RoverLand de Françoise Hollender et Franck Daurelle	101
Range Rover « winch challenge » du team Xtrem Sud-ouest	4
Range Rover bobtail de Damien Chicco	112
Range Rover P38 « raid » de Fabrice Cadet	18
Range Rover P38 de la famille Gatignol	21
Range Rover pick-up d'Olivier Borie	28
Range Rover pick-up de Florent Garcia	99

Préparation Mercedes / Unimog

Brabus 550 Adventure 4x4 ²	17
Brabus 800 Adventure XLP	48
Brabus 850 4x4 ² Final Edition	39
Brabus Class-G Adventure	62
Brabus Crawler et le Brabus 900 XLP	74
Mercedes Class-G « trial » de Michel Allart	7
Mercedes Class-G 270 « Dakar » ex-Groine Développement	64

Mercedes Class-G 580 du Pape François 1er	105
Mercedes G63 AMG 6x6	51
Mercedes Maybach G 650 Landulet	17
Unimog « trial » du team les P'tits Suisses	18
Unimog 416 « trial » de Jean-Pierre Bardy	7



Préparation Mitsubishi

Mitsubishi Baja Raider	58
Mitsubishi Geoseek Concept	5
Mitsubishi Jeep J3 « collector »	41
Mitsubishi L200 Fast & Furious Live	30
Mitsubishi L200 Monster Concept	39
Mitsubishi L200 Triton Survivor	38
Mitsubishi Mi-Tech Concept	44
Mitsubishi New L200 AXCR	89
Mitsubishi Outlander PHEV Baja Race	57
Mitsubishi Pajero 3,2l « Afrique » de Franck Bouchard	112
Mitsubishi Pajero « Afrique » de Vincent Carpentier	88
Mitsubishi Pajero « raid » de Stéphane Louis	5
Mitsubishi Pajero Adventure Concept	39
Mitsubishi Pajero d'assistance de MMSP	29
Mitsubishi Pajero Offroad Edition de Mitsubishi Poland	62
Mitsubishi Pajero V6 « raid » de Bertrand Lechleiter	68
Mitsubishi Triton L200 Sport Duaron	52



Préparation Nissan

Nissan 370 Zki	28
Nissan Altima-te AWD Concept	39
Nissan Ariya EV Pôle To Pôle	83
Nissan Armada Mountain Patrol	46
Nissan Baroud «Fanta Limon» Dakar 1987	15
Nissan Baroud 160 tray-back de François Lioux	29
Nissan Desert Runner Concept	44
Nissan Destination Frontier Concept	53
Nissan Dune Patrol Concept	116
Nissan Ebro Patrol « raid » de la famille Lecq	7
Nissan Frontier « rallye féminin » du Team Wild Grace	55
Nissan Frontier Tarmac Concept	104
Nissan Frontier Trailgater Project	104
Nissan Frontier V8 Concept	80
Nissan Juke Hybrid Rally Tribute	74
Nissan Navara D23 de RLC Diffusion	83
Nissan Navara Dark Sky Concept	35
Nissan Navara EnGuard Concept	12
Nissan Navara Off-Roader AT32	30

Les articles parus dans le magazine

Nissan Navara Pro-4X Warrior	86
Nissan Navara Sentinel Concept	37
Nissan NV Cargo X	18
Nissan Pathfinder « balade » de Philippe Reix	4
Nissan Pathfinder T1B de Dominique Bastouilh	88
Nissan Patrol « Monster Trol » de Jean-Marc Susicillon	67
Nissan Patrol « Outback Challenge » du team 2B4x4	48
Nissan Patrol 160 de Florent Faisandier	104
Nissan Patrol Y60 du Team Normandie Endurance	30
Nissan Patrol Y60 « raid » de la Mayax Family	13
Nissan Patrol Y60 de Thierry Aylies	108
Nissan Patrol Y60 du team LC / DC	15
Nissan Patrol Y61 « raid » de Dimitri Deschamps	1
Nissan Patrol Y61 « raid » de Dominique Lecourbe	2
Nissan Patrol Y61 3 litres de DS Location	95
Nissan Patrol Y61 de Gilles Grab	20
Nissan Patrol Y61 de Sébastien Lecourbe	96
Nissan Patrol Y61 Gazelle Storm et le Navara Gazelle	47
Nissan Patrol Y61 Super Safari, Falcon, Gazelle et Gazelle-X	40
Nissan Surf-Out Concept	69
Nissan Titan Red Cross	36
Nissan Titan Ultimate Parks	57
Nissan Titan XD Surfcamp	33
Nissan Titan XD Warrior	4
Nissan Winter Warriors	17
Nissan X-Trail Mountain Rescue	94

