Numéro 70 - Janvier 2022

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

Du tout-chemin au proto extrême

WWW.OFFROADMAG.FR

Téléchargement gratuit sur www.offroadmag.fr

4x4ever*
euro4x4parts
TOUTES LES PIÈCES QU'IL TE FAUT
Y'A PLUS QU'À T'Y METTRE
05 59 45 11 44
www.euro4x4parts.com
Crédit photo : Nicolas Genoud - www.gekoexpeditions.com
* 4x4 toujours.

OFFROAD 4x4 MAGAZINE
WWW.OFFROADMAG.FR

EDITO

Numéro 70
Janvier 2022

La schizophrénie à l'américaine

Au moment de l'entrée en fonction de Joe Biden à la présidence des États-Unis en janvier 2021, l'Amérique s'est retrouvée une conscience écologique. La preuve, dans les semaines qui ont suivi, de très nombreuses firmes nord-américaines ont annoncé qu'elles accéléreraient leur transition énergétique pour un avenir plus vertueux. Parmi elles, quasi tous les constructeurs automobiles y ont été de leur annonce. C'est ainsi que Ford a finalisé en un temps record son F-150 électrique (alias le lightning) ainsi que son Explorer hybride. Dans un proche avenir, le constructeur de Dearborn a annoncé qu'il convertirait le Ranger à la fée électricité. Dans le même temps, Jeep propose déjà une gamme complète de véhicules fonctionnant à l'essence et à l'électricité. À commencer par sa JLU 4xe. Mais, selon les derniers bruits de couloir, le constructeur de Toledo s'activerait aussi pour concevoir sa première Wrangler électrique qu'il pourrait bien présenter officiellement d'ici la fin de l'année. Pour sa part, la marque Ram n'est pas en reste puisqu'elle devrait lancer un 1500 électrique d'ici 2024. Du côté de General Motors, on ne chôme pas non plus puisque GM va bientôt commercer la production en série du Hummer EV alors que Chevrolet vient tout juste de dévoiler la version 100 % électrique du Silverado. Au vu de ces futurs modèles, on pourrait croire que les constructeurs américains sont en passe d'abandonner les V8 et autres big blocks essence. Or, et c'est tout le paradoxe, il n'en est rien ! Au côté de sa Wrangler 4xe, Jeep vient de lancer la plus puissante de ces Wrangler jamais construites avec la Rubicon 392 animée par un V8 6,4 litres de 470 chevaux. Idem chez Ram qui a commencé les livraisons de son TRX propulsé par un moteur Hellcat de 707 chevaux. Chez Ford, on a déjà le F-150 Raptor. Pourtant, les ingénieurs de Dearborn plancheraient aussi sur un Bronco Raptor motorisé soit par un V6 3 litres biturbo, soit par un V8 5 litres. Même, sur le segment des SUV full size, on observe le même phénomène. Par exemple, Cadillac vient de dévoiler l'Escalade V, possiblement animé par un moteur V8 6,2 litres suralimenté. En parallèle, le constructeur appartenant à General Motors serait en train de plancher sur une version EV de ce même SUV. Si cela continue ainsi, dans cinq ans, chaque constructeur US proposera deux versions d'un même véhicule à son catalogue : une thermique avec un moteur surpuissant et une autre « propre » fonctionnant partiellement ou entièrement à l'électricité. Ce serait un comble, non ?

Allez, maintenant place au nouveau numéro d'Offroad 4x4 magazine. Avant toute chose, place à l'actualité avec les dernières infos sur l'Ineos Grenadier FCEV qui fonctionne à l'hydrogène. Puis, présentation du project Maybach by Virgil Abloh ainsi que du futur Chevrolet Silverado EV 2024. Sur ce, nous vous emmenons sur les pistes landaises pour essayer l'Isuzu D-max N60 FF. Après quoi, direction les States pour découvrir le Ford Expedition Off-Grid Concept, avant de revenir en France où nous décortiquerons la Jeep Wrangler JLU qu'ARB Europe exposait à Valloire. Ensuite, place à la compétition avec le compte-rendu complet du Dakar Rally et du Dakar Classic 2022. Suite à quoi, nous vous emmènerons au Japon pour le Tokyo Auto Salon 2022. Enfin, vous retrouverez votre traditionnelle tribune du Codever.

Bonne lecture ...

...et tous nos vœux pour cette nouvelle année qui commence.

Matthieu Dadillon

Rejoignez-nous ! facebook

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

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

EQUIP'RAID

30 ans d'expérience qui font la différence

CLIQUEZ ICI POUR EN SAVOIR +

LE SPÉCIALISTE ALSACIEN DU CANOPY-CAMPER !

- CONCEPTION ET FABRICATION D'AMÉNAGEMENTS SUR MESURE AVEC EAU, ÉLECTRICITÉ, GAZ ET CHAUFFAGE !
- MONTAGE D'ACCESSOIRES ET D'OPTIONS, VENTE ET POSE DE CANOPY-CAMPER.

" LE CANOPY CAMPER EST LE COMPROMIS IDÉAL ENTRE LA COMBINAISON HARDTOP / TENTE DE TOIT ET UNE CELLULE TOUT EN RESTANT AMÉNAGEABLE SELON VOS ENVIES ET BESOINS ! "

Alu-Cab

SUIVEZ NOUS SUR LES RESEAUX SOCIAUX : @EQUIPRAID @EQUIP_RAID

TERRAIN TAMER LAMES PARABOLIQUES

Les lames paraboliques Terrain Tamer sont conçues pour un confort de conduite maximal.

Grâce à une nouvelle conception s'appuyant sur une technologie déjà bien rôdée, les lames paraboliques offrent une conduite confortable quelle que soit la charge du véhicule.

Elles présentent plusieurs avantages :

- elles sont plus légères, car elles emploient moins de lames
- elles limitent considérablement l'effet de choc sur le différentiel
- elles sont plus silencieuses et plus résistantes dans le temps, car elles ne sont pas en contact les unes contre les autres (moins de friction)
- elles sont plus confortables que les lames classiques, car elles présentent une meilleure flexibilité.

Pour plus d'informations, rendez-vous sur le site Terrain Tamer : **terraintamer.com/suspension**, ou appelez-nous au **04.42.21.03.54**

TERRAIN TAMER 4WD

When Quality Counts

OFFROAD 4x4 MAGAZINE
WWW.OFFROADMAG.FR

SOMMAIRE

Numéro 70
Janvier 2022

Edito 3

Sommaire 5

Actualité

L'Ineos Grenadier FCEV 6

Le project Maybach by Virgil Abloh 8

Le Chevrolet Silverado EV 2024

Essai

L'Isuzu D-max N60 FF 10

Concept-car

Le Ford Expedition Off-Grid Concept 18

Préparation Pro

La Jeep Wrangler JLU d'ARB Europe 28

Compétition

Le Dakar Rally 2022 36

Le Dakar Classic 2022 42

Salon

Le Tokyo Auto Salon 2022 48

Tribune du Codever

52

Offroad 4x4 Magazine
est édité par

Webpresse Sarl
Sarl au capital de 4 000 euros
RCS : Dax 813 518 230
Code NAF : 5814Z
N°intracommunautaire :
FR 73813518230

Siège social :
1 rue Jacques Prévert
40220 Tarnos

Adresse de correspondance
2 rue des corsiers
40530 Labenne

Directeur de la rédaction :
Matthieu Dadillon
redaction@offroadmag.fr

Secrétaire de rédaction :
Dany Galigazon

Ont collaboré à ce numéro :
Dominique Marreau
Marcel Thébault
Mark McRight
Eric Paigneau
DPPI

Service publicité :
Dany Galigazon
Pub@offroadmag.fr

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

- Tous les documents publiés dans ce numéro sont la propriété exclusive de Webpresse Sarl qui se réservent les droits de reproduction pour tous les pays. Toute reproduction de tout ou partie des textes, illustrations ou photographies, par quelconque procédé que ce soit, pour une utilisation papier, internet ou autre, est strictement interdicte 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 entrainer une immobilisation du véhicule en cas de contrôle routiers.
- Tous les essais et photos sont réalisés sur terrains privés ou chemins ouverts à la circulation et dans le respect des lois.

Une version à hydrogène confirmée pour 2023

Nous vous en avions parlé en septembre, au moment de notre essai à Valloire. L'Ineos Grenadier, dont la commercialisation débutera à l'été 2022, sera dans un premier temps proposé avec deux motorisations. Un 3L essence et un 3L turbodiesel, tous deux provenant de la banque d'organes BMW. Toutefois, dans un futur très proche, le 4x4 de Sir Jim Ratcliffe aura aussi droit à une déclinaison « verte » fonctionnant à l'hydrogène. Pour cela, Ineos Automotive vient de signer un accord avec Hyundai pour que la firme sud-coréenne développe une pile à combustible et un autre accord avec l'entreprise autrichienne AVL, experte en ingénierie et au développement des systèmes groupe motopropulseur, pour qu'elle mette au point un moteur électrique adapté à une utilisation offroad et utilitaire. À partir du résultat du travail de ces deux sociétés, Ineos Automotive concevra le Grenadier FCEV. Aux dires des responsables de la marque, les premiers essais routiers de ce modèle devraient débuter au cours du dernier trimestre 2022.

