

OFFROAD

4x4
MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR



euro 4x4parts



**TOUTES LES PIÈCES
QU'IL TE FAUT.**

05 59 45 11 44
bienvenue@euro4x4parts.com

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

f /Euro4x4parts
@euro4x4parts
euro4x4parts

Votre portable peut vous coûter votre permis

Depuis novembre dernier, si vous conduisez avec votre téléphone à la main dans les Landes, vous risquez le retrait immédiat de votre permis de conduire. Présentée au départ comme une simple expérimentation par monsieur le Préfet Gilles Clavreul, cette mesure a déjà abouti à presque 450 rétentions de permis en seulement quatre mois d'application. Malheureusement pour nous autres automobilistes, cette expérimentation semble avoir donné des idées à d'autres Préfets. En février, ce sont les départements du Lot-et-Garonne et du Pas-de-Calais qui ont décidé d'adopter la même mesure. Et, à partir du 1^{er} mai, ils seront rejoints par la Charente-Maritime. Dans ces quatre départements, utiliser le téléphone sur la route sera donc passible d'une suspension systématique et immédiate du permis de conduire. Une sanction pouvant aller jusqu'à 6 mois! Sur la radio RMC, Brice Blondel, monsieur le Préfet de la Charente-Maritime, a même laissé entendre que l'usage du téléphone au volant pourrait devenir une circonstance aggravante en cas d'autres infractions. La chasse au portable est donc ouverte!

En soi, l'objectif des autorités, à savoir responsabiliser les automobilistes quant à l'usage du téléphone au volant, peut paraître louable. Surtout quand on sait que, selon certaines études, lire un texto au volant, c'est multiplier par 20 le risque d'accident. Toutefois, est-ce que le « tout répressif » est la bonne solution? J'en doute un peu. Déjà car le texte autorisant cette expérimentation n'est pas très clair. En effet, il laisse sous-entendre que le simple fait de manipuler son téléphone pourrait suffire à être verbalisé... même s'il n'est pas directement tenu en main et repose sur un support dédié. En clair, interdiction de toucher l'écran pour changer la

destination de votre GPS ou la musique. Ensuite, je m'interroge sur un point : que se passera-t-il quand les suspensions de permis se multiplieront? Est-ce que les automobilistes sanctionnés laisseront sagement leurs autos au garage ou passeront-ils du côté obscur en roulant en toute illégalité? S'ils optent pour la seconde solution, le nombre de conducteurs sans permis va encore plus exploser en France avec les conséquences catastrophiques que l'on connaît.

En attendant de voir si mes craintes se concrétisent ou pas, soyez prudent au volant.

Désormais, place au nouveau numéro d'Offroad 4x4 Magazine.

Bonne lecture!

Mathieu Dadillon



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**



Rejoignez-nous!

facebook

NOUVEAU SITE INTERNET
DREAMTEAMCAR.COM



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





Possible futur concurrent du Ford Bronco

Les news 4x4

6

Actualité

Le Ram 2500 ERV 2027

Les Jeep Wrangler et Gladiator Rewind Edition

Le Hyundai Boulder Concept

8

10

12

Concept Car

La Jeep Wrangler Striker Concept

16

Préparation Vintage

Le Suzuki Maxi Série de Jean-Erick Lachenaud

24

Préparation Raid / Balade

Le Toyota Globe 360 Cruiser d'Arnaud Viossange

34

Agenda 4x4

50

Salon

Le Vanlife Expo Rennes 2026

52

Compétition

Le Rallye TT du Labourd 2026

58

Tribune du Codever

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
Christian Lecourt
Gabriel Gaste
Michael Bechu

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.

LA BIBLIOTHÈQUE OFFROAD MAGAZINE



EN TÉLÉCHARGEMENT GRATUIT SUR
WWW.OFFROADMAG.FR

UNE TENTE DE TOIT SUR VOTRE PICK-UP AVEC RLC DIFFUSION



Sur la base d'un Ford F-150, RLC Diffusion vous montre comment il est possible d'installer une tente de toit ainsi qu'un auvent sur la benne de n'importe quel pick-up. Pour cela, rien de plus simple ! Il vous faut juste trois barres de benne Dometic sur lesquelles vous fixez ensuite la tente et l'auvent. Une installation simple mais efficace et qui permet de conserver l'usage de la benne. Sur le F-150 passé entre les mains de Richard Aubron et son...

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

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

TOYOTA GRJ SUPERCHARGED CHEZ DREAM TEAM CAR

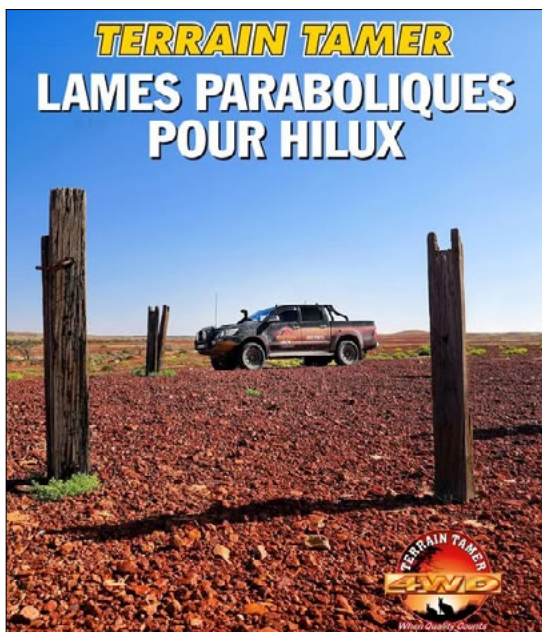
Le moteur V6 4L essence des Toyota Land Cruiser GRJ est reconnu pour sa fiabilité. Mais, dans certains cas de figure, par exemple sur les exemplaires équipés d'une cellule ou lourdement équipés pour le raid, on peut regretter que le bloc 1GR-FE ne dispose pas de plus de couple à bas régime. Un reproche que Dream Team Car vous propose de corriger grâce à l'installation d'un compresseur volumétrique. Contrairement à un...

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



Contact : Dream Team Car - 04 42 06 04 04 – www.dreamteamcar.com

NOUVELLES PARABOLIQUES POUR HILUX CHEZ TERRAIN TAMER



Afin de répondre à la demande des passionnés, Terrain Tamer vient de lancer de nouvelles paraboliques pour les anciens Toyota Hilux. Référencées sous...

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

Contact : Terrain Tamer Europe - 04 42 21 03 54 - www.terraitamer.com

LE PRINTEMPS JAPONAIS CHEZ EQUIP'RAID



Pour beaucoup de passionnés, Equip'Raid est avant tout un préparateur alsacien. Mais, depuis quelques années, l'enseigne de Mulhouse propose également à la vente de nombreux véhicules neufs « normalement interdits de séjour dans l'Hexagone ». À commencer par des Toyota Land Cruiser Série 7. Toutefois, l'offre alsacienne ne se limite pas uniquement qu'aux ...

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

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

CHANGEZ VOTRE TURBO AVEC EURO4X4PARTS



De part l'âge et/ou le kilométrage de votre 4x4, il est essentiel de contrôler l'état du turbocompresseur qui l'équipe. Car celui-ci est soumis à de fortes contraintes lors de franchissement, remorquage ou sur les longues distances pendant vos raids tout-terrain. Une baisse de puissance, des fumées noires ou une consommation excessive peuvent indiquer une usure du turbocompresseur. Il est alors temps de procéder à son changement. Pour cela, Euro4x4parts propose des turbocompresseurs neufs ou...

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

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

UN LAND CRUISER HDJ 80 «COMME NEUF» MADE IN TIPTOY



Ce n'est un secret pour personne : au garage TipToy, Thomas Rivollet et Sonia Novel aiment donner une seconde jeunesse aux Toyota Land Cruiser, particulièrement aux HDJ80. La preuve avec le dernier exemplaire passé entre leurs mains. Listes des modifications réalisées dessus : décaissement complet, châssis remis à...

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

Contact : Tip Toy - 04 50 51 86 20 - www.tiptoy74.com

FREINAGE RENFORCÉ POUR LE LC 250 CHEZ POWERBRAKE



Depuis son lancement en 2024, le Land Cruiser Prado 250 s'est imposé dans le cœur des passionnés. Seul petit grief qu'on a pu entendre à son sujet, surtout si vous voulez le préparer, son freinage se révèle perfectible dans certaines circonstances. Pour remédier à cet état de fait, Powerbrake a développé deux kits de...

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



UNE PRÉPARATION JEEP MADE IN MODUL AUTO

Pour beaucoup de passionnés, Modul Auto est le spécialiste de la pièce détachée de recyclage. Certes, il s'agit du cœur de métier de Christophe Girard et de son équipe. Mais, le boss de l'enseigne de Saint-Cyr (07) porte plusieurs casquettes : il est également préparateur 4x4. La preuve tout de suite avec cette Jeep Wrangler JL qui sort de ses...

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

Contact : Modul Auto - 04 75 67 44 44 - www.modulauto.com



Bientôt au service de la police américaine

À cause des séries et films hollywoodiens, on s' imagine souvent que les policiers américains conduisent tous des Ford Crown Victoria ou encore des Dodge Charger (pour le SWAT ou les groupes d'intervention rapide). Mais, dans la réalité, les différents Police Department disposent de flottes très éclectiques de véhicules. Chacun ayant une utilité particulière. Dans certaines villes moyennes de régions rurales, les policiers peuvent même patrouiller en pick-up. Jusqu'à présent, essentiellement des Ford F-150, mais prochainement aussi avec des Ram 2500. En effet, après une série de tests ultra poussés, Stellantis vient de faire homologuer

son nouveau Ram 2500 HD auprès des services de la police de l'État du Michigan.

Bien sûr, ce modèle baptisé «Emergency Response Vehicle» n'a pas vocation à engager des poursuites à haute vitesse sur autoroute. D'autant plus que sa vitesse de pointe est limitée électroniquement à 166 km/h en raison de ses pneus offroad. Mais, il pourra quand même «chasser les criminels» qui auraient la mauvaise idée de vouloir s'échapper en empruntant des chemins et pistes dans une région rurale ou montagneuse. De même, on pourrait le retrouver au sein d'autres services d'urgence



(incendie, sauvetage...) car le Ram 2500 HD offre une meilleure charge utile et une capacité de remorquage plus importante qu'un F-150 par exemple.

Sous son capot, le Ram ERV conserve le même V8 6,4L HEMI développant 405 chevaux pour un couple de 582 Nm que ses congénères. Par contre, sa boîte de vitesses TorqueFlite à huit rapports renferme un convertisseur de couple renforcé. Autre upgrade technique, histoire qu'il soit plus vélocé au démarrage et en reprise, ses ponts renferment des couples coniques en 4,10:1 (au lieu de 3,73 : 1). Au passage, son pont arrière accueille

un différentiel autobloquant pour une motricité optimale sur tout type de terrain. Autre amélioration notable, son système électrique embarqué est amélioré grâce au montage de deux alternateurs de 400 ampères qui offrent une autonomie et une puissance accrues pour alimenter plus d'accessoires embarqués, comme des ordinateurs ou encore des systèmes de gyrophares. Plusieurs circuits de câblage auxiliaire ont également été ajoutés en prévision d'équipement additionnel. Enfin, toute sa mécanique se cache désormais derrière plusieurs blindages additionnels et ses pneus sont montés sur des jantes renforcées acier en 18 pouces. ■

Série limitée à l'esprit très eighties



Depuis décembre, histoire de célébrer ses 85 ans d'existence, Jeep a pris l'habitude de nous dévoiler tous les mois une nouvelle série limitée sur base de Wrangler ou de Gladiator. La dernière en date se nomme Rewind Edition et joue à fond la carte de la nostalgie en reprenant le look très eighties du concept-car homonymique présenté lors du Easter Jeep Safari 2025.

Et c'est peu dire! Les Wrangler et Gladiator Rewind Edition arborent les mêmes décorations et graphismes ultra colorés que le show-car exhibé par Mopar dans l'Utah l'année dernière. Un look inspiré directement

de celui des CJ et YJ des années 80, époque où les couleurs flashy étaient très en vogue. Autre élément commun avec le concept-car 2025, les deux premiers exemplaires présentés à la presse affichent la même robe intégralement mauve. Toutefois, dans son communiqué, Jeep a précisé qu'il sera possible de choisir son Rewind Edition parmi neuf autres coloris (Bright White, Granite Crystal, Anvil, Gloss Black, Hydro Blue, Joose, Earl et Reign). Outre ces graphiques au style rétro, cette série limitée sera reconnaissable à ses jantes en alliage et ses crochets de remorquage dorés, sans oublier ses élargisseurs d'ailes peints dans la



même teinte que la carrosserie.

À bord, à l'inverse du concept-car qui les a précédés, les Wrangler et Gladiator Rewind Edition jouent la carte de la sobriété. Point de planche de bord haute en couleur ou de sièges en cuir de couleur turquoise. Les seules touches colorées dans l'habitacle se limitent aux surpiquûres de sièges en cuir Nappa et de la planche de bord.

Niveau équipements, les Rewind Edition reposent sur la base d'une Wrangler ou d'un Gladiator finition Willys. Ils en reprennent donc l'équipement de base. À savoir

pare-chocs avant et arrière en acier, rocksliders heavy duty, pneus TT sur jantes en alliage de 17 pouces. Une liste à laquelle s'ajoutent des sièges avant et un volant chauffants, l'accès sans clé, le démarrage à distance, une dalle numérique de 7 pouces en guise de compteur, des phares et antibrouillards à leds, le régulateur de vitesse adaptatif ainsi qu'un différentiel arrière verrouillable.

Maintenant, la question du coût. Disponibles à la commande à partir de mai, ces éditions spéciales seront proposées à un prix supérieur de 1 900 \$ à celui des modèles Willys équivalents aux États-Unis. ■



Possible futur concurrent du Ford Bronco



Il y a quelques mois en arrière, les responsables de Hyundai Motor America ont annoncé qu'une trentaine de nouveaux modèles allaient débarquer dans les concessions nord-américaines d'ici 2030. Parmi eux, un pick-up midsize « à l'ancienne » qui reposerait sur un robuste châssis à échelle. À l'époque, ils avaient juste oublié de préciser que cet assemblage de longerons servirait également de plateforme à un concurrent du Ford Bronco et de la Jeep Wrangler. Découverte du Boulder Concept qui pourrait bien préfigurer ce potentiel modèle.

En ouverture du Salon International de l'Automobile de New York, le 1^{er} avril dernier, Hyundai Motor America a surpris tous les journalistes nord-américains en dévoilant en grande pompe le Boulder Concept. Présenté comme une simple étude de style, ce concept-car pourrait pourtant bel et bien préfigurer un futur modèle... Plusieurs raisons à cette supposition. Primo, les responsables de la branche américaine de Hyundai ont déjà informé que leur offre en concession allait être entièrement renouvelée dans les quatre années à venir. Deuzio, ils ont annoncé que, parmi la trentaine de nouveaux modèles, figurerait un pick-up midsize qui reposerait sur un châssis à échelle. Une architecture depuis longtemps plébiscitée par les consommateurs américains à la recherche de pick-up et de SUV destinés à évoluer en offroad ou à tracter de lourdes charges. Enfin, ils ont sous-entendu que cet assemblage de longerons pourrait être utilisé pour d'autres modèles.