Suzuki Samuraï « trial » d'Arnaud Lacomme	7
Suzuki Samuraï « trial » de Dominique Lecourbe	1
Suzuki Samuraï « winch challenge » d'Eddy Lion	14
Suzuki Samuraï 413 de Stéphane Pontet	112
Suzuki Samuraï 413 « Nissan » de Nicolas Courthieu	91
Suzuki Samuraï 413 de Cyril Valle	10
Suzuki Samuraï d'André Carpentier	88
Suzuki Samuraï du garage 4x4 Futé 34	69
Suzuki Samuraï tray-back de Mickael Bertschi	8
Suzuki Vitara « winch challenge » de Benoît Villain	73
Suzuki Vitara du garage 4x4 Futé 34	79



Préparation / présentation SSV

Can-am Maverick T3 by DS Racing	82
Can-am Maverick X3 « rallye TT » du Team Quad Bike Evasion	18
Can-am Maverick X3 MAX de Matt Burroughs	60
Can-am Maverick X3 Turbo « rallye TT » de Vincent Locmane	5
Can-am Maverick X3 XRS du Team RM Sport	59
OT3 du Red Bull Off-Road Junior 2020	45
Polaris « secours en montagne » by Speedfactory	55
Polaris RZR Pro R Factory 2024	96
Polaris RZR Turbo de Jordane Fournier et Vincent Chambouvet	15
polaris RZR XP 2024	85
Polaris Xpedition ADV et XP 2024	87
Polaris Xpedition de Quin Schrock	97



Préparation Suzuki

Suzuki Jimny « winch challenge » de Guillaume Leleu	9
Suzuki New Jimny d'ARB Europe	42
Suzuki New Jimny Jbox by ARB	39



Préparation Toyota

Toyota 4Runner Tonka	3
Toyota 4Runner TRD Surf Concept	104
Toyota Baja Cruiser Concept	104
Toyota FJ Bruiser Concept et le Retro Cruiser	92
Toyota FJ Cruiser « raid » de Serge Fontagnères	65
Toyota FZJ 100 « Afrique » de Jacques Salcedo	106
Toyota GRJ 79 du garage TipToy 74	104
Toyota HDJ 100 "Afrique" by Sud-ouest 4x4	6
Toyota HDJ 100 "Tango" by Sud-ouest 4x4	3
Toyota HDJ 100 de Fabien Petit Jean	105
Toyota HDJ 80 « Afrique » de François Ibanez	112
Toyota HDJ 80 « collector » de Thierry Larribaud	1
Toyota HDJ 80 « Jacky Ickx » de Patrick Lardeau	16
Toyota HDJ 80 « raid » de François et Giselle Bille	25
Toyota HDJ 80 du garage 4x4 Futé 34	76
Toyota Hilux « raid » d'ARB Accessories Australia	61
Toyota Hilux « raid » de Synchro Aventure	2
Toyota Hilux d'Eurojapan Car & Parts	46
Toyota Hilux Invincible de RLC Diffusion	95
Toyota Hilux IRS Overdrive Racing et Gazoo Racing	36
Toyota Hilux Overdrive T1 de Ronan Chabot	2
Toyota Hilux Revo « raid » d'Antonio Nogueira	12
Toyota Hilux Revo « raid » de Modul'Auto	23
Toyota Hilux Revo « raid » de PSI Azalaï	11
Toyota Hilux Revo « Raider » de Modul Auto	102
Toyota Hilux Revo « Worker » de Modul Auto	93
Toyota Hilux Revo AT44 by Arctic Trucks Dubaï	38
Toyota Hilux Revo d'Euro4x4Parts	59
Toyota Hilux Revo d'Euro4x4parts Espagne	76
Toyota Hilux Revo de Promyges 4x4 France	98
Toyota Hilux Revo de Rockalu	75
Toyota Hilux Revo Invincible d'ARB 4x4 Europe	80
Toyota Hilux Revo Tonka	18
Toyota Hilux Revo Xtra Cab d'Outback Import	51
Toyota Hilux Tamiya Bruiser	32
Toyota Hilux Vigo « Afrique » du garage Koro	54
Toyota Hilux Vigo « tour du monde » by Equip'Raid	85
Toyota Hilux Vigo de Laura Gauthier et Dorian Marte	92
Toyota Hilux Vigo du team Modul Auto Racing	79
Toyota Hilux Vigo du team Modul Auto Racing	79