« Nous pensons que l'hydrogène est le carburant du futur et le groupe Ineos est déterminé à jouer un rôle de premier plan dans son développement. Lorsqu'il est utilisé dans une pile à combustible, l'hydrogène ne produit que de l'eau. » a déclaré Sir Jim Ratcliffe « Les voitures électriques sont idéales pour les centres-villes et les courts trajets. Mais l'hydrogène est bien meilleur pour les trajets plus longs et les charges plus lourdes. »

En attendant, le Grenadier poursuit son développement. Dernièrement c'est au Maroc qu'on l'aperçut. Voyez plutôt ! ■

“Désolé ce soir j’ai déjà un truc de prévu...”

DERRIÈRE DE PETITES EXCUSES

SE CACHE PARFOIS UNE GRANDE PRÉCARITÉ.

LES RESTAURANTS DU CŒUR
LES RELAIS DU CŒUR

Faites votre don sur
restosducoeur.org

on compte sur vous

Coluche

Un coupé offroad électrique signé Virgil Abloh

Dimanche 28 novembre 2021. Le microcosme de la mode est en pleurs suite à l'annonce du décès de Virgil Abloh. En effet, le tout jeune directeur artistique de la maison Louis Vuitton et fondateur de la marque Off-White vient de disparaître à l'âge de 41 ans des suites d'un cancer. Une annonce qui a ému jusqu'aux dirigeants de Mercedes-Benz ! Et pour cause, depuis quelques mois, le créateur/designer américain travaillait avec la marque allemande sur plusieurs projets. Après un Classe-G revisité par l'artiste et présenté en septembre 2020, Virgil Abloh aurait dû présenter son Project Maybach lors de la Fashion Week de Miami.

Né de la rencontre entre le directeur artistique de la maison Louis Vuitton et Gorden Wagener (le chef du design chez Daimler), ce concept-car à propulsion électrique mélange deux aspects de l'histoire de la marque allemande. D'un côté, le luxe à l'allemande. De l'autre, son héritage offroad né dans les années 1960 avec les Unimog et poursuivi par la suite avec le mythique Class-G. Le résultat final est un étonnant modèle tout-terrain typé Safari, équipé de pneumatiques BFGoodrich Mud Terrain et d'un arceau extérieur sur lequel est greffée une galerie de toit. À bord, tout n'est que luxe, espace et lumière car un toit en verre court de la base de son pare-brise jusqu'au coffre. Autre indice qui montre que ce concept-car a une vraie vocation offroad, une hache est intégrée dans le montant de la porte, un panier amovible prend place en bout de la planche et ses sièges s'abaissent complètement pour que l'on puisse dormir à bord. Enfin, histoire d'en augmenter l'autonomie, son immense capot transparent intègre des cellules photovoltaïques.

Un projet stylistique que les Américains ont pu découvrir au Musée Rubell d'Art Contemporain de Miami au début du mois de décembre, conformément aux souhaits de la famille de Virgil Abloh qui demanda à Mercedes-Benz que le Project Maybach y soit dévoilé en avant-première en guise d'ultime hommage. ■

Augmentez votre visibilité

en devenant partenaire de

OFFROAD 4x4 MAGAZINE

La réponse de Chevy au Ford Lightning

Le Chevrolet Silverado EV 2024

Il y a deux ans, quand Tesla a présenté son Cybertruck à Los Angeles, l'idée de conduire un pick-up 4x4 électrique un jour était encore on ne peut plus abstraite. Depuis, beaucoup de choses ont changé avec l'arrivée de véhicules « moins futuristes » à l'image du Rivian RT1 ou plus récemment du F-150 Lightning. Deux modèles fonctionnant sur batteries, mais reprenant les codes stylistiques des modèles à benne actuels. Désormais, c'est au tour de General Motors de lever le voile sur son futur pick-up électrique « grand public ». Découverte de son Chevrolet Silverado EV.

Le Chevrolet Silverado EV 2024

L'année dernière, Jeep avait créé l'événement au Consumer Electronics Show de Las Vegas en y présentant en avant-première mondiale sa Wrangler 4xe (la version hybride de sa JL). Cette année, c'est General Motors qui a attiré l'attention de tous les journalistes venus dans le Nevada. Pourquoi ? Tout simplement car, en marge du CES 2022, les responsables de la marque appartenant à General Motors ont dévoilé le Silverado EV qui arrivera en concession en 2023 et offrira une autonomie pouvant atteindre 640 km.

UN MODÈLE À PART ENTIÈRE

Bien qu'il en porte le nom, ce pick-up fonctionnant sur batteries n'a rien de commun avec son homonyme à moteur thermique. Et pour cause, il ne reposera pas sur le châssis à échelle du pick-up Chevy mais sur la plateforme Ultium que General Motors a utilisée pour concevoir le GMC Hummer EV. Pour le reste, les responsables de la marque sont restés très discrets sur les caractéristiques techniques de ce nouveau modèle. On sait juste qu'il n'existera qu'en version 4-portes et uniquement avec une benne d'environ 155 cm de long. Autre info qui a fuité, il sera livré avec deux tailles de batteries Ultium. La plus grande, avec ses 24 modules, devrait permettre une autonomie avoisinant 640 km selon les estimations de GM. Autre spécificité, grâce à une recharge rapide d'une puissance pouvant atteindre 350 kilowatts en utilisant une borne publique de 800 volts, ce pick-up pourra regagner 160 km d'autonomie en seulement 10 minutes de recharge.

UN MODÈLE POUR LES PARTICULIERS

Côté groupe propulseur, il faudra faire un distinguo entre les deux déclinaisons que proposera Chevrolet. La version RST, qui s'adressera aux particuliers, bénéficiera de deux moteurs électriques, un par train roulant. Ensemble, ils développeront la bagatelle de 664 chevaux pour un couple maximal de 1050 Nm lorsque le mode de surpuissance WOW (Wide Open Watts) sera sélectionné. Autres singularités techniques, ce modèle sera équipé d'une suspension pneumatique adaptative automatique pouvant faire varier la hauteur du véhicule de 50 mm et il disposera de quatre roues directionnelles pour améliorer sa maniabilité et réduire son rayon de braquage. À bord, un écran de 11 pouces placé devant le conducteur fera office de tableau de bord tandis qu'un autre écran de 17 pouces prendra la place de l'écran d'info-divertissement. A signaler que ce modèle bénéficiera également d'un affichage tête-haute de 14 pouces, du système de conduite automatique qui permet aux conducteurs de voyager les mains libres sur plus de 200 000 miles aux États-Unis et au Canada et d'un toit panoramique fixe en verre pour une meilleure luminosité. Enfin, son habitacle sera fermé par une cloison accueillant une trappe centrale basculante, histoire de pouvoir transporter des objets de plus de 3 mètres de long tels que des longboards de surf. Ultime info communiquée sur cette version, à son lancement à l'automne 2023, elle sera disponible en version First Edition au tarif de 105 000 $.

UN MODÈLE POUR LES PROFESSIONNELS

Au côté de ce modèle grand-public, Chevrolet a annoncé que son catalogue compterait un Silverado EV pour les professionnels baptisé WT (Work Truck). Ce sera d'ailleurs cette déclinaison qui arrivera en premier en concession au printemps 2023. Moins luxueuse en terme d'équipements, elle recevra la même taille de batterie que la version RST. Toutefois, côté moteur, sa puissance sera moindre puisque plafonnée à 510 chevaux pour un couple de 690 Nm. Autre info qui a fuité, dans sa livrée 2023, ce modèle pourra remorquer 3 636 kg (8 000 lb). Mais, une version aux aptitudes renforcées arrivera en 2025 avec une capacité de remorquage atteignant 9 090 kg. Côté tarif, grosse divergence entre le WT et le RST. Et c'est peu dire car la gamme « professionnelle » du Silverado EV débutera à 39 900 $. Enfin, dernière indiscrétion qui circule : au côté de ces deux versions, Chevrolet pourrait lancer d'autres déclinaisons moins équipées ou avec d'autres capacités de batteries à partir de 2025. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Une montée en gamme incontestable !

Depuis des années, deux modèles trustent la tête du classement des meilleures ventes de pick-up en France. À savoir le Ford Ranger et le Toyota Hilux. Deux modèles qui séduisent principalement les particuliers. Sur la troisième marche du podium, l'Isuzu D-max est plus confidentiel sauf pour les professionnels qui le plébiscitent pour sa robustesse et sa fiabilité. Un modèle qui a été entièrement renouvelé l'année dernière. Et ce qu'on peut déjà vous dire, c'est que cette nouvelle mouture risque de faire de l'ombre à ses concurrents. Voyez plutôt !

Avant toute chose, pour ceux qui ne connaîtraient pas encore la marque Isuzu, petit cours d'histoire. Les origines du constructeur japonais remontent à 1916 avec la création de l'entreprise Tokyo Ishikawajima Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. Dans un premier temps, cette société se lance dans la fabrication d'une voiture de tourisme suite à un partenariat avec un constructeur anglais. Mais très vite, elle se réoriente vers la conception de camions. Dix ans plus tard, sur proposition du gouvernement japonais, la firme nipponne renomme tous ses modèles Isuzu. Un nom qui signifie littéralement les « cinquante cloches » en japonais et qui fait référence au grand fleuve qui traverse le lieu de pèlerinage Ise (où se trouve le sanctuaire Shinto le plus sacré et vénéré du Japon). Deux ans plus tard, en 1936, les ingénieurs de la firme nipponne mettent au point leur premier moteur diesel, un 5,3 litres refroidi à l'air qu'ils montent dans un camion baptisé TX40.

