

OFFROAD

4x4 MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR





euro 4x4 parts

**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

 /Euro4x4parts
 @euro4x4parts
 euro4x4parts



Les news 4x4

4

Actualité

L'Ineos Grenadier Trialmaster X

8

Le Chevrolet Silverado 1500 2027

10

Essai

Le Toyota Hilux Hybride 48V Invincible 2026

14

Concept-car

Les GMC Hummer X Concepts

24

Préparation Vintage

Le Mitsu Pajero « Afrique » de Vincent Carpentier

28

Préparation Insolite

La Citroën Traction 11B d'Eric Massiet du Biest

36

Agenda 4x4

44

Salon

Le Salon de l'Aventurier de Saône 2026

46

Compétition

Le rallye TT Jean de La Fontaine 2026

52

Le Desafío Ruta 40 2026

56

La 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 Thébault
Eric Paigneau
Mark McRight
Lionel Montmain

Service publicité :

Dany Galigazon
Pub@offroadmag.fr

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

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

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

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

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

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

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

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

JANTE RENFORCÉE POUR TOYOTA ET NISSAN CHEZ RLC DIFFUSION



Avis aux possesseurs de Toyota et de Nissan à la recherche de jantes offroad pour leur partenaire mécanique. RLC Diffusion vous propose désormais une nouvelle jante renforcée en aluminium. Ce modèle Djebel Xtreme en 8 x 17 est destiné aux véhicules bénéficiant d'un entraxe en 6 x 139,7 et offre un déport ET -12. Sa structure résistante en alliage léger a subi un traitement thermique et est recouverte par un revêtement en...

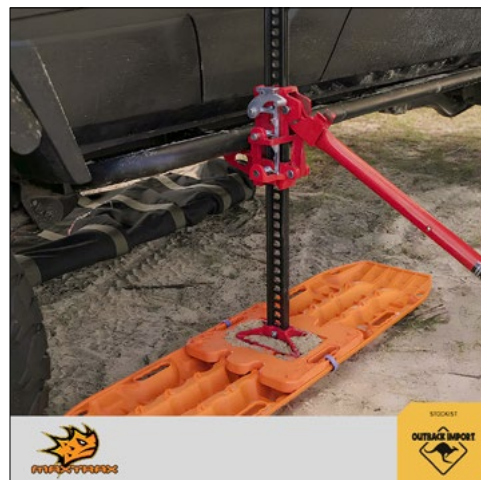
[Pour lire la suite, cliquez ici](#)

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

UN CRIC PLUS STABLE AVEC OUTBACK IMPORT ET MAXTRAX

En offroad, chaque détail compte lorsqu'il s'agit de sécurité et d'efficacité en cas de plantage. Pour une meilleure stabilité, Outback Import vous propose désormais la nouvelle Maxtrax Jaxbase Plate. Il s'agit d'une cale conçue pour offrir une base d'appui solide et fiable à votre cric hi-lift sur les sols instables (sable, boue, gravier ou terrain meuble) qui vient se fixer au centre des plaques de ...

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



Contact : Outback Import - www.outback-import.fr

CARROSSERIE PROTÉGÉE AVEC EURO4X4PARTS



Pendant les interventions mécaniques, un mauvais geste et la carrosserie de votre 4x4 peut être rayée ou recevoir un choc. Voilà pourquoi, en préventif, Euro4x4parts vous propose des housses d'ailes et de calandre. Ces dernières apportent une protection efficace sur les...

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

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

JAMES BAROUD LANCE LA TENTE EVASION PROLINE



Fruit de plus de 20 ans d'expertise, James Baroud fait évoluer sa tente Evasion en lançant une version Proline qui combine confort, résistance et praticité pour vous accompagner partout. Cette nouvelle déclinaison intègre un éclairage intérieur à LED, apportant une meilleure luminosité et un confort accru à l'intérieur de la tente lorsque...

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

Contact : James Baroud France - 04 42 06 04 04 - www.jamesbaroud.fr

KIT COMPRESSEUR ARB POUR HILUX CHEZ PROMYGES 4X4 FRANCE



Vous possédez un Toyota Hilux et désirez l'équiper d'un compresseur ARB? Si la réponse est oui, bonne nouvelle. Promyges 4x4 France a développé des kits pour faciliter l'achat et l'installation des compresseurs ARB sur les Toyota Hilux, afin que vous n'ayez pas à chercher les composants nécessaires pour les mettre en service. Ces kits comprennent un support qui se monte de manière discrète sous...

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

Contact : Promyges 4x4 – 07 65 77 38 82 - www.promyges4x4.fr

SALON DU TOUT-TERRAIN DE VALLOIRE 2026 : LISTE DES EXPOSANTS



Nous vous l'avions annoncé un peu plus tôt dans l'année. Du mercredi 26 au dimanche 30 août prochain, JB Organisation donne rendez-vous à tous les passionnés d'offroad pour la 24^{ème} édition du Salon du Tout-Terrain et du Voyage de Valloire. Une nouvelle édition qui réunira plus de 150 exposants dont vous pouvez découvrir les noms dans...

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

DREAM TEAM CAR DEVIENT CONCESSIONNAIRE ISUZU



C'est officiel, Dream Team Car vient de devenir concessionnaire officiel Isuzu. Pour l'occasion, l'enseigne de Martigues est en train de créer un tout nouveau showroom de 800 m² afin de vous accueillir prochainement dans un espace moderne dédié aux...

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

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



METTEZ À NIVEAU VOS FREINS D'ORIGINE AVEC POWEBRAKE

Powerbrake a développé toute une gamme de kits de freinage « performance » qui viennent en remplacement des étriers et disques d'origine. Des produits qui découlent de son expérience en compétition. En effet, l'équipementier sud-africain équipe la plupart des top-team en Rallye-raid à l'image du Team Toyota Gazoo Racing. Toutefois, Powerbrake propose également une gamme de kits plus simples pour les passionnés qui aimeraient optimiser le freinage de leur véhicule sans avoir à changer les étriers d'origine. Ces kits se composent de disques rainurés et de plaquettes à haute performance. Cette famille de produits s'appelle D-LINE et couvre tous les...

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

KDJ 150 PRÊT À QUITTER LA ROUTE GRÂCE À TIPTOY



Il y a quelques semaines de cela, le propriétaire d'un Land Cruiser 150 a poussé la porte du garage Tiptoy car il souhaitait que son Land Cruiser (juste rehaussé) soit optimisé pour partir en voyage ou en raid... mais sans casser sa tirelire avec des accessoires superflus. Voici comment Thomas Rivollet a répondu à ses...

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

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

LES NOUVEAUTÉS TERRAIN TAMER DE JUIN 2026

Afin de mieux répondre aux demandes de ses clients, Terrain Tamer ne cesse d'élargir son offre de produits. En ce mois de juin 2026, voici les dernières nouveautés de l'équipementier australien. Au programme de ces nouveautés : filtres à air pour Toyota Land Cruiser, étriers de frein pour Toyota, croisillons de transmission, kits de réfection pour transfert d'Hilux, durits de frein renforcées pour Série 10, lames paraboliques pour...

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



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

HARD-TOP EXPLORER GUARD CHEZ EQUIP'RAID



Alu-Cab décline son célèbre hard-top Explorer en version Guard, sans aucune fenêtre. L'intérêt d'un tel modèle est de sécuriser au maximum le contenu de la benne de votre pick-up tout en étant moins coûteux qu'un modèle vitré. Il se place donc naturellement sur le marché des professionnels qui ont besoin de s'assurer que leur matériel est à l'abri des regards et des tentations. Le corps du hard-top est en aluminium, à la...

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

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

MARCHEPIEDS ET PROTECTIONS DE CAISSE BY N4 OFFROAD



Parce qu'en usage tout-terrain, les bas de caisse d'un véhicule font partie des zones les plus exposées aux mauvaises rencontres, N4 Offroad a développé toute une gamme de marchepieds renforcés et de tubes de protection de bas de caisse pour une grande variété de 4x4. Fabriqués en France, les marchepieds et protections de bas de caisse N4 Offroad sont conçus pour encaisser les contraintes du terrain tout en...

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

Contact : N4 Offroad - 04 42 06 04 04 –
www.n4-offroad.com

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.

nouvelle finition mêlant offroad et luxe !



Depuis son lancement en 2022, la gamme de l'Ineos Grenadier s'articule autour de deux finitions. D'un côté, les Trialmaster se veulent des modèles à vocation offroad tandis que les versions Fieldmaster s'adressent plutôt aux passionnés recherchant un modèle confortable et luxueux. Mais, cette répartition vient tout juste de changer ! En effet, depuis la mi-mai, Ineos Automotive a enrichi son catalogue avec une nouvelle finition baptisée « Trialmaster X ». Comme son nom le suggère, les exemplaires portant ce

nouveau badge reprennent les principaux équipements de la finition actuelle homonymique. Ils sont donc équipés de série avec blindages avant et arrière, deux différentiels de pont verrouillables ainsi que des pneus BF Goodrich All-Terrain T/A KO3 montés sur des jantes en 17 pouces. De plus, ils reçoivent une préinstallation électrique « haute capacité », une échelle arrière et un snorkel.

Cependant, les Trialmaster X en offrent plus que leurs



prédécesseurs. La preuve, leurs sièges avant sont des Recaro chauffants en cuir. Ils bénéficient également d'un système audio premium de marque JBL, d'un volant habillé de cuir, de vitres de toit type safari, de vitrages latéraux et arrière athermiques ainsi que d'un coffre de rangement verrouillable (intégré au cache de la roue de secours).

Malheureusement, cette montée en gamme s'accompagne

d'une hausse tarifaire. En France, la gamme Trialmaster X débute à 88 490 euros. Soit un surcoût de 6 000 euros par rapport à un Utility Wagon Trialmaster standard. Et c'est sans compter avec le malus écologique que vous devrez payer en complément pour acquérir ce Station Wagon 5-places. ■

Texte : Dominique Marreau

Photos : Jeep USA



Chevrolet dévoile son Silverado 2027



La guerre des pick-up King Size est relancée outre-Atlantique ! Ram réintroduit les motorisations V8 sur ses 1500, tandis que Ford propose désormais une version survitaminée de son F-150 avec le Raptor-R et vient d'annoncer le lancement d'une nouvelle génération de son best-seller d'ici à 2028. Maintenant, c'est Chevrolet qui monte sur le ring. En effet, les responsables de la marque appartenant à General Motors ont dévoilé à la mi-juin les premières images et détails techniques de leur prochain Silverado 1500.

Depuis le début de l'année, de nombreux journalistes américains prophétisaient l'arrivée imminente d'un nouveau Silverado au catalogue Chevrolet. Une rumeur d'ailleurs confirmée par de très nombreux « clichés volés » des prototypes en phase de test. C'est d'ailleurs sous la pression de ces incessantes indiscretions qu'il y a quelques jours, les responsables de Chevrolet ont dévoilé les premières images « officielles » de leur nouveau pick-up King Size.

FILIATION ASSUMÉE

De prime abord, le futur Chevrolet Silverado 1500 (qui débarquera en concession au cours de l'année 2027) semble n'être qu'une évolution du modèle actuel. Tant ses lignes de caisse se révèlent quasi similaires. On retrouve par exemple le même positionnement caractéristique des rétroviseurs sur l'épaule de la portière. Mais, dès que l'on examine de plus près le nouveau venu, certaines divergences sautent aux yeux. Déjà, sa face avant adoptera un design plus anguleux. Notamment grâce à de nouvelles optiques et des calandres jamais vues auparavant (qui différeront selon les finitions). Autre indice qui permettra de le distinguer, le Silverado 2027 reposera sur des jantes spécifiques. De profil, il s'habillera d'extensions d'aile en plastique, histoire d'augmenter la stature du véhicule et lui donner un look plus trapu. À l'arrière, à l'image de la tendance observée chez ses concurrents, pour faciliter l'accès à la benne, le pare-chocs intégrera des petits marchepieds latéraux, tandis que de nouvelles optiques arrière au design inspiré de ceux du Silverado EV prendront place en bout d'ailes.

UN VRAI SAUT EN AVANT

À bord, l'habitacle du Silverado 2027 fera un incontestable bond en avant. Nouveau volant, planche de bord redessinée, déplacement de plusieurs commandes à l'image du sélecteur de transmission qui se retrouve

derrière le volant... Face au conducteur, un écran numérique de 12,2 pouces se transformera en instrumentation où s'afficheront toutes les informations de conduite. Au centre, un imposant écran de 16,3 pouces sera dédié au système d'infodivertissement. Mais il y aura mieux ! Sur les versions ZR2 et High Country, le Silverado 1500 2027 se verra également équipé d'un écran de 11,5 pouces logé face au passager. Un écran qui pourrait servir entre autres à la navigation offroad.