BAROUDEUR DANS L'ESPRIT

Or, le Boulder Concept présenté à New York repose bel et bien sur un châssis séparé. Ce dernier marie roues indépendantes à l'avant et essieu rigide à l'arrière. Visuellement, ce show-car né dans le bureau d'études Hyundai Design North America basé en Californie du Sud, possède d'incontestables faux airs de Ford Bronco avec sa caisse très anguleuse, sa calandre verticale ou encore son immense capot horizontal... sans oublier ses ailes proéminentes qui rappellent un peu la stature du Bronco en version Raptor. Et, vu de derrière, le mimétisme est encore plus frappant à cause de la forme des feux et la présence de la roue de secours sur la porte arrière. À noter à ce sujet que ce hayon arrière bénéficie d'un inédit système de doubles charnières qui lui permet de s'ouvrir dans les deux sens, vers la droite ou vers la gauche. Mais, il y a mieux ! Histoire de conférer un look baroudeur à leur création et ainsi attirer de nouveaux clients vers la marque Hyundai, les designers Hyundai l'ont affublé de

discrets surdimensionnés crochets de traction avant et arrière ainsi que de pneus offroad en 37 x 12.50 R18 sur d'inédites jantes en 18 pouces. Dans le même esprit, le Boulder Concept se voit équipé d'une grande barre leds au-dessus du pare-brise et un jeu de barres de toit longitudinales entre lesquelles est fixée une galerie plate reprenant la forme caractéristique des panneaux Molle.

HABITACLE FUTURISTE

Une modularité que l'on retrouve également à bord grâce à plusieurs systèmes d'arrimage dissimilés çà et là. Pour le reste, l'habitacle du Boulder Concept nous plonge dans le futur. Déjà, sa planche de bord arbore un design très avant-gardiste, avec quatre petits écrans au centre donnant des informations essentielles sur le véhicule, alors que toutes les données sont projetées dans la partie inférieure du pare-brise. Niveau luminosité, l'intérieur de ce show-car bénéficie d'un maximum de lumière grâce à des lanterneaux de style safari logés au-dessus des portières.

Maintenant, reste à savoir si le Boulder Concept préfigure réellement un futur modèle 4x4 dans la gamme Hyundai. Quoi qu'il en soit, si le constructeur sud-coréen débarque sur le marché nord-américain avec un tel véhicule, sûr qu'il devrait connaître son petit succès auprès des passionnés d'Offroad. D'autant plus qu'à l'image de ses concurrents directs, ce modèle sera estampillé « 100 % made in America ». En effet, les responsables de Hyundai Motor America ont confirmé que leurs futurs véhicules à châssis séparé seront conçus, développés et construits aux États-Unis, en utilisant de l'acier américain. Un argument qui devrait plaire à une frange de compatriotes de Donald Trump, mais surtout qui permettra aux modèles Hyundai d'être vendus à un tarif « raisonnable », car non surtaxés par le gouvernement de Washington. ■

Texte : Dominique Marreau - Photos : Hyundai North America



PIGNON DE 5e VITESSE RALLONGÉE



Les propriétaires de nombreux modèles Toyota Land Cruiser et Hilux peuvent désormais bénéficier d'un pignon de 5^e vitesse rallongée, jusque-là réservé aux véhicules les plus récents.

À une vitesse de 110 km/h, le régime moteur peut être réduit jusqu'à 20 %, atteignant environ 2 000 tr/min.

Une telle diminution améliore significativement le confort de conduite, en la rendant plus fluide et plus silencieuse, tout en permettant de réduire la consommation de carburant jusqu'à 17 %.

Fabriquée au Japon selon le cahier des charges Terrain Tamer et conçue en acier haute résistance, cette modification bénéficie d'une protection par design déposé.

Elle est disponible auprès des distributeurs officiels Terrain Tamer.

DISPONIBLE POUR :

HILUX	GGN15/25, KDN165/170, KUN15/16/25/26, KZN165/185/190/205, TGN16/26/36, VZN167/172
LANDCRUISER	FZJ70/71/73/74/76/80/100/105, GRJ76/78/79, HDJ78/79/80/81/100/101, HZJ71/76/78/79/105, UZJ100, VDJ76/78/79
PRADO	GRJ120, KZJ90/95/120, VZJ90/95



Pour plus d'informations rendez-vous sur terraintamer.com ou contactez-nous au 04 42 21 03 54.



Revenue à la vie pour gagner des Bajas



Dans le numéro précédent, nous vous avons détaillé les six concept-cars que Jeep et Mopar ont présenté en ouverture du Easter Safari 2026. Il n'était alors nullement prévu que nous repartions dans l'Utah dans ce numéro... sauf qu'une semaine plus tard, les responsables du département « Accessoires / Pièces Performances » de Jeep ont dévoilé trois autres show-cars sur les pistes de Moab. À commencer par la Wrangler Striker Concept de ce reportage. Dissection de ces trois Jeep revisitées.

Aux États-Unis, les amoureux de belles mécaniques ont tous déjà entendu parler de la famille Currie. L'histoire de la fratrie commence avec Frank (qui nous a quittés en 2016). Après sa démobilisation au sortir de la guerre de Corée, avec l'aide de son épouse Evelyn, ce Californien lance sa petite entreprise en 1959. Au début, son activité consiste à récupérer des ponts arrière de Ford ou de Plymouth accidentés, puis à les préparer afin qu'ils soient assez robustes pour être montés sur des engins agricoles.

SUCCESS STORY À L'AMÉRICAINNE

Très rapidement, les créations de notre couple sont détournées de leur usage premier par pléthore de concepteurs de hot rod et fabricants de buggys. Estimant les ponts « made in Currie Enterprises » quasi incassables, ces derniers les montent à tour de bras sur leurs projets. La demande est telle qu'au cours des années 70, Mister Frank n'aura d'autres choix que de lancer sa propre production d'essieux rigides. Des modèles « haute performance » confectionnés à partir de banjos de Ford 9-pouces. Dans les années suivantes, son catalogue s'enrichit de nombreuses autres références : boîtes de vitesses, essieux optimisés sur base de Dana 60 et de Chevy 12-Bolt, kits de freinage, demi-arbres de roue, moyeux, couples coniques...

UNE AFFAIRE DE FAMILLE

À peu près, à la même époque, les trois fils de Frank et Evelyn intègrent l'entreprise familiale. C'est d'ailleurs aux côtés de John que Frank participe à sa première compétition offroad en 1998 à Las Cruces, au Nouveau-Mexique. Leur véhicule, une Jeep TJ Wrangler de 1998 baptisée « Rocky Road », est équipée de tous les derniers produits Currie disponibles à l'époque. Ponts avant et arrière Currie High Pinion 9-pouces, kit suspension « long arms » avant et arrière, barre antiroulis Antirock... Une première participation qui se solde par une inattendue deuxième place sur le podium. Par la suite, père et

fils Currie courent une multitude d'autres épreuves offroad. Championnat de rockcrawling, Bajas Score ou Norra, King of the Hammers... Une passion des courses automobiles qu'à son tour, John transmettra à son fils Casey, aujourd'hui âgé de 43 ans.

JKU TAILLÉE POUR LE DÉSERT

En 2014, alors qu'il venait de rejoindre l'entreprise familiale à seulement 21 ans et qu'il rêvait de participer à des bajas, Casey se fabrique une Wrangler très particulière en partant d'une simple Wrangler JKU. Après l'avoir convertie en pick-up 2-places et après l'avoir habillée d'un arceau de sécurité, le petit fils de Frank modifie toute la suspension de son Unlimited. Le pont rigide avant disparaît au profit d'un système de roues indépendantes à double triangulation, tandis que le Dana 44 arrière est remplacé par un Currie 9-pouces maintenu en place par un système de tirants longs façon Trophy Truck. Sous son capot, gros changement aussi ! Afin qu'il développe plus de 1000 chevaux, le V6 Pentastar est coiffé d'un compresseur volumétrique. Naturellement, à sa suite, sa boîte de vitesses est échangée contre un modèle apte à encaisser une telle déferlante de puissance. C'est ainsi qu'est née la JKRK (acronyme de « JK Raptor Killer » car Casey Currie souhaite alors rivaliser avec les Ford F150 Raptor sur les pistes de Basse-Californie).

RETRAITE PRÉMATURÉE

Durant trois saisons, le vainqueur de la classe SSV au Dakar Rally 2020 enchaîne les courses au volant de sa JKRK avec plus ou moins de succès... jusqu'au jour où notre Californien eut l'opportunité d'acheter un véritable Trophy Truck Unlimited. Un engin plus adapté à la discipline avec son châssis entièrement tubulaire et sa suspension à giga débattements. Sa Wrangler de course est alors remise au fond de son garage où elle passera presque une décennie sans voir le jour... jusqu'à l'année dernière, quand Casey décide de lui donner une seconde jeunesse.





MISE À NUE COMPLÈTE

Avant toute chose, notre pilote californien désosse complètement sa JKRK. Ce qui lui permet d'inspecter en profondeur son châssis et son arceau de sécurité, avant de les repeindre. À signaler que l'assemblage de tubes qui crée une véritable cellule de protection autour de l'équipage se prolonge jusqu'à l'extrémité des longerons avant afin de mettre également à l'abri le moteur en cas d'accident. Cet arceau tubulaire court aussi vers l'arrière pour supporter le radiateur et le réservoir d'essence. Niveau suspension, point de changement. Casey conserve le système de roues indépendantes à double triangulation qui équipait déjà sa Wrangler de course. Idem pour le système de maintien du pont arrière avec des tirants inférieurs longs

se reprenant quasiment au centre du châssis. En fait, notre passionné se contente de les repeindre et d'en changer toutes les rotules. Au passage, il procède quand même à un petit upgrade technique. L'amortissement est désormais confié à quatre combinés filetés 3-pouces à bonbonne séparée de la marque Fox. Coiffés de ressorts sur-mesure fabriqués par Eibach, ces coilovers sont doublés par autant d'amortisseurs bypass également estampillés Fox. Résultat de cette nouvelle configuration de suspension, Casey peut rouler à plus de 210 km sur piste et dispose de débattements arrière de 76 cm par roue.

MOTEUR DE DODGE HELLCAT

Une vitesse de pointe de 210 km/h d'autant plus facile

à atteindre qu'avec l'aide des ingénieurs Jeep, Casey procède à une greffe de groupe propulseur. En lieu et place du V6 Pentastar Supercharged d'antan, sa Wrangler accueille maintenant un V8 essence suralimenté. Et pas n'importe lequel, puisqu'il s'agit du fameux HEMI 6,2L de la Dodge Hellcat et du Ram TRX. Un bloc essence qui développe la bagatelle de 707 chevaux pour un couple de 880 Nm. Certes, c'est moins que son précédent moteur... mais le Hellcat offre une plage d'utilisation plus importante et surtout une fiabilité accrue car il reste 100 % d'origine. Véhicule de course oblige, histoire qu'un choc frontal ne l'endommage pas, le radiateur de refroidissement moteur migre derrière les places avant. Au passage, il est coiffé de deux grands ventilateurs électriques qui forcent l'air frais à circuler au travers. Côté carburant, Casey logera un grand réservoir à sans-plomb à la suite du radiateur de refroidissement, à l'aplomb du pont arrière. Un emplacement étudié pour compenser le poids du V8. À noter enfin que l'évacuation des gaz brûlés par le V8 Hemi est assurée par une « ligne directe » en inox signée Magnaflow et se finissant en latéral au niveau du siège copilote.

PONTS MADE IN CURRIE

En sortie, Casey remonte une boîte de vitesses automatique ainsi qu'un transfert renforcé. Niveau trains roulants, pas de surprise. La puissance du V8 Hellcat est transmise aux roues avant via un différentiel IFS Currie 9-pouces associé à des cardans « Heavy Duty » de même provenance. À l'arrière, notre pilote américain changera le pont en place par un F9 Pre-runner. Un essieu rigide dont les trompettes en acier chromoly mesurent 4 pouces de diamètre et qui se voit équipé d'un différentiel verrouillable à 4-satellites ainsi que de gros freins à disque Willwood. Avec de tels

trains roulants, même en cas de reprise d'adhérence violente des Nitto Trail Grappler en 42 x 13,5 R17, les risques de casse sont quasi nuls.

CARROSSERIE FAÇON « SILHOUETTE »

La mécanique de cette JK de course ayant retrouvé toute sa superbe, Casey habille ensuite son ancienne JKRK d'une toute nouvelle carrosserie mêlant panneaux en acier et éléments en carbone, histoire de gagner quelques précieux kilos sur la balance. À l'instar des SSV, on remarque que l'habitacle n'est pas fermé. Les demi-portes en carbone, l'absence de pare-brise et le toit ouvert en son centre sont des choix délibérés pour mieux évacuer la poussière à haute vitesse. Enfin, à l'instar de son Trophy Truck, pour rappeler les origines de sa partenaire mécanique, Casey habilla sa JKRK d'une calandre inspirée de celles des Wrangler JL et JT. Cette dernière intègre un jeu de phares leds et surplombe une rampe de six longue-portées en prévision des courses nocturnes.

À l'inverse des autres concepts-cars Jeep présentés à Moab, la JKRK (désormais rebaptisée la Wrangler Striker Concept) n'a pas pour vocation de faire la tournée des salons et foires nord-américaines. Elle n'a vu le jour que dans un seul et unique but : participer à des bajas. Et c'est ce qu'elle fera à la fin du mois. En effet, à son volant, Casey Currie prendra le départ de la Norra 1000, un rallye tout-terrain de 2 250 kilomètres en Basse-Californie. Vainqueur de la Norra 500 en octobre dernier, le pilote californien a déjà annoncé la couleur : il veut soulever la coupe de la Norra 1000 à la fin de la semaine de course. Affaire à suivre donc... ■

Texte : Eric Paigneau - Photos : Jeep USA



LE CHEROKEE UPLAND CONCEPT



Second concept-car présenté par Mopar et Jeep à la fin de l'Easter Safari 2026, le Cherokee Upland Concept. Se présentant comme une déclinaison plus offroad du nouveau SUV de taille moyenne du constructeur de Toledo, certains journalistes ont interprété sa présentation comme un signe annonciateur du prochain lancement d'une future finition plus baroudeuse du Cherokee KM. Et à bien y regarder, on partage cet avis car l'Upland Concept reprend l'ensemble des équipements qui ont fait la renommée du Renegade et du Grand Cherokee Trailhawk.

Comparé à ses congénères déjà disponibles en concession, le Cherokee Upland Concept se distingue déjà par son pare-chocs avant repensé pour l'offroad. De par ses nouvelles formes, ce nouveau spoiler améliore l'angle d'attaque du véhicule. À cela, s'ajoute

un ski avant en acier et une monte pneumatique plus axée TT. Avantage indirect des pneus Falken Wildpeak en 31,5 pouces, ils améliorent la garde au sol du petit SUV américain. À noter que ces derniers sont montés sur d'inédites jantes renforcées en alliage. Celles-ci se coiffent d'un cerclage extérieur dont le rôle est d'empêcher qu'une branche ou une pierre ne se coince dans la jante. On remarque aussi de gros crochets de remorquage à l'avant et l'arrière ainsi qu'un système de barres de toit jamais vu auparavant et sur lequel il sera facile d'installer une galerie ou une tente.

Reste à savoir si ce concept-car préfigure vraiment une potentielle finition Trailhawk. Quoiqu'il en soit, on adhère car ces quelques changements métamorphosent le look du nouveau Cherokee KM. ■





LE JEEP RECON OVERWATCH CONCEPT

Troisième concept-car dévoilé sur les pistes de Moab début avril, le Recon Overwatch Concept se veut une interprétation plus offroad du premier 4x4 électrique de la marque. Conçu pour relever les défis techniques et les passages étroits du sentier dont il porte le nom, le Recon Overwatch gagne en garde au sol grâce à un kit suspension + 2 pouces JPP. Un gain de hauteur qui a permis de le chausser de pneus BFGoodrich en 34 pouces sur d'inedites jantes Beadlock en 18 pouces.