DES PICK-UP DEPUIS 1963

Ayant pris officiellement le nom Isuzu Motors Limited en 1949, durant la décennie qui suit la Seconde Guerre mondiale, la firme de Tokyo produit exclusivement des camions. Il faut attendre 1961 pour qu'une voiture de tourisme réapparaisse à son catalogue. Deux ans plus tard, Isuzu lance son premier pick-up. Baptisé Wasp et dérivé de la berline Bellett, ce modèle restera au catalogue jusqu'en 1972, année où le constructeur nippon dévoile le Faster. Un modèle à benne dont la distribution sera assurée en Europe par General Motors (GM) sous l'appellation Bedford KB ou Isuzu KB. Ce véhicule, qui deviendra 4-roues motrices en 1978 sous le nom de Faster Rodeo, ne prendra sa retraite qu'en 2002 au lancement de la première génération du D-max. Autre facette de l'histoire d'Isuzu, depuis la Seconde Guerre mondiale, la marque nipponne est devenue la spécialiste des moteurs diesel. La preuve, depuis 2009, le constructeur japonais a produit plus de 21 millions de moteurs Diesel dans les diverses usines. Des blocs utilisés par de grands constructeurs automobiles comme Renault, Opel ou encore General Motors.

PAS DE DOUBLE CAB POUR LA FRANCE

Avant de commencer notre essai, il nous faut encore préciser une petite chose. Au catalogue Isuzu, vous ne trouvez pas un, mais deux New D-max. D'un côté, vous avez le N60 que nous avons essayé en finition FF (c'est-à-dire le très haut de gamme full équipé). De l'autre, vous avez le N57 qui se veut « rustique » car destiné aux professionnels. Lancé en mai 2021, ce modèle se passe de certaines aides à la conduite et certains équipements de sécurité active (dont bénéficie son jumeau) à l'image de l'avertisseur de collision avant, le freinage d'urgence autonome… D'où un prix au ras des pâquerettes (à partir de 26 860 € hors taxe). Entre ces deux extrêmes, Isuzu propose son N60 en trois autres finitions. B pour le modèle d'entrée de gamme, BB pour le milieu de gamme et F qui désigne le haut de gamme). Autre info primordiale à vous donner, bien qu'il existe au catalogue international, Isuzu France a décidé de ne pas importer le N60 Double Cabine. Au vu du malus qui frapperait les pick-up avec 5 places à bord, on comprend ce refus.

UN AIR DE FAMILLE TROMPEUR

Maintenant, concentrons-nous sur le N60FF de notre essai. Au premier coup d'œil, ce D-max de troisième génération ne semble guère se différencier esthétiquement de son prédécesseur. Que nenni, cette impression visuelle est trompeuse. Et pour cause, sa cabine (qui fait désormais appel à des aciers à haute résistance) ne reprend aucun panneau de carrosserie de son aïeul. Il suffit de mettre les deux générations côte à côte pour s'en rendre compte. Le D-max 2021 arbore un capot plus plat et plus haut,

Détails techniques

Oubliez l'ambiance spartiate des anciens D-max ! Le nouveau pick-up nippon affiche un habitacle mieux fini, plus luxueux.

Dés qu'on ouvre la porte du N60, la montée en gamme du New D-max saute aux yeux. Il n'y a qu'à voir les garnitures de porte recouvertes de cuir synthétique !

Le conducteur peut compter sur un écran 4,9 pouces logé entre les compteurs pour lui apporter toutes les infos nécessaires.

Parmi les équipements de série des versions FF, on trouve cette climatisation bizone automatique.

Les rangements ne manquent pas à bord. La preuve !

À l'image de ses concurrents, le N60FF se dote d'un volant multifonction.

Space cab oblige, le N60FF de notre essai était un 2 + 2 à bord. Avantage, il échappe ainsi au malus écologique car considéré comme un véhicule utilitaire.

Avantage des places arrière, leur assise se relève. Ce qui crée un fond plat derrière les sièges avant. Pratique pour y loger un réfrigérateur ou y concevoir un coffre !

Si vous conservez les places arrière en l'état, sachez que vous pourrez ranger des petites choses dans le coffre qu'elles dissimulent sous leur assise.

Pour que le conducteur soit confortablement installé, le N60FF l'accueille dans un siège électrique disposant de 8 réglages.

Au centre de la planche de bord, Isuzu a logé un écran multimédia de 7 ou 9 pouces selon les finitions.

le dessin de ses phares et optiques arrière se révèle plus moderne, sa calandre descend plus bas et s'avère plus agressive. Et c'est sans parler de la forme de ses pare-chocs avant et arrière ! Autre divergence, au lieu d'être intégrés aux optiques avant, les clignotants sont déportés dans le spoiler avant, au-dessus des antibrouillards. Autant de différences qui font qu'entre les deux générations, c'est le jour et la nuit. Et c'est tout le génie des designers Isuzu car ils ont su moderniser les lignes du New D-max sans pour autant renier son héritage.

RIEN NE MANQUE À BORD !

Auparavant, quand on montait dans un D-max « deuxième génération », il ne faisait aucun doute que les priorités des concepteurs se résumaient à la praticité et la fonctionnalité. L'essentiel y était, mais c'était un peu tristounet, voire passéiste à bord. Notamment à cause de la qualité des plastiques et de l'agencement de la planche de bord. Un reproche qu'on ne peut plus faire au N60FF car sa planche de bord est recouverte de cuir et intègre des plastiques de meilleure qualité. Mieux, la qualité d'assemblage fait un net bond en avant. Ajoutez à cela l'habitacle truffé de nombreux rangements dont deux porte-gobelets rétractables en bout de la planche de bord. On sent que les designers en charge du développement de ce D-max « troisième génération » ont privilégié le bien-être à bord. Autre changement de taille, au centre du véhicule, prend place un écran multi média 9 pouces tandis que le conducteur fait face à un nouveau bloc compteur intégrant un écran couleur de 4,2 pouces en son centre. Côté équipements, rien ne manque à bord du N60FF. Commandes au volant, climatisation bizone automatique, siège conducteur électrique à 8 réglages, caméra de recul, rétroviseur intérieur électro chromatique, système de démarrage sans clé, sièges chauffants, lunette arrière dégivrante, rétroviseurs rabattables électriquement… Comparé à la génération précédente, le New d-max progresse. Mieux, il fait désormais jeu égal avec les finitions haut de gamme de la concurrence. Seul petit point négatif à bord, vu qu'il s'agit d'un modèle Space Cab, les places arrière ne sont là qu'en dépannage.

TRUFFÉ D'AIDES À LA CONDUITE

Niveau aides à la conduite, le constat est le même. Le New D-max fait également un net bond en avant. Dans sa déclinaison N60FF, il dispose des dernières technologies en termes de sécurité active grâce à l'installation d'une caméra avant et de radars arrière grand angle. Ainsi, il dispose du régulateur de vitesse adaptatif, de l'assistance au maintien dans la voie, des indicateurs d'angle mort, du contrôle de stabilité avec système de contrôle de traction, de l'alerte de trafic transversal arrière, de l'avertisseur de collision avant, du frein d'urgence autonome, de la reconnaissance des panneaux de signalisation, de la surveillance de la vigilance du conducteur, système d'avertissement de sortie de ligne… Et, en termes de sécurité passive, le nouveau pick-up Isuzu reçoit 7 voire 8 airbags (N60F et N60FF).

NOUVEAU CHÂSSIS ET SUSPENSION MODERNISÉE

Si le New D-max progresse à bord, il évolue aussi en terme mécanique. Déjà, son châssis compte une traverse supplémentaire pour renforcer sa résistance en cas de collision latérale. Au passage, les ingénieurs nippons ont augmenté les dimensions des longerons, afin d'accroître la rigidité en torsion du châssis d'environ 20%. Autre amélioration notable par rapport à la génération précédente, les ancrages des triangles supérieurs des roues indépendantes avant ont été décalés en hauteur, histoire de réduire le roulis dans les virages. À l'arrière,

Détails techniques

Sous le capot, pas de changement en apparence par rapport à la génération précédente… sauf que le 1,9 Litre turbodiesel est passé à l'Adblue.

Histoire que les utilisateurs n'aient pas à faire le plein trop régulièrement, Isuzu a installé un réservoir d'Adblue de 14,5 litres sur son pick-up.

À l'instar de tous les pick-up du marché, le New D-max embarque une roue de secours sous le plancher de sa benne.

Pas de révolution concernant la suspension arrière. Le D-max nouvelle génération reste fidèle à l'essieu rigide marié à des ressorts à lames.

Autre évolution positive, le nouveau pick-up Isuzu repose sur des ressorts paraboliques à 3 lames à l'arrière. En association, il est équipé de nouveaux amortisseurs. Deux améliorations qui le rendent plus confortable !