DE NOUVEAUX GROUPES PROPULSEURS

Toutefois, c'est sous le capot que le Chevrolet Silverado 1500 2027 diffèrera radicalement des modèles actuels. Comme motorisation de base, le futur pick-up Chevrolet reprendra le 4-cylindres 2,7 litres Turbomax de 310 chevaux... mais, selon les responsables de GM, ce bloc essence turbocompressé bénéficiera d'améliorations notables afin de gagner en couple à bas régime. Autre changement notable, il sera associé à une boîte automatique à dix vitesses (contre 8 actuellement). Pour les acheteurs qui préféreront un modèle fonctionnant au gasoil, le moteur turbodiesel Duramax de 3 litres sera reconduit. Par contre, gros upgrade concernant les motorisations V8 essence. Les futurs Silverado 2027 diront adieu aux sempiternels 8-cylindres en V de 5,3 et 6,2 litres de cylindrée. En lieu et place, ils seront proposés avec de nouveaux V8 atmosphériques de 5,7 ou 6,6 litres. Dans son communiqué, sans toutefois préciser leur puissance, les responsables de GM ont présenté ces nouveaux groupes propulseurs comme les V8 à aspiration naturelle les plus puissants de leur catégorie. Cela promet ! Toutefois, il faudra attendre le lancement officiel pour connaître les ultimes détails techniques. De même, il faudra attendre pour savoir si ces différents moteurs auront droit à une quelconque forme d'hybridation. So wait and see... ■

Texte : Mark McRight - Photos : General Motors



JAMES BAROUD

EVASION PROLINE



EVASION PROLINE



La James Baroud **Evasion PROLINE** capitalise sur 20 ans de développement et reprend le **volume intérieur généreux** de l'Evasion, associé à un haut niveau de confort. Sa coque rigide en fibre de verre avec **traitement anti-UV** et sa **toile PROLINE** assurent une **obscurité renforcée**, une **isolation thermique et phonique améliorée**, ainsi qu'une

imperméabilité et une bonne **respirabilité**. **VMC solaire, ouverture assistée, fermeture simplifiée, moustiquaires intégrées, éclairage LED Bluetooth**. Elle est **équipée d'origine d'un sous-matelas anti-condensation**, d'un matelas 65mm, de rangements intégrés et l'échelle télescopique est incluse. Des barres transversales sont disponibles en option.



L'Hilux Travo, digne héritier de ses aînés



En presque six décennies de carrière, le Toyota Hilux est incontestablement devenu une référence sur le marché des pick-up, voire carrément le mètre étalon absolu avec plus de 27 millions d'exemplaires vendus à travers le monde. Les ingénieurs et designers en charge de mettre au point le successeur du Revo n'avaient pas droit à l'erreur. Ont-ils réussi le challenge ? Le nouveau Hilux, est-il à la hauteur de ses prédécesseurs ? Réponse tout de suite avec notre essai.

C'est en Bulgarie que Toyota Europe nous a donné rendez-vous début juin pour essayer son tout nouveau Toyota Hilux Hybride 2026. Un modèle que le constructeur japonais présente comme la neuvième génération de son mythique pick-up. Visuellement, cet Hilux dont les premiers exemplaires arriveront dans les concessions françaises en octobre marque une rupture avec son prédécesseur.

LOOK PLUS MODERNE

Et c'est peu dire puisque ce nouveau pick-up Toyota (baptisé Travo dans certains pays asiatiques) arbore un style extérieur résolument plus moderne avec sa face avant entièrement redessinée selon le concept de design Tough x Agile (qui exprimerait la puissance et l'agilité selon les responsables de Toyota). Dans les faits, impossible de confondre le Travo avec un Revo. Ses blocs optiques effilés reliés par une barre centrale ornée du nom TOYOTA permettent de l'identifier au premier regard. En dessous, sa calandre se distingue aussi par des ouvertures hexagonales, tandis que son spoiler avant adopte des lignes très anguleuses. Comparé aux formes arrondies de l'Hilux de 8^{ème} génération, c'est le jour et la nuit ! Ajoutez-y un capot taillé à la serpe, ses extensions d'ailes de couleur noire, des ailes avant et arrière aux formes plus anguleuses et enveloppantes ainsi que de gros marchepieds latéraux et le Travo donne l'impression d'être plus massif que son prédécesseur. Or, pas du tout ! Les deux générations du pick-up Toyota affichent des dimensions quasi similaires. À l'arrière, le Travo évolue aussi, mais cela reste plus discret. Optiques arrière au look plus moderne, ridelle redessinée et intégrant un discret becquet. On remarque aussi le gros Toyota embouti dans la face arrière de la ridelle. Quant au pare-chocs arrière, il se prolonge jusque derrière chaque passage de roue et intègre deux marchepieds latéraux afin de faciliter l'accès au chargement dans la benne.

Une nouvelle identité visuelle que certains apprécieront et d'autres moins. C'est un parti pris par les designers de Toyota Australia qui ont dessiné le véhicule.

CHÂSSIS PRESQUE NOUVEAU

Sous cette carrosserie, le Travo repose sur une évolution du châssis de son aîné. Déjà, afin de conserver le meilleur niveau de sécurité en cas de collision, ce dernier a été modifié pour mieux absorber l'énergie et davantage se déformer en cas d'impact violent. Au passage, l'épaisseur des longerons a été augmentée et les traverses avant ont été redessinées. De nouveaux supports moteur et d'habitacle offrent davantage de flexibilité multidirectionnelle. Côté suspension, sans surprise, le Travo conserve l'architecture de son devancier. Il repose donc sur un jeu de roues indépendantes à double triangulation à l'avant. Toutefois, ces dernières se voient équipées de ressorts hélicoïdaux au tarage adapté, d'une barre anti-roulis plus rigide ainsi que de bras inférieurs redessinés et de silentbloks composés d'un nouveau matériau. Quant à l'essieu rigide arrière, il est suspendu par une paire de lames de ressorts dont les ancrages ont été décalés de quelques millimètres afin de réduire la transmission des chocs à la carrosserie.

UNE HYBRIDATION LÉGÈRE

Sous son capot, le nouveau Hilux se distingue aussi par sa motorisation à l'hybridation légère 48 V. En effet, pour limiter les émissions polluantes, son 2.8 litres turbodiesel se voit équipé d'un moteur-générateur électrique placé en hauteur afin de ne pas porter atteinte à la hauteur de passage à gué du pick-up (700 mm). Ce dernier est entraîné par le moteur thermique via une courroie et a pour fonction première de recharger une batterie Lithium-Ion 48 volts d'une capacité de 4,3 Ah (logée sous les sièges arrière). Il offre aussi une fonction de





freinage régénératif qui récupère l'énergie lorsque le conducteur relâche l'accélérateur. Avantage de cette hybridation légère, en restituant l'électricité stockée dans la batterie, le moteur-générateur électrique aide le moteur thermique quand il est sollicité. Cela se traduit par des accélérations et des reprises plus franches. Autre avantage du système, le freinage régénératif augmente le frein moteur et réduit la consommation. Enfin, cette hybridation 48V permet un redémarrage plus rapide et plus silencieux quand le système start & go est activé. En clair, le moteur-générateur est là pour aider le moteur thermique dans sa tâche. Par contre, que les choses soient claires, il n'a pas été conçu pour que le Travo roule en mode « zéro émission ». En termes de chiffres, ce moteur DACT 16 soupapes développent 204 ch à 3 400 tr/min pour un couple de 500 Nm entre 1 600 et 2 800 tr/min. Soit la même puissance que le 2,8L du Revo mais avec 80 Nm de plus. Résultat, le Travo conserve sa charge utile de 1 000 kg et sa capacité de remorquage avec une remorque freinée de 3 500 kg. À noter également que, pour la première fois dans l'histoire des pick-up Toyota, l'Hilux de 9^{ème} génération adopte une direction assistée électrique (EPS). Une technologie qui facilite les manœuvres à basse vitesse tout en réduisant les risques de retour violent de volant

en tout-terrain... mais, surtout, cette direction offre une meilleure précision de guidage car, légère à basse vitesse, sa fermeté augmente à haute vitesse.

MOTRICITÉ ASSURÉE

En sortie, le nouveau Hilux est uniquement proposé avec une boîte automatique à 6 rapports accouplée à un transfert enclenchable permettant de rouler en 2-roues, 4-roues et 4-roues gamme courte. Les versions haut de gamme comme l'Invincible de notre essai bénéficient aussi du Multi-Terrain Select (MTS) qui permet de choisir entre cinq modes de conduite pour adapter les performances du véhicule aux conditions d'adhérence. Dirt pour les pistes non goudronnées, Sand pour le sable, Mud pour les chemins boueux, Deep Snow pour les routes enneigées, Rock pour les évolutions trialisantes ou encore Auto pour que le pilote n'ait à se soucier de rien.

HABITACLE PLUS MODERNE

Si le design extérieur du pick-up Toyota change radicalement entre les deux générations, il en est de même à bord. Fini la planche de bord un peu tristounette et



sans personnalité du Revo. L'habitacle du Travo s'inspire du Land Cruiser Prado 250 avec son volant multifonction, son tunnel de boîte élargi et son tableau de bord horizontal intégrant une dalle numérique de 12,3 pouces (7 pouces sur les modèles d'entrée de gamme). À titre de comparaison, la génération précédente ne disposait que d'un écran multifonction de 4,3 pouces. Au centre de la planche de bord du Travo, prend place un second écran dédié au système d'infodivertissement (de 9 ou 12,3 pouces selon la finition). Niveau confort, les sièges à réglage électrique huit positions des modèles haut de gamme jouissent d'une assise plus longue et d'un nouveau rembourrage pour une meilleure répartition de la pression. Quant aux appuie-tête, de par leur forme, ils offrent une protection améliorée contre le coup du lapin en cas de collision. Côté rangements, la nouvelle planche de bord intègre face au passager une boîte à gants verrouillable et, dans sa partie supérieure, un compartiment réfrigéré suffisamment spacieux pour accueillir deux bouteilles de 600 ml. De nouveaux porte-gobelets, situés aux extrémités gauche et droite, peuvent également recevoir une petite bouteille ou une tasse à café de taille moyenne. De son côté, la nouvelle console centrale offre un coffre de rangement de 5,7 litres. À noter enfin qu'à partir de la version Légende, et pour la première fois dans l'histoire des Hilux, le Travo adopte un frein de stationnement électrique.

LA SÉCURITÉ MONTE D'UN CRAN

Si l'habitacle du Travo fait un incontestable bond dans la modernité, on peut en dire autant de ses aides à la conduite. L'introduction de la direction assistée électrique et l'intégration du Toyota Safety Sense de troisième génération a permis d'élargir les fonctions de certains systèmes de sécurité et d'aide à la conduite. Parmi les nouveautés inaugurées sur cet Hilux de 9^{ème} génération, vous trouvez l'assistance au maintien dans la voie (Lane Trace Assist, LTA) ou encore l'assistance d'urgence à la direction en cas de détection d'un obstacle dans la voie de circulation. Pour sa part, le système de précollision

(Pre-Collision System, PCS) détecte désormais motos, voitures, piétons, cyclistes et autres véhicules venant en sens inverse. Le régulateur de vitesse adaptatif est désormais capable de surveiller deux véhicules en amont pour une gestion de la vitesse plus fluide, et réagir plus rapidement à un véhicule qui s'insère brusquement. L'EDSS surveille quant à lui l'attention du conducteur. En l'absence de réaction pendant un certain temps, cette aide déclenche un avertissement et, si le conducteur ne réagit toujours pas, le véhicule s'arrête alors en douceur et les feux de détresse s'activent. Outre ces systèmes de sécurité active Toyota Safety Sense, le nouveau Hilux est également équipé, pour la première fois, d'un système de surveillance des angles morts (Blind Spot Monitor) et de l'assistance à la sortie sécurisée (Safe Exit Assist). Ces aides alertent le conducteur de la présence de véhicules approchant par l'arrière et l'avertissent en cas d'ouverture à risque d'une portière. Les feux de détresse arrière automatiques s'activent lorsque le radar arrière détecte un risque de collision avec des véhicules arrivant rapidement par l'arrière. Le système d'aide au freinage en stationnement (Parking Support Brake) empêche le véhicule de heurter des objets fixes à l'avant ou à l'arrière, quitte à freiner le véhicule si nécessaire pour éviter un impact. Enfin, un système de rappel des sièges arrière alerte le conducteur si des capteurs détectent un mouvement sur la banquette arrière. Par chance, pour nous autres passionnés de TT, la plupart de ces aides peuvent être désactivées.

UN VRAI 4X4 QUANT MÊME

Malgré son incontestable montée en gamme, le Travo n'a pas oublié ses fondamentaux. À savoir être un pick-up avec de vraies facultés offroad. Garde au sol de 309 mm, débattements par roue de 500 mm, angles d'attaque et de fuite respectivement de 29° et de 24°, hauteur de passage à gué de 700 mm, possibilité de rester immobile dans l'eau pendant 10 minutes... En sus, selon la finition, il peut se voir équipé du système de surveillance tout-terrain (Multi-Terrain Monitor) qui





utilise quatre caméras pour offrir une vue à 360° de l'environnement du véhicule ainsi qu'une image du dessous du véhicule qui indique la position des pneus. Une image complétée par des icônes qui deviennent rouge en cas de risque de choc avec un obstacle.