Toyota Hilux Worker by Autoventure et Modul'Auto	36
Toyota Hilux Xtra Cab by Modul Auto	45
Toyota Hilux Xtra Cab de SDO Expéditions	47
Toyota Hilux Xtreme Concept	33
Toyota HJ 61 « autonomie » de Jean-Paul Dutoyer	88
Toyota HZJ 73 hélicoïdal by Sud-ouest 4x4	46
Toyota HZJ 78 « raid » de Synchro Aventures	10
Toyota HZJ 80 « rallye féminin » de Cindy Catalan	11
Toyota KDJ « rallye féminin » de Pays Basque Expérience	3
Toyota KDJ 120 « balade » de Philippe Dupin	4
Toyota KDJ 120 « rallye féminin » du team Ténére	20
Toyota KDJ 120 « rallye-raïd » de Laurent Eck et Vincent Remblier	27
Toyota KDJ 120 de Marc Bignon	19
Toyota KDJ 120 de Simon Audouin	98
Toyota KDJ 150 « raid » by le garage Tiptoy	77
Toyota KZJ 70 de Gyl Ruschel et Pauline Hargous	110
Toyota KZJ 77 de Louis Graciet	97
Toyota KZJ 95 « rallye féminin » de Josiane Arénales	37
Toyota KZJ 95 « rallye-raïd » de Bruno et Babeth Vetter	24
Toyota Land Speed Cruiser	13
Toyota Prado 250 « ARB Signature »	105
Toyota Prado 250 AT37	107
Toyota Prado 250 ROX Concept	104
Toyota Rav-X Concept	104
Toyota Scion 01 Concept	116
Toyota Tacoma Back to the Future	2
Toyota Tacoma Overland-Ready	57
Toyota Tacoma TRD ProRunner #84	104
Toyota Tundra de Kevin Costner	38
Toyota Tundra Trailhunter Concept	80
Toyota VDJ 76 de Norbert Lechleiter	103
Toyota VDJ 78 « Afrique » de Jacky Lechleiter	107
Toyota VDJ 79 double-cabine de Tom Lechleiter	113

Hennessey Gladiator Maximus	44
Hennessey Goliath 700	50
Hennessey Mammoth 1000 TRX	64
Hennessey Ranger VelociRaptor	41
Honda Ridgeline Baja	10
Honda Rugged Open Air Concept	37
Hummer H2 « raid » de Norbert Dubois	27
Hyundai Santa Fe Extreme Off-Roader	52
Hyundai Satellite 2,5l de Sud-Ouest 4x4	112
Iveco Massif 3L HPT	18
Kia Seltos X-Line Concepts	56
Kia Tasman Weekender Concept	109
Lada Niva 1600 de Kevin Mur	37
Lexus GXOR Concept	56
Lexus ROV Concept	69
Monster trucks du team Gusmann	10
Opel Frontera « Trial » d'Eric Tillard	94
Opel Rocks e-Xtreme Concept	81
Peugeot Pick-up « Désert » by Stafim	35
Peugeot Rifter 4x4 Concept	29
Pinzelec d'Alpine de Véhicules Spéciaux	73
Porsche 911 Dakar	80
Porsche Cayenne « raid » de Jean-Jacques Feuillerat	24
Rally Fighter by Local Motors	49
Ram 1500 Rebel OTG concept	44
Ram 2500 Power Wagon et 1500 RHO Concepts	104
Renault « 4L Trophy » de Nicolas Durand et Clément Doublet	16
Renault 4Ever Trophy	79
Renault Duster Extreme Concept	13
Renault X-Truck de Frédéric et Sylvia Boureau	28
Rezvani Hercules 6x6	57
Scuderia Cameron Glickenhaus Boot	51
Singer ACS	58
Skoda Afriq	75
Stone Offroad Design Rise 4x4	73
Subaru Crosstrek Desert Racer	57
Swamp Buggy Races	74
Tembo Land Cruiser et Hilux e-LV	53
Twisted Land Rover Defender	39
Volkswagen Atlas Adventure Concept	44
Volkswagen Atlas Cross Sport-R	47
Volkswagen Atlas Tanoak Concept	30
Volkswagen ID Xtreme	78
Volkswagen ID Xtreme	78
Volkswagen ID.4 du Norra Mexican 1000	62
Volkswagen Syncro « raid » de BBS Loisirs	11
Volkswagen T4 Syncro « raid » de la Clinique du T4	30
Volkswagen Taos BaseCamp Concept	63
Volkswagen Tarok Concept	36