Preuve que le N60 n'a pas oublié son passé de travailleur, de série, il s'habille de divers blindages (ski avant, boîte, transfert, réservoir…). Certains en plastique, d'autres en acier.

Parmi les grosses divergences par rapport à la génération précédente, les ancrages des triangles supérieurs des roues indépendantes avant ont été décalés vers le haut de quelques centimètres. Résultat, le D-max 2021 est moins sujet au roulis.

Sans être une foudre de guerre, la BVA 6 rapports remplit parfaitement son rôle.

En exactement 0,61 secondes ! Via cette molette, vous pouvez passer en 4-roues motrices gamme haute à la volée.

Le bouton magique ! Sur le côté gauche du levier de BVA, vous trouvez l'interrupteur qui commande le verrouillage du pont arrière.

Niveau pneumatiques, le N60 FF se pare de Dunlop Grandtrek en 265/65 R18.

les changements sont plus subtils. Si on retrouve toujours un essieu rigide, ce dernier est suspendu par une paire de ressorts paraboliques à trois lames. Ce qui rend le train arrière moins sautillant à vide. D'autant plus que le New D-max reçoit aussi de nouveaux amortisseurs arrière. Autre update technique, pour plus d'efficacité, les ingénieurs nippons ont doté leur pick-up de disques de frein avant plus grands (+20 mm par rapport au modèle précédent).

LE MÊME BLOC, MAIS OPTIMISÉ

Ultime amélioration du D-max « nouvelle génération », son moteur 1,9L turbodiesel est désormais plus propre car il se dote de l'Adblue pour répondre aux nouvelles normes antipollution européennes Euro6d. Au passage, il s'équipe aussi d'un Start&stop, d'un système EGR à basse pression et voit sa pression d'injection maximale augmentée de 25% pour une meilleure efficacité. Autant d'améliorations qui n'apparaissent pas sur la fiche technique puisque le 4-cylindres turbodiesel développe officiellement toujours 163 chevaux pour un couple de 320 Nm dès 2 000 tr/min. En sortie, pas de révolution non plus. Les New D-max sont disponibles en boîte mécanique ou en BVA, toutes deux à 6 rapports. Quant au transfert, tous les D-max 4x4 sont en fait des 4-roues motrices non-permanents. Pour cela, ils disposent d'une boîte offrant trois positions de roulage (2H, 4H et 4L). À signaler toutefois qu'à partir de la finition BB, ils disposent en sus du blocage de différentiel arrière en série.

PLUS À L'AISE SUR ROUTE ET EN TT

Prises séparément, toutes ces divergences ne semblent pas mirobolantes. Mais, ensemble, elles métamorphosent le comportement du D-max. Entre un modèle 2020 et un 2021, c'est le jour et la nuit ! Sur route bosselée, le nouveau pick-up Isuzu se montre plus confortable car son essieu arrière « sautille moins ». Conséquence, si l'on ne fait pas attention au compteur, on se surprend à rouler plus vite… d'autant plus que l'habitacle est mieux insonorisé et que l'agrément de conduite tend à vous mettre en confiance. En effet, suite au repositionnement des triangles de suspension avant, le N60 se révèle plus stable au freinage et vire plus à plat en courbe. Seul petit bémol du tableau, son 1,9 litre turbodiesel se révèle un peu « creux » en dessous de 2000 tr/min. En soi, ce n'est pas très pénalisant sur un N60 équipé de la BVA. Ça l'est plus sur un modèle doté d'une boîte manuelle car il faut alors jouer avec le levier de vitesses pour rester dans la bonne plage d'utilisation. Et en TT ? Même si nous ne l'avons pas poussé dans ses retranchements, le D-max nous a démontré que l'offroad restait un terrain de jeu qu'il affectionnait. Déjà ses qualités routières se transposent sur les chemins. Résultat, même à vive allure, il reste très sain dans ses réactions. Et dès que la piste se dégrade, pas d'inquiétude. Déjà car ses nouveaux pare-chocs lui confèrent de meilleurs angles d'attaque et de fuite (respectivement de 30,5° à l'avant et 24,2° à l'arrière). Ensuite car, comme il dispose d'un blocage de différentiel arrière, on sait qu'il devrait se sortir de beaucoup de pièges. Enfin car, comme il dispose d'une hauteur de passage à gués de 80 cm, même les passages en eaux profondes ne devraient pas l'arrêter.

Agrément de conduite en hausse, montée en gamme de l'équipement, meilleure qualité des finitions à bord, moteur plus propre et économique… Pas de doute, sur le plan technologique, le nouveau D-max dispose des armes pour rivaliser avec les actuels Ford Ranger et Toyota Hilux. Idem sur le plan tarifaire puisque la gamme des N60 FF débute à 33 659 euros HT, soit 40 300 euros TTC. C'est quand même 2700 euros de moins que pour un Ford Wildtrack Supercab ou un Hilux Invincible Xtra Cab ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Détails techniques

Le signe distinctif des New D-max ! Pour reconnaître à coup sûr un N60 et N57 de son prédécesseur, il suffit de regarder sa calandre.

Signe distinctif de la finition FF, le pare-chocs arrière se fond dans les lignes de caisse du véhicule.

Pas de doute, le New D-max est un pick-up du 21ème siècle. Le design de ses feux arrière en témoigne !

Accès optimisé. À l'image de tous les pick-up à cabine approfondie, le D-max Space Cab adopte des portières à ouverture antagoniste.

À l'instar des optiques arrière, les phares avant de la finition FF adoptent la technologie Led. À signaler aussi que cette version se pare de l'allumage automatique ainsi que d'antibrouillards à leds.

Afin de faciliter l'accès à bord, les N60FF sont livrés de série avec ces marchepieds.

Au catalogue « accessoires », Isuzu propose plusieurs tonneaux covers souples, semi-rigides et rigides.

Parmi les accessoires disponibles pour le New D-Max, vous trouverez plusieurs bacs de benne (Bed Liner) comme celui qui équipe ce N60.

Autre accessoire dont était équipé notre modèle d'essai, un arceau de benne diamètre 76 mm prenait place derrière la cabine.

Parmi les accessoires possibles, Isuzu propose ces prises 12 volts de benne. À noter que celles-ci servent aussi d'éclairage la nuit.

En fonction de vos besoins, Isuzu propose différents attelages en option.

Remerciements à Nicolas Claverie et à toute l'équipe de Kennedy Auto à Saint-Pierre-du-Mont dans les Landes pour le temps qu'ils nous ont consacré et merci à Philippe Vallier (responsable réseau pick-up Isuzu France) pour la mise a disposition du D-max pour la réalisation de cet essai.

Nouveauté

L'Isuzu D-max N60 FF

Fiche technique du D-max N60 FF

Moteur

Architecture : 4-cylindres en ligne avec turbocompresseur à géométrie variable
Puissance : 164 ch à 3 600 tr/min
Couple : 360 Nm entre 2000 et 2500 tr/min

Transmission

Boîte de vitesses : automatique ou manuelle à 6 rapports
Transfert : 4x4 enclenchable (2H, 4H et 4L)

Suspension

Avant : roues indépendantes
Arrière : essieu rigide avec ressorts paraboliques
Rayon de braquage (entre les trottoirs) : 12,5 m

Freinage :

Avant : à disques
Arrière : à tambours

Capacité :

Réservoir de gasoil : 76 litres
Réservoir d'AdBlue : 14,5 litres

Équipements de la finition FF

- Start&Stop
- Sièges avant chauffants
- Allumage automatique des phares automatiques
- Régulateur de vitesse
- Siège conducteur à 8 réglages électriques
- Commandes au volant
- Réglage lombaire siège conducteur
- Feux antibrouillard avant et arrière
- Limiteur de vitesse réglable (60 - 180 km/h)
- Sièges en cuir e-Tech
- Climatisation bizone
- Aide en côte et descente (HSA-HDC)
- Réglage du volant en hauteur et profondeur
- Lunette arrière dégivrante
- Multi Collision Brake
- Fermeture des portes à télécommande
- Haut-parleurs portes avant
- Rétroviseurs électriques et chauffants
- Fermeture à clé du hayon
- Haut-parleurs plafonnier
- Rétroviseurs rabattables électriquement
- Pare-chocs arrière intégré à la carrosserie
- 8 Airbag
- Rétroviseur intérieur électro chromatique
- Poignée d'assistance à la montée avant
- Airbag passager désactivable
- Essuie-glace avec capteur de pluie
- Système de démarrage avec clé à proximité
- Gicleur lave-glace sur support balais
- Marchepieds
- Appel d'urgence e-Car
- Grilles de ventilation arrière
- Alarme
- Pneumatiques en 265 / 60 R18
- Blocage de différentiel arrière

Aide à la conduite sur la finition FF :

- Système de freinage anti-blocage (ABS)
- Alerte de collision frontale (FCW)
- Freinage automatique d'urgence (AEB)
- Réduction d'accélération involontaire (MAM) seulement sur les modèles BVA
- Signalisation freinage d'urgence (ESS)
- Reconnaissance panneaux signalisation (TSR)
- Limiteur de vitesse manuel (MSL)
- Limiteur de vitesse intelligent (ISL)
- Contrôle électronique de stabilité et de traction (ESC + TCS)
- Détecteur de Fatigue
- Alerte de franchissement involontaire de ligne (LDWS)
- Prévention franchissement involontaire de ligne (LDP)
- Système de maintien dans la voie (LKAS) seulement sur les modèles BVA
- Multi Collision Brake
- Essuie-glace avec capteur de pluie
- Signalisation d'angle mort (BSM)
- Alerte présence véhicule arrière (RCTA)
- Maintien dans la voie d'urgence (ELK)

OUTBACK IMPORT

AUSTRALIA'S BEST 4X4 ACCESORIES

contact@outback-import.fr • www.outback-import.fr
Tel.: +33 (0) 475851048 • Fax: +33 (0) 475257201

GROUPE DLD

modulauto

Spécialiste de la pièce 4x4 recyclée depuis plus de 25 ans

TOUTES MARQUES - TOUS MODÈLES - TOUTES ÉPOQUES

- Moteur
- Boîte de vitesses
- Transfert
- Ponts
- pièces de carrosserie
- ...