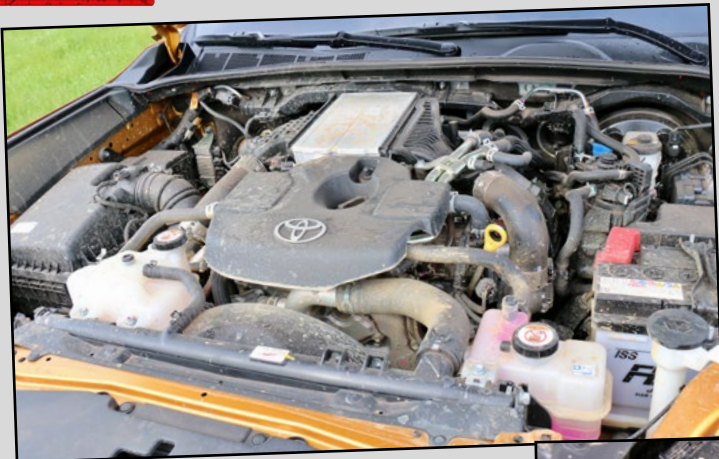
LE VERDICT DU TERRAIN

Voilà pour la présentation générale du Travo. Mais que vaut-il vraiment sur route et en tout-terrain ? Pour répondre à cette question, nous sommes partis faire un périple de quelque 200 kilomètres sur les routes et chemins bulgares. Première information à dire, il est facile de se mettre le gabarit du véhicule en tête. Quelques kilomètres suffisent pour l'appréhender. Ensuite, comme promis, la direction assistée électrique se révèle un vrai plus. Les manœuvres à basse vitesse se font sans forcer tandis que, sur route sinueuse, la direction s'avère précise. Et que dire du 2,8L Hybride ? En usage normal, on oublie complètement son hybridation légère. Par contre, dès que vous élevez votre rythme de roulage, le groupe propulseur se montre plus volontaire que sur le Revo thermique, avec des reprises et relances plus franches. Un régal ! Niveau confort, les quelques modifications apportées à la suspension n'ont rien d'anecdotique. Le Travo sautille moins sur route défoncée et donne l'impression de virer à plat en courbe. Une qualité qui ne fait que se confirmer sur chemin. En effet, sans vous en rendre compte, vous vous retrouvez à rouler plus vite qu'avec un Revo. Seule la puissance de freinage bride alors vos ardeurs. On aurait aimé un peu plus de mordant... surtout qu'un violent orage survenu la veille de notre essai avait détrempé les pistes que nous avons empruntées. Mais, ce fut l'occasion de mettre à l'épreuve le Multi-Terrain Select et ses cinq modes de conduite. Bien que notre Invincible soit chaussé de

pneus Bridgestone Dueler HT (des gomme à profil plutôt routier), notre Travo s'en est très bien sorti en offroad. Dans certaines descentes bien boueuses, par acquis de conscience, nous avons actionné l'aide à la descente qui contrôle le blocage des roues. Mais, dans d'autres, nous l'avons oublié. Ce qui ne nous a pas empêchés de passer comme si de rien n'était. À noter qu'il est également possible de bloquer le différentiel arrière sur cette finition. Ce que nous n'avons pas eu besoin de faire sur ce parcours pourtant ultra boueux. Autre aptitude à laquelle nous n'avons pas eu recours au cours de la journée, la boîte automatique peut passer en mode manuel afin de démarrer en seconde.

Maintenant, une petite précision importante. L'Invincible que nous avons testé était un modèle double cabine. Vous vous demandez sûrement pourquoi car, en France, son prédécesseur n'était proposé qu'avec une cabine approfondie à cause du malus écologique. Or, Toyota a décidé de changer sa politique commerciale mondiale. Le Travo n'existera qu'en 4 portes et 5 places à bord. Dans cette configuration, dans l'Hexagone, l'Hilux Hybride 48 V 2026 aurait été assujéti à un malus de 80 000 €. Voilà pourquoi Toyota France a pris la décision de commercialiser le Travo en double-cabine... mais en 4 ou 2 places à bord (en condamnant le siège arrière central dans le premier cas ou en déposant carrément la banquette arrière dans le second). Dans les deux configurations, suite à cette modification, les acheteurs n'auront alors aucun malus à payer, ni pour le CO2 ni pour le poids. Maintenant, il ne reste plus qu'à attendre la grille tarifaire définitive pour connaître le prix des trois finitions (Le Cap, Légende et Invincible). Pour l'instant, on sait juste que, dans sa version de base alias Le Cap, la gamme commencera à 56 000 euros TTC. ■

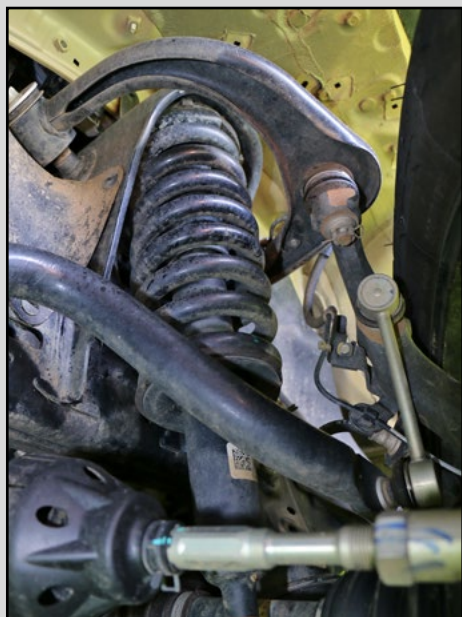
Texte et photos : Matthieu Dadillon



Sous le capot, le Travo reçoit un moteur 2,8L turbodiesel équipé d'un moteur-générateur électrique. Comparé au bloc de son prédécesseur, il développe la même puissance de 204 chevaux pour un couple de 500 Nm.



À l'arrière, pas de modification par rapport au Revo. Le nouveau Hilux 2026 repose sur un pont rigide marié à des lames de ressort.



À l'avant, vous retrouvez des roues indépendantes à double triangulation.



En cas de crevaison, vous disposez toujours d'une roue de secours en stand-by sous le plancher de la benne.



Sur les finitions haut de gamme, le pont arrière du Travo renferme un différentiel verrouillable.



Reconnaissable au premier regard ! La face avant de l'Hilux 2026 inaugure un nouveau style pour l'Hilux.



Particularité du Travo, il sera commercialisé uniquement en double cabine dans le monde.



En sortie, le 2,8L Hybride est associé à une boîte automatique à 6 rapports qui peut passer en mode manuel.



Histoire qu'il soit plus facile de monter à bord, les marchepieds du Travo sont plus larges que ceux du Revo.



La benne de l'Hilux de 9^{ème} génération affiche exactement les mêmes dimensions que celle de son prédécesseur.



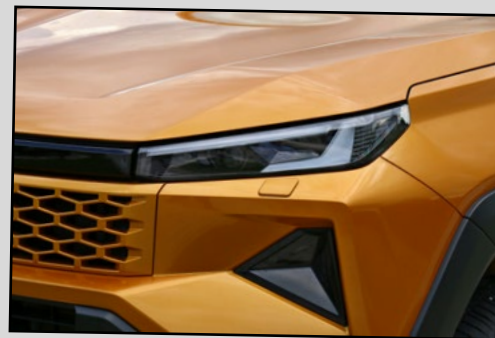
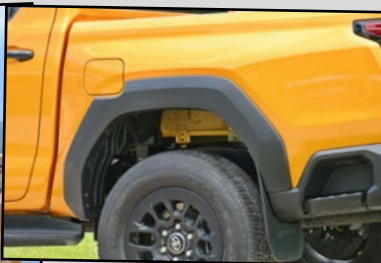
À l'image de l'ensemble du véhicule, la ridelle de benne a été redessinée.



Particularité du pare-chocs arrière, il intègre deux marchepieds latéraux pour faciliter l'accès au chargement.



Afin de lui donner un look plus agressif, les ailes arrière de l'Hilux 2026 sont légèrement bombées.



Bien qu'effilés, les phares du Travo se révèlent très lumineux la nuit. Parfait pour distinguer les obstacles les nuits sans lune.



À l'arrière, le Travo adopte aussi des optiques d'un nouveau genre.



La lunette arrière court sur toute la largeur de la cloison pour faciliter les marches arrière.



En version Invincible, la benne est protégée par un bedliner.



Niveau pneumatiques, l'Hilux 2026 se chausse de Bridgestone Dueler en 265 / 60 R18.



La benne du nouveau Hilux affiche presque les mêmes dimensions que son aîné. Il est donc possible d'y charger une palette.



Le volant du nouveau pick-up Toyota rappelle celui du Land Cruiser Prado 250.



Selon la finition, le Travo sera vendu avec cet arceau de benne.



Preuve qu'il a été conçu pour l'offroad ! D'origine, ce petit ski protège les organes de direction et le nez de pont avant.



Quand vous montez à bord de l'Hilux Hybride, vous avez presque l'impression de monter à bord d'un Prado 250.



Comparés à ceux du Revo, les sièges de l'Hilux Hybride offrent un meilleur confort et un maintien accru.



Au centre de la console, vous retrouvez les commandes de la transmission 4x4. À commencer par l'interrupteur agissant sur le transfert et la molette permettant de basculer entre les modes du Multi Terrain Select.



Depuis le volant, le conducteur de ce pick-up peut quasiment tout contrôler à bord.



La bonne idée des designers ! Les commandes de la climatisation ne sont pas tactiles. Vous pouvez donc les actionner même en portant des gants.



La nouvelle planche de bord est truffée de rangements multiples.



Le coffre de rangement central présente l'avantage d'être réfrigéré.



Face au passager, la boîte à gants est verrouillable.



De chaque côté de la planche de bord, vous disposez de porte-gobelets.



Grâce à ces quatre boutons, vous pouvez désactiver le start & go et l'antipatinage électronique. Autre possibilité, le pilote peut enclencher le contrôle de descente ou encore verrouiller le différentiel arrière.



Selon la finition, au centre de la planche de bord, prend place un écran multimédia de 9 ou 12,3 pouces.



Derrière le volant, le pilote dispose d'une instrumentation digitale via un écran de 7 ou 12,3 pouces.

Ne cherchez pas le levier de frein à main sur les versions haut de gamme du Travo ! Toyota les a équipées d'un frein de stationnement électrique actionnable via cet interrupteur situé à-côté du sélecteur de BVA.



Cachée sous la banquette arrière, vous trouvez la batterie Lithium-Ion de l'hybridation légère.

EQUIP RAID

AUTOHOME®

Du 26 juin au 2 août 2026

 Frais de port offerts en plus de la promotion.

200 € EN BON CADEAU POUR
L'ACHAT D'UNE TENTE DE TOIT
AUTOHOME RIGIDE

EN SAVOIR PLUS

150 € EN BON CADEAU POUR
L'ACHAT D'UNE TENTE DE TOIT
AUTOHOME SOUPLE



Après tant d'années d'attente, la nouvelle Bible du Barondeur est enfin de retour.

Retrouvez-la dès maintenant en kiosque en France, Belgique, Luxembourg, Allemagne, Maroc et Tunisie, et sur notre site internet. Elle est remboursée lors de votre prochain achat chez Equip'Raid.

 www.equip-raid.fr

 03 89 61 90 88

 vpcc@equip-raid.com

 Equipraid

 Equip_Raid



**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 CHANZEAX



Concept-cars ou futurs véhicules de série



Début juin, General Motors a inauguré son tout nouveau centre de design à Pasadena, en Californie. A cette occasion, le constructeur américain a dévoilé deux concept-cars inspirés de son grand GMC Hummer EV. Des modèles fonctionnant tous deux sur batteries mais offrant des dimensions beaucoup plus réduites que leur grand frère. Découverte de ces deux véhicules.

Il y a quelques semaines, General Motors a présenté à la presse nord-américaine deux concept-cars baptisés Hummer X à l'occasion de l'inauguration de son tout nouveau bureau de design de Pasadena en Californie. Deux véhicules parfaitement roulants conçus en étroite collaboration entre les départements «GM Advanced Engineering», «GM Advanced Manufacturing» et le nouveau studio Advanced Design de Pasadena. D'un côté, vous aviez un SUV à l'esprit clairement offroad avec ses grands pneus et sa roue de secours posée dans le coffre. De l'autre, un pick-up rappelant immanquablement le H3T produit entre 2005 et 2007.

UNE FABRICATION INÉDITE

Ces deux modèles inédits intègrent de nouvelles technologies, des matériaux inédits et surtout plusieurs pistes de réflexion. Déjà, ils inaugurent un processus de fabrication révolutionnaire baptisé Flex Fab. Il s'agit en fait d'une impression 3D mais avec du métal. Une technologie qui permet une production rapide, en petites séries et à la demande car il ne nécessite pas d'outils spécialisés d'emboutissage. De plus, grâce à ce nouveau process de fabrication, une seule machine peut produire plusieurs pièces différentes, même aux lignes complexes. Dans le cas des deux Hummer X, le Flex Fab a permis, par exemple, de les habiller d'un toit plat aux bords arrondis sans emboutir une moindre tôle de carrosserie.