Préparation Autres Marques

Ariel Nomad 2	101
Audi Q6 e-Tron Offroad Concept	107
Bureko 6x6	40
Chevrolet Beast Concept	68
Chevrolet Colorado Xtreme Concept	6
Chevrolet Colorado ZH2	13
Chevrolet K5 Blazer-E	56
Chevrolet Silverado EV du Team Hall Racing	108
Chevrolet Silverado Fox Factory Edition 2024	98
Dodge Ram 1500 Rebel TRX Concept	15
Equus Scout concept	69
Fiat Fullback de pickup-center.fr	20
Flying Huntsman Civilian Carrier 6x6	29
GM Defense ISV	52
GMC Canyon AT4 OvrlandX Concept	67
GMC Hummer EV EarthCruiser	90
GMC Sierra All Mountain	28
Hennessey Bronco VelociRaptor	72
Hennessey F-150 VelociRaptor 2017	17



Véhicule de Rallye / Rallye-raïd / Endurance

Bowler Tomcat 4,6L de Rallye Raid Expérience	31
Bowler Tomcat du Team Raid Endurance	57
Buggy E-Blast 1 de GCK Motorsport	57

Les articles parus dans le magazine

Buggy EcoPower du Team Avatel Racing	63
Buggy Fouquet Nissan du Team Corse'R	81
Buggy Odyssey 21 Extreme E	41
Buggy Prodrive BRX Hunter T1+	65
Buggy T1 AC Nissan du team Andrade Compétition	14
Buggy T1 Caze du team Corse'R	58
Buggy T1 Comet-R by JMS Systems	26
Buggy T1 de Louis Dronde	2
Buggy T1 du Team DS Racing	62
Buggy T1 M44 BMC	10
Buggy T1 Mini John Cooper Works Rally du team X-raid	18
Buggy T1 Mitjet du team Off Road XP	60
Buggy T1+ Audi RS Q e-tron	65
Buggy T1+ Audi RS Q e-tron Evo 2	78
Buggy T1+ Audi RS Q e-Tron Evo 3	94
Buggy T1+ Dacia Sandrider	99
Buggy T1+ Mini JCW Rally 3.0i du Team X-Raid	102
Buggy T1+ Mini JWC T1 Plus du team X-Raid	81
Buggy T1+ Toyota Hilux GR DKR	67
Mazda BT-50 T2 de Carlos Aires	21
Rangeault de Michel Le Falher	111
SsangYong Rexton DKR d'Oscar Fuertes Aldanondo	37
Terra Racer	47
Toyota HDJ 100 T2 de Jean-Marc Durrieu	4
Toyota KZJ 73 du Team Le Mans 4x4 Aventures	8