WWW.MODULAUTO.COM

Quand un SUV Full Size devient baroudeur

Depuis quelques années, la mode de l'Overlanding fait de plus en plus d'adeptes outre-Atlantique. Résultat, quand un constructeur américain veut redorer l'image d'un de ses SUV auprès du grand-public, il s'amuse à le transformer en parfait véhicule de raid pour périples en autonomie totale. Le dernier exemple en date nous vient de Ford et s'appelle l'Expedition Off-Grid Concept. Découverte de ce Full Size à la sauce baroudeur extrême.

Le Ford Expedition Off-Grid Concept

Au pays de Joe Biden, la bataille entre Ford, Chevrolet, Jeep et GMC ne se limite pas au segment des pick-up 4x4. En effet, les quatre constructeurs américains se livrent aussi une lutte acharnée auprès des acheteurs potentiels de SUV Full Size. Or, sur ce segment, Ford part avec un léger handicap : la quatrième génération de son Expedition a vu le jour en 2018. À titre de comparaison, Chevrolet et GMC ont renouvelé respectivement leur Tahoe et Yukon en 2020 tandis que Jeep a lancé ses nouveaux Jeep Wagoneer et Grand Wagoneer l'année dernière. Voilà pourquoi, en décembre dernier, les têtes pensantes de Dearborn ont offert un facelift à leur Expedition 2022.

UN MODÈLE PLUS AXÉ OFFROAD

S'inspirant du nouveau design des pick-up F-150, le « Phase 2 » arbore une nouvelle face avant avec calandre, phares (désormais à led) et pare-chocs inédits. Idem à l'arrière. À cela, s'ajoutent de nouvelles jantes et de nouveaux coloris de carrosserie. L'habitacle reçoit lui aussi son lot de nouveautés, dont une planche de bord entièrement redessinée, un affichage numérique et un tout nouveau système multimédia avec écran vertical pouvant aller jusqu'à 15,5 pouces. Voilà pour le modèle standard. Mais, il y a mieux puisque ce facelift s'accompagne de l'intronisation d'une nouvelle finition. Baptisée Timberline, celle-ci optimise les capacités offroad du SUV Ford grâce, notamment, à une suspension offrant de meilleurs débattements. Au passage, ce modèle se chausse de pneus Goodyear Wrangler en 33 pouces (pour une garde au sol de 27 cm) et s'habille de blindages empruntés au F-150 Raptor. Sous son capot, petite surprise. Cette version de l'Expedition est animée par un V6 Ecoboost 3,5 litres biturbo développant 440 chevaux. Ce qui en fait le moteur le plus puissant disponible dans la gamme Expedition. Autres singularités techniques, les ingénieurs de Dearborn équipent ce Full Size d'une vraie boîte de transfert avec gamme courte et son pont arrière renferme un différentiel à glissement limité. Esthétiquement, cette finition se démarque par ses pare-chocs, ses jantes exclusives ainsi que ses accents orangés ici et là. Des updates techniques qui ne transforment pas l'Expedition Timberline en vrai 4x4… mais il en manque peu ! La preuve avec l'Off-Grid Concept.

EN PRÉVISION D'UNE UTILISATION TT

Par rapport à un Expedition Timberline standard, ce show-car se distingue par sa hauteur de caisse. En effet, il grandit de 50 mm suite à l'installation d'une suspension Fox Racing intégrant quatre coilovers Performance Elite Series en 2,5 pouces de diamètre. Des modèles moins sujets à la surchauffe grâce à leur réservoir séparé et donc plus endurants en utilisation piste. Suite à cette surélévation, cet exemplaire perd ses pneus en 33 pouces pour des General Tire Grabber en 35 pouces montés sur des jantes renforcées Method Race Wheels en 17 pouces. Un changement de gomme qui porte la garde au sol du véhicule à 32 cm. Pas mal pour un SUV ! Côté accessoires, histoire de les protéger en tout-terrain, les bas de caisse de ce concept-car s'habillent de marchepieds tubulaires DeeZee Rock Rail Hoop. Niveau éclairage, une grande barre Leds 50 pouces Rigid Industries fait son apparition au-dessus du pare-brise et une 20 pouces à la base de la calandre. En sus, cet Expedition reçoit deux petits projecteurs Dss de même marque sur son tablier. Ensuite, il se coiffe d'une tente de toit Thule Tepui Explorer ainsi que d'un auvent Nomadic 180° d'Overland Vehicle Systems sur son flanc gauche. Ultimes améliorations, sa mécanique est mise à l'abri par un immense fond plat en aluminium et deux câbles anti-végétation sont tendus entre les supports de la barre à leds et les bouts des ailes avant.

REMORQUE OFFROAD EN SUS

À bord, ce show-car accueille un grand meuble de coffre en aluminium signé EZ STAK. Particularités de ce dernier, il accueille en son sein une batterie auxiliaire AGM Clarios et se transforme en sommier pour un matelas de camping gonflable deux places. Pour cela,

il suffit d'abaisser le dossier de la banquette. Avantage de cette installation, quatre personnes peuvent dormir à bord de l'Off-Grid. Deux dans l'habitacle et deux autres dans la tente de toit. Par contre, à ce stade, l'Expedition n'était pas encore un vrai véhicule d'Overlanding car il ne permettait pas d'être autonome en eau et en nourriture. Pour y remédier, les responsables Ford lui ont adjoint une remorque Turtleback Expedition Series Trailer. Un modèle full-équipé avec plaques de cuisson 2-feux à gaz, évier, réserve d'eau de 160 litres associée à un chauffe-eau Dometic de 20 litres, douche, réfrigérateur et panneau solaire de 100 W et deux tables de camping. À signaler que cette remorque embarque aussi une roue de secours ainsi qu'un jerrican Fuelpax de 11 litres. Enfin, pour les sportifs, elle est coiffée d'un rack permettant d'emmener des VTT ou un canoë.

Au vu de l'accueil reçu sur les divers meetings et salons où il fut exposé, Ford a réussi à redorer l'image de son Expédition avec son Off-Grid Concept. La preuve, depuis, le constructeur de Dearborn a enregistré une nette hausse des commandes pour les versions Timberline ainsi qu'une progression de ses ventes d'accessoires offroad pour ce modèle. ■

Texte : Matthieu Dadillon

Une Wrangler full ARB prête à partir

La Jeep Wrangler JLU d'ARB Europe

Dans le numéro 67, nous vous avions présenté en détail le magnifique Ford Ranger qu'exposait ARB Europe sur son stand à Valloire. Maintenant, place à l'autre show-car exhibé en Savoie par la filiale européenne d'ARB 4x4 Accessories. Une Wrangler JLU qui devrait intéresser aussi bien les passionnés de raid au long court que les Jeepers s'adonnant à la balade en Europe. Voyez plutôt !

La Jeep Wrangler JLU d'ARB Europe

Je suis à la recherche d'un 4x4 pour me concevoir un véhicule de raid. Mais, j'aimerais partir sur un véhicule neuf, ou plus ou moins récent. Quel modèle me conseilleriez-vous ? Voilà une question qui revient à intervalle régulier à la rédaction. Et entre nous, la réponse devient de plus en plus compliquée car l'offre se restreint de plus en plus. En effet, si l'on fait fi des pick-up 4x4, il ne vous reste que trois candidats potentiels. L'onéreux Mercedes Class-G dont le prix de base avoisine les 128 000 euros. Le Toyota KDJ 150, certes deux fois moins cher mais dont la conception remonte à 2009. Enfin, jusqu'à décembre dernier, vous aviez la Jeep Wrangler JLU. Malheureusement, ce modèle lancé en 2018 vient presque de disparaître des concessions françaises, car Jeep a décidé d'arrêter la commercialisation des versions thermiques pour ne garder que la 4xe hybride rechargeable à son catalogue. Par chance, de nombreux modèles sont encore disponibles sur le marché de l'occasion… Mais, depuis le début de l'année, on constate une légère hausse des prix. Notamment sur les modèles estampillés Rubicon.