Autres équipements offroad de ce concept-car, il s'habille d'un jeu de rocksliders et de divers blindages en acier. Au passage, il perd ses portières et ses barres de toit accueillent une galerie Thule pour augmenter sa capacité de charge.

Niveau carrosserie, on remarque aussi quelques changements. Déjà, suite à la disparition de ses portières, le Recon Overwatch Concept reçoit une paire d'inédits rétroviseurs. Ensuite, il s'habille de différents éléments en fibre de carbone. À commencer par des élargisseurs d'ailes plus enveloppants et des protections apposées sur la partie basse des montants de porte. Autre changement esthétique, les vitres latérales arrière ainsi que la lunette du hayon ont été purement et simplement déposées.

À bord, les sièges avant et arrière sont refaits en cuir plus résistants et surtout étanches. Idem pour le volant et les garnitures. En sus, des tapis de sol «toutes saisons» sont ajoutés pour protéger les moquettes intérieures et faciliter le nettoyage. ■



EQUIP'RAID

Equip'Raid, implanté à Mulhouse en Alsace, est spécialiste depuis plus de 35 ans en matière de **4x4**, de **tout terrain** et d'**aventure** !



Vente en ligne
www.equip-raid.com



Atelier
de préparation



Magasin
showroom de 250m²

EN SAVOIR +



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



Outback Import - DTG sas au capital de 150000€ - RCS 452 538 144 - 44, rue du Prévaire - 68100 Mulhouse - France - Téléphone : 03 70 00 00 00 - Email : contact@outbackimport.fr



En trial Ufolep, les concurrents sont répartis entre différentes catégories en fonction de la préparation de leur véhicule. En haut de l'échelle, les « Maxi Série » regroupent les 4x4 issus de la production qui ont été largement modifiés. Seules obligations dans cette classe : conserver au moins 70 % du châssis d'origine et la carrosserie « silhouette » doit reprendre les lignes d'origine du véhicule. En dehors de ces deux impératifs, toutes les modifications sont autorisées. Exemple tout de suite avec le nouveau Maxi Série de Jean-Erick Lachenaud, un Suzuki Samurai propulsé par un moteur BMW et reposant sur des ponts portiques d'Unimog.

Un maxi hybride pour le trial Ufolep



Jean-Erick Lachenaud est loin d'être un inconnu dans le milieu du trial Ufolep français. Tout simplement car ce passionné compte plusieurs saisons à son actif au volant d'un Suzuki Jimny « Maxi Série » préparé par Michel Measson. Une véritable arme fatale avec ses ponts portiques, ses quatre freins séparés agissant sur chacune des roues indépendamment et sa boîte de transfert ultra courte permettant de décraboter le pont arrière. Avec un tel engin, dans les zones, le président du Team Limousin Trial 4x4 se plaçait comme bon lui semblait face aux portes à franchir. Seulement voilà, l'année dernière, notre homme commença à prendre moins de plaisir avec son Jimny. Du coup, il se mit à la recherche d'un nouveau partenaire mécanique. Par chance, à la même époque, un autre passionné de trial, Daniel Adamek, vendait son « Maxi Série ». Un véhicule réalisé sur base de Samurai 413 qu'il avait entièrement construit de ses mains et qui, technologiquement, était plus affûté que le Jimny de Jean-Erick. Jugez plutôt !

MOTEUR D'ORIGINE ALLEMANDE

À l'origine, ce Maxi Série était un simple Suzuki Samurai 413. Un choix de gabarit dicté par l'étroitesse des portes en trial Ufolep. En effet, mieux vaut un petit Suz qu'un gros Land Cruiser ou Defender pour ce genre d'épreuves ! Toutefois, concourant dans la catégorie « Maxi Série » où le règlement technique s'avère très ouvert, du mini 4x4 japonais ne subsiste que le châssis. Et encore, Damien Adamek lui apporta

pas mal de modifications. Déjà, il le renforça un peu partout, puis il en supprima tous les ancrages de lames de suspension. Suite à quoi, des chapelles de ressorts firent leur apparition sur les longerons et les ancrages d'amortisseurs furent décalés. Dans sa lancée, notre pilote / concepteur dessouda les supports du 1300 cm³ injection pour en concevoir de nouveaux. Objectif : y greffer un bloc plus puissant et surtout plus coupleux. Étant limité par l'encombrement, il opta finalement pour un 4-cylindres essence de BMW 318. Un 1800 cm³ qui développe 143 chevaux pour un couple de presque 20 m.kg. Résultat, par rapport au bloc Suzuki, ce Maxi Série dispose du double quasiment de puissance et de couple. Toutefois, ce moteur n'ayant pas été conçu pour fonctionner dans des situations acrobatiques, quelques modifications lui furent apportées. Exemple, le carter d'huile fut remplacé par un « bocal maison » au fond duquel une crépine prend place. Ainsi, même à la verticale, le moteur ne souffrit pas d'un manque de lubrification.

BRAQUAGE AU PLUS COURT

Ensuite, évoluant au ralenti dans les zones, Daniel Adamek installa un gros radiateur de Nissan Patrol GR pour assurer un refroidissement optimum du 4-cylindres essence. L'adaptation du 1800 cm³ BMW s'acheva par la conception d'une ligne d'échappement « maison » et la pose d'un filtre « performance » à l'admission. Accolée en sortie du bloc, vous retrouvez la boîte





manuelle 5 rapports BMW originellement associée au 1800 cm³ essence. D'où de nouveaux supports sur le châssis du 413. À sa suite, Daniel Adamek adapta un transfert du Samurai. Particularité de ce dernier, après modification, il offre la possibilité de décraboter l'arbre de transmission arrière. Ainsi, en cas de nécessité, ce Maxi Série se transforme en traction avant. Ce qui lui permet de tourner plus court qu'en quatre roues motrices. Très pratique pour bien se placer face aux portes ! Ensuite, l'ensemble BVM / BT étant plus reculé qu'à l'origine, Daniel ne pouvait réutiliser les arbres de transmission du 413. De ce fait, et pour des raisons de résistance à la torsion, il les changera pour des robustes modèles agricoles faits sur-mesure.

GARDE AU SOL « KING SIZE »

Afin de passer la puissance au sol sans craindre la casse et pour disposer d'une garde au sol conséquente, notre pilote / concepteur se procura deux ponts portiques d'Unimog 411. Coup de chance, il trouva deux modèles en acier et non en fonte. Ce qui facilita grandement la suite des opérations. En effet, les essieux allemands étant beaucoup plus larges que la caisse du 413, si notre homme les avait montés tel quel, les roues auraient trop dépassé de la carrosserie. Or, le règlement Ufolep l'interdit ! Du coup, Daniel Adamek raccourcit les trompettes avant d'y ressouder en bout les pivots de roue et la réduction allant de pair. Suite à ce rétrécissement de leur largeur de voie, les demi-arbres étaient devenus trop longs. Ils furent donc réduits en longueur à leur tour. Après quoi, avant

de mettre définitivement ces ponts en place, notre passionné y adapta de nouvelles tulipes de différentiel afin de les marier aux arbres de transmission agricoles. Autre modification réalisée sur les ponts, les tambours de frein furent remplacés par des disques et étriers de 413, histoire de disposer d'un freinage performant sur les quatre roues. Cette dernière amélioration nécessita d'adjoindre une entretoise de 50 mm entre les moyeux et les jantes de Lada Niva que monta Daniel par la suite. Ainsi, les disques ne frottent plus contre l'intérieur des jantes. De même, pour que le circuit soit correctement mis sous pression, un maître-cylindre de Samurai prit place sur le tablier.

DÉBATTEMENTS XXL

Sitôt tous ces upgrades achevés, Daniel Adamek mit les deux ponts portiques en place. Seul souci, le Samurai ayant perdu ses lames de suspension, aucun système ne les maintenait en place. Qu'à cela ne tienne, notre homme commença par ajouter une traverse centrale sur les châssis au centre des deux longerons. Ensuite, avec deux longueurs de tubes rectangulaires, il créa deux tirants qu'il boulonna solidement et directement sur les essieux. Point de silentbloks ou de rotules côté pont ! Ces tirants, il les réalisera de sorte qu'ils viennent se fixer au centre de la traverse centrale qu'il avait ajouté au châssis, créant ainsi une sorte d'A-frame inversé. Au point de jonction, il intercala une rotule de poids lourds entre les tirants et la traverse. Après, pour mettre à l'abri les organes mécaniques, il fermera ces deux triangles de suspension par une plaque de

tôle. Puis, pour que les deux ponts soient correctement guidés, deux barres Panhard « maison » virent le jour entre le châssis et les essieux d'Unimog. Après quoi, notre homme monta des ressorts d'occasion de Jimny et des amortisseurs hydrauliques pour terminer la refonte de suspension. Résultat de cette installation insolite, ce Maxi Série dispose de plus d'un mètre de débattement par roue. Mais par le bas s'il vous plaît! En effet, les ressorts étant courts, les roues remontent peu dans les passages d'ailes. À l'inverse, ayant décalé les ancrages des amortisseurs pour monter des modèles « grande course », les roues de ce Maxi Série descendent bas, très bas même. À tel point que les ressorts arrière se désolidarisent carrément de leurs coupelles. Ce qui explique la présence de cônes de guide au centre des ressorts, histoire qu'ils reviennent bien en place.

DU BOUT DES DOIGTS

Dès la suspension finalisée et afin de ne pas brider les mouvements du pont avant, Damien Adamek installa une direction full hydraulique avec un orbitrol actionnant un vérin fixé sur l'essieu avant. Puis, notre passionné s'attacha à concevoir un système de freinage séparé avant et arrière. Ne voulant pas de grands leviers, il adapta un compresseur de climatisation de Vitara sur le bloc BMW. Ce dernier envoie de l'air comprimé vers deux bonbonnes de 10 litres situées dans la benne. De là, l'air est redirigé vers quatre petits vérins hydrauliques commandés chacun par

une petite manette située sur le tunnel de boîte. Une fois actionnés, ces quatre vérins « agissent » chacun sur un maître-cylindre distinct qui commande chacun un des quatre étriers de frein du véhicule. Ainsi, en jouant avec le bon levier, vous pouvez bloquer soit partiellement, soit complètement une roue en basculant la manette correspondante vers l'avant ou l'arrière. Pas besoin de forcer comme un malade! Avec un tel système, vous contrôlez le freinage de chaque roue du bout des doigts! Combiné au fait que le pont arrière soit décrabotable, cela permet de tourner sur-place ou presque.

MOINS LARGE QU'UN SAMURAI

À ce stade, Daniel Adamek en avait fini avec la mécanique de son Maxi Série. Mais, il lui restait encore à l'habiller. Pour cela, il réinstalla la caisse du Samurai, après l'avoir raccourci de 7 cm dans le sens de la largeur en son centre. Afin que les roues arrière ne frottent pas contre ou qu'un rocher ne vienne les endommager, il retaila les ailes arrière à l'horizontale. À l'avant, il réalisa un capot monobloc dont la forme dégage parfaitement les roues. Naturellement, suite au rétrécissement de la caisse et à l'adoption de la boîte de vitesses BMW, de nouveaux planchers et un tunnel de boîte sur-mesure sont venus remplacer ceux du 413. Ensuite, notre passionné habilla sa création d'un arceau tubulaire 6-points. Structure métallique qu'il mit en forme de manière à également protéger les flancs



de la benne arrière. Pour les bas de caisse, il ajouta deux protections tubulaires de sa conception reprises directement sur le châssis. Enfin, notre passionné finit en installant un petit réservoir de 20 litres dans la benne, à côté des vérins hydrauliques servant au freinage séparé.

Voici comment est né ce Maxi Série et voilà comment, en décembre dernier, Jean-Erick Lachenaud l'acheta.

Depuis lors, le président du Team Limousin Trial 4x4 s'est juste contenté de changer les amortisseurs pour des MVS Oléopneumatique, d'opter pour des Blackstar Cross en 235 / 85 R16 et de fabriquer une armature tubulaire autour du moteur pour le protéger en cas de tonneau. Et dire qu'il ne l'a payé que 10 000 euros ! Au vu de la préparation, il a fait une sacrée affaire. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon



Modifications

- Châssis de Suzuki Samurai 413 renforcé
- Installation d'un moteur de BMW 318
- Modification du carter d'huile
- Radiateur de Nissan Patrol GR
- Filtre à air « Performance »
- Ligne d'échappement « maison »
- Boîte de vitesses manuelle BMW à 5 rapports
- Boîte de transfert de Samurai modifiée pour décraboter le pont arrière
- Arbres de transmission agricoles sur-mesure
- Ponts d'Unimog raccourcis en largeur
- Modification des tulipes de pont
- Freins à disque de Suzuki sur les quatre roues
- Système de freinage séparé sur les quatre roues
- Jantes de Lada Niva
- Élargisseurs de voie de 50 mm
- Pneus Blackstar Cross en 235 / 85 R 16
- Suspension « maison » avec système de triangles inversés et barres Panhard
- Amortisseurs oléopneumatiques MVS
- Cône anti-déboîtement à l'arrière
- Direction hydraulique avec vérin sur le pont avant
- Réservoir d'essence de 20 litres
- Caisse de Samurai rétrécie de 7 cm en son centre
- Armature tubulaire pour protéger le moteur
- Arceau de sécurité 6-points « maison »



Double bénéfice!
En plus d'une
garde au sol de
plus de 40 cm, les
ponts d'Unimog
présentent
l'avantage
d'être équipés
de différentiels
verrouillables dès
leur sortie d'usine.



Afin que les ponts soient correctement
alignés, Daniel Adamek a dû concevoir
sur mesure des barres Panhard avant
et arrière.



Bien à l'abri! Afin d'éviter de
l'écraser sur un rocher, la ligne
d'échappement se termine sur le
flanc de la caisse, juste devant le
passage de roue arrière, au-dessus
de la barre latérale.



La base de ce Maxi Série étant un châssis
de Samurai 413, son châssis a été modifié
afin d'y loger des coupelles de ressorts.

Ayant privilégié les débattements
par le bas, l'ajout de cônes anti-
déboîtement s'avérait indispensable
pour que les ressorts arrière
retrouvent le chemin des coupelles
inférieures.



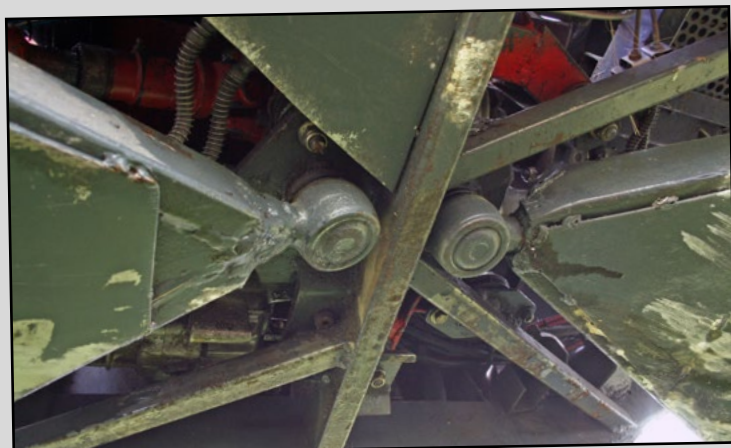
Seul changement technologique
réalisé par Jean-Erick, les
amortisseurs sont désormais des
MVS oléopneumatiques.