DE DIMENSIONS PLUS RÉDUITES

Un processus de fabrication d'autant plus bienvenu que les Hummer X ne recyclent aucune pièce de carrosserie du Hummer EV originel. Il suffit d'ailleurs de regarder leurs dimensions respectives pour s'en convaincre. Dans sa déclinaison SUV, le Hummer X mesure 478 cm de long par 203 cm de large et 185 cm de haut. Le tout sur un empattement de 295 cm. Pour sa part, son jumeau à benne est légèrement plus long d'une quarantaine de centimètres. Un allongement qui se répercute aussi

sur son empattement qui atteint 331 cm. À titre de comparaison, le gros Hummer EV affiche une longueur totale de 525 cm pour une largeur de 220 et une hauteur de 198 cm pour un empattement de 320 cm.

VRAIS 4X4 DANS L'ÂME

Les deux concepts présentés par GMC offrent aussi des aptitudes plus offroad que leur grand frère, puisqu'ils revendiquent tous deux une garde au sol de 33,5 cm (contre 25,9 cm pour le Hummer EV). Niveau angles d'attaque, ils ne sont pas en reste non plus. Le Hummer X SUV affiche un angle de 44° et son frère à benne de 41,5°. Des capacités qui s'expliquent par le fait que ces deux véhicules s'habillent de pare-chocs minimalistes. Au passage, on remarque aussi que leurs bas de caisse se cachent derrière un jeu d'imposants rocksliders. En sus, ils se voient équipés d'amortisseurs pilotés Multimatic, de plusieurs blindages ainsi que d'extensions d'ailes amovibles. Enfin, ils sont chaussés de jantes Beadlock en 18 et 22 pouces, coiffées respectivement de pneus Goodyear en 37 et 35 pouces.

HABITACLES PERSONNALISABLES

À bord, ces deux Hummer X opèrent une rupture radicale avec leur grand frère. Des «écrans superposables»





permettent au conducteur de configurer l'habitacle selon ses besoins. L'image partagée par GMC montre une planche de bord intégrant pas moins de sept écrans. Bien sûr, une série d'applications connectées accompagne le tout, de même qu'un drone qui peut effectuer une reconnaissance préalable dans un sentier, transmettre des données et des images en temps réel, puis revenir à son poste par la suite. À la pointe de la tech !

Pour l'instant, GMC a bien précisé qu'il n'avait pas l'intention de mettre les Hummer X en production. Mais,

ces propos sont à relativiser. Déjà car, dans le contexte actuel du marché des véhicules électriques aux États-Unis, la production du GMC Hummer EV a été fortement réduite. Or, lancer deux nouveaux modèles pourrait sauver la marque Hummer by GMC de la banqueroute. Ensuite car ces deux modèles pourraient presque s'apparenter à des modèles de présérie tant ils sont aboutis. Enfin car il ne faut pas oublier le passé. En effet, aux débuts des années 2000, la gamme Hummer s'articulait autour de trois modèles : le H1, le H2 et le H3. Alors qui sait! ■

Texte: Dominique Marreau - Photos : GMC



Le Mitsubishi du doc du 4L Trophy



Pour chapeauter les 1446 équipages participant au 16^{ème} 4L Trophy en février dernier, Jean-Jacques Rey disposait de plus de 200 bénévoles. Parmi eux, Vincent Carpentier avait pour mission de transporter l'un des onze médecins de l'orga sur les pistes marocaines. Découverte de son Pajero 3,2L Di-D pour qui toute panne mécanique était totalement proscrite pour une question de sécurité évidente !

À 56 ans, Vincent Carpentier a le double de l'âge «limite» imposé aux participants du 4L Trophy. Pourtant, depuis cinq ans, cet ancien agent EDF n'a manqué aucune édition du raid-aventure imaginé par Jean-Jacques Rey. Normal puisque ce jeune retraité fait partie de l'organisation mise en place par le boss de Désertours pour «veiller» sur les étudiants partants à l'assaut des pistes marocaines.

DÉVOUEMENT RÉCOMPENSÉ

Sa première participation en 2009, notre basque s'en souvient parfaitement car il hérita du PC course. Durant les 10 jours de l'épreuve, son rôle se résuma donc à conduire un camping-car d'un bivouac à l'autre. Un job pas vraiment excitant, mais indispensable au bon déroulement de l'épreuve ! Vincent fit, par conséquent, contre mauvaise fortune bon cœur et remplit au mieux sa mission. Cette minutie se révéla payante dès l'année suivante ! En effet, en 2010, lorsque Jean-Jacques Rey eut besoin d'un «Tango» pour transporter un médecin supplémentaire sur les pistes, il proposa le poste à notre jeune retraité.

RANGEMENT FAÇON TETRIS

À l'époque, Vincent possédait un magnifique Terrano II 3L préparé pour le raid avec aménagement intérieur, blindages faits sur-mesure, snorkel... À première vue, son véhicule s'avérait parfait pour le job ! En tout cas, Vincent le pensait jusqu'au moment où il voulut ranger l'outillage médical à bord. Par manque de place, cela se transforma en un véritable Tetris géant ! Autre ombre au tableau dont notre basque ne prit conscience que lors de son second 4L Trophy en tant que véhicule

médicalisé, les rotules du train avant de son Nissan se révélèrent fragiles, s'usant prématurément sur piste. Du coup, dès son retour en France à la fin de l'édition 2011, notre homme rendit visite à Fabrice Otegui.

UN MITSUBISHI PLUTÔT QU'UN TOY

Objectif de cette rencontre au sommet, Vincent voulait que le boss d'Abian Pays Basque à Anglet (64) lui trouve un nouveau partenaire mécanique. Il le rêvait plus spacieux, offrant de meilleures capacités routières, faiblement kilométré et, condition non négociable, doté d'une BVA. Secrètement, Vincent s'imaginait au volant d'un KDJ 120. À la place, le boss de l'enseigne basque lui proposa un Pajero Instyle 5-portes de 2007. N'affichant que 85 000 km, ce 3,2L Di-D BVA correspondait en tout point aux desiderata de notre ex-agent EDF... avec quelques petits plus très intéressants ! Exemple, grâce à ses quatre roues indépendantes, le Mitsubishi offre un meilleur confort que le Toyota à essieu rigide arrière. Autre avantage, avec le transfert Super Select II, le pilote peut passer en 4 roues motrices en roulant, et ce jusqu'à 100 km/h. Enfin, ultime argument en sa faveur, Fabrice le vendait 22 000 euros.

AIR ET GASOIL PURIFIÉS

C'est donc sans trop tergiverser que notre jeune retraité s'en porta acquéreur. Cependant, notre basque ne le récupéra pas immédiatement. Il dut patienter un peu, le temps que Fabrice l'optimise en vue d'une utilisation africaine. En premier, afin de préserver l'injection, un préfiltre décanteur fit son apparition sur le circuit à gasoil. Une opération simple à dire, mais difficile à





réaliser sur le Pajero car la place est comptée dans le compartiment moteur. Du coup, ce filtre additionnel fut logé derrière la calandre, devant le radiateur de refroidissement. Ensuite, pour que le 4-cylindres Td respire un air débarrassé de sable et de poussière, Fabrice monta un snorkel Safari coiffé d'une tête cyclonique en amont de la boîte à air.

UNE BATTERIE AU LIEU DE DEUX

L'ultime intervention réalisée dans le compartiment moteur concerna les batteries. Normalement, un Pajero 3,2L a besoin de deux accus 12 volts pour démarrer. En remplacement, le boss d'Abian Pays Basque monta une Banner Power Bull de 95 Ah. Conséquence indirecte de ce changement, la seconde platine ne servant plus à rien fut réutilisée pour y loger une Banner Running Bull. Cette batterie « décharge lente » associée à un coupleur / séparateur de camping-car sert exclusivement à alimenter tous les accessoires embarqués, tels que les dix prises allume-cigares, le réfrigérateur Engel ainsi qu'une CB Président, une VHF et le gyrophare des Tangos.

MONTE PNEUMATIQUE « RAID »

Vincent jugeant les 170 chevaux du Di-D suffisants pour une utilisation africaine, Fabrice n'y toucha pas. Idem pour le reste de la chaîne cinématique. À l'inverse, des ressorts King Spring + 5 cm vinrent surélever ce Mitsubishi. En association, deux amortisseurs arrière et deux combinés avant OME Nitro Charger complétèrent la refonte de suspension. Après quoi, ce Pajero fut chaussé de BFGoodrich All Terrain en 265 / 65 R18. Au

passage, Fabrice habilla le dessous du véhicule avec un blindage intégral. Ainsi, la BVA et le transfert ne craignent pas les mauvaises rencontres !

MEUBLE SUR-MESURE

Sur ce, l'optimisation mécanique étant terminée, Vincent récupéra son Pajero. Ne partant qu'en binôme, que ce soit sur le 4L Trophy avec un médecin ou en raid avec son épouse, notre basque démontra la banquette arrière ainsi que la troisième rangée de sièges. Puis, avec du contreplaqué marin, il fabriqua un meuble en bois dans le coffre. Particularité de ce dernier, en son centre, il accueille verticalement une roue de secours. Autre caractéristique, les quatre tiroirs le composant ne courent pas jusqu'au fond du meuble. Ainsi, derrière, Vincent peut ranger bidons d'huile, pièces mécaniques ou accessoires qu'il n'emmène qu'en cas de pépin.

50 LITRES D'EAU À DISPO

Ultime caractéristique de cet aménagement, en lieu et place des sièges rabattables dans le plancher, notre basque dissimula une réserve d'eau de 50 litres mariée à une pompe immergée. Ainsi, se doucher au milieu de nulle part ne pose aucun souci. Ensuite, la banquette arrière ayant disparu, notre ex-agent EDF la remplaça par un plancher en bois sur lequel notre homme sangle son réfrigérateur Engel ainsi que ses bagages ou le matériel médical sur le 4L Trophy. Dans la foulée, pour garder le contact avec les autres, une VHF trouva place sous le siège conducteur et une CB Président Jimmy II sur le côté du tunnel de boîte. En complément, pour la navigation, un Garmin 276 C et un 650 T posèrent leur

valise juste au-dessus de la planche de bord, via des supports à ventouses repris sur le pare-brise. Enfin, ne pouvant concevoir un couchage à bord, notre basque se procura trois barres Rhino Rack et une tente de toit Columbus Classique Small.

Simple et efficace ! Voilà les deux qualificatifs qui caractérisent le mieux ce Pajero car, à bien y regarder, en dehors de la suspension, il ne diffère guère d'un modèle de série. En fait, la plupart des modifications qu'il subit ne servent qu'à prévenir tout incident, à augmenter sa fiabilité naturelle. Et ça marche puisqu'après trois 4L Trophy et autant de raids au Maroc et au Portugal, Vincent n'a jamais connu le moindre pépin mécanique ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Modifications

- Préfiltre décanteur
- Snorkel Safari avec tête cyclonique
- Batterie Banner Power bull pour le moteur
- Batterie Banner Running bull pour les accessoires
- Ressorts King Spring + 5 cm
- Amortisseurs et combinés OME Nitro Charger
- Pneus BFGoodrich All Terrain en 265 / 65 R18
- Blindage intégral
- GPS Garmin 276 C et 650 T
- CB sur le côté du tunnel de boîte
- VHF sous le siège conducteur
- Plancher en bois à la place de la banquette arrière
- Meuble en contreplaqué marin dans le coffre
- Compresseur T-Max 72L en fixe
- Réserve d'eau de 50 litres à la place des sièges de coffre
- Trois barres de toit Rhino Rack
- Tente de toit Columbus Classique Small





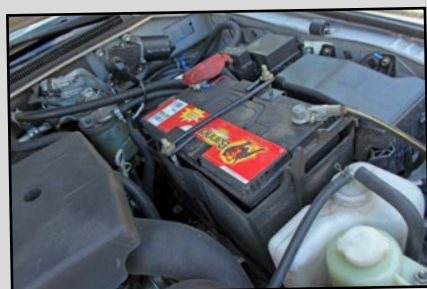
En dehors d'un préfiltre décanteur à gasoil et du snorkel, Vincent jugeant les 170 chevaux du Di-D suffisants, le 3,2L Di-D de ce Mitsu est resté entièrement stock.



Le Di-D n'ayant pas été boosté, les trains roulants de ce Mitsubishi restent d'origine.



Afin de ne jamais être à plat, notre ex-agent EDF a installé une batterie Banner « Décharge lente » pour les accessoires embarqués.



Le Pajero étant équipé de deux batteries au départ, notre basque les a remplacées par une Banner plus puissante afin de récupérer la platine de l'une d'elles pour l'accu dédié aux accessoires.



En prévision aussi bien des pistes maghrébines que des routes espagnoles menant à Gibraltar, ce Pajero est chaussé de BFGoodrich All Terrain en 265 / 65 R 17.



Son Mitsu intégrant d'origine des phares Xénon et un jeu d'antibrouillards avant, notre homme jugea son arsenal lumineux suffisant.



Double fonction ! En plus de son rôle premier, Vincent a conservé l'attelage pour protéger le pare-chocs arrière en plastique.



De retour en France, Vincent n'a qu'à déposer les deux GPS montés sur des supports à ventouse pour que son Pajero retrouve sa planche de bord originale.