AUTANT D'ÉQUIPEMENTS EN MOINS À ACHETER

Et cela se comprend car, quitte à casser sa tirelire, mieux vaut s'orienter vers cette version de la Wrangler JLU (à l'image de celle de ce reportage). Petit rappel pour ceux qui ne connaîtraient pas les méandres de l'offre Jeep. Une Wrangler JL Rubicon se distingue de ses congénères par ses équipements offroad. Ses ponts renferment de série des différentiels verrouillables et sa boîte de transfert est une Rock-Trac offrant une réduction en gamme courte de 4 : 1 (au lieu de 2,72 : 1 sur les autres finitions). Enfin, sa barre stabilisatrice avant se déconnecte électriquement depuis l'habitacle pour lui conférer de meilleurs débattements. En clair, dès leur sortie d'usine, les Rubicon bénéficient des armes nécessaires pour exceller en offroad. Autant d'accessoires en moins à acheter par la suite !

PRESQUE D'ORIGINE

La preuve, la Wrangler qu'ARB Europe exposait à Valloire cet été étant une version Rubicon, elle n'a subi aucune réelle amélioration mécanique. Seul un snorkel Safari vient surélever la prise d'air de son 2,2 litres turbo diesel en prévision d'éventuels passages en eaux profondes. Un ajout qui a malheureusement nécessité de découper le capot de cette Jeep. Mais, c'est le cas avec la plupart des modèles du marché ! Côté trains roulants, aucun changement à signaler. Les petites mains d'ARB Europe ont bien déposé les couvercles de différentiel des deux Dana 44… mais c'est juste pour les changer par des modèles renforcés en fonte nodulaire.

SUSPENSION MADE IN OME

En fait, l'unique véritable amélioration mécanique subie par cette JLU concerne sa suspension. Afin de lui donner un peu de hauteur, les ressorts hélicoïdaux Jeep ont laissé leur place à quatre OME + 90 mm. Au passage, les biellettes des deux barres stabilisatrices

Détails techniques

Étant une finition Rubicon, tout comme à l'avant, cette Wrangler bénéficie de série d'un différentiel arrière verrouillable.

Sous son capot, cette JLU conserve un 2,2 litres turbodiesel entièrement d'origine.

Histoire que le moteur n'avale pas d'eau lors d'éventuels passages à gué, un snorkel Safari surélève la prise d'air.

Le jour et la nuit ! Grâce aux nouveaux amortisseurs OME BP-51, cette Wrangler gagne en agrément de conduite. À signaler que ceux-ci sont facilement réglables en compression et détente afin de s'adapter à votre style de conduite.

Pour régler les BP-51, rien de plus simple ! Il suffit de tourner ces molettes dans un sens ou dans l'autre.

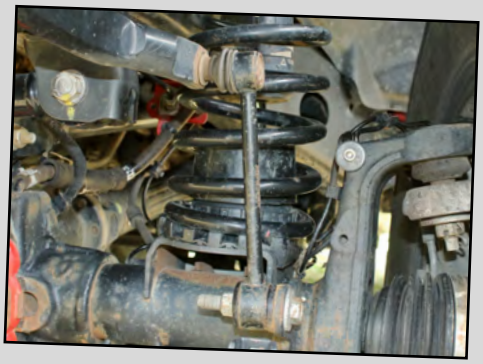
Afin de gagner 9 mm en hauteur, cette Wrangler repose sur de nouveaux ressorts hélicoïdaux OME.

Afin de ne pas tirer sur les flexibles des freins avant en débattements maximum, leurs ancrages côté châssis ont été abaissés via cette patte.

Histoire de corriger la géométrie des trains roulants, le kit OME intègre quatre tirants inférieurs réglables en longueur.

Histoire de rectifier l'inclinaison du pont avant, cette Wrangler est équipée de tirants avant supérieurs réglables.

À l'avant comme à l'arrière, cette JLU se pare de barres Panhard réglables made in OME.



Autre modification annexe de la rehausse de suspension, les barres stabilisatrices avant et arrière se terminent désormais par des biellettes rallongées OME.

ont été changées par des modèles rallongés. Suite à quoi, l'équipe d'ARB Europe a échangé les quatre tirants inférieurs par des modèles réglables à rotules (ainsi que les deux supérieurs avant) et ont déposé les deux barres Panhard pour leur substituer des OME réglables en longueur. Ainsi, ils n'ont aucun mal à corriger la géométrie des trains et contrebalancer ainsi les éventuels méfaits de la rehausse. À signaler que, suite à cette refonte de suspension, en prévision des nouvelles aptitudes de cette Wrangler, deux pattes sont venues abaisser les fixations des flexibles de freins avant. Autre modification annexe, quatre pattes de décalage « écartent du pont » les ancrages inférieurs des amortisseurs. Ainsi, ces derniers ne viennent pas taper contre les trompettes en cas de croisement de ponts XXL. Bien sûr, en complément, de nouvelles butées se substituent à celles d'origine pour que les BFGoodrich Mud Terrain Km3 en 255/75 R17 ne frottent pas dans les passages d'aile. Ultime update réalisée sur la suspension, et pas des moindres d'ailleurs, cette JLU s'est vue équipée de quatre amortisseurs OME BP-51. Avantage de ces modèles à bonbonne séparée, ils se comportent comme des bypass. C'est-à-dire qu'ils sont souples à basse vitesse, mais se raffermissent au fur et à mesure que vous élevez votre rythme de roulage. Résultat, à l'allure modérée, cette Wrangler se comporte comme un véritable tapis volant, effaçant trous et bosses de la route à la perfection. Par contre, dès que vous sollicitez la pédale de droite, grâce au durcissement de son amortissement, le comportement de la JLU se métamorphose. Au freinage aussi bien qu'en courbe, la caisse reste quasiment à plat. Le guidage et la direction gagnent en précision. Résultat, sans vous en rendre compte, vous vous surprenez à « jouer les pilotes ». Autre bénéfice, de par leur technologie, les BP-51 absorbent les gros chocs comme si de rien n'était. Aucun risque qu'ils talonnent à la réception d'un jump ! Enfin, ils sont réglables en détente et compression d'un simple tour de main, histoire de pouvoir adapter l'amortissement au poids du véhicule (qu'il soit en configuration usage quotidien ou raid). Une bonne chose car, au vu du reste de sa préparation, cette Wrangler accuse quelques kilos supplémentaires sur la balance.

CHAMBRE À COUCHER XXL

Déjà, afin de proposer un couchage digne de ce nom, cette JLU est coiffée de la toute nouvelle galerie de toit ARB, alias la Base Rack qui accueille une tente de toit Simpson 3. Seul petit souci de cette installation, d'origine, les hard-top Jeep ne sont pas conçus pour supporter des charges lourdes. Voilà pourquoi un renfort intérieur, sur lequel se fixe les pieds de la galerie, vient renforcer le hard-top. Un ajout qui permet à cette Wrangler d'embarquer sans crainte plus de 100 kg en dynamique et 350 kg en statique sur sa galerie. Sachant que la tente ARB ne pèse que 70 kg, cela laisse de la marge ! D'ailleurs, concentrons-nous un peu sur cette Simpson 3. Premier avantage de cette tente de toit : une fois ouverte sur le côté du véhicule, elle offre un couchage de 240 cm de long par 140 cm de large pour une hauteur intérieure de 130 cm. Des dimensions XXL qui accueilleraient sans problème un couple avec un enfant en bas âge pour y dormir. Seconde particularité : son

Détails techniques

Seule amélioration réalisée sur les ponts de cette Rubicon, les couvercles de différentiel cèdent leur place à des modèles renforcés ARB en fonte nodulaire.

À l'avant comme à l'arrière, les ancrages inférieurs des amortisseurs ont été «écartés du pont via quatre pattes de ce type ».

Suite à la rehausse de suspension de 90 mm, cette JLU est chaussée de BFGoodrich Mud Terrain Km3 en 255 / 75 R17.

Afin de coiffer cette Jeep d'une galerie de toit ARB Base Rack, il a fallu ajouter un renfort intérieur sous le hard-top.

Ne mesurant que 30 cm de haut, une fois repliée, la tente de toit Simpson 3 prend peu de place en hauteur.

Une fois dépliée, la tente Simpson 3 équipant cette Wrangler offre un couchage de 240 cm de long par 140 cm de large pour une hauteur intérieure de 130 cm.

Astuce de la Simpson 3, son accès est protégé des intempéries par un petit auvent.

Exit le pare-chocs d'origine à l'avant. Désormais, cette Jeep s'habille d'un Smartbar améliorant son angle d'attaque.

Afin de pouvoir bénéficier d'un peu d'ombre en raid, un auvent ARB mesurant 1250 x 2100 mm prend place au-dessus de la porte arrière de cette JLU.

À l'avant, cette Jeep reçoit un jeu de longue-portées ARB Intensity AR32EM. Avantage de ces modèles combo à 32 leds, ils sont homologués Europe.

Au centre du pare-chocs Smartbar, cette Jeep dispose d'un treuil Bushranger 4,5 tonnes.

accès se fait via une « trappe » protégée des intempéries par un petit auvent. Troisième caractéristique, en option, il existe une annexe qui se fixe au plancher de la tente pour créer un espace fermé sur le côté du véhicule. Idéal pour y prendre une douche si vous voyagez en couple. Sinon, vous pouvez y loger deux petits lits de camp si vous partez en famille. Ultime accessoire installé sur la galerie, histoire de bénéficier d'un coin d'ombre (mesurant 1250 x 2100 mm) lors des journées ensoleillées, un auvent ARB prend place au-dessus de la porte arrière.