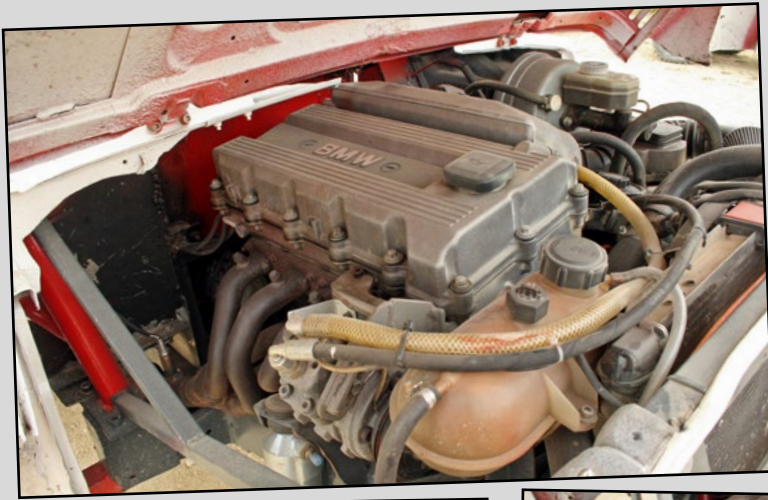
Manœuvres facilitées! Grâce à ce
vérin hydraulique, braquer les roues
au milieu des rochers s'avère simple
comme bonjour.



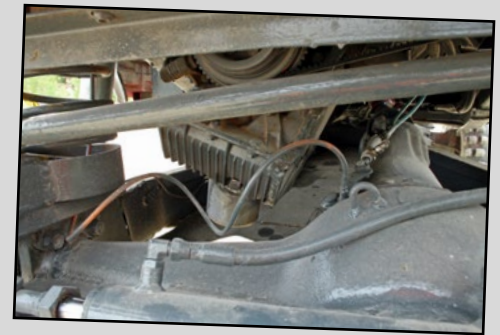
Solution inhabituelle! Pour maintenir
les ponts en place, Daniel Adamek
a ajouté une traverse au centre de
laquelle viennent se fixer les tirants,
formant ainsi deux triangles de
suspension inversés.



Afin d'assurer
le maximum de
liberté aux ponts
avant et arrière,
les tirants se
rejoignent en un
seul point via une
rotule agricole
sur une traverse
centrale.



Exit les 69 chevaux du 1300 cm³ du 413! À la place, ce 4x4 est propulsé par un 1800 cm³ essence de BMW développant 143 chevaux et 20 m.kg de couple.



Afin que le moteur BMW soit toujours bien lubrifié, le carter d'huile a été changé par un « bocal maison » qui renferme une crépine.



N'ayant pas d'autres choix possibles, les arbres de transmission sont des modèles agricoles faits sur-mesure.



Refroidissement optimum! En association avec le BMW 318, Daniel Adamek a monté un radiateur de Nissan Patrol GR.



Afin que ce 4 cylindres essence respire mieux, un filtre à air « Performance » prend place à l'admission.



Quatre leviers, quatre roues! Via ces manettes, le pilote peut bloquer soit partiellement soit complètement chaque roue de ce Maxi Série.



En sortie du bloc BMW, ce Maxi Série reçoit une boîte de vitesses manuelle provenant également d'une 318. Celle-ci est associée à un transfert de Samurai modifié.



Afin de protéger les bas de caisse, deux grosses barres latérales habillent ce Samurai.



Pour protéger le pilote ainsi que la mécanique en cas de tonneau, un arceau de sécurité 6-points équipe ce Maxi Série.



D'un seul tenant! Le capot et les ailes de ce Samurai ne forment qu'une seule pièce monobloc.



Pour tourner plus court! Grâce à ces deux leviers, Jean-Erick contrôle la boîte de transfert et peut décraboter le pont arrière à volonté.



Ayant simplifié le faisceau électrique, Daniel Adamek en a profité pour tout ramener sur cette nouvelle console centrale.



Poste de pilotage minimaliste! Ce véhicule concourant en Maxi Série, Daniel Adamek a pu supprimer la planche de bord d'origine.



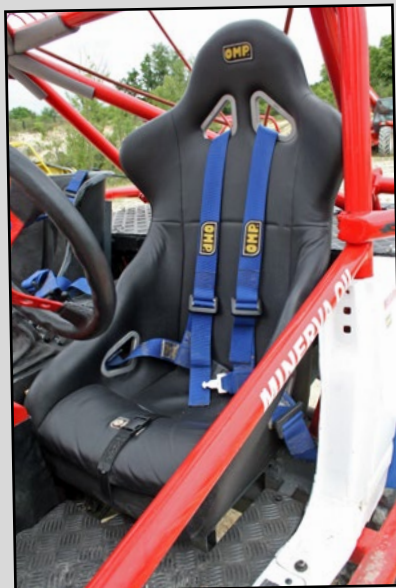
Cachés dans le coffre, vous retrouvez un réservoir de 20 litres d'essence, la batterie ainsi que tout le circuit hydraulique pour le freinage séparé.



En hommage à l'origine du moteur, les seuils de portières proviennent d'une BMW Series 3.



Grâce à quatre vérins hydrauliques comme celui-ci, Jean-Erick peut agir sur le freinage de chaque roue à sa volonté.



Bien maintenu ! Désormais, le pilote prend place dans un baquet OMP.



Afin que les ponts d'Unimog ne dépassent pas de la carrosserie, leurs trompettes ont été raccourcies.



Empruntées à une Niva ! Afin de monter des Blackstar Cross en 235 / 85 R16 avec les ponts d'Unimog, ce Maxi Série se pare de jantes de Lada percées en leur centre.





**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



Toyota GRJ 79 à la sauce Globe Camper



Ces dernières années, depuis que quelques importateurs indépendants ont réussi à les homologuer, beaucoup de raiders rêvent d'acquérir un Toyota Land Cruiser Série 7. Un engouement qui a donné une idée à David Billaud. En effet, le boss de Globe Camper propose désormais à son catalogue un GRJ 79 équipé d'une cellule fixe made in Montredon-des-Corbières (11). Présentation de ce Globe 360 Cruiser.

Si vous vous rendez un jour dans les locaux de Globe Camper à Montredon-des-Corbières près de Narbonne (11), ne soyez pas étonné d'y apercevoir plusieurs Toyota GRJ 79 stationnés devant. En effet, depuis quatre ans, David Billaud et son équipe homologuent des Land Cruiser Série 7 qui leur servent ensuite de porteur à leur cellule. Découverte de ces modèles rebaptisés «Globe 360 Cruiser» avec l'exemplaire d'Arnaud Viossange (que certains passionnés ont déjà pu découvrir à Valloire l'été dernier).

UNIQUE EN SON GENRE À L'ÉPOQUE

Dès son arrivée dans l'Aude, ce Land Cruiser «full option» sorti d'usine au début de l'année 2025 bénéficiait d'équipements plus qu'intéressants en vue de sa future vie de baroud. Chacun de ses ponts renfermait un différentiel verrouillable, un treuil 4,5 tonnes se cachait déjà dans son pare-chocs et il embarquait deux réservoirs de 90 litres. À bord, un système multimédia Android prenait place au centre de sa console de bord et, entre ses sièges, un cubby box réfrigéré permettait de garder au frais cannettes et bouteilles d'eau. Enfin, en prévision de longs trajets autoroutiers, ce Série 7 disposait aussi d'un régulateur de vitesse. Toutefois, ce qui le distinguait vraiment de ses congénères précédemment passés entre les mains de l'équipe de Globe Camper se situait à la sortie de son bloc moteur. En effet, son V6 4L essence de 228 chevaux était accouplé à une boîte automatique à 6 rapports. À l'époque, aucun autre GRJ 79 avec une telle transmission n'avait encore été homologué dans l'Hexagone. C'était le tout premier exemplaire !

PRÉPARATION MÉCANIQUE LIGHT

Avant que ne commence sa transformation en Globe 360 Cruiser, les mécaniciens de l'enseigne de Montredon-des-

Corbières se pencheront sur la mécanique de ce Toyota. Le jugeant suffisamment puissant et ne voulant pas porter atteinte à sa fiabilité légendaire, le V6 4 litres restera strictement d'origine. Seules améliorations réalisées dessus, un boîtier additionnel lui permet désormais de fonctionner à l'éthanol et un snorkel Safari Armax vient surélever son admission d'air, histoire que le moins de poussière possible n'arrive jusqu'au filtre à air. En sortie de bloc, aucun changement à signaler non plus. La boîte de vitesses automatique, le transfert tout comme les deux essieux rigides ne connaîtront aucun upgrade interne. On ne peut pas en dire autant du freinage ! En prévision du futur alourdissement du véhicule, les tambours arrière seront remplacés par des disques et étriers grâce à un kit de conversion Terrain Tamer. Un changement de technologie qui apporte une nette amélioration de freinage en termes d'efficacité et d'endurance, surtout en usage intensif. En complément, le Mastervac d'origine de ce Land Cruiser sera remplacé par un Terrain Tamer Heavy Duty (qui augmente à lui seul d'environ 30 % la puissance de freinage). Un gain de performance qui n'a rien d'anecdotique ! Surtout quand on sait qu'une fois converti en Globe 360 Cruiser, le poids en ordre de marche de ce GRJ 79 (avec les divers pleins faits) avoisinera les 3150 kilos sur la balance.

Suspension renforcée australienne

Pour la même raison, la suspension de ce Série 7 sera entièrement repensée. Après avoir monté les silentblochs de tirants excentriques et abaissé les ancrages de la barre stabilisatrice, des ressorts avant Terrain Tamer + 50 mm viendront se substituer à ceux d'origine. Pour leur part, les lames de ressort arrière seront changées pour des paraboliques Terrain Tamer + 850 kg. En association, ce GRJ 79 se verra équipé d'amortisseurs Pro Shock





provenant également du catalogue de l'équipementier australien. Pour ceux qui ne connaîtraient pas ces amortos, il s'agit de gros monotubes à bonbonne séparée. Leur corps mesure 53 mm de diamètre et renferme un piston de 46 mm monté sur une tige de 20 mm. Autre spécificité, ils sont réglables en compression selon huit positions (via une simple molette logée en bout de leur réservoir déporté) et, surtout, ils sont reconditionnables.

AUTONOMIE DE 240 LITRES

Suite à cette refonte de suspension, ce Land Cruiser perdra ses gommes d'origine en 225 / 85 R16 au profit de BFGoodrich All Terrain en 285 / 75 R16. Ces KO2 seront montés sur des Evo Corse Dakar Zero en 8x16. Des jantes renforcées pouvant supporter jusqu'à 1200 kg de charge. Autre spécificité de ces Evo Corse fabriquées en Italie, leurs rayons internes rentrent vers le centre de la jante et protègent ainsi les disques et étriers de frein des projections de gravillons et de sable, tout en leur offrant une ventilation optimale. Un bon point pour garantir une meilleure endurance du freinage. Sur ce, l'optimisation mécanique de ce GRJ 79 simple cabine se poursuivra par le remplacement du réservoir de 90 litres logé en bout des longerons arrière par un modèle de 150 litres. Ce qui porte l'autonomie totale de ce Série 7 à quelque 240 litres de sans-plomb. Ce qui est déjà plus que correct sur un véhicule de raid ! Enfin, histoire d'en protéger les différents organes mécaniques, les mécaniciens de Globe Camper habilleront ce Toyota avec un blindage avant et une protection de boîte de vitesses / transfert en aluminium provenant de chez N4 Offroad.

UN MONTAGE PRÉVU POUR L'OFFROAD

Maintenant, focalisons-nous sur le processus de transformation de ce GRJ 79 simple cabine en Globe 360 Cruiser. Avant toute chose, les complices de David

Billaud déposeront la benne de ce pick-up pour monter à la place un plateau australien de leur conception. En pratique, il s'agit d'un faux châssis en acier repris sur les six ancrages existants de la benne à l'aide de brides ressort. Un type de fixation qui permet aux longerons du véhicule de conserver une certaine flexibilité en TT, car le plateau australien n'est pas directement boulonné dessus. Résultat, ils peuvent « continuer à se tordre indépendamment l'un de l'autre » sans subir une pression excessive qui pourrait les fragiliser à long terme. En clair, le châssis du GRJ 79 continue à travailler comme à l'origine, comme les ingénieurs Toyota l'avaient conçu au départ.

LE POIDS LE PLUS BAS POSSIBLE

Au centre de ce faux châssis thermolaqué, afin que le centre de gravité reste le plus bas possible, prennent place deux réservoirs d'eau. Légèrement en retrait par rapport à la cloison arrière de la cabine, une immense gourde plate en inox permet d'emporter 200 litres d'eau propre en raid. À signaler que celle-ci dispose d'un système antigel en prévision d'éventuels bivouacs hivernaux. À sa suite, en bout des longerons arrière, un second réservoir en inox stocke jusqu'à 30 litres d'eau usagée (dite eau grise). Dissimulées dans ce plateau australien, devant le water tank de 200 litres, vous trouvez aussi la chaudière Eberspächer ainsi qu'une bonbonne de stockage d'air de 4 litres. Enfin, cette armature en acier se pare de trois coffres de rangement latéraux. Un de chaque côté à l'avant et un à l'arrière côté conducteur. Ces compartiments verrouillables à clé n'ont pas de fonction prédéfinie. Mais, de par leur accessibilité, ils se révèlent très pratiques pour ranger des chaussures ou du matériel TT comme des sangles ou des cales de bivouac. Toutefois, sur ce GRJ 79, l'espace offert par le coffre avant gauche est amputé de quelques litres par un compresseur bicylindre ARB installé en fixe. C'est ce dernier qui met sous pression

l'air emmagasiné par la bonbonne de 4 litres logée devant le réservoir d'eau de 200 litres. Sur ce, l'installation du plateau australien se terminera par la pose d'une barre anti-encastrement en bout de longerons arrière. À noter que cette protection peut être réglée en hauteur selon deux positions : homologuée ou tout-terrain (pour un meilleur angle de fuite). Au passage, juste derrière la barre anti-encastrement, David et son équipe ajouteront des anneaux de remorquages XXL de leur conception en bout des longerons. Au vu de leur taille, bien que le Globe 360 Cruiser pèse plus de 3 tonnes, aucun risque d'arrachement !

GRAND ESPACE INTÉRIEUR

L'objectif premier du plateau australien imaginé par David Billaud se résume à créer une plateforme parfaitement horizontale à l'arrière du pick-up pour accueillir une cellule Globe 360. Première particularité de cette dernière, son enveloppe extérieure se compose de panneaux sandwich habillés d'une peau externe en aluminium et d'une peau interne en fibre de verre. Entre les deux, vous trouvez une isolation en 30 mm d'épaisseur. Mesurant 250 cm de long par 180 cm de large et 138 cm de haut, cette cellule est dite « compacte » car elle porte la hauteur totale du véhicule à seulement 240 cm. Aucun problème donc pour mettre ce Série 7 dans un container en vue d'un transfert maritime. L'autre singularité de la Globe 360 réside dans son toit relevable. Grâce à quatre vérins électriques, celui-ci se surélève de 63 cm suite à une simple pression sur un bouton. Ce qui porte alors la hauteur intérieure à 204 cm. Dans cette configuration, les flancs de la cellule sont fermés par une toile James Baroud intégrant quatre

grandes ouvertures équipées d'un film cristal, d'une moustiquaire et d'un voilage occultant (pour ne pas être réveillé par les premières lueurs de l'aube). Autre avantage du toit relevable de la Globe 360, au petit matin, nul besoin de ranger les coussins et la couette du couchage de 140 x 200 cm ! Lorsqu'il a planché sur les plans de cette cellule, David Billaud a eu la bonne idée de laisser assez de dégagement entre le matelas et ciel de toit pour les laisser en place.