Proto de Trial / Ultra4 / Winch Challenge

Buggy « Brocky » de Vaughn Gittin Jr	53
Buggy « The Gavel » de Jason Scherer	40
Buggy 3AZ Gen4 de Wayland Campbell	84
Buggy Dragon Slayer de Shannon Campbell	45
Crawler de Thierry Missonnier	31
Crawler Gafarot de Damien Chicco	1
Crawler GCC de Pascal Vichard	9
Crawler Monroe's de Dominique Bernadou	51
Crawler moon buggy « Bully Dog » de Bruno Catarelli	60
Crawler Rzac de Blaise Chesnard	4
Crawler Spidertrax de Sylvain Bessière	103
Crawler Wrath de Christophe Nacher	2
Proto « Winch Challenge » de Nicolas Pareau	22
Proto d'Ultra4 du Team AJ5 Sport	63
Proto de Nicolas Pareau (team X'pn)	77
Proto de winch-challenge du team Fernandes Brothers	86
Proto LR « winch challenge » de Xavier Bonnette	16
Proto LR « winch challenge » du team JFM Off-road	22
Proto Mercedes 2WAB de Tony Baskill et David Needham	47
proto Nissan Samurai de Vincent Furet	112
proto Suzuki du team HD Xtrem	82
Proto Taurus de Franck Daurelle et Françoise Hollender	24
Proto Taurus du Team Mudracer	6
proto Unimog de Daniel Chastanier	93
Proto Xdrive Sam Evo de Damien Bonneau	76
Toyota BJ 71 « 100 pouces » du Team Tip Toy	88
Trophy Truck Toyota Tundra « Fedor » de BJ Baldwin	42

Essai / véhicule neuf

BYD Shark	98
Chang'an Hunter REEV 2024	98
Chery Himla	110
Chevrolet Colorado ZR2 2023	77
Dacia Duster 2 4x4 2018	26
Dacia Duster 2019	39
Dacia Duster 2021	64
Dacia Duster 3 2024	93
Ford Bronco 2023	84
Ford Bronco Badlands et Outer Banks 2023	87
Ford Expedition Tremor 2025	103
Ford F-150 Lightning en Europe	85
Ford Ranger Hybrid 2024	90
Ford Ranger MS-RT	95
Ford Ranger PHEV 2025	113
Ford Ranger Platinum 2023	81
Ford Ranger Raptor 2020	50
Ford Ranger Super Duty 2026	109
Ford Ranger V6 2023	92
Ford Ranger Wildtrak X et Tremor 2023	85
GMC Canyon AT4X Edition 1	82
GWM Cannon CyberPickup	86
Humvee C-Series	3
Ickx K2	92
Ineos Fusilier	95
Ineos Grenadier Trialmaster	93
Ineos Quartermaster	89
Ineos Quartermaster 2-places	105
Isuzu D-max EV 2026	11
Isuzu D-max N60 FF	70
Jeep Gladiator 2024	91
Jeep Gladiator 4xe 2025	102
Jeep Gladiator FarOut Final Edition	90
Jeep Recon 2025	107
Jeep Recon 2026	116
Jeep Wagoneer S 2024	99
Jeep Wrangler 2024	85
Jeep Wrangler JKU Rubicon	10
Jeep Wrangler JL 2018	32
Jeep Wrangler Rubicon 20th Anniversary	84
Jeep Wrangler Rubicon 392 2025	99
Jeep Wrangler Rubicon 392 Final Edition	96
Jeep Wrangler Willys 41 Special Edition	105
La Bagnole de KG Auto	79
Lexus GX 2024	87
LR Defender Classic V8 Works Trophy II	77
LR Defender OCTA 2025	101
LR Defender Works V8 Islay Edition	86
LR New Defender 90 Trophy	78
Mercedes Class-G 2025	96
Mercedes Class-G « Stronger Than The 1980 Edition »	110
Mercedes EQG au CES 2024	94
Mercedes G580	98
Mitsubishi L200 2024	89
Mitsubishi Pajero Long BVA 2017	16
Nissan Frontier Pro PHEV 2026	110
Nissan Patrol Y63 2025	103
Ram 1500 Rebel V8	60
Ram 1500 RamCharger 2025	109
Ram 1500 REV 2024	83