PROTECTIONS FULL ARB

Côté protections, cette JL étant un châssis long, l'équipe d'ARB 4x4 Europe l'a équipée d'un jeu de rocksliders métalliques faisant également office de mini marchepieds pour faciliter l'accès à bord. À l'arrière, exit le pare-chocs d'origine en plastique, remplacé par un robuste ARB métallique doté de crochets de traction 8 tonnes et d'encoches pour un cric hydraulique Warn ou un Hi-lift. Suite à ce changement, pour limiter les projections de pierres sur les véhicules suiveurs, une paire de bavettes ARB habille les passages de roue arrière. À l'avant, il y a aussi du changement puisque l'infâme pare-chocs en plastique céde sa place à un Smartbar. Particularité de ce nouveau bumper, il se compose d'une enveloppe en polymère fixé sur une armature métallique. Du coup, à l'inverse d'un modèle en acier ou aluminium, il offre une certaine « élasticité ». C'est-à-dire qu'il peut se déformer en cas de chocs puis, dans 90% de cas, il retrouvera sa forme initiale. Autre bénéfice indirect, il se révèle moins dangereux pour les piétons. Ce qui explique qu'il est en cours d'homologation européenne. Singularité suplementaire, de par sa conception, il ne pèse que 40 kg sur la balance. Un bon point pour la suspension ! Enfin, il est dessiné pour pouvoir accueillir un treuil. La preuve, sur la JLU de ce reportage, l'équipe d'ARB Europe a monté en son centre un Bushranger 4,5 tonnes avec câble synthétique.

LONGUE-PORTÉES HOMOLOGUÉES EUROPE

Ultime caractéristique du Smartbar, il réutilise les antibrouillards d'origine de la JLU. Mais, il faut croire que ce n'était pas suffisant aux yeux des responsables d'ARB Europe car, histoire de bien voir les dangers sur la piste de nuit, cette Wrangler 5-portes recoit un jeu de longue-portées ARB Intensity AR32EM en sus sur son nouveau pare-chocs. Des modèles combo spot/flow à 32 leds homologués Europe et qui éclairent à plus de 715 mètres. Autre particularité de cet éclairage additionnel, il est commandé soit traditionnellement par un simple interrupteur (comme l'exige la réglementation européenne) soit via la tablette ARB Linx installée à bord. Mais, nous reviendrons plus tard sur cet accessoire unique en son genre.

VÉHICULE DE RAID POUR 4 PERSONNES

Ultime particularité de cette JLU, son aménagement intérieur est pensé de telle manière que la banquette

Détails techniques

À la suite du pare-chocs Smartbar, on retrouve le ski plastique d'origine des JLU.

Jusqu'aux moindres détails! Cette Jeep reçoit même un jeu de valves de pneumatique en alu siglées ARB.

Les véhicules suiveurs lui diront merci ! Pour limiter les projections de pierres, une paire de bavettes ARB prend place derrière les passages de roue arrière.

Exit le pare-chocs Jeep en plastique ! En lieu et place, à l'arrière, cette Wrangler reçoit un ARB métallique.

Installée au centre de la planche de bord, cette tablette Linx permet de commander à distance le réfrigérateur, le compresseur ainsi que les différents éclairages additionnels.

Afin de protéger les bas de caisse de cette Wrangler « châssis long », l'équipe d'ARB 4x4 Europe l'a habillée de rocksliders en acier de 3 mm d'épaisseur.

Désormais, le coffre de cette JLU abrite un immense tiroir ARB. À noter que ce meuble de coffre est surplombé d'un plateau coulissant sur lequel est normalement fixé un réfrigérateur ARB.

Mesurant 79 cm par 60 cm, le tiroir arrière ARB offre un grand espace de rangement. À noter que ce coffre est compartimenté par un Cargo Gear.

Logée sur le côté gauche du tiroir ARB, cette Jeep embarque un compresseur CKMTA installé en fixe.

Pratique quand on a les chaussures couvertes de boue ! Cette Wrangler se pare de tapis de sol Bushranger.

Afin de ne pas salir les sièges avant et arrière, ceux-ci sont protégés par des housses ARB.

À noter que la sortie du compresseur CKMTA a été déportée sur la face arrière du tiroir ARB.

arrière reste en place. Pour ce faire, le plancher du coffre est occupé par un grand tiroir ARB mesurant 79 cm x 60 cm x 25 cm de profondeur. En temps normal, ce dernier aurait accueilli sur son plateau coulissant un réfrigérateur ARB Classic 35 litres disposant d'un module Bluetooth permettant de le contrôler à distance via son smartphone. Mais, pas au moment de notre shooting, ce dernier était resté exposé sur le stand ARB. À noter que, sur le côté gauche de ce meuble de coffre, se cache un compresseur CKMTA installé en fixe et destiné à regonfler les pneus de cette Jeep en cas de besoin. Caché dans l'habillage latéral, sa présence est uniquement décelable via sa sortie déportée sur la face arrière du meuble. Autre ajout appréciable en raid, une tablette Linx prend place au centre de la planche de bord et permet de commander à distance le réfrigérateur, le compresseur ainsi que les différents éclairages additionnels. (Plus d'infos sur cet accessoire dans sa présentation complète à retrouver dans le numéro 64). Enfin, pour ne pas salir l'intérieur, cette Wrangler recoit des tapis de sol Bushranger ainsi que des housses de siège ARB.

À bien y regarder, entre sa nouvelle suspension, sa tente de toit, ses protections, son arsenal lumineux et son aménagement intérieur, cette Wrangler aurait pu partir le lendemain en raid. En étant vraiment tatillon, ne lui manquent qu'une réserve d'eau et un réservoir à essence additionnel. Mais, c'est vraiment pour être tatillon ! ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

Modifications

- Snorkel Safari
- Ressorts hélicoïdaux + 90 mm OME
- Amortisseurs BP-51
- Nouvelles butées de pont
- Biellettes rallongées de barres stabilisatrices
- Tirants de pont avant inférieurs et supérieurs réglables
- Tirants de pont arrière inférieurs réglables
- Barres Panhard avant et arrière réglables OME
- Patte de décalage des flexibles de frein avant
- Pneus BFGoodrich Mud Terrain en 255/75 R17
- Galerie de toit ARB Base Rack avec renfort intérieur
- Tente de toit ARB Simpson 3
- Auvent ARB de 1250 x 2500 mm à l'arrière
- Pare-chocs avant Smartbar
- Deux phares ARB Intensity AR32EM sur le dessus du pare-chocs avant
- Treuil Bushranger 4,5 tonnes avec câble synthétique
- Rocksliders ARB
- Pare-chocs arrière métallique ARB
- Coquilles de nez de pont ARB
- Bavettes arrière ARB
- Tiroir ARB avec plateau coulissant dans le coffre
- Réfrigérateur ARB Classic 35 litres avec module Bluetooth
- Compresseur ARB CKMTA installé en fixe dans le coffre avec sortie déportée
- Tablette Linx pour contrôler le réfrigérateur, le compresseur et l'éclairage additionnel
- Tapis de sol Bushranger
- Housses de siège ARB

SDO

EXPÉDITIONS
ET RAIDS AVENTURE

www.sdo-raids.fr

Naturellement extraordinaire !

en France ou à l'étranger, des raids aventure pour tous

Corse, Espagne, Maroc, Grèce, Albanie, Alpes...

4X4 FUTÉ 34
Garage & Co

Achat et Vente de 4x4
Pièces Neuves et d'Occasion
Vente Accessoires
Préparation - Entretien

St-André de Sangonis (34)
06 84 11 62 55

WWW.4X4-FUTE-34.COM

GlobeXplorer
OVERTrack

TABLETTES DE NAVIGATION
7, 8 ET 10 POUCES

L'OUTIL IDEAL POUR VOS
RANDONNEES 4X4

OverTrack : Calcul de traces automatiques sur cartes topo IGN.
Tablettes étanches, antichocs, grande autonomie, lisible en plein soleil, haute précision GPS, traces GPX...
Compatible applications Android (Waze, OsmAnd, Coyote...)

ANTICHOC ETANCHE ANDROID GALILEO

www.gps-globe.com - contact@gps-globe.com - 04 34 17 01 64

Allure Voyages

100% 4X4

Raid Corsica Di Fondu

Du 3 au 8 Avril 2022

Soyez curieux

allure-voyages.com allure.contacts@gmail.com 00 33 6 88 07 23 10

ALLURE VOYAGES Agence de voyages. 77 Rue République 69600 Oullins ; RCS Lyon 809 808 488 ; Sarl capital 15 000 € ; Garantie GROUPAMA 200 000 € ; RC Pro HISCOX ; N° Atout France IM 069 150004.

Al-Attiyah et Baumel, rois d'Arabie Saoudite !