UNE SALLE DE BAIN À BORD

Maintenant, attardons-nous sur l'aménagement de cette cellule. Tous les meubles sont assemblés sur un châssis en aluminium et recouverts d'un habillage en Compact Laminate. Contre la cloison arrière de la Globe 360, un meuble « cuisine » court sur une grosse moitié de la largeur de la cellule. Il intègre une plaque de cuisson à induction 1-feu de 1800 watts, un évier et un réfrigérateur Dometic de 65 litres. Puis, sur le côté conducteur, semble prendre place une grande banquette qui fait la longueur de la cellule. Erreur, une partie de l'assise de cette banquette s'avère amovible. Si vous l'enlevez, vous découvrez alors un bac à douche qui se cache dessous. Il est donc tout à fait possible de se laver à bord de la Globe 360 ! Toutefois, si vous préférez vous savonner à l'extérieur pour éviter l'humidité à bord, pas de souci ! Un raccord rapide pour une éventuelle douchette est en stand-by sur la face arrière de la cellule. Mais revenons à bord. Dans l'autre banquette, pas de surprise cachée. L'assise dissimule juste deux coffres de rangement. Par contre, dans le « meuble » accolé à la cloison avant, le coffre situé en bas à droite dissimule le local technique





de la cellule. Vous y retrouvez une batterie lithium de 310 ampères ainsi que la Thermo Box Webasto fonctionnant en symbiose avec la chaudière Eberspächer (logée dans le plateau australien) et destinée au chauffage et à la production instantanée d'eau chaude. Juste à côté, prennent place un convertisseur Victron MultiPlus de 2000 watts, un coupleur Victron Orion 30 ampères ainsi qu'un régulateur Victron MPPT 100/30 qui gère la production électrique du panneau solaire de 360 watts installé sur le dessus de la cellule... En un mot, ce GRJ 79 dispose de tout le matériel pour être 100 % autonome en termes d'électricité en raid.

UNE TABLE MULTIFONCTION

Ultime particularité intérieure de la cellule Globe 360, sa table affiche une forme asymétrique. Il est donc possible de décaler son plateau vers le meuble cuisine. Pratique pour poser des objets dessus, même avec le couchage encore en place à l'horizontale. Ensuite, elle est amovible. Mieux, de par ses dimensions, vous pouvez l'intercaler entre les deux banquettes, histoire de créer un second couchage à bord. Il vous suffit alors de mettre les coussins des dossiers des banquettes dessus pour bénéficier d'un lit mesurant 130 x 174



cm. Certes, ce couchage ne permet pas à deux adultes de dormir. Mais cela peut dépanner à l'occasion. Dans le cas d'Arnaud Viossange, c'est son fils qui y dort de temps en temps en temps en raid.

POUR VIVRE À L'EXTÉRIEUR AUSSI

Ne reste plus qu'à nous pencher sur l'extérieur de la cellule. À droite, à la suite de la porte d'accès, un grand coffre renferme une tablette amovible dans laquelle est intégrée une plaque de cuisson de 1000 watts. Grâce à

elle, il est facile de cuisiner au grand air en bivouac. La cellule Globe 360 se pare aussi d'un immense coffre de rangement sur sa face arrière. Mesurant 75 cm de large par 90 cm de haut et 36 cm de profondeur, ce dernier fabriqué en aluminium se révèle modulable grâce à ses systèmes d'arrimage type «aéro» interne et externe. Une aptitude d'autant plus appréciable qu'il peut supporter jusqu'à 50 kilos. On peut imaginer y ranger des sièges, une table de camping-car ou tout autre objet volumineux qu'il serait difficile de «caser» dans la cellule. Un support de roue de secours prend place juste à côté. À première





vue, il peut sembler peu pratique à utiliser car fixé haut sur la face arrière de la cellule... sauf qu'il intègre un système d'aide à la descente. En clair, quand vous avez besoin du BFGoodrich, il vous suffit de desserrer son écrou central de fixation, puis de basculer la ridelle. Le poids de la roue de secours est alors supporté par les charnières de la ridelle basculante. C'est votre dos qui dit merci ! Ultimes équipements qui habillent l'extérieur de la Globe 360 de ce Land Cruiser, une grande barre Lazer Lamps triple-R Elite pose ses valises sur la capucine, au-

dessus de la cabine, tandis qu'un support pour plaques Maxtrax Gen2 prend place à l'arrière.

Sur ce, la métamorphose de ce Land Cruiser s'achèvera par le changement des sièges avant par des Scheel-Mann en cuir faits sur mesure et par l'ajout d'une Dashcam / caméra de recul. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Fiche technique du Globe 360 Cruiser

Véhicule porteur

Modèle : GRJ 79 simple cabine

Année de production : 2025

Moteur : V6 4L essence de 228 chevaux

Transmission : boîte automatique à 6 rapports

Équipements de série : différentiels verrouillables avant et arrière, treuil 4,5 tonnes, deux réservoirs de 90 litres, système multimédia Android, cubby box réfrigéré, régulateur de vitesse

Modifications mécaniques

- Boîtier éthanol
- Snorkel Safari Armax
- Kit de conversion «freins à disque» Terrain Tamer à l'arrière
- Mastervac Terrain Tamer Heavy Duty
- Silentbloks de tirants excentriques
- Ressorts Terrain Tamer + 50 mm à l'avant
- Lames paraboliques Terrain Tamer + 850 kg à l'arrière
- Amortisseurs Terrain Tamer Pro Shock
- BFGoodrich All Terrain KO2 en 285 / 75 R16
- Jantes Evo Corse Dakar Zero en 8x16
- Réservoir de remplacement de 150 litres à l'arrière
- Ski avant et blindage de boîte de vitesses / transfert N4 Offroad.

Plateau australien Globe Camper

Matériau : acier thermolaqué

Équipements intégrés : réservoir d'eau de 200 litres en

inox, réservoir d'eau grise de 30 litres en inox, chaudière Eberspächer, bonbonne d'air de 4 litres

Coffres de rangement : 3 en aluminium sur les côtés

Équipements complémentaires : barre anti-encastrement, anneaux de remorquage

Cellule Globe 360

Matériau : panneaux sandwich de 30 mm

Dimensions extérieures : 2500 x 1800 x 1380 mm

Hauteur intérieure toit relevé : 204 cm

Couchage principal : 140 x 200 cm

Couchage d'appoint : 130 x 174 cm

Aménagement : meubles avec châssis en aluminium et habillage en Compact Laminate

Équipements de confort : plaque de cuisson à induction, évier, réfrigérateur Dometic de 65 litres, douche intérieure et extérieure, Thermo Box Webasto avec chaudière Eberspächer, cuisine extérieure avec plaque de cuisson à induction

Équipements électriques : batterie lithium de 310 ampères, convertisseur Victron MultiPlus de 2000 watts, coupleur Victron Orion 30 ampères, régulateur Victron MPPT 100/30, panneau solaire de 360 watts sur le dessus de la cellule

Équipement extérieur : coffre de rangement sur la face arrière, support de roue de secours avec système d'aide à la descente, barre Lazer Lamps triple-R Elite sur la capucine, support pour plaques Maxtrax Gen 2 à l'arrière.



Sous son capot, ce Série 7 cache un V6 essence de 4 litres développant 228 chevaux. Ce dernier reste strictement d'origine.



Particularité de ce GRJ 79, son moteur essence est accouplé à une boîte de vitesses automatique à 6 rapports. C'était le premier en France!



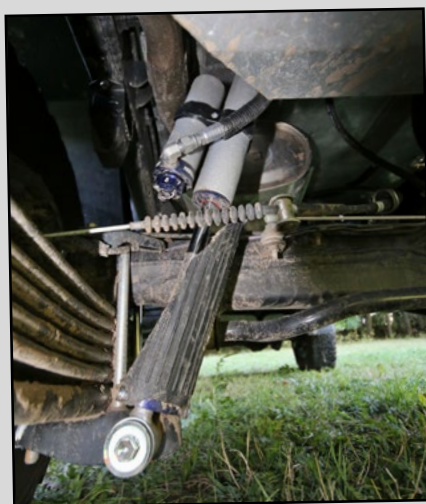
Travail méticuleux! À l'image de l'installation électrique dans la cellule, chaque accessoire monté sur le GRJ79 dispose de sa propre alimentation protégée par un fusible.



Afin que la suspension arrière ne s'affaisse pas sous le poids du plateau australien et de la cellule, les lames de ressort sont désormais des paraboliques Terrain Tamer + 850 kilos.



À l'avant, ce GRJ 79 repose sur des ressorts + 50 mm Terrain Tamer.



En association avec les nouveaux ressorts avant et lames arrière, ce Toyota reçoit des amortisseurs Terrain Tamer Pro Shock à bonbonne séparée.



Avantage des amortisseurs Pro Shock de chez Terrain Tamer, ces monotubes disposent d'une bonbonne séparée et sont réglables en compression selon huit positions.



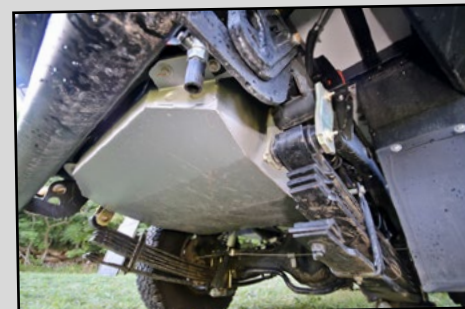
En prévision de sa future vie de baroud, ce Toyota s'est vu équipé de jantes renforcées Evo Corse Dakar Zero en 8 x 16.



Le pont arrière de ce GRJ 79 étant déjà équipé d'un différentiel verrouillable, il n'a subi aucune amélioration.



À l'instar du pont arrière, étant lui aussi déjà équipé d'un différentiel verrouillable, l'essieu rigide avant reste strictement d'origine.



Afin d'augmenter son autonomie en carburant, le réservoir de 90 litres logé en bout des longerons arrière a été remplacé par un modèle de 150 litres. Ce qui porte l'autonomie totale du véhicule à 240 litres.



Pour l'instant, la ligne d'échappement demeure d'origine. Mais, dans un avenir proche, elle devrait céder sa place à une Tecinox.



Désormais, les organes de direction sont protégés des mauvaises rencontres par ce ski en aluminium N4 Offroad.



La boîte de vitesses et le transfert sont à l'abri derrière ce grand blindage N4 Offroad en aluminium.



Parmi les équipements d'origine de ce GRJ 79, un treuil 4,5 tonnes est caché dans son pare-chocs avant. Toutefois, ce dernier sera prochainement changé pour un Warn.



Niveau pneumatiques, ce Série 7 repose sur des BFGoodrich All Terrain KO2 en 285 / 75 R16.



Exit le snorkel d'origine ! Ce GRJ 79 est maintenant équipé d'un Snorkel Safari Armax offrant un meilleur débit d'air.



Pour plus de confort, les portières de ce Land Cruiser s'habillent de deux accoudoirs additionnels avec porte-gobelet.



Exit les sièges d'origine ! En lieu et place, les occupants s'assoient désormais dans des Scheel-Mann avec accoudoirs.



À bord, la planche de bord de ce Série 7 de 2025 reste strictement d'origine.



Le rétroviseur sert maintenant de moniteur à la caméra de recul et accueille une petite Dashcam qui enregistre jusqu'à 3 jours de roulage.



Entre les sièges, ce cubby box réfrigéré d'origine Toyota se révèle bien pratique en Afrique.



Particularité du plateau australien imaginé par David Billaud, il est fixé au châssis via six brides ressorts comme celle-ci.



En remplacement des optiques de la benne, le plateau australien imaginé par David Billaud s'habille de ces feux à leds.



Derrière le passage de roue arrière gauche, le plateau australien Globe Camper intègre ce coffre de rangement en aluminium.



Toujours sur le côté conducteur, cette fois devant le passage de roue arrière, un autre coffre de rangement est en stand-by.



Un troisième coffre de rangement extérieur pose ses valises devant le passage de roue arrière droit.



Derrière le passage de roue arrière droit, pas de coffre de rangement. Le plateau australien intègre la goulotte de remplissage du réservoir arrière ainsi qu'un petit marchepied pour que vous puissiez accéder à l'intérieur de la cellule sans avoir recours à l'échelle.



Cachées dans le plateau australien, vous trouvez une bonbonne d'air de 4 litres et une chaudière Eberspächer fonctionnant au sans-plomb.



Installé dans le coffre latéral gauche et relié à la bonbonne de 4 litres cachée dans le plateau australien, ce compresseur ARB bicylindre permet de regonfler les pneumatiques.



À l'arrière, ce Land Cruiser se voit équipé d'une barre anti-encastrement. À signaler que celle-ci peut être réglée en hauteur selon deux positions.



Derrière la barre anti-encastrement, ce Land Cruiser reçoit ces deux gros crochets d'attelage boulonnés en bout de longerons.



L'un des avantages de la cellule Globe 360! En position fermée, elle porte la hauteur totale du véhicule à seulement 240 cm. Il est donc possible de mettre le Globe 360 Cruiser dans un container maritime.



Autre singularité de la cellule Globe 360, son toit se relève sans intervention humaine grâce à quatre vérins électriques

commandés par ce panneau.



Une fois le toit relevé, la hauteur intérieure de la cellule passe à 204 cm.



L'accès à la cellule s'effectue via cette porte latérale. À noter que, le reste de la journée, l'échelle se range sur l'intérieur de la porte.



Fabriquée en panneaux sandwich reliés entre eux par des cornières en alu sur mesure, la cellule Globe 360 est assez solide pour supporter une roue de secours et un grand coffre de rangement sur sa face arrière.



À l'avant de la cellule, sur sa capucine, une barre Lazer Tripe-R Elite apporte un regain de luminosité sur les pistes la nuit.



Le coffre logé sur la face arrière de la cellule intègre un système interne d'arrimage type aéro.



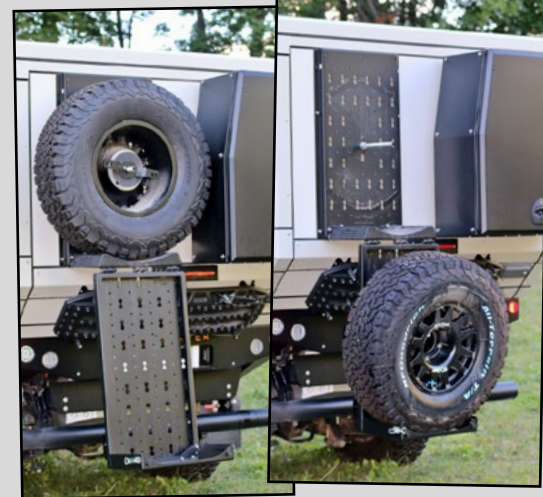
En cas de besoin, il est également possible d'ajouter des accessoires sur le côté du coffre de rangement arrière.



Grâce à cette sortie déportée, se doucher à l'extérieur de la cellule est simple comme bonjour.



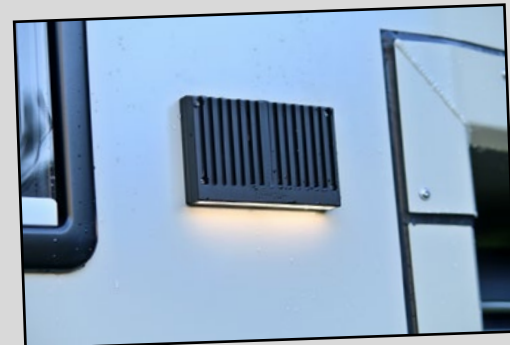
À l'image du coffre fixé à côté, vous pouvez fixer des accessoires sur le support de roue de secours en utilisant des anneaux d'arrimage.