Habillage intégral ! Afin de protéger le train avant ainsi que les boîtes, ce Mitsu se pare d'un blindage en 8 mm courant du pare-chocs jusqu'au transfert.



Afin de gagner un peu de hauteur de caisse, ce Pajero repose désormais sur des ressorts King Spring + 5 cm mariés à des combinés et amortisseurs OME Nitro Charger.



Pour que le 3,2L respire un air pur, ce snorkel Safari coiffé d'une tête cyclonique est venu en amont du filtre à air d'origine.



Afin de garder le contact avec les autres Tangos, notre basque a installé une CB Président Jimmy II sur le côté du tunnel de boîte et la VHF sous son siège.

Deux utilisations différentes ! Notre ex-agent EDF utilise ces GPS de manières complémentaires : le 276 C sert de boussole et le 650 T affiche la cartographie.



Du sur-mesure! Le meuble arrière de ce Pajero a été fabriqué par Vincent en contreplaqué marin. À noter que les tiroirs sont bloqués en position fermée via la tablette rabattable.



Autre particularité de l'aménagement arrière, les tiroirs ne font pas toute la profondeur du meuble. Ainsi, notre homme n'a pas à manipuler des tiroirs trop lourds, vu qu'il range derrière ce dont il a peu besoin.



Particularité de l'aménagement arrière, en son centre, il a été mis en forme de telle sorte qu'on puisse y ranger une seconde roue de secours, en plus de celle logée sur la porte arrière.



Le meuble arrière occupant le coffre, Vincent a réquisitionné l'espace destiné aux sièges de la 3^{ème} banquette dans le plancher pour y loger une réserve d'eau de 50 litres.



Exit la banquette arrière! À la place, notre passionné a installé un plancher en bois sur lequel il sangle un réfrigérateur et ses bagages.



Accessible depuis la porte arrière gauche, ce compresseur T-Max 72L installé en fixe permet de regonfler les pneus de ce Mitsu après un cordon de dunes.





GLOBE 360 HILUX



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



modulauto

**recycle votre vieux
compagnon d'aventure.**



04 75 67 44 44 - WWW.MODULAUTO.COM

IL VOUS A CONDUIT OÙ VOUS VOULIEZ, NE L'ABANDONNEZ PAS N'IMPORTE OÙ !



Une Traction Avant à l'assaut des pistes d'Asie



On l'oublie parfois, mais les grandes expéditions offroad ne sont pas nées avec les Jeep Willys et les Land Rover Series 1. En effet, durant l'entre-deux-guerres, André Citroën a lancé plusieurs grandes aventures motorisées. À commencer par la Croisière Noire qui traversa le continent africain du nord au sud entre 1924 et 1925, ou encore la Croisière Jaune en 1931 qui avait pour objectif de traverser l'Europe et l'Asie par le centre. Un itinéraire vers l'est que s'apprête à suivre Eric Massiet du Biest et neuf autres courageux en 2028 au volant de cinq Traction Avant. Présentation.

Il était une fois un Nantais qui, un beau jour de 1985, alla voir le film « Diva » de Jean Jacques Beineix dans un petit cinéma de quartier. Ce que notre jeune homme, alors âgé de 23 ans, ne savait pas alors, c'est que cette projection allait tellement le marquer qu'elle influencerait le reste de sa vie. En effet, au cours de la séance, notre breton tomba littéralement sous le charme de la Citroën Traction Avant blanche que l'on apercevait dans le film... au point que, quelques semaines plus tard, il s'acheta une 11BL de 1955 identique en tout point à celle utilisée par Jean Jacques Beineix dans son long-métrage.

UN VRAI GLOBE-TROTTEUR

L'histoire aurait très bien pu s'arrêter là... sauf que, quelques mois plus tard, l'ami Eric mettait sa Traction Avant dans un container maritime pour lui faire traverser l'Atlantique. S'ensuivit une traversée quasi complète d'est en ouest des States par la mythique route 66. Malheureusement, notre jeune nantais mit fin prématurément à son road trip dans le sud de la Californie, dans la Vallée de La Mort plus précisément, quand une bielle décida qu'elle ne supporterait plus la chaleur ambiante. Une mésaventure qui aurait très bien pu refroidir notre passionné dans ses rêves de voyage. Or, ce fut tout le contraire. En juillet 1988, avec trois amis journalistes, Eric entama un tour du monde complet avec deux Traction 11B de 1953. Un voyage de 100 000 km à travers 35 pays qui dura 18 mois. Deux ans plus tard, notre passionné se lança dans un nouveau défi fou : faire le tour du monde en moins de 80 jours au volant d'une Stanley Steamer, une voiture à vapeur datant de 1922. À son retour, avec deux tours du monde consécutifs à son actif en moins de 5 ans, notre passionné aurait pu se reposer un peu et reprendre ses marques en France. Au lieu de cela, il s'expatria en Australie où il créa son entreprise Touring Tracks Together

spécialisée dans l'élaboration des giga raids à travers la planète. Durant les 27 années suivantes, notre natif de Bretagne organisa plus de 70 raids et expéditions aventure auto ou moto, dont 7 tours du monde.

UNE RENCONTRE DÉTERMINANTE

Durant ces presque trois décennies, Eric garda toujours au fond de l'esprit une promesse qu'il fit en 1990. En effet, lors d'un meeting organisé à Dijon, au retour de son premier tour du Monde, notre passionné fit la rencontre d'un monsieur de 85 ans répondant au nom de Gustave Kegresse. Neveu d'Adolphe Kegresse, l'ingénieur qui mit au point les autochenilles Citroën, il fut aussi l'un des mécaniciens de la Croisière Jaune Citroën en 1931. Au cours de leur échange, à l'inverse de ce qu'il croyait alors, notre breton apprit que Gustave et ses équipiers n'avaient jamais véritablement atteint leur objectif. En effet, pour limiter les risques d'échec, André Citroën avait eu l'idée de constituer deux groupes au départ de la Croisière Jaune. Le premier sous la supervision de Georges-Marie Haardt partit de Beyrouth le 4 avril 1931. Le second, avec à sa tête Victor Point, s'élança de Tientsin en Chine le 6 avril, avec pour objectif de rejoindre le groupe de Georges-Marie Haardt à Kachgar, une ville située dans la région autonome ouïghour du Xinjiang. Seulement voilà, le convoi en provenance du Liban n'arriva jamais à franchir l'Himalaya car la route avait disparu. Les deux autochenilles Citroën encore en état de rouler furent alors démontées en pièces détachées et transportées à dos de mules et de chameaux entre la région de Gilgit au Pakistan et la ville d'Aksou dans la région chinoise de Xinjiang. Là, elles furent reconstruites avec l'aide du groupe Chine avant de mettre le cap sur Pékin, dont elles franchirent les portes le 12 février 1932 après plus de dix mois. Soixante-huit ans après,





Gustave Kégresse nourrissait toujours un certain regret concernant cette liaison forcée entre le Pakistan et la Chine. Pour lui, la Croisière Jaune n'avait jamais été terminée. C'est pourquoi il fit promettre à Eric que, s'il partait un jour sur ses traces, il « finirait le travail ».

HIBERNATION LONGUE DURÉE

Durant des années, cette promesse hanta littéralement l'ami Eric... Au point qu'il y a deux ans, il décida de tenir sa parole en commençant à plancher sur une expédition qui suivrait les traces de la Croisière Jaune. Cependant, pour son Expédition Kégresse (qui ralliera Paris à Lhassa [Tibet] avant un retour à Paris entre mars et septembre 2028), il lui manquait encore un partenaire mécanique. Très vite, il jeta son dévolu sur son ancienne Traction Avant 11B de 1953, affectueusement baptisée Chrome et avec laquelle il avait réalisé son tour du monde entre 1988 et 1990. Elle avait également prouvé sa fiabilité avec une traversée de l'Australie en 1998 et une Route 66 en 2002. Seul petit souci au moment où notre passionné prit sa décision, cette 11B hibernait depuis 20 ans au fond d'un garage. Conservée certes à l'abri de la poussière et du froid, sa mécanique et sa caisse portaient quand même les affres de son âge et surtout de sa vie passée d'aventurière.

GREFFE DE MOTEUR

Qu'à cela ne tienne, histoire de garantir un maximum de fiabilité à son projet, Eric désossa complètement sa Traction, allant jusqu'à mettre sa caisse autoporteuse à nue qu'il sabla avant de la restaurer dans les règles de l'art. Sur ce, dans le compartiment moteur, il monta un 4-cylindres reconditionné provenant d'une Citroën ID 19 de 1960. Un 1,9L essence de 66 chevaux dérivé de celui des Traction... mais qui présente quelques améliorations bienvenues pour un véhicule destiné à évoluer dans des régions hostiles et sauvages. Déjà, sa

culasse en aluminium offre un meilleur refroidissement et rend ce moteur moins sujet à la surchauffe. Ensuite, son embiellage est plus gros et son vilebrequin comporte trois gros paliers. Enfin, en sortie, ce bloc reçoit une boîte de vitesses à 4 rapports. C'est toujours mieux que la boîte 3-vitesses des Traction Avant 11B, car le moteur est moins sollicité à haute vitesse.

LA FIABILITÉ AVANT TOUT

Toutefois, grâce à son expérience passée, notre breton apporta quelques améliorations annexes à ce moteur. Déjà, il le modifia pour qu'il fonctionne en 12 volts. Dans sa lancée, il déplaça son carburateur « simple corps » sur le côté gauche du bloc, histoire qu'il ne soit plus au-dessus de la ligne d'échappement. Un risque d'incendie supprimé ! Puis, notre Nantais ajouta une pompe manuelle d'amorçage sur le circuit de carburant en amont du carburateur. Ainsi, même en altitude ou sous forte chaleur, le moteur démarrera toujours au quart de tour. Une faculté renforcée par le montage d'un allumage électronique, plus fiable que sa bobine d'origine. À noter aussi qu'à l'instar d'un 4x4 de raid, un petit préfiltre décanteur purifie le carburant de toute impureté. Sur ce, afin que le 4-cylindres puisse rouler au sans-plomb 98 ou 95 sans connaître de soucis, un catalyseur Fuelstar a été ajouté entre la pompe à essence et le carburateur. Enfin, histoire d'optimiser le refroidissement du bloc à basse vitesse, en plus de l'hélice d'origine, un ventilateur électrique aspirant posa ses valises devant le radiateur. Et dans un futur prochain, Eric pense carrément remplacer le radiateur par un modèle 3-faisceaux.

TRAINS ROULANTS PRESQUE D'ORIGINE

Niveau trains roulants, à l'image du moteur et de la boîte de vitesses, notre globe-trotteur réalisa aussi une restauration complète de chaque élément, en apportant aussi quelques upgrades. Déjà, il changea les cardans

avant par des modèles destinés à une Audi 80 car équipés d'homocinétiques plus solides. Côté suspensions, il monta des amortisseurs bitubes neufs provenant du catalogue Koni. Par la suite, il refit à neuf le circuit de freinage. Au passage, il passa toutes les durits du circuit de freinage arrière ainsi que celles du circuit d'alimentation du carburant dans l'habitacle. Ainsi, même si le dessous de sa Traction frotte dans de profondes ornières, aucun risque qu'un tuyau ne soit arraché. À signaler aussi qu'histoire d'augmenter son autonomie en carburant, notre breton changea le réservoir de 55 litres de sa 11B par un modèle de 75 litres provenant d'une Traction 15 (dotée d'un moteur 6-cylindres). Niveau pneumatique, petit changement aussi à signaler. Dans sa livrée d'origine, les Traction Avant étaient livrées avec des pneus en 165 x 400. Une dimension difficile à se procurer en cas de crevaisson. Pour contourner le problème, notre breton opta pour des Yokohama Geolander en 175 /80 R16 qu'il monta sur les jantes d'origine.

ÉCLAIRAGE MODERNE

Sur ce, Eric se pencha sur l'extérieur de sa Traction Avant. Premier chantier, il changea les ailes avant et arrière par des pièces en polyester. Puis, ayant converti sa Citroën au 12 volts, il substitua des modèles intégrant des leds à toutes les optiques (clignotants, veilleuses...). Quant aux phares, il troqua leurs ampoules pour des modèles adoptant aussi la technologie leds. Ensuite, après l'avoir restauré, il réinstalla la galerie de toit qui équipait sa 11B lors de son tour du monde en 1988. Première particularité de cet assemblage de tubes fait sur mesure, il est directement boulonné sur le toit de la voiture. Deuxième singularité, il a été mis en forme pour accueillir une paire de roues de secours sur l'arrière. Enfin, à l'avant, il est surplombé par un jeu de longue portées Oscar Cibié.

LE PROCHAIN CHANTIER

À bord, Eric a pris le parti de conserver quasi d'origine cette Traction. Par acquit de conscience, il ajouta quand même une prise allume-cigare USB et trois manomètres au centre de la planche de bord. Un pour la tension de la batterie, un pour la température d'eau et le dernier pour la pression d'huile. En un mot, le nécessaire pour surveiller le bon fonctionnement du 4-cylindres. Autre ajout électrique, dans la boîte à gants face au copilote, un convertisseur 12 / 220 volts posa ses valises. Enfin, pour disposer de rangement à bord, notre passionné breton a confectionné un prototype de cubby box central en contreplaqué. Dans un futur prochain, il a enfin prévu de créer un aménagement intérieur en bois qui courra des places avant jusqu'au coffre et qui lui permettra de dormir à bord.