Ram 1500 Revolution BEV Concept	82
Ram 1500 RHO 2025	98
Ram 1500 V8 Hemi 2026	1111
RamCharger 2025	92
Renault 4Ever Trophy	79
Renault Alaskan Intens dCi	23
Rezvani Knight	110
Scout Motors Traveler et Terra	105
Suzuki New Jimny 5-portes	82
Suzuki Jimny « 55ème Anniversaire »	111
Toyota Hilux GR Sport Australie	82
Toyota Hilux Heritage	86
Toyota Hilux Hybrid 2024	94
Toyota Hilux Revo « hydrogène »	90
Toyota Hilux Revo 2024	96
Toyota Hilux Revo BEV Concept	81
Toyota Land Cruiser FJ 2026	116
Toyota Land Cruiser GRJ 150	15
Toyota LC Prado 250 2024	89
Toyota LC Prado J250 2024	97
Toyota New Hilux 2026	116
Toyota Tacoma 2024	87

Voyages

Aurore d'Aventures - L'Ecosse	12
Aurore d'Aventures - la Grèce	31
Aurore d'Aventures - l'Albanie	30
Aurore d'Aventures - l'Islande	36
Aurore d'Aventures - La Finlande et la Norvège	33
Aurore d'Aventures - la Roumanie	32
Expédition Hyundai Shackleton's Return	31
Raids Islande de Nord-Sud Évasion	91

Visite de société

Abian Pays Basque	82
Equip'Raid	72
Garage 4x4 Futé 34	67
Garage Esprit 4x4	75
Garage TipToy 74	74
Happy Trails Concept	101
RLC Diffusion	83



Dossier technique / Présentation

Amortisseur EFS MRP 2.5	94
Amortisseur OME MT64	91
Amortisseurs Terrain Tamer Fortified	110
ARB Linx	64
BFGoodrich Mud Terrain KM3	31
Cellule Camper Xplorer	101
Cellule Stork Camper Grand Raid	90
Cellule Xplo Camper Mark III	16
Cellule Alu-Cab Khaya	50
Combusteur Ecopra	20

Dossier : améliorer le freinage de son 4x4	47
Hard-top Djebel Xtreme	85
Nettoyage TechniFap des filtres à particules	31
Remorque No Mad Xtrail	8
Tente de toit ARB Altitude	97
Tiroir de benne Rockalu	82
Tiroirs de benne Decked	67
Truckbed Camper de Modul Auto	91

Compétitions

24 Heures TT de France 2023	90
24 Heures TT de France 2024	102
24 heures TT de France 2025	114
Africa Eco Race 2022	80
Africa Eco Race 2024	94
Africa Eco Race 2025	106
Balkan Offroad Rallye 2022	79
BP Ultimate Rally Raid 2024	97
Dakar Classic 2023	83
Dakar Classic 2025	107
Dakar Rallye 2023	82
Dakar Rallye 2025	106
Dakar Rallye Classic 2024	95
Desafio Ruta 40 2024	99
Europa Truck Trial - saison 2022	78
Europa Truck Trial Fublaines 2023	89
Europa Truck Trial Île-de-France 2025	111
Expo Dakar au Salon Rétromobile 2024	95
Fenix Rally 2023	85
Fenix Rally 2024	99
Rallye Breslau 2023	89
Rallye Breslau 2025	113
Rallye du Maroc 2023	91
Rallye du Maroc 2024	103
Rock Trophy 2025	109
South African Safari Rally 2025	111
Sonora Rally 2023	86
Xtrem Sud-Ouest Lacarre 2025	111



Evénements

Camper-X Day 2025	109
Defender Trophy 2026	111
Fête du 4x4 2024 by Euro4x4parts	97
Foire du tout-terrain de Valloire 2022	78
Mondial de l'Auto de Paris 2024	103
Mondial de l'Auto de Paris 2022	79
Montalieu Truck Trial 2023	91
Offroad Days 2024 d'Equip'Raid	96
Offroad Days 2025 d'Equip'Raid	108
Rétromobile 2023	83
Salon de l'Aventure de Lanton 2023	86
Salon de l'Aventurier de Saône 2024	99
Salon de l'Aventurier de Saône 2025	111

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

LE MAGAZINE 4x4 DIGITAL

TOTALEMENT GRATUIT



A TÉLÉCHARGER SUR
WWW.OFFROADMAG.FR