La roue de secours est facile à manipuler grâce au système d'aide à la descente imaginé par David Billaud.



Afin qu'elles soient faciles d'accès, les plaques de désensablage Maxtrax 2 prennent place sur un support situé sur la face arrière de la cellule.



Sur le côté de la cellule, cette lampe leds bénéficie d'un système antimoustique.



Sur le côté droit du Globe 360 Cruiser, Arnaud Viossange dispose de ce coffre intégré qui renferme une cuisine extérieure.



Pour profiter de la cuisine extérieure, il suffit de sortir cette tablette amovible dans laquelle est incorporée une plaque de cuisson à induction.



En prévision des bivouacs «longue durée», cette prise de quai permet d'alimenter la cellule en courant domestique.



Cette vanne quart de tour sert à vidanger le réservoir de 30 litres qui recueille les eaux grises.



Dans le coffre extérieur, vous retrouvez aussi le tableau électrique de la cellule avec un fusible pour chaque accessoire embarqué. À noter qu'un coupe-circuit permet de couper toute l'alimentation générale de la cellule.



À noter que le couchage intérieur de 140 x 200 cm est monté sur vérins et peut être remonté au plafond.



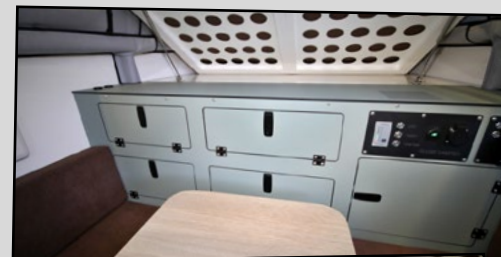
Via ces deux tableaux électriques, vous contrôlez le chauffage, la production d'eau, l'éclairage, la ventilation...



Au centre de la cellule, le coin «salle à manger» accueille deux banquettes et une table centrale.



Dans le «placard» fixé contre la cloison avant de la cellule, un coffre de rangement renferme le local technique électrique.



Le reste du placard fixé contre la cloison avant se compose de plusieurs coffres de rangement.



Deux bandeaux leds de 120 cm de long courent le long du ciel de toit.



Ce rideau est le seul indice que la cellule Globe 360 intègre une douche intérieure.



Deux liseuses leds sont intégrées au ciel de toit, au-dessus du couchage permanent.



Sur le côté du couchage, deux prises USB sont en stand-by pour recharger des téléphones ou une tablette.



En bout de la banquette côté gauche, le petit meuble de rangement accueille un raccord rapide et un mitigeur pour une douchette.



Pour utiliser la douche intérieure, il suffit de retirer l'extrémité de l'assise de la banquette pour découvrir un bac d'évacuation caché sous un caillebotis.



Dans la banquette de gauche, le premier coffre de rangement peut accueillir un WC sec Trelino.



Dans le meuble « cuisine », un réfrigérateur Dometic de 65 litres permet d'emmener des denrées périssables en raid.



Sur le plan de travail du meuble « cuisine », vous disposez d'un évier et d'une plaque de cuisson à induction.



Histoire que l'eau sortant du robinet soit potable, un système de filtre Seagull IV pose ses valises sur l'arrivée d'eau de l'évier.



En mettant la table entre les deux banquettes, vous disposez d'un couchage d'appoint de 130 x 174 cm.



Pour profiter du paysage, quatre grandes fenêtres sont intégrées à la toile James Baroud.



Particularité de la table, son profit est asymétrique.



Le plateau australien avant la mise en place de la cellule Globe 360



Pour remplir le réservoir d'eau propre, la goulotte de remplissage se situe sur le côté gauche de la cellule.



SALON DU VOYAGE EN VÉHICULE AMÉNAGÉ

ALPEXPO GRENOBLE / 9-10 MAI
PARC EXPO BORDEAUX / NOVEMBRE

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

**INFOS SUR
VANLIFE-EXPO.COM**

tip toy

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

Augmentez votre visibilité en devenant partenaire de

OFFROAD

4x4
MAGAZINE



PLUS D'INFOS PAR MAIL À
PUB@OFFROADMAG.FR

POWERBRAKE



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

- * TRAVERSÉE DU FLUIDE INTERNE
- * JOINTS INTERNES ANTI-POUSSIÈRE
- * AILETTES DE REFROIDISSEMENT DIRECTIONNELLES COURBÉES
- * PLAQUETTES DE FREIN HAUTE PERFORMANCE
- * DISTANCES D'ARRÊT RÉDUITES
- * DISPONIBLE POUR JANTES 16" - 17" - 18" SELON VOITURE



salesint@powerbrake.ch



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



<https://www.powerbrakeglobal.com>



Amonzevo
Motrix

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 non FIA 2026

Babyboomer's Adventure Maroc : 5 au 13 Mai

Baja Europe : 14 au 16 mai

Rallye Breslau : 28 juin au 3 juillet

Fenix Rally : 21 au 29 octobre

L'oasis Lorginal Classic : 22 au 29 Octobre



Globaltas
Adventures

Raid Prokletije

Du 24 avril au 09 mai 2026
Pays : Grèce, Albanie et Monténégro

Raid Alpi Italiane

Du 11 au 16 juillet 2026
Pays : Italie

Raid Kopaonic

Du 03 au 18 août 2026
Pays : Croatie, Bosnie et Albanie

Raid Idffjoll

Du 28 juillet au 22 août 2026
Pays : Islande

Raid Sui Percosi Siciliani

Du 13 au 23 septembre 2026
Pays : Italie

Raid Plage Blanche

Du 11 au 21 octobre 2026
Pays : Maroc

Salons / Rassemblements 2026

Vanlife Expo Grenoble : 9 au 10 mai 2026

Salon des Aventuriers - Lanton : 22 au 24 mai

Provence Overland Festival : 30 et 31 mai

Salon de l'Aventurier - Besançon : 12 au 14 juin

Salon du Baroudeur - Mazan : 14 au 15 juin

SVA Auvergne : 26 juin au 28 juin

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

SVA Provence : 25 au 27 septembre

Trophée France Truck Trial 2026

Montboucher-sur-Jabron : 4 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'Ile de France : 11 au 13 septembre

6 heures TT du Santerre : 10 et 11 octobre

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

ARB INTREPID

TEN DE TOIT EN ALUMINIUM SLIM LINE



TROIS MESURES
1265, 1400, 1600 (mm - largeur)



Capacité de 2 et 3 personnes
Montage en 60 secondes
Structure légère en aluminium
Système de pliage innovant en deux parties

2.0 - Référence ARB-802610
2.5 - Référence ARB-802620
3.0 - Référence ARB-802630


www.promyges4x4.fr

03.67.34.19.27
07.65.77.38.82
info @ promyges4x4.fr
Entrepôt: TOULOUSE



**Une quatrième édition
plus offroad!**



Il y a quatre ans, Philippe Colas organisait son tout premier Vanlife Expo à Rennes. Comme son nom le laisse entendre, ce salon s'adressait alors principalement aux possesseurs de fourgons aménagés. Mais, depuis lors, les choses ont quelque peu changé. Déjà, en parallèle de Rennes, notre breton a lancé un second Vanlife Expo à Grenoble et un troisième à Bordeaux. Ensuite, en le rebaptisant «salon du voyage en véhicule aménagé», Philippe Colas a ouvert les portes de son événement aux acteurs du milieu 4x4. La quatrième édition du Vanlife Expo de Rennes qui s'est tenue le week-end du 11 et 12 avril dernier en est le parfait exemple.

Dans la jeune histoire des Vanlife Expo, le week-end du 11 et 12 avril 2026 restera incontestablement une date marquante. En effet, la quatrième édition du salon organisé par Philippe Colas au Rennes Parc Expo a connu une évolution majeure dans sa philosophie suite à la création d'un pôle Aventure. Un nouvel espace entièrement dédié à l'univers du tout-terrain et qui a rassemblé une trentaine de professionnels du milieu offroad.

DE GRANDS NOMS DU MILIEU

À commencer par Equip'Raid venu spécialement d'Alsace avec plusieurs véhicules préparés dans ses locaux. À l'instar de Carapace Store, l'enseigne de Mulhouse était également venue en force car désormais « partenaire premium » des Vanlife Expo 2026 de Rennes et de Grenoble. Pour sa part, comme à son habitude, l'équipe de RLC Diffusion présentait plusieurs véhicules préparés ainsi qu'une montagne d'équipements (tentes de toit, glacières à compresseur, kit suspension, auvents...) sur son stand.

UNE MULTITUDE D'ENSEIGNES

Mais ces deux accessoiristes/équipementiers de renom n'étaient pas les seuls présents en terre bretonne. Trans 4 Equipment, DZR, Offroad Camper Parts, Wallaby Store, JH Koncept ou encore Koni étaient de la fête. Plusieurs fabricants ou importateurs de cellules pour pick-up avaient également fait le déplacement à l'image d'Ormo Camper, Carawild, Cellules Billys, Eurojapan Car & Parts ou encore Loisirs K-oncept. Parmi les autres professionnels conviés à exposer dans le hall 8, vous retrouviez aussi Altitude Véhicules, les Ibériques Roadbooks, MC Truck, Planet Aventure, Skep, Van Week, Vibration ou encore Ineos Grenadier. À cette liste, il fallait aussi ajouter un certain nombre de fabricants de tentes de toit, comme Kyvyk, Roof Space France ou encore Naitup. À leurs côtés, les visiteurs ont pu découvrir plusieurs concepteurs ou distributeurs de remorques tout-terrain, comme LifeStyleCamper ou InOut. Certes, cette trentaine d'exposants à vocation offroad restait minoritaire face à la centaine de spécialistes Vanlife présents. Mais, au vu des premiers retours, ce delta risque fort d'être comblé à l'avenir.

POUR LE PLAISIR DES VISITEURS

À l'extérieur du hall 8, la pratique de l'offroad était également mise à l'honneur grâce à une zone artificielle de franchissement tout-terrain. Un practice qui a permis aux visiteurs de s'initier aux sensations 4x4 à bord d'un Ineos Grenadier, mis à disposition par BPM Cars et piloté par un professionnel expérimenté. Une animation particulièrement appréciée par le grand public. Même engouement pour les nombreuses





conférences, tables rondes et projections qui eurent lieu durant les deux jours du salon, sans oublier l'exposition immersive « Bivouac Aventure » proposée par l'association Breizhland qui présentait plusieurs Land Rover de raid appartenant à ses adhérents.

UN RECORD D'AFFLUENCE

Au total, sur le week-end, ce sont plus de 12 000 visiteurs qui ont convergé vers le parc des expositions de Rennes. Une affluence record qui s'explique aussi par le lieu même où se déroulait le salon. En effet, à l'inverse d'autres dates qui se tiennent en extérieur, les Vanlife Expo ont tous la particularité d'être organisés exclusivement en intérieur. Les visiteurs et exposants ne sont donc pas impactés par la météo, qu'il fasse froid ou chaud ou qu'il pleuve averse.

Si vous avez manqué cette édition bretonne, vous avez encore deux occasions de découvrir la nouvelle version des Vanlife Expo. En effet, Philippe Colas vous donne rendez-vous au Alpexpo de Grenoble le week-end du 9 et 10 mai et en novembre 2026 au Parc Expo de Bordeaux. Vous voilà prévenus ! ■

Photos : Gabriel Gaste et Michael Bechu





GLOBE 360 HILUX



Tél : 04 34 27 30 86 - contac@globecamper.com - facebook : globecamper

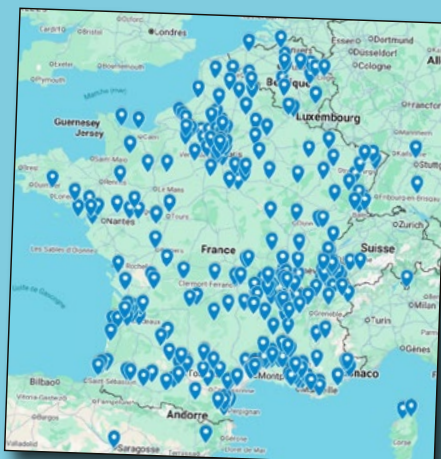
NOUVEAUTÉ 2026

Lancement du site

www.annuaireoffroad.fr

QUI LISTE TOUTES LES ADRESSES OFFROAD EN FRANCE ET À L'ÉTRANGER

GARAGES 4X4 ET SSV, VENDEURS D'ACCESSOIRES ET DE VÉHICULES, FABRICANTS DE CELLULE, IMPORTATEURS, PNEUMATICIENS, CLUBS ET TERRAINS 4X4...





Vincent Poincelet et Sébastien Iriberry au sommet !

Après une spectaculaire entame de championnat début mars à Arzacq, tout le monde attendait avec impatience la 48^{ème} édition du Rallye du Labourd. Et le spectacle fut bel et bien au rendez-vous en terre basque le week-end du 3 au 5 avril dernier. Au terme des 12 spéciales, Vincent Poincelet et Sébastien Iriberry se sont imposés avec autorité devant Chris Bird et Anthony Brinkmann, tandis que Laurent et Céline Fouquet complétaient le podium. En 2RM, Antoine Sanchez et Lucie Terrier décrochèrent leur première victoire au terme d'une course solide. Côté SSV, comme l'an passé, Patxi Errandonea et Romain Fichaut s'imposèrent, confirmant ainsi leur excellent niveau. Enfin, dans le Trophée des 4x4, Andrew Sargeant et Chris Hammond raflèrent la mise au volant de leur Land Rover Defender Classic.



Vendredi 3 avril, dans l'après-midi, les 104 équipages inscrits ont passé avec succès l'inspection des commissaires techniques de la FFSA. Sous un soleil radieux, les concurrents ont également pu mesurer l'engouement du public, venu en nombre assister au traditionnel défilé dans les rues de Saint-Pée-sur-Nivelle (64). Une belle mise en bouche avant un week-end qui s'annonçait déjà intense. Et la bagarre sur les pistes basques a tenu toutes ses promesses !

UN DUEL AU SOMMET

Durant tout le week-end, Vincent Poincelet, Laurent

Fouquet et Chris Bird se sont livrés un duel de très haut niveau, se partageant la majorité des meilleurs temps. Seul le surprenant Baptiste Caussade est parvenu à s'immiscer dans ce trio infernal en signant deux scratches avec son Rivet BMW. Une performance remarquable ! Au terme des 12 spéciales, Vincent Poincelet et Sébastien Iriberry se sont imposés avec autorité au volant de leur Fouquet BMW. Une victoire solide construite sur la régularité et la maîtrise. Derrière, le suspense a duré jusqu'au bout : Chris Bird et Anthony Brinkmann arrachèrent la deuxième place dans la dernière spéciale, profitant des soucis rencontrés par Laurent et Céline Fouquet, contraints de céder du terrain après une crevaison dans le final. Toujours aussi réguliers, Yannick Lonne-Peyret accompagné de Vincent Marestin décrochèrent une nouvelle quatrième place grâce à une prestation sans faute. Belle performance également pour Patrice Couillet et Florian Allard, excellents cinquièmes avec leur Rivet Honda.

UN ROOKY DANS LE TOP 10

Pour sa part, le Britannique Adrian Marfell, copiloté par Thomas Lefebvre, s'illustra avec une solide sixième place, juste devant Jean-Philippe Pelieu et Maxime Bourdieu, satisfaits de leur septième position finale. Malgré un rallye marqué par quelques péripéties, Mathieu Hirigoyen et Pauline Lagune sauvèrent une huitième place méritée. Derrière eux, Lionel Babaquy et Ambre Pelerin réalisèrent une superbe performance en s'imposant en T1A1 avec leur Rivet Kawasaki, dès leur première apparition de la saison. Enfin, mention spéciale pour Andoni Calvo qui, pour sa toute première participation au volant, réussit à intégrer le top 10 avec son oncle Christophe. Une entrée en matière très prometteuse pour ce jeune pilote au volant de son Fouquet Honda !