C'est avec cette Traction Avant 11B qu'Eric prendra le départ de l'Expédition Kegresse en mars 2028. Son rôle durant les 6 mois suivants : transporter le photographe Arthur Bonnin afin qu'il immortalise les plus beaux clichés de cette aventure. Pour l'occasion, il sera accompagné par 4 autres Citroën, dont un modèle un peu particulier. En effet, baptisée Ulysse, cette Traction Avant 15 repose sur un châssis et une mécanique de Toyota Hilux de 1992. Un drôle d'hybride que certains ont pu découvrir sur le stand Euro4x4parts au salon de Valloire 2025 car l'enseigne landaise s'est engagée à donner un coup de main à Eric et son équipe afin que l'expédition Kegresse soit couronnée de succès. Il faut dire aussi que cette aventure insolite défend une noble cause. A savoir la lutte contre la sclérose en plaques. Mais, nous vous en reparlerons quand Ulysse sera à son tour prêt pour partir. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon





Petit changement sous le capot ! Cette Traction Avant perd son bloc essence au profit d'un moteur de Citroën ID 19, plus fiable.



À la suite du catalyseur Fuelstar, notre Nantais a ajouté une petite pompe manuelle d'amorçage.



Afin de lui garantir des démarrages par n'importe quel temps, notre breton a changé la bobine d'allumage par un allumeur électronique.



Pour limiter les risques d'incendie, le carburateur a été déplacé pour ne plus être au-dessus de la ligne d'échappement.



Dans un avenir prochain, ce radiateur devrait céder sa place à un modèle 3-faisceaux.



Exit la boîte 3-rapports ! En même temps que le moteur, Eric a monté la boîte 4-vitesses d'une ID 19.



Afin de lui assurer un bon amortissement sur route et piste, cette Traction Avant reçoit quatre bitubes Koni.



Afin de gagner en autonomie, le réservoir d'origine de 55 litres a été remplacé par un modèle de 75 litres provenant d'une Traction 15 6-cylindres.



Afin de les mettre à l'abri, les flexibles du circuit de freins arrière et d'alimentation en carburant ont été déplacés à l'intérieur de l'habitacle dans ces gaines.



Seul élément vulnérable sous le véhicule, la ligne d'échappement.



Les ailes avant et arrière de cette Traction Avant sont fabriquées en polyester.



Parce qu'une Traction Avant est dépourvue de gouttières, la galerie montée sur Chrome est directement boulonnée sur son toit.



En prévision d'éventuels roulages de nuit, deux grosses longue portées Oscar Cibié prennent place à l'avant de la galerie.



Derrière cette calandre chromée prend place le radiateur de refroidissement. Ce dernier est maintenant coiffé d'un ventilateur électrique aspirant pour maximiser son rendement.



Look rétro, mais éclairage moderne. Les phares avant intègrent désormais des ampoules à leds tandis que toutes

les autres optiques ont été changées par des pièces fonctionnant avec la même technologie.



Afin de s'en procurer facilement dans n'importe quel garage dans le monde, Eric a changé la monte pneumatique de sa Citroën pour des Yokohama Geolandar en 175/80 R16.



Au centre de la planche de bord, notre globe-trotteur breton a intégré trois manomètres pour surveiller la tension de la batterie, la température d'eau et la pression d'huile.



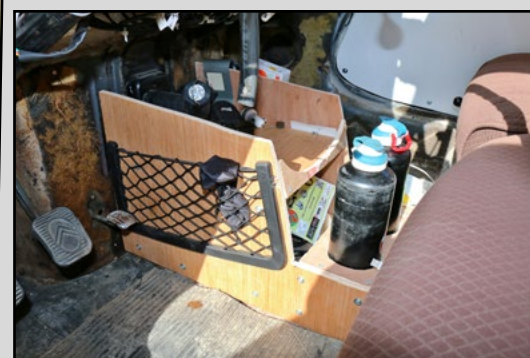
La galerie de toit coiffant Chrome a été mise en forme pour accueillir deux roues de secours à l'arrière.



Caché dans la boîte à gants, vous disposez d'un petit convertisseur 12/ 220 volts.



Dans le coffre, vous retrouvez une caisse à outils et plusieurs pièces de rechange de première nécessité.



Posé au centre du plancher avant, ce cubby box en bois est un prototype.



Jusqu'au volant en bakélite! La planche de bord reste quasiment d'origine.



Dans le bac de rangement prenant la suite du coffre arrière, Eric range un jerrican d'essence de 10 litres ainsi que différents bidons d'huile. Ainsi, en cas de fuite, ils ne saliront pas l'intérieur du véhicule.



Eric (à droite) et Jean-Luc Barat qui endossera le rôle de médecin lors de l'expédition Kegresse en 2028.



NOUVEAU AUVENT 450

**LED INTÉGRÉ
TOILE ROBUSTE
ALUMINIUM NOIR
GRANDE SURFACE 12M2
STRUCTURE AUTO-PORTANTE**



4X4 ACCESSORIES



PROTECTIONS INFÉRIEURES
Blindages en acier 3mm pour
Hilux Travo AN2 (2026+)

PROTECTEUR BRAS DE SUSPENSION
Référence A-5414230

PROTECTEUR AVANT
Référence A-5414210

ANNEAU DE REMORQUAGE
Référence A-2814050 (Gauche)
Référence A-2814060 (Droite)



**03 67 34 19 27
07 65 77 38 82**

info @ promyges4x4.fr
Entrepôt: TOULOUSE

4x4
www.promyges4x4.fr



Amonzevo
Motrix

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

Raid Sultanat d'Oman 2026

Du 27 novembre au 11 décembre 2026

Pays : Oman

Endurance 4x4 FFSA 2026

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

Rallye Tout-terrain FFSA 2026

Rallye Terres d'Armagnac : 10 au 12 juillet

Rallye Orthez-Béarn : 7 au 9 août

Rallye des Cimes : 4 au 6 septembre

Rallye Dunes et Marais : 2 au 4 octobre

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

Rallye Plaines et Vallées : 27 au 29 novembre

Trophée France Truck Trial 2026

Privas : 25 et 26 juillet 2026

Montalieu-Vercieu : 26 et 27 septembre 2026



Global Atlas
Adventures

Raid Alpi Italienne

Du 11 au 16 juillet 2026

Pays : Italie

Raid Kopaonic

Du 03 au 18 août 2026

Pays : Croatie, Bosnie et Albanie

Raid Idjoll

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

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

SVA Provence : 25 au 27 septembre

24 HEURES TOUT TERRAIN DE FRANCE

UNE ORGANISATION ASA91

FFSA CHAMPIONNAT ENDURANCE DE FRANCE TOUT TERRAIN

CIRCUIT DE FONTAINE FOURCHES Off-Road Stadium

3 COURSES SIMULTANÉES

6 HT CLASSIC

24^H TOUT TERRAIN DE FRANCE

12.13 SEPTEMBRE 2026

THE FRENCH OFF-ROAD RACE

SSV • BUGGYS • 4X4

VEOLIA

SOFRAM

OFF ROAD

91

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.
<https://www.outback-import.fr/>

LE MEILLEUR DES ACCESSOIRES OFF-ROAD ET OUTDOOR



4X4 ACCESSORIES



RHINO-RACK®



MAXTRAX

OLD MAN
EMU



OFF
ROAD
PARTS

JAMES BAROUD



Outback Import - JDC est autorisé de 150000€ - 462457538 61 Avenue Provence - Giffy (Jura) - Rhin-Rack, tous droits réservés - Photos en contreplaqué BDT Outback Import 04/2018

**Augmentez
votre visibilité
en devenant
partenaire de**

**OFFROAD
4x4
MAGAZINE**



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

tip toy
4x4

GARAGE SPÉCIALISTE 4X4 EN HAUTE-SAOIE



PRÉPARATION TOUT TYPES DE VÉHICULE
RAID / LOISIR / COMPÉTITION

CONTACTEZ-NOUS
04 50 51 86 20

CONTACT@TIPTOY74.COM
TIPTOY74.COM



**Une édition incontestablement
plus offroad !**



Il y a trois ans, l'association des « Coursiers de l'horizon » organisait son premier Salon de l'Aventurier à Saône, en périphérie de Besançon(25). Une nouvelle date qui s'adressait alors aux passionnés de 4x4, vans aménagés et 2-roues et qui a immédiatement rencontré son public. Pourtant, malgré un nouveau succès en 2025, en janvier dernier, Serge Lambert et son épouse Lovah, désormais seuls à la tête de l'événement, ont décidé de revoir leur copie en axant leur salon spécifiquement sur la pratique Offroad.

Vendredi 12 juin, sur le parking et à l'intérieur de la salle des fêtes du petit village de Saône à quelques kilomètres à vol d'oiseau de Besançon (25). Depuis les premières lueurs du jour, près d'une quarantaine d'exposants s'activent pour monter leur stand et agencer parfaitement leurs véhicules de démonstration. Le but de toute cette effervescence : être prêts à 14 heures pour accueillir les premiers visiteurs de la troisième édition du Salon de l'Aventurier de Saône organisé par les Coursiers de l'horizon, alias Serge et Lovah Lambert.

DE GRANDS NOMS PRÉSENTS

Certains de ces professionnels du milieu 4x4 avaient fait le déplacement en force. À commencer par Equip'Raid descendu de Mulhouse avec pas moins de six véhicules préparés raid. Trois Ford Ranger, deux Toyota Série 7 et un Mercedes Sprinter. Autre stand qui mit un certain temps à être monté, celui du garage local CB Off Road. L'atelier de réparation et préparation de Beutal exposant plusieurs véhicules nés dans ses locaux ainsi qu'une montagne d'accessoires sur son espace. Les représentants de Wallaby Store, JH Koncept et Happy Trails Concept n'ont pas chômé non plus au cours de la matinée pour mettre en valeur tous les accessoires qu'ils avaient amené dans leurs valises. Idem pour les responsables du magasin 4x4 Pièces Evolution, du garage Alsace 4x4, du barbecue de voyage le Baroudeur ou encore de Vangearswiss (représentant officiel des housses Glassy en Suisse).

AU BONHEUR DES RAIDERS

Autre catégorie de professionnels fortement représentés lors de cette troisième édition, les concepteurs de cellules pour pick-up. Pour qui voulait des renseignements sur les différents modèles existants sur le marché, vous aviez l'embarras du choix entre Ormo Camper, Cellule Boréale, Skpade, Baze House, Tipi 4x4, Trip & Fish... Les visiteurs de cette troisième édition ont même eu l'opportunité de découvrir un nouveau venu sur le segment en la personne de JLC Camper qui a vu le jour en début d'année. Pour leur part, Caravanlander exposait la 4x4 Xtreme (une caravane offroad fabriquée en Europe) tandis que Jeep Camp System présentait son nouveau kit extension de carrosserie permettant de bénéficier d'un toit relevable sur une Wrangler JLU.

POUR PARTIR À L'AVENTURE

Plusieurs voyagistes et éditeurs de road book étaient également présents à l'image de Roadbook Iberiques, Caprace, Raid TT, Zina Tours (spécialiste des excursions dans le sud de la Tunisie) ou encore la toute jeune structure Offroad Madagascar (qui propose des voyages immersifs au cœur d'une île aux multiples visages). Bien sûr, comme sur n'importe quel salon ou foire, plusieurs exposants mettaient aussi le terroir et





la gastronomie locale à l'honneur. Pour les gourmands, il y avait même Mickaël Azouz, un maître chocolatier champion du monde s'il vous plaît.

POUR LE PLAISIR DES YEUX

Toutefois, l'attrait du Salon de l'Aventurier de Saône ne s'arrête pas à cette multitude de stands. En effet, juste à côté de la salle des fêtes, grâce au soutien de la mairie, les Coursiers de l'horizon avaient encore une fois organisé un gigantesque bivouac pour les passionnés qui souhaitaient dormir sur place. Cette année, ce sont quelque 200 4x4, vans aménagés et camions d'expédition qui ont profité de cette zone balisée pour déplier la tente. Autant de beaux véhicules à admirer pour les visiteurs du salon si l'envie leur en prenait ! Autre activité possible, cette fois gérée par les membres du Crapahut Club 4x4 Comtois, des baptêmes et démonstrations avaient lieu sur un terrain situé juste de l'autre côté de la route d'accès au salon.