EN CHALLENGE 2RM

Surprenant dès les premiers kilomètres, Antoine Sanchez frappa fort en signant le scratch dans le premier passage de Ziburuko. Sur les six spéciales suivantes, Nicolas Lendresse et Éric Berrouet se partagèrent les meilleurs temps et imprimèrent un rythme très soutenu. Le premier cité boucla la première étape en leader, mais le sort en décida autrement : le dimanche matin, il fut contraint à l'abandon sur la liaison, victime d'un problème mécanique... Dommage ! Le nouveau leader se nomma alors Antoine Sanchez. Au volant de son Cledze, il ne relâcha pas ses efforts et résista avec brio à la pression de ses poursuivants. Solide jusqu'au bout, il s'imposa finalement et décrocha sa première victoire, accompagné de Lucie Terrier. Une performance remarquable et amplement méritée, bravo ! Derrière, on retrouvait l'excellent Nicolas

Larroquet, qui emmenait pour la première fois sa fille dans le baquet de droite. Le basque a réalisé une prestation de haut niveau avec son Phil's Car « ancienne génération » motorisé par un bloc Renault, signant un véritable exploit face à des machines plus récentes. Pour sa reprise, Eric Berrouet, copiloté par Xavier Iribarren, a une nouvelle fois montré toute son expérience. Rapide mais lucide, il a su préserver sa mécanique tout en maintenant un rythme élevé. À l'arrivée, cela se traduit par une nouvelle place sur le podium. Au pied de celui-ci, Jérôme Duparcq et Coralie Desclaux prirent quand même une belle quatrième place grâce à une course régulière avec leur Cledze. Ils devançaient Sébastien Dubois et Baptiste Salles, solides jusqu'au bout, qui complétèrent le top 5.

UNE REMONTADA QUI FAILLIT PAYER

Dans le Challenge SSV, Guillaume Noirot avait parfaitement lancé son week-end avec quatre meilleurs temps, mais la fiabilité de son nouveau Can-Am en a décidé autrement. Victime de la casse d'un triangle, l'équipage dut effectuer une longue intervention à l'assistance, écopant au passage de 2'20" de pénalité. Relégués au classement, le lauréat du Challenge SSV 2025 et son copilote Jacques Angevin ne baissèrent pas les bras et repartirent à l'attaque. Leur remontée fut remarquable et leur permit d'accrocher la troisième marche du podium au terme des 12 spéciales.

Domage, car la pointe de vitesse était clairement au rendez-vous ! Pablo et Régis Naya ont dû surveiller de près leurs rétroviseurs face à la remontée du dernier Can-Am Maverick R. Mais grâce à une course solide et régulière, ils parvinrent tout de même à conserver une belle deuxième place à l'arrivée. La victoire revint finalement à Patxi Errandonea et Romain Fichaut, qui ont pris les commandes de leur classe dès le cinquième chrono avant de ne plus les lâcher. Ils s'imposèrent une nouvelle fois, confirmant leur succès de l'an passé avec leur Can-Am. Bravo !

DANS LE TROPHÉE DES 4X4

Du côté du Trophée des 4x4, Bruno Bartolin et Andrew Sargeant se sont livrés une superbe bataille jusqu'au huitième chrono. Mais le normand dut finalement renoncer, laissant le Britannique, associé à Chris Hammond, filer vers une large victoire avec leur Land Rover Defender. Derrière, Benoît Casaubon et Denis Duboy réalisèrent une course solide pour décrocher une belle deuxième place, tout en s'imposant en T2B avec leur Jeep Cherokee. Le podium fut complété par Denis Bossy et Eriz Carricaburu, qui raflèrent la mise dans leur classe avec leur Suzuki Jimny, au terme d'une prestation appliquée. ■

Texte : FFSA

Photo : Pix Off Road by Christian Lecourt

LE TOP 24 DU RALLYE DU LABOURD 2026

Cl	N°	Equipage	Voiture	Temps	Cat
1	4	Vincent Poincelet / Sébastien Iriberry	Fouquet Bmw	1:34:54.9	T1A3
2	2	Chris Bird / Anthony Brinkmann	Rivet Mitsubishi Evo 10	1:35:34.4	T1A2
3	33	Laurent Fouquet / Céline Fouquet	Fouquet Nissan	1:35:54.3	T1A3
4	6	Yannick Lonne-Peyret / Vincent Marestin	Fouquet Nissan	1:38:39.2	T1A3
5	96	Patrice Couillet / Florian Allard	Rivet Honda	1:39:19.8	T1A2
6	178	Adrian Marfell / Thomas Lefebvre	Fouquet Nissan	1:40:30.4	T1A3
7	10	Jean-Philippe Pelieu / Maxime Bourdieu	Fouquet Nissan	1:41:27.2	T1A3
8	15	Mathieu Hirigoyen / Pauline Lagune	Fouquet Nissan	1:41:34.1	T1A3
9	106	Lionel Babaquy / Ambre Pelerin	Rivet Kawasaki	1:42:06.8	T1A1
10	52	Andoni Calvo / Christophe Calvo	Fouquet Honda	1:42:37.3	T1A2
11	53	Sébastien Colome / Lilou Colome	Caze Tomahawk Evo Suzuki	1:42:46.6	T1A1
12	31	Arnaud Lopes / Florian Juanco	Fouquet Nissan	1:43:01.5	T1A3
13	234	Antoine Sanchez / Lucie Terrier	Crd Cledze	1:43:23.0	T1B1
14	264	Nicolas Larroquet / Léane Larroquet	Phil's Car Renault	1:43:29.5	T1B2
15	448	Patxi Errandonea / Romain Fichaut	Can-Am Maverick Xrs	1:44:28.2	SSV2
16	179	Mike Faulkner / Peter Foy	Fouquet Nissan	1:44:42.1	T1A3
17	95	Patrick Fordin / Romain Etchart	Rivet Kawasaki	1:44:44.5	T1A1
18	201	Eric Berrouet / Xavier Iribarren	Cledze Suzuki	1:44:50.6	T1B1
19	410	Paolo Naya / Régis Naya	Can-Am Maverick Xrs	1:44:55.4	SSV2
20	26	Baptiste Caussade / Lucie Rigal	Rivet Bmw	1:45:01.9	T1A2
21	401	Guillaume Noirot / Jacques Angevin	Can-Am Maverick R	1:45:03.8	SSV2
22	170	Terry Banyard / Laura Banyard	Rivet Cyclone	1:45:24.1	T1A1
23	402	Olivier Ortholan / Julie Rancon	Can-Am Maverick Xrs	1:45:57.3	SSV2
24	37	Thomas Chevalier / Arnaud Collin	Fouquet Nissan	1:46:04.4	T1A3

SALON




DE L'AVENTURIER

4x4 & Motos

Madagascar à l'honneur

Voyage, Aventure et Tout-terrain

 **12 • 13 • 14 Juin 2026**
Besançon - Saône
 Espace du Marais


 **Horaires :**

Vendredi : 14h – 19h

Samedi : 9h30 – 19h

Dimanche : 9h30 – 18h

Exposition • Conférences • Bivouac

 **Entrée : 3€** Gratuit pour les enfants



Inscription au bivouac



Les beaux jours reviennent, les contrôles aussi...

Avec le retour des beaux jours, les pratiquants de loisirs motorisés reprennent naturellement leur activité sur les chemins. Cette période s'accompagne également d'une intensification des contrôles, menée notamment par l'Office français de la biodiversité (OFB), souvent avec une lecture orientée et idéologisée de la réglementation. Face à cette stigmatisation de la rando motorisée, restons informés et vigilants.

Depuis plusieurs années, les loisirs motorisés sont régulièrement présentés comme une nuisance systémique, à l'origine de toutes les atteintes à l'environnement, alors même que la majorité des pratiquants respectent les règles et les territoires. Cette communication anxigène, relayée sans aucune vérification ni nuance, contribue à légitimer une pression croissante sur des usagers pourtant légitimes des chemins.

Voici quelques conseils pour éviter les infractions et gérer au mieux un éventuel contrôle.

NE LAISSEZ RIEN AU HASARD

Avant le départ, relisez votre Guide Pratique CODEVER. Face à des agents qui interprètent parfois la réglementation de manière extensive, la meilleure protection reste

la connaissance du droit. Le Guide Pratique CODEVER vous aidera à distinguer l'interdiction illégale de la circulation parfaitement autorisée.

Rappel important : l'ignorance de la loi n'est jamais admise... mais son interprétation arbitraire ne l'est pas davantage.

Le Guide Pratique est réservé aux adhérents : **adhérez !**

DOCUMENT MULTILINGUE POUR LES PRATIQUANTS ÉTRANGERS

Un document simplifié est disponible en cinq langues (anglais, néerlandais, espagnol, allemand, italien) pour les randonneurs motorisés étrangers : « Where

to ride in France », [téléchargeable gratuitement](#).

Attention : ce document propose une lecture simplifiée et ne remplace pas le Guide Pratique, mais il permet d'éviter les amalgames et les situations de contrôle inconnues.

VÉRIFIEZ VOTRE ADHÉSION CODEVER

Dans ce contexte, rouler sans protection juridique est clairement une erreur. C'est pourquoi l'adhésion CODEVER inclut une Garantie Protection Juridique (formule « Militant »). Elle permet d'être accompagné par notre juriste en cas de souci.

L'adhésion ou le renouvellement sont possibles en ligne et la garantie est immédiate en cas de paiement par carte bancaire.

Attention :

- être membre d'un club adhérent Codever ne vous confère aucune protection : il faut adhérer individuellement.
- Adhérer après avoir été verbalisé est trop tard...

L'adhésion est un acte de responsabilité et de défense collective.

EN CAS DE CONTRÔLE : RESTEZ CALME

Attitude à adopter immédiatement :

- Coupez le moteur
- Restez calme, poli et factuel
- Ne cherchez ni à convaincre, ni à débattre sur place

Rappel essentiel : le contrôle n'est pas un tribunal.

Vos droits fondamentaux :

- Ne reconnaissez jamais l'infraction
- Garder le silence est un droit, pas une provocation
- Toute déclaration peut être utilisée contre vous lors d'une contestation
- Vous disposez toujours d'un délai légal pour payer ou contester

Beaucoup de contrôles reposent sur des présomptions ou une interprétation discutable du statut des voies. **Parler sur place ne fera qu'aggraver la situation.**

VERBALISATION : PROTÉGEZ-VOUS !

Si un procès-verbal est établi :

- Faites impérativement noter vos observations (absence ou insuffisance de signalisation, état réel du chemin...)
- Faites inscrire explicitement que vous ne reconnaissez pas l'infraction
- Prenez rapidement des photos précises du chemin, de son entrée, et de la signalisation (ou de l'absence de celle-ci)
- Contactez sans tarder le secrétariat CODEVER

De nombreux dossiers montrent des verbalisations juridiquement fragiles, parfois annulées lorsqu'elles sont correctement contestées. Encore faut-il ne pas s'être piégé soi-même dès le contrôle...

Il est même déjà arrivé que des conducteurs ayant fait la une de la presse régionale lors d'un contrôle ne soient finalement jamais verbalisés ni entendus par la justice !

COMMUNICATION SOUVENT ORIENTÉE

L'OFB mène depuis plusieurs années une communication assimilant les loisirs motorisés à une menace permanente pour la biodiversité. Cette vision caricaturale ne s'appuie sur aucune étude scientifique, ignore les efforts de nombreux pratiquants, et entretient une défiance injustifiée envers une catégorie entière de citoyens.

Face à cette propagande, le CODEVER oppose le droit, les faits et la pédagogie. Notre livret « Stop à la désinformation » est un outil précieux : [livret gratuit à télécharger ici](#)

Il peut être utilement présenté à tout interlocuteur — y compris aux médias — afin de rappeler que la réalité est plus complexe que les slogans.

Défendre ses droits, c'est défendre l'accès aux chemins et à la nature. Le CODEVER n'a jamais défendu le droit de rouler n'importe où n'importe comment.

Le CODEVER défend le respect du droit et des libertés, contre les abus, les amalgames et les dérives idéologiques. Adhérer au CODEVER, c'est se protéger individuellement et refuser la stigmatisation.

SURTOUT, adhérer c'est :

- participer à une défense collective et structurée des loisirs verts, motorisés comme non-motorisés,
- revendiquer le maintien d'un accès à la nature adapté à toutes les activités, et en sécurité, juridique comme physique. [Voir notre pétition](#)

Plus nous serons nombreux, informés et solidaires, moins les campagnes de culpabilisation auront d'effet.

Bonnes randonnées à toutes et à tous, et restons vigilants, solidaires et déterminés.

ARTICLES À CONSULTER SUR CODEVER.FR

- [Cathare Moto Trail 2023 annulé : quatre communes condamnées — preuve qu'il ne faut jamais renoncer](#)
- [Le CODEVER reconnu d'intérêt général pour la protection de l'environnement](#)
- [Ballon d'Alsace : quand Natura 2000 étouffe les sports de nature... et s'efface face aux grands chantiers](#)

Les articles parus dans le magazine



Préparation Dacia

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



Préparation Isuzu

D-max « raid » by Modul Auto	81
D-max « raid » de Jean-Pierre Bardy	21
D-max « raid » de William Chaussemey	21
D-max « vitrine » by Abian Pays Basque	87
D-max « vitrine » by Euro4x4parts	62
D-max AT35 2021	61
D-max AT37 2025	99
D-max Double Cab « raid » de la famille Barré	28
D-max et Mu-X Concept X	34
D-Max GO2 OffRoader	51
D-max Mudmaster	105
D-max N60F by Abian Pays basque	74
D-max T2 de Marion Andrieu	3

Préparation Ford

Bronco Concept du Easter Safari 2021	61
Bronco Concept-cars de Holly	53
Bronco DR	68
Bronco du King Of The Hammers 2021	59
Bronco Off-Road Cliffhanger Project	113
Bronco Overland Concept	55
Bronco R-Race	44
Bronco Riptide Project	65
Concept-cars des Ford Auto Nights 2022	58
Expedition Off-Grid Concept	70
F-150 « Big Foot » d' Emil Grimsson	49
F-150 « rockcrawling » de Lemuel Foster	22
F-150 Lightning Police Responder	77
F-150 Lightning Supertruck	99
F-150 Lightning Switchgear	94
F-150 Raptor R Concept 2025	117
Ranger « expédition » by ARB 4x4 Europe	34
Ranger « expédition » by Outback Import	44
Ranger « raid » by ARB 4x4 Europe	67
Ranger « raid » by RLC Diffusion	19
Ranger « vitrine » by Adventech 4x4	38
Ranger Raptor « vitrine » by Equip'Raid	94
Ranger Raptor « show-car » by Rockalu	104
Ranger Raptor Baja 1000	80
Ranger Raptor T1+ 2025	101
Ranger Raptor T1+ du team NWM Castrol	72
Ranger Raptor V6 « vitrine » by Promyges 4x4	108
Ranger Raptor V6 « vitrine » by Rockalu	84
Ranger Raptor V6 de Bertrand Lechleiter	105
Ranger Tactical Force	99
Ranger V6 « vitrine » by ,ARB 4x4 Europe	92