Comparé à l'édition 2025, le troisième Salon de l'Aventurier de Saône est clairement devenu plus offroad. Certes, cela s'est traduit par une petite baisse du nombre total d'exposants vu qu'aucun concessionnaire auto n'avait fait le déplacement. De même, on comptait beaucoup moins de spécialistes des 2-roues. Les passionnés de motos ne trouvant à qui parler de leur passion que sur les stands de CB Motos (le concessionnaire KOVE dans le Doubs), de la Mutuelle des Motards et de la boutique ACDP Services et Distributions (qui distribue des accessoires motos à Haguenau). De même, un seul aménageur de vans avait fait le déplacement. En l'occurrence, Glenan Concept Car (spécialiste des transformations sur Renault Trafic). Mais, pour un aficionado de 4x4, cette nouvelle formule du Salon de l'Aventurier s'est révélée plus attrayante. Les exposants étaient au rendez-vous avec des stands plus grands et surtout plus garnis. Maintenant, rendez-vous l'année prochaine pour voir si Serge et Lovah perdureront dans cette voie. À la rédaction, on l'espère en tout cas ! ■

Texte et photos : Dominique Marreau







Un final d'anthologie pour Poincelet et Iriberry !

Le week-end du 22 au 24 mai dernier, le rallye Jean de La Fontaine a offert un scénario complètement fou pour cette 4^{ème} manche de la saison. Vincent Poincelet a failli voir la victoire lui échapper après deux crevaisons, avant de réaliser une dernière spéciale exceptionnelle face à Jérôme Bricheux. Troisième du week-end, Chris Bird a réussi à limiter la casse malgré de nombreux soucis. En 2RM, Sébastien Dubois décroche sa première victoire de la saison, tandis que Guillaume Noirot s'impose enfin en SSV avec le nouveau Maverick R. Dans le Trophée des 4x4, les abandons des favoris profitent finalement aux Britanniques Dan Upton et Harry Nicoll avec leur Defender.



Pour la 51^{ème} édition de son rallye, l'écurie Jean de La Fontaine a une nouvelle fois offert aux 60 concurrents présents une épreuve qui a fait l'unanimité, avec un tracé à la fois rapide, technique et particulièrement sélectif. Le soleil était également au rendez-vous, pour le plus grand plaisir des nombreux passionnés venus assister à ce rendez-vous historique du Championnat de France.

ULTIME SPÉCIALE D'ANTHOLOGIE

Sur le papier, le héros local Vincent Poincelet faisait figure

de favori... et le pilote SPDO n'a pas déçu ! Avec son copilote Sébastien Iriberry, il démarre le week-end tambour battant en signant les cinq premiers scratches du rallye. Malheureusement, dans la sixième et dernière spéciale du samedi, une crevaison lui coûte près de 30 secondes et relance totalement la course à la victoire. Le dimanche matin, le pilote du Fouquet BMW repart avec tout de même 24" d'avance sur Jérôme Bricheux. Hélas, une deuxième crevaison vient encore perturber sa course et lui fait perdre plus de 33 secondes. Le pilote axonais rétrograde alors à la deuxième place, à 7 secondes du nouveau leader. De son côté, Jérôme Bricheux, parfaitement épaulé par Sabrina Sevestre, hausse encore le rythme dans l'avant-dernière spéciale et porte son avance à 14"2 avant le dernier chrono. À ce moment-là, le normand semble avoir fait le plus dur. Mais, la dernière spéciale va totalement basculer dans une autre dimension. Transcendé devant son public, Vincent Poincelet réalise un chrono absolument incroyable. Plus qu'un écart, c'est un véritable gouffre qu'il creuse sur ses adversaires avec près de 32 secondes reprises dans cette ultime spéciale ! Une performance exceptionnelle face à une concurrence pourtant redoutable. Le pilote du Fouquet BMW renverse ainsi totalement la situation et s'impose avec 17 secondes d'avance, décrochant une sixième victoire époustouflante au volant de son rugissant Fouquet BMW. Félicitations pour cette performance hors norme !

UN TOP 10 SURPRENANT

Forcément très déçus à l'arrivée, Jérôme Bricheux et Sabrina Sevestre doivent finalement se contenter de la deuxième place avec leur Fouquet Nissan. Un résultat malgré tout très solide pour le normand, qui remonte à la troisième place provisoire du Championnat. Malgré une avalanche de soucis mécaniques et plusieurs crevaisons tout au long du week-end, Chris Bird et Anthony Brinkman réalisent l'exploit de monter sur la troisième marche du podium avec leur Rivet Mitsubishi. En plus de cette belle performance, le Gallois s'impose en T1A2 et conserve sa deuxième place provisoire dans la course au titre. Toujours aussi spectaculaire, le « sorcier d'Étampes » Vincent Foucart a une nouvelle fois régalié les passionnés avec son impressionnant Rivet Mazda. Très apprécié du public, il décroche une superbe 4^{ème} place avec son copilote Joachim Chapel. À la cinquième place, le Britannique Richard Mann a fait sensation avec son buggy maison propulsé par un moteur Jaguar. Associé à Peter Wilson, il devance Damien et Stéphane Legagnoa, toujours aussi véloce avec leur Fouquet Nissan. Auteurs de très bons chronos, Henrik Bossart et Robin Moroch doivent se contenter de la 7^{ème} place après avoir perdu près de 8 minutes dans deux crevaisons le samedi. Dommage, car la vitesse était clairement au rendez-

vous. Pour leurs parts, Simon Adams et Richard Rawlinson prennent la 8^{ème} place avec leur Lofthouse Nissan, juste devant Mike Faulkner et Peter Foy, eux aussi ralentis par plusieurs péripéties avec leur Fouquet Nissan. Enfin, une fois n'est pas coutume, le top 10 est complété par les sympathiques Thierry Questier et Chantal Vidal-Langlois avec leur atypique Propulsion Nissan.

UNE COURSE TOUT EN MAÎTRISE

Dans le Challenge 2RM, le leader du championnat 2026, Sébastien Dubois, accompagné de Baptiste Salles, s'impose avec autorité au volant de leur CRD Suzuki. Après avoir largement dominé la première journée, les deux hommes ont parfaitement géré leur course le dimanche pour aller chercher les 25 points de la victoire. Une première victoire cette saison acquise avec maîtrise et panache, bravo ! Derrière, Florent Déléans et Fabien Pinho peuvent nourrir quelques regrets. Pénalisés de 1'30" après un pointage en retard le samedi, ils ont ensuite réalisé une superbe remontée le dimanche. Sans cette sanction, la victoire aurait même pu être envisageable. Ils se consolent tout de même avec la victoire en T1B2 au volant de leur performant Rivet Honda. La troisième marche du podium revient à Sébastien Lafleur et Julien Serain, qui se sont fait plaisir à domicile avec leur Caze Kawasaki. Toujours dans le bon rythme, ils devancent le Phil's Car Volkswagen de Gérald Coet et Arnaud Villet, ainsi que le Fouquet Renault d'Alexandre Mijalski et Cathy Simon, auteurs d'une course appliquée et régulière.

BATAILLE AVORTÉE EN SSV

Du côté des SSV, José Castan et Guillaume Noiro

se sont livrés une superbe bataille durant toute la première journée, se rendant coup pour coup avec leurs Can-Am. À l'arrivée, c'est finalement le charentais Guillaume Noiro, parfaitement épaulé par Baptiste Vasseur, qui rafle la mise et décroche sa première victoire de la saison. Un succès d'autant plus marquant qu'il intervient au volant du nouveau Can-Am Maverick R. La deuxième place revient à un autre Maverick R, celui de Laurent Carbonaro et Mathieu Julien, auteurs d'une course solide et régulière. Malgré un début d'incendie survenu le samedi soir, José Castan et Kevin Guillermou parviennent tout de même à rallier l'arrivée sur la troisième marche du podium. Une mésaventure qui a quelque peu refroidi les ardeurs de l'équipage 443, mais qui ne les a pas empêchés de terminer dans le tiercé gagnant.

VICTOIRE SURPRISE EN 4X4

Enfin, surprise dans le Trophée des 4x4 ! Après les abandons d'Andrew Sargeant et d'Hervé Dulondel, la voie vers la victoire s'est totalement ouverte. Et ce sont finalement les Britanniques Dan Upton et Harry Nicoll qui en profitent pour briller et décrocher une superbe victoire avec leur Land Rover Defender. Une performance solide et régulière qui leur permet de monter sur la plus haute marche du podium. Derrière, nous retrouvons le spectaculaire Nissan Patrol de Constant Ravanne et Alexis Beneux, auteurs d'une très belle course récompensée par la victoire en T2B+. Le podium est complété par Florian et Dominique Deramaix, toujours aussi réguliers avec leur Suzuki Grand Vitara, qui repartent avec une belle troisième place sur cette 4^{ème} manche du Trophée... ■

Texte et photos : FFSA

LE TOP 18 DU RALLYE TT JEAN DE LA FONTAINE 2026

Cl	N°	Equipage	Voiture	Temps	Cat
1	4	Vincent Poincelet / Sébastien Iriberry	Fouquet Bmw	1:37:18.2	T1A3
2	3	Jérôme Bricheux / Sabrina Sevestre	Fouquet Nissan	1:37:35.8	T1A3
3	2	Chris Bird / Anthony Brinkman	Rivet Mitsubishi	1:41:23.2	T1A2
4	25	Vincent Foucart / Joachim Chapel	Rivet Mazda	1:42:20.1	T1A3
5	177	Richard Mann / Peter Wilson	Rmoffroad Jaguar	1:45:09.8	T1A2
6	401	Guillaume Noiro / Baptiste Vasseur	Can-Am Maverick R	1:47:14.1	SSV
7	202	Sébastien Dubois / Baptiste Salles	Crd Suzuki	1:49:01.1	T1B1
8	423	Laurent Carbonaro / Mathieu Julien	Can-Am Maverick R	1:49:13.1	SSV
9	443	Jose Castan / Kévin Guillermou	Can-Am Maverick Xrs	1:49:44.9	SSV
10	216	Florent Deleans / Fabien Pinho	Rivet Honda	1:50:26.3	T1B2
11	98	Damien Legagnoa / Stéphan Legagnoa	Fouquet Nissan	1:50:29.7	T1A3
12	36	Henrik Bossart / Robin Moroch	Rivet Nissan	1:50:31.3	T1A3
13	439	Jimmy Vasseur / Vivien Grivet	Can-Am Maverick Xrs	1:51:11.7	SSV
14	217	Sébastien Lafleur / Julien Serain	Caze Kawazaki	1:51:47.1	T1B1
15	189	Simon Adams / Richard Rawlinson	Lofthouse Nissan	1:52:01.5	T1A3
16	179	Mike Faulkner / Peter Foy	Fouquet Nissan	1:57:46.7	T1A3
17	527	Dominique Ferderin / Marvin Cercillieux	Can-Am Maverick Xrs	1:59:27.2	T3T3S
18	287	Gérald Coet / Arnaud Villet	Phil's Car Volkswagen	2:00:11.1	T1B2

CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES TOUT TERRAIN

FFSA 

35^e édition

RALLYE TERRES D'ARMAGNAC

10 11 12 Juillet 2026



D 935

EAUZE

D 354

PERQUIE



D 356

TOUJOUSE

15 SPÉCIALES . 130 KMS

Samedi : Armagnacaise • Midour • Bellevue

Dimanche : Pujo • Perquie • Bascaules





Première victoire pour Seth Quintero



Troisième manche du Championnat du Monde W2RC après le Dakar en Arabie Saoudite et le BP Ultimate Rally-Raid au Portugal, le Desafio Ruta 40 2026 s'est couru fin mai en Argentine. Pour l'occasion, la quasi-totalité des top pilotes et des écuries officielles avaient fait le déplacement en Amérique du Sud. Or, aucun n'était venu pour faire de la figuration. Retour sur cette semaine de course palpitante qui s'est soldée par la première victoire en W2RC du jeune prodige américain Seth Quintero (tout juste 23 ans s'il vous plaît).

Après sa victoire au BP Ultimate Rally-Raid au Portugal, Sébastien Loeb est arrivé en Argentine avec 7 points d'avance sur son coéquipier Nasser Al-Attiyah au classement provisoire du Championnat W2RC 2026. Face aux deux pilotes officiels Dacia secondés par Lucas Moraes, 31 autres concurrents furent autorisés à prendre le départ de l'étape, dont 21 en classe Ultimate. Parmi eux, plusieurs pilotes Toyota. À commencer par Henk Lategan, Seth Quintero ou encore Yazeed Al-Rajhi (le tenant du titre argentin). Autres favoris potentiels à la victoire finale après les 1520 km de spéciales chronométrées, Carlos Sainz, Mitch Guthrie et Nani Roma escomptaient bien « signer quelques meilleurs temps » au volant de leur Ford Raptor.

LES FAVORIS À LA PEINE

Coup de théâtre au terme de la première spéciale ! Alors que tout le monde attendait un pilote « officiel » en tête de la feuille de chronométrage, c'est Eryk Goczal (team Energylandia) qui se montra le plus rapide sur piste au volant de son Toyota privé. Il précédait dans l'ordre deux pilotes Ford « officiels ». Mitch Guthrie pour 50 secondes et Carlos Sainz pour 56 secondes. Pourtant, en début de journée, Seth Quintero dominait les débats au point de doubler les Dacia de Nasser Al-Attiyah et Sébastien Loeb (victime de deux crevaisons). Malheureusement, le pilote américain se retrouva à ouvrir la piste. Un exercice ingrat qui explique qu'il dut se contenter du quatrième chrono du jour.

LE RÉVEIL DE NASSER AL-ATTIYAH

Le lendemain, les choses sont revenues à la normale. Probablement contrarié par sa 8^{ème} place de la veille, Nasser Al-Attiyah est passé en mode « attaque » lors de ce stage 2 pour signer le meilleur chrono du jour, devant les officiels Toyota Saood Variawa et Joao Ferreira. Grâce à cette victoire, le pilote qatari revint à la 5^{ème} place du général à seulement trois minutes du nouveau leader, Joao Ferreira. Au terme de cette deuxième journée de course, le pilote portugais emmenait un convoi de quatre Toyota au général, avec Seth Quintero, Saood Variawa et Henk Lategan à sa suite. Pour sa part, suite à de petits soucis mécaniques en piste, Sébastien Loeb termina la journée avec l'avant-dernier temps du top 10, ce qui le relégua à la 8^{ème} place du provisoire.

TROIS FAVORIS OUT

La plus longue spéciale de la course a vu trois prétendants de taille quitter l'étape prématurément. Carlos Sainz d'abord, victime d'une casse de courroie. Ensuite, la Dacia de Lucas Moraes est rentrée violemment dans le Toyota de Joao Ferreira. Grâce



à ses revirements de situation, Henk Lategan saisit les commandes de la course au point de signer sa première victoire d'étape sur le Desafio Ruta 40. Bonne journée aussi pour Nasser Al-Attiyah qui limita la casse. En effet, malgré le fait qu'il ait ouvert la spéciale, le pilote qatari finit au pied du podium, juste



derrière Sébastien Loeb (2^{ème}) et Seth Quintero (3^{ème}). Au général, avec sa victoire du jour, Henk Lategan prit le lead devant son coéquipier Seth Quintero et Nasser Al-Attiyah, tandis que Sebastien Loeb gagna 3 rangs pour revenir à la dernière place du top 5 du provisoire.

LA REVANCHE DES MALCHANCEUX

L'avant-dernière étape du Desafio Ruta 40 2026 a encore été sujette à de multiples rebondissements. Autorisés tous deux à reprendre la course, Carlos Sainz s'est

disputé la victoire avec Joao Ferreira tout au long de la journée. Malheureusement pour le portugais, trop pressé, il n'a pas respecté son temps dans la neutralisation et a écopé à l'arrivée d'une pénalité. Ce qui a offert à «El Matador» son premier succès avec Ford! Crédité du troisième chrono, Nasser Al-Attiyah réalisa la plus belle opération du jour en passant de la troisième place du général à celle de dauphin... à seulement 7 secondes de Seth Quintero, le nouveau leader du Desafio Ruta 40! De son côté, Sébastien Loeb gagna une place au général en revenant à 5'24" du podium.

PREMIER SUCCÈS EN W2RC

Au départ de la dernière journée de course, le suspens était donc total. La jeunesse de Seth Quintero allait-elle résister à l'expérience de Nasser Al-Attiyah? Tout s'est joué sur un coup du sort, sur une crevaison. Alors qu'il filait vers la victoire, le pilote Dacia dut changer de pneumatique sur la piste à seulement 87 kilomètres de l'arrivée et repartit dans la poussière de son coéquipier Sébastien Loeb. Une perte de temps suffisante pour que Seth Quintero s'envole vers la victoire. Le prodige américain emportant la course pour 1'55» sur son coéquipier Henk Lategan (vainqueur de l'étape) et 2'26» sur Nasser Al-Attiyah. Avec ce succès, le

Californien devient le plus jeune pilote de l'histoire à remporter une course W2RC en catégorie Ultimate. Ça promet pour les années à venir! Comme au Dakar, Sébastien Loeb termina au pied du podium, à 3'54» du vainqueur. Toutefois, le Français conserve l'avantage au classement du championnat, mais voit Nasser Al-Attiyah revenir à 3 points et Seth Quintero à 13.

Maintenant, rendez-vous du 28 septembre au 3 octobre pour le Rallye OLA Energy du Maroc, avant la grande finale lors de l'Abu Dhabi Desert Challenge fin novembre. ■

Texte : Marcel Thébaud

Photos : ASO - Red Bull





J.B ORGANISATION
ÉVÉNEMENTIEL



contact@jborgorganisation.fr

SALON DU **24^{EME} EDITION** **TOUT-TERRAIN** ET DU **VOYAGE** **ENTREE GRATUITE**




VALLOIRE
GALIBIER

**26
30**
**AOÛT
2026**



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

VALLOIRE

*Dream
Team
CAR*

 **SUZUKI**
Savoie Motors

Ford

MAURIN
AUTOMOBILES

 **GLOBE CAMPER**

BFGoodrich
Tires

ARB
4X4 ACCESSORIES


les rencontres
voyageurs



Bivouac, camping sauvage et météo des forêts : les règles à connaître avant de partir

Pour beaucoup de passionnés de 4x4, les vacances estivales sont l'occasion de renouer avec les longues sorties en autonomie, en pleine nature. Mais entre idées reçues sur le bivouac et nouvelles contraintes liées au risque incendie, mieux vaut connaître les règles avant de tourner la clé de contact. Le CODEVER fait le point.

Bivouac et camping sauvage : une réglementation souvent mal comprise

Contrairement à ce que l'on entend fréquemment, le camping sauvage n'est pas systématiquement interdit en France. Il est en réalité encadré par un ensemble de règles qui varient selon les territoires. Communes, parcs naturels, zones protégées ou encore arrêtés municipaux peuvent restreindre ou interdire cette pratique localement.

Le bivouac, lui, n'existe pas en tant que tel dans le Droit français. Il sera donc assimilé à du camping sauvage, bien qu'il s'inscrive dans une logique de déplacement itinérant : on s'installe tard, on repart tôt, sans laisser de trace. Cette distinction est essentielle. Là où le camping

sauvage évoque une installation durable (tables, chaises, auvents...), le bivouac reste léger et discret.

Pour les pratiquants de 4x4, cela signifie qu'une halte d'une nuit, dans un esprit de raid ou de randonnée, est souvent possible... à condition de respecter les lieux et de se renseigner en amont sur les règles locales. Le véritable enjeu n'est pas tant la présence ponctuelle que l'impact laissé derrière soi.

Le bivouac en 4x4 : liberté et responsabilité

Le 4x4 offre une autonomie précieuse, permettant de parcourir des zones isolées et de s'arrêter loin des sites aménagés. Mais cette liberté implique une responsabilité

accrue. Un bivouac en 4x4 doit rester discret et invisible une fois terminé.

Choisir son emplacement devient alors essentiel. Éviter les zones sensibles, les terrains fragiles ou les secteurs très fréquentés limite les conflits d'usage. Rester sur des chemins ouverts à la circulation est également une règle de base parfois oubliée.

Sur le terrain, l'image des pratiquants se construit dans les détails : bruit, propreté, respect des autres usagers. Un comportement irréprochable contribue directement au maintien de l'accès aux chemins. À l'inverse, les abus alimentent les restrictions.

Météo des forêts : un réflexe indispensable

Mise en place pour informer le public sur le niveau de risque incendie, la météo des forêts classe les départements en différents niveaux de vigilance.

Pourquoi est-ce important pour les 4x4treux ? Parce que ces niveaux peuvent entraîner des restrictions temporaires d'accès aux massifs forestiers, même lorsque les chemins sont habituellement ouverts.

Si les sudistes connaissent depuis longtemps ces restrictions, ce n'est pas le cas des pratiquants du nord de la France, qui vont devoir vite intégrer la météo des forêts à leurs préparatifs.

Consulter cette information avant de partir est donc devenu un réflexe indispensable, au même titre que la météo classique ou la vérification du véhicule.

METEO DES FORETS par Météo-France

Off-road et risque incendie : une réalité à ne pas sous-estimer

Un échappement en contact avec des herbes sèches, ou un court-circuit (comme à la Teste de Buch en 2022) peuvent suffire à déclencher un départ de feu.

Sans tomber dans l'excès de précaution, il est aujourd'hui essentiel d'intégrer ce risque dans sa pratique. Éviter de rouler ou de stationner dans des zones très sèches, rester attentif aux conditions météo, et savoir renoncer parfois font partie des bonnes pratiques.

Les bons réflexes à adopter

Quelques règles simples permettent de concilier plaisir du off-road et respect de l'environnement :

Avant de partir :

- consulter la météo des forêts
- vérifier les éventuelles restrictions locales
- emporter un extincteur

Sur place :

- rester strictement sur les chemins autorisés
- éviter les zones à végétation sèche

Pour la nuit :

- privilégier un bivouac discret et temporaire
- ne laisser aucune trace de son passage

Préserver aujourd'hui pour continuer demain

La liberté de circuler et de bivouaquer en pleine nature existe encore en France. Mais elle repose sur un équilibre fragile qui dépend de la réglementation et du comportement des pratiquants.

Plus que jamais, l'avenir du 4x4 hors bitume passe par une pratique responsable, respectueuse des territoires et des autres usagers. Rouler librement, oui... mais en connaissance de cause.

LES ARTICLES À CONSULTER SUR CODEVER.FR

Sports de nature et environnement : revoir les priorités

Les sports de nature - notamment motorisés, mais pas que - sont stigmatisés, alors que les données officielles montrent que leur impact sur l'environnement est marginal.

[Lire l'article complet.](#)

Ploëzal : une interdiction de circuler retoquée

Le Tribunal administratif de Rennes donne raison à deux adhérents Codever. Arrêté municipal annulé, commune condamnée à 1500 € de frais. Comme eux, combattez les interdictions abusives !

[Lire l'article complet.](#)

DÉFENDEZ VOTRE PASSION, SOUTENEZ LE CODEVER !

Le CODEVER ne se résume pas à une assurance protection juridique. Nous défendons au quotidien votre liberté de circuler, votre liberté d'organiser ou d'entreprendre.

Pour mener à bien toutes nos actions, nous nous appuyons sur une grosse poignée de bénévoles motivés et trois salariés (dont une juriste), ce qui limite évidemment nos possibilités.

Pour financer nos actions, nous ne comptons que sur les adhésions et les dons (un don de 50 € vous revient à 17 € après reversement des impôts).

Alors aidez-nous : adhérez ou donnez, ou encore mieux, faites les deux !

Découvrez nos actions et adhérez ou donnez en ligne sur www.codever.fr

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 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 Lechleier	105
Ranger Tactical Force	99
Ranger V6 « vitrine » by ,ARB 4x4 Europe	92

Préparation Ineos Automotive

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

Préparation Isuzu

D-max « raid » by Modul Auto	81
D-max « raid » de Jean-Pierre Bardy	21
D-max « raid » de William Chaussemy	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 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

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 Striker Concept	121
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



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
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 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
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 Pro R Factory 2024	96
Polaris RZR Turbo de Jordane Fournier et Vincent Chambouvet	15
Polaris RZR XP 2024	85
Polaris Xpedition ADV et XP 2024	87
Polaris Xpedition de Quin Schrock	97

Préparation Suzuki

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
Suzuki Maxi Série de Jean-Erick Lachenaud	121
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



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

Hilux Vigo « raid » de Synchro Aventure	2
Hilux Vigo « tour du monde » by Equip'Raid	85
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 Globe 360 Cruiser d'Arnaud Viossange	121
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 Boulder Concept	121
Hyundai Santa Fe Extreme Off-Roader	52
Hyundai Satellite 2,5l de Sud-Ouest 4x4	112
Iveco Massif 3L HPT	18
Kia Seltos X-Line Concepts	56
Kia Tasman Weekender Concept	109
Lada Niva 1600 de Kevin Mur	37
Lexus GXOR Concept	56
Lexus ROV Concept	69
Monster trucks du team Gusmann	10
Opel Frontera « Trial » d'Eric Tillard	94
Opel Rocks e-Xtreme Concept	81
Peugeot Pick-up « Désert » by Stafim	35
Peugeot Rifter 4x4 Concept	29
Pinzelec d'Alpine de Véhicules Spéciaux	73
Porsche 911 Dakar	80
Porsche Cayenne « raid » de Jean-Jacques Feuillerat	24
Rally Fighter by Local Motors	49
Ram 1500 Rebel OTG concept	44
Ram 2500 Power Wagon et 1500 RHO Concepts	104
Renault « 4L Trophy » de Nicolas Durand et Clément Doublet	16
Renault 4Ever Trophy	79
Renault Duster Extreme Concept	13
Renault X-Truck de Frédéric et Sylvia Boureau	28
Rezvani Hercules 6x6	57
Scuderia Cameron Glickenhaus Boot	51
Singer ACS	58
Skoda Afriq	75
Stone Offroad Design Rise 4x4	73
Subaru Crosstrek Desert Racer	57
Swamp Buggy Races	74
Tembo Land Cruiser et Hilux e-LV	53
Twisted Land Rover Defender	39
Volkswagen Atlas Adventure Concept	44
Volkswagen Atlas Cross Sport-R	47
Volkswagen Atlas Tanoak Concept	30
Volkswagen ID Xtreme	78
Volkswagen ID Xtreme	78

Les articles parus dans le magazine

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 Quatermaster	89
Ineos Quatermaster 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 et Gladiator Rewind Edition	121
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
Ram 2500 ERV 2027	121
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
Combureteur 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