Préparation Jeep

Cherokee XJ « Monster » de Jonathan Piani	22
Cherokee XJ « Rouden Rock » de Jeep Village	50
Cherokee XJ T2 du Team Pure Innocent	17
CJ Surge Concept	80
CJ5 « Butterfly » by Jungle's 4x4	112
CJ5 V8 de Sylvain Eugène	91
Comanche « Superlift » by Modul Auto	88
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
Concept-cars Mopar du Easter Safari 2026	120
Gladiator « raid » by Equip'Raid	79
Gladiator « vitrine » by Rockalu	108
Gladiator « vitrine » by Trans 4 Equipement	106
Gladiator 6x6 Next Level	62
Gladiator by Mopar	37
Gladiator de Robby Gordon et Erik Miller	39
Gladiator Farout Concept	53
Gladiator Top Dog Concept 2021	56
Grand Cherokee WH « Afrique » de Jean-Bernard Godio	111
Wrangler ARTT Sunchaser Concept	110
Wrangler JK Harley-Davidson by Parts Jeep	1
Wrangler JKU « 6x6 » de Bruiser Conversions	35

Préparation Ineos Automotive

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

Wrangler JKU « raid » de Découverte Offroad	3
Wrangler JKU « raid » de Nicolas Picot	23
Wrangler JKU « Safari Tours » by Indiancars	19
Wrangler JKU « T-max » by Trans 4 Equipement	13
Wrangler JKU avec hard-top Gazell	7
Wrangler JLU « Code 1 » de Dynatrac	49
Wrangler JLU « raid » by ARB 4x4 Europe	45
Wrangler JLU « Rhino-Rack » by Dream Team Car	107
Wrangler JLU « vitrine » d'ARB 4x4 Europe	70
Wrangler JLU Feet Run	83
Wrangler JLU Rubicon 392 Concept	52
Wrangler LJ Maximus by Genright Off Road	57
Wrangler TJ « Outback Challenge » de Jérôme Montador	88
Wrangler TJ « rockcrawling » d'Eric Maniable	5
Wrangler YJ « PRV » de Louis Cassou	107
Wrangler YJ « rockcrawling » de Jean-Baptiste Ley	48
Wrangler YJ « rockcrawling » de Sébastien Edange	3

Discovery 5 Trek Edition	50
Discovery Series II de Benjamin Ould	103
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
Class-G « trial » de Michel Allart	7
Class-G 270 « Dakar » ex-Groine Developpement	64
Class-G 580 du Pape François 1er	105
Class-G G63 AMG 6x6	51
Maybach G 650 Landaulet	17
Unimog « trial » du team les P'tits Suisses	18
Unimog 416 « trial » de Jean-Pierre Bardy	7



Préparation Land Rover

Defender 100 pouces de Damien Tournadre	88
Defender 100 pouces de Vincent Roubin	97
Defender 100 Tray-back de Christian Simon	1
Defender 110 « suspension pneumatique » by Sven Made	26
Defender 110 « raid » by Sud-ouest 4x4	4
Defender 110 « raid » d'Aménagement 4x4	14
Defender 110 « raid » d'Aurore d'aventures	7
Defender 110 « raid » de Patrice Comrit	20
Defender 110 Crew Cab « raid » de Gilles Espinosa	32
Defender 110 des Messagers autour du monde	84
Defender 110 Hommage II by Chelsea Truck Company	39
Defender 110 Project Viper	21
Defender 110 Rancho de Nova Offroad	9
Defender 110 RoverLand de Hollender et Daurelle	101
Defender 110 Td4 « raid » by XS Offroad	16
Defender 110 TD5 des Land Rêveurs	116
Defender 110 Kahn «The End Edition»	17
Defender 130 « raid » de la Nomad Family	19
Defender 130 d'Adventech 4x4	25
Defender 130 de Service 4x4	24
Defender 90 de Stéphane Deslandes	23
Defender 90 Td4 de Yann Taillandier	93
Defender 90 Td5 de Rudy Roquesalane	31
Defender Dakar D7X-R	116
Defender de Franck Daurelle et Françoise Hollender	15
Defender pour le Dakar Rallye 2026	110
Defender W2RC 2026	107
Discovery 1 bobtail de Yannick Croutch	106
Discovery 1 tray-back de Fabrice Faurie	6
Discovery 1 tray-back du team EPC Bat	3
Discovery 1 V8 T2 de Pascal Leboucher	60
Discovery 2 de Sébastien Bierne	5
Discovery 3 TDV6 « raid » by ReulParts	39
Discovery 5 by ReulParts	43
Discovery 5 Project Hero	17



Préparation Mitsubishi

Baja Raider	58
Jeep Mitsubishi J3 « collector »	41
L200 / Triton Sport Duaron	52
L200 / Triton Survivor	38
L200 AXCR	89
L200 Fast & Furious Live	30
L200 Monster Concept	39
Mi-Tech Concept	44
Outlander PHEV Baja Race	57
Pajero « Afrique » de Vincent Carpentier	88
Pajero « raid » de Stéphane Louis	5
Pajero 3,2l « Afrique » de Franck Bouchard	112
Pajero Adventure Concept	39
Pajero d'assistance de MMSP	29
Pajero Offroad Edition de Poland	62
Pajero T2 de Jean-Pierre Arnal et Marc Ascola	120
Pajero V6 « raid » de Bertrand Lechleiter	68



Préparation Nissan

Altima-te AWD Concept	39
Ariya EV Pôle To Pôle	83

Les articles parus dans le magazine

Armada Mountain Patrol	46
Baroud «Fanta Limon» Dakar 1987	15
Baroud 160 tray-back de François Lioux	29
Desert Runner Concept	44
Destination Frontier Concept	53
Dune Patrol Concept	116
Ebro « raid » de la famille Lecq	7
Frontier « rallye féminin » du Team Wild Grace	55
Frontier Tarmac Concept	104
Frontier Trailgater Project	104
Frontier V8 Concept	80
Juke Hybrid Rally Tribute	74
Navara D23 de RLC Diffusion	83
Navara Dark Sky Concept	35
Navara EnGuard Concept	12
Navara Off-Roader AT32	30
Navara Pro-4X Warrior	86
Navara Sentinel Concept	37
Nissan 370 Zki	28
Nissan Surf-Out Concept	69
NV Cargo X	18
Pathfinder « balade » de Philippe Reix	4
Pathfinder T1B de Dominique Bastouilh	88
Patrol « Monster Trol » de Jean-Marc Susicillon	67
Patrol « Outback Challenge » du team 2B4x4	48
Patrol 160 de Florent Faisandier	104
Patrol Y60 « raid » de la Mayax Family	13
Patrol Y60 de Thierry Aylies	108
Patrol Y60 du team LC / DC	15
Patrol Y60 du Team Normandie Endurance	30
Patrol Y61 « raid » de Dimitri Deschamps	1
Patrol Y61 « raid » de Dominique Lecourbe	2
Patrol Y61 3 litres de DS Location	95
Patrol Y61 de Gilles Grab	20
Patrol Y61 de Sébastien Lecourbe	96
Patrol Y61 Gazelle Storm et le Navara Gazelle	47
Patrol Y61 Super Safari, Falcon, Gazelle et Gazelle-X	40
Terrano II 3Litres « Afrique » de Frédéric Garcia	119
Titan Red Cross	36
Titan Ultimate Parks	57
Titan XD Surfcamp	33
Titan XD Warrior	4
Winter Warriors	17
X-Trail Mountain Rescue	94

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

Jimny « winch challenge » de Guillaume Leleu	9
New Jimny d'ARB Europe	42
New Jimny Jbox by ARB	39
Samurai « Extrême » de Nicolas Truchi	118
Samurai « Nissan » de Nicolas Courthieu	91
Samurai « trial » d'Arnaud Lacomme	7
Samurai « trial » de Dominique Lecourbe	1
Samurai « winch challenge » d'Eddy Lion	14
Samurai d'André Carpentier	88
Samurai de Cyril Valle	10
Samurai de Stéphane Pontet	112
Samurai du garage 4x4 Futé 34	69
Samurai tray-back de Mickael Bertschi	8
Vitara « winch challenge » de Benoît Villain	73
Vitara du garage 4x4 Futé 34	79



Préparation Toyota

4Runner Tonka	3
4Runner TRD Surf Concept	104
Baja Cruiser Concept	104
FJ Bruiser Concept et le Retro Cruiser	92
FJ Cruiser « raid » de Serge Fontagnères	65
Hilux IRS Overdrive Racing et Gazoo Racing	36
Hilux Overdrive T1 de Ronan Chabot	2
Hilux Revo « raid » d'Antonio Nogueira	12
Hilux Revo « raid » d'ARB Accessories Australia	61
Hilux Revo « raid » de Modul'Auto	23
Hilux Revo « raid » de PSI Azalaï	11
Hilux Revo « Raider » de Modul Auto	102
Hilux Revo « Worker » de Modul Auto	93
Hilux Revo AT44 by Arctic Trucks Dubai	38
Hilux Revo d'Euro4x4Parts	59
Hilux Revo d'Euro4x4parts Espagne	76
Hilux Revo d'Eurojapan Car & Parts	46
Hilux Revo de Promyges 4x4 France	98
Hilux Revo de Rockalu	75
Hilux Revo Invincible d'ARB 4x4 Europe	80
Hilux Revo Invincible de RLC Diffusion	95
Hilux Revo Tonka	18
Hilux Revo Worker by Autoventure et Modul'Auto	36
Hilux Revo Xtra Cab by Modul Auto	45
Hilux Revo Xtra Cab d'Outback Import	51
Hilux Revo Xtra Cab de SDO Expéditions	47
Hilux Tamiya Bruiser	32
Hilux Vigo « Afrique » du garage Koro	54
Hilux Vigo « raid » de Synchro Aventure	2
Hilux Vigo « tour du monde » by Equip'Raid	85



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

Hilux Vigo de Laura Gauthier et Dorian Marte	92
Hilux Vigo du team Modul Auto Racing	79
Hilux Xtreme Concept	33
Land Cruiser FZJ 100 « Afrique » de Jacques Salcedo	106
Land Cruiser GRJ 79 du garage TipToy 74	104
Land Cruiser HDJ 100 "Afrique" by Sud-ouest 4x4	6
Land Cruiser HDJ 100 "Tango" by Sud-ouest 4x4	3
Land Cruiser HDJ 100 de Fabien Petit Jean	105
Land Cruiser HDJ 80 « Afrique » de François Ibanez	112
Land Cruiser HDJ 80 « collector » de Thierry Larribaud	1
Land Cruiser HDJ 80 « Jacky Ickx » de Patrick Lardeau	16
Land Cruiser HDJ 80 « raid » de François et Giselle Bille	25
Land Cruiser HDJ 80 « Restomod » by TipToy	119
Land Cruiser HDJ 80 du garage 4x4 Futé 34	76
Land Cruiser HJ 61 « autonomie » de Jean-Paul Dutoyer	88
Land Cruiser HZJ 73 hélicoïdal by Sud-ouest 4x4	46
Land Cruiser HZJ 78 « raid » de Synchro Aventures	10
Land Cruiser HZJ 80 « rallye féminin » de Cindy Catalan	11
Land Cruiser KDJ « rallye féminin » de Pays Basque Expérience	3
Land Cruiser KDJ 120 « balade » de Philippe Dupin	4
Land Cruiser KDJ 120 « rallye féminin » du team Ténéré	20
Land Cruiser KDJ 120 de Laurent Eck et Vincent Remblier	27
Land Cruiser KDJ 120 de Marc Bignon	19
Land Cruiser KDJ 120 de Simon Audouin	98
Land Cruiser KDJ 120 « Evo 2 » de Simon Audouin	117
Land Cruiser KDJ 150 « raid » by le garage Tiptoy	77
Land Cruiser KZJ 70 de Gyl Ruschel et Pauline Hargous	110
Land Cruiser KZJ 77 de Louis Graciet	97
Land Cruiser KZJ 95 de Josiane Arénales	37
Land Cruiser KZJ 95 de Bruno et Babeth Vetter	24
Land Cruiser Prado 250 « ARB Signature »	105
Land Cruiser Prado 250 AT37	107
Land Cruiser Prado 250 by Taubenreuther GmbH	117
Land Cruiser Prado 250 ROX Concept	104
Land Cruiser VDJ 76 de Norbert Lechleiter	103
Land Cruiser VDJ 78 « Afrique » de Jacky Lechleiter	107
Land Cruiser VDJ 76 « Raid 2 » de Norbert Lech	120
Land Cruiser VDJ 79 double-cabine de Tom Lechleiter	113
Land Speed Cruiser	13
Rav-X Concept	104
Scion 01 Concept	116
Tacoma Back to the Future	2
Tacoma Overland-Ready	57
Tacoma TRD ProRunner #84	104
Tundra de Kevin Costner	38
Tundra Trailhunter Concept	80



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 OvrlanX Concept	67
GMC Hummer EV EarthCruiser	90
GMC Sierra All Mountain	28
Hennessey Bronco VelociRaptor	72
Hennessey F-150 VelociRaptor 2017	17
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
Hummer H3 « Afrique » by Team Lardeau Compétition	117
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 Xtreme 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 Vanlife / Truck

Mercedes Sprinter Mod.S #001 by Modified	118
Renault X-Truck de Frédéric et Sylvia Boureau	28
Volkswagen Syncro « raid » de BBS Loisirs	11
Volkswagen T4 Syncro « raid » de La Clinique du T4	30



Véhicule de Rallye / Rallye-raid / 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
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 Drone	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 Taurus de Franck Daurelle et Françoise Hollender	24
Proto Taurus du Team Mudracer	6
Proto Ultra4 de Nicolas Pareau (team X'pn)	77
Proto Ultra4 du Team AJS Sport	63
Proto Unimog de Daniel Chastanier	93
Proto Winch Challenge de Nicolas Pareau	22
Proto Winch Challenge de Tony Baskill et David Needham	47
Proto winch Challenge de Vincent Furet	112
Proto Winch Challenge de Xavier Bonnette	16
Proto Winch Challenge du team Fernandes Brothers	86
Proto Winch Challenge du team HD Xtrem	82
Proto Winch Challenge du team JFM Off-road	22
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 Bronco RTR 2027	118
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 Grenadier 2026	120
Ineos Quartermaster	89
Ineos Quartermaster 2-places	105
Isuzu D-max EV 2026	118
Isuzu D-max N60 FF	70
Jeep Gladiator 2024	91
Jeep Gladiator 4xe 2025	102
Jeep Gladiator FarOut Final Edition	90
Jeep Gladiator Sahara 2026	118
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 JLU Whitecap Edition 2026	117
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
Jeep Wrangler Willys 392 2026	119
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 « Stronger Than The 1980 Edition »	110
Mercedes Class-G 2025	96
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 RamCharger 2025	109
Ram 1500 Rebel V8	60
Ram 1500 REV 2024	83
Ram 1500 Revolution BEV Concept	82
Ram 1500 RHO 2025	98
Ram 1500 SRT TRX 2027	118
RamCharger 2025	92
Renault 4Ever Trophy	79
Renault Alaskan Intens dCi	23
Rezvani Knight	110
Scout Motors Traveler et Terra	105
Suzuki Jimny « 55ème Anniversaire »	111
Suzuki New Jimny 5-portes	82
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 300 Hybride	118
Toyota Land Cruiser FJ 2026	116
Toyota Land Cruiser GRJ 150	15
Toyota Land Cruiser Prado 250 2024	89

Toyota Land Cruiser 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
Amortisseur 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

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

LE MAGAZINE 4x4 DIGITAL

TOTALEMENT GRATUIT



A TÉLÉCHARGER SUR
WWW.OFFROADMAG.FR