Texte : Eric Paigneau - Photos : ASO / DPPI

Du 1er au 14 janvier s'est courue la 44ème édition du Dakar Rallye en Arabie Saoudite. Une course que vous avez pu suivre en direct sur www.offroadmag.fr, via des résumés quotidiens, et qui s'est soldée par le sacre de Nasser Al-Attiyah et Matthieu Baumel au volant du tout nouveau Toyota Hilux GR DKR. Une victoire qui s'est en grande partie écrite durant les trois premières journées de course. Souvenez-vous, lors du stage 1B, Stéphane Peterhansel arracha une roue au km 153 et récolta une pénalité de 16 heures pour être sorti de la spéciale. De son côté, Nani Roma jardina plus d'une heure tandis que Carlos Sainz perdit également plus de 2 heures à chercher sa route. Deux jours plus tard, contraints de rouler en 2-roues motrices toute la journée, Sébastien Loeb et Fabian Lurquin concédèrent plus d'une demi-heure aux futurs vainqueurs de l'épreuve. Après quoi, durant les dix jours restants, Nasser Al-Attiyah et Matthieu Baumel n'eurent qu'à gérer leur avance jusqu'à l'arrivée. Toutefois, le Dakar ne se résume pas aux top-pilotes. Cette année, quatre-vingt-huit équipages étaient engagés en catégorie auto dont une trentaine de francophones. Retour sur la course de chacun...

Nasser Al-Attiyah // Matthieu Baumel

1er au général - Toyota Hilux GR DKR (T1+)

En arrivant en Arabie Saoudite, après son titre de champion du monde obtenu au terme de la World Cup for Cross-Country Rallies 2021, Nasser Al-Attiyah s'était fixé un seul objectif pour son 18ème Dakar : ramener la coupe au Qatar. Seule inconnue dans son projet : l'efficacité et la fiabilité de son nouveau Toyota Hilux GR DKR. Une auto de course répondant au nouveau règlement technique de la catégorie T1+ et animée par un tout nouveau bloc moteur. En l'occurrence, un V6 3,5L turbocompressé. Or, contre, toute attente, ce nouveau Hilux de course se révéla bien né. La preuve, l'équipage ando-qatari ne connut qu'une seule galère mécanique au cours du rallye : lors, du stage 8, ils durent parcourir plus de 350 km de dunes en 2-roues motrices, quand un arbre de transmission les trahit. Et encore, ce jour-là, ils ne cédèrent que 7 minutes à leurs poursuivants. Rien de catastrophique, car, depuis la troisième journée de course, l'équipage du Toyota #201 disposait d'un solide coussin de sécurité au général. Voilà pourquoi, à l'inverse de leurs habitudes, le pilote qatari et son navigateur andorran passèrent alors en mode gestion. Si besoin d'une preuve, le Toyota #201 ne rafla que 2 scratchs cette année (contre 5 en 2021).

Yazeed Al Rajhi // Michael Orr

3ème au général - Toyota Hilux Overdrive (T1+)

Pour son huitième Dakar, Yazeed Al Rajhi nourrissait de grands espoirs. Primo, car le pilote saoudien jouait à domicile. Deuzio, car il bénéficiait d'un Toyota Hilux GR DKR T1+ comme Nasser Al-Attiyah. Enfin presque ! En effet, pour cette édition 2022, le vainqueur de la coupe du monde FIA des Bajas 2021 est arrivé à Jeddah avec un Hilux faisant châssis et trains roulants communs avec le Toyota qui allait gagner l'épreuve. Seule différence, sous son capot, point de V6 3,5L turbocompressé mais le V8 essence atmosphérique de la génération précédente des Hilux Overdrive. Une différence qui eut une lourde incidence la seconde semaine de course, quand la caravane du rallye prit de l'altitude. Pénalisé par un manque de puissance dû à la raréfaction de l'oxygène, le pilote saoudien ne put tenir tête à Sébastien Loeb (qui lui bénéficiait d'un V6 turbocompressé). Dommage ! Malgré cette petite frustration, le pilote saoudien et son navigateur anglais affichaient un grand sourire sur le podium d'arrivée, car ils finirent ce Dakar sur la dernière marche du podium. Jusqu'à présent, leur palmarès ne comptait qu'une quatrième place en 2020.

Sebastien Loeb // Fabian Lurquin

2ème au général - Prodrive Hunter (T1+)

Après son quasi « linchage » sur les réseaux sociaux lorsqu'il avait annoncé que Daniel Elena ne serait plus son copilote sur le Dakar, Sébastien Loeb savait que son Dakar allait être scruté par de nombreux internautes. Le Champion du monde alsacien leur a répondu de la plus belle des manières en étant le seul pilote à offrir une réelle opposition à Nasser Al-Attiyah durant la quinzaine. Malheureusement, après avoir trouvé sa route lors du stage 1B et avoir gagné la spéciale le lendemain, le pilote BRX perdit une trentaine de minutes lors de la troisième journée de course quand il dut parcourir plus de 300 km en 2-roues motrices (arbre de transmission arrière cassé). Après cela, n'ayant plus rien à perdre, l'alsacien et Fabian Lurquin optèrent pour une attaque permanente au détriment de toute prudence. Une tactique payante puisqu'ils remportèrent le stage 7 (malgré des ratés moteur sur les 50 derniers kilomètres) avant d'enchaîner les places dans le top 5 jusqu'à l'arrivée à Jeddah. À noter que, le lendemain de sa victoire, après avoir crevé une première fois en début de spéciale, l'équipage du Hunter #211 perdit sa seconde roue de secours un peu avant la mi-spéciale. Normalement, n'importe quel pilote aurait alors levé le pied pour rallier l'arrivée. Pas le nonuple Champion du monde qui finit la journée à seulement une minute du vainqueur de la spéciale Mattias Ekstrom.

Orlando Terranova / Daniel Oliveras Carreras

4ème au général - Prodrive Hunter (T1+)

Ce n'est sûrement pas le pilote BRX que l'on s'attendait à voir dans le top 5. Au départ de l'épreuve, beaucoup d'observateurs auraient plutôt mis une pièce sur l'expérimenté Nani Roma. Pourtant, c'est Orlando Terranova qui prend la quatrième place de l'édition 2022. En soi, c'est une belle surprise, car le pilote de Medonza découvrit son Prodrive Hunter T1+ quelques jours seulement avant le prologue. Idem pour son copilote Daniel Oliveras Carreras dont il fit la connaissance aux vérifications techniques à Jeddah. Malgré cette méconnaissance de sa machine et le manque d'habitudes avec son navigateur, après des premières journées toute en prudence, le pilote argentin haussa tellement son rythme de pilotage qu'il gagna la sixième spéciale. Après quoi, tactique d'équipe oblige, il se mit au service de Sébastien Loeb, endossant le rôle d'assistance rapide en course.

Giniel De Villiers // Dennis Murphy

5ème au général - Toyota Hilux Gr Dkr (T1+)

Giniel de Villiers se souviendra longtemps de cette édition 2022. Et pas uniquement, car il finit à la cinquième place du général. Déjà, le pilote sud-africain a failli ne pas y participer à cause d'un faux positif à un test covid 19 à son arrivée à Jeddah. Ensuite, lors de la première étape, une caméra l'a immortalisé en train de « percuter » le motard chilien César Zumaran. Selon lui, un accident involontaire, car il aurait frappé un rocher juste avant. Un choc qui l'aurait « projeté » vers le motard. Un récit qui convainquit dans un premier temps les commissaires Fia. Résultat, le pilote sud-africain écopa d'une pénalité de 5 minutes. Seulement voilà, le lendemain, un autre motard, Mohamed Said Aoulad Ali, accusa Giniel de Villiers d'avoir volontairement roulé sur sa KTM. Sanction immédiate au vu de la récidive, le pilote Toyota Gazoo Racing reçut une pénalité de 5 heures et plongea au fin fond du classement. Une sanction finalement annulée trois jours plus tard après que les commissaires aient analysé les données embarquées et se soient rendus compte que le motard avait chuté derrière une dune, quelques secondes avant que le pilote Toyota ne la franchisse. Du coup, il n'avait pu l'éviter ! Résultat, au départ du stage 7, Giniel de Villiers récupéra la 4ème place du général. Manque de chance, au cours de cette spéciale, une durit d'huile cassée lui fit perdre plus d'une heure et 5 places au général, avant d'entamer une remontada jusqu'aux portes du top 3 en seconde semaine !

Mathieu Serradori // Loic Minaudier

7ème au général - Century Cr6 (T1)

Suite au départ de Fabian Lurquin pour le team Prodrive, Mathieu Serradori a pris le départ de cette édition 2022 avec Loïc Minaudier à sa droite. Un nouveau binôme qui se connaissait déjà puisqu'ils ont déjà gagné ensemble le rallye du Kazakhstan 2021 et participé à l'Andalucia Rallye. Malgré cela, le duo a plutôt mal commencé son Dakar. En effet, à l'image de nombreux équipages en course, ils perdirent plus d'une heure lors du stage 1B, à la recherche du mystérieux WP du km 250. Les jours suivants, le pilote varois et son nouveau copilote passèrent en mode full attaque. Bien leur en a pris car ils remontèrent progressivement au général au point d'intégrer le top 10 à l'issue de la huitième journée de course, et ce malgré des problèmes de surchauffe moteur qui les ralentirent au cours du stage 6. Un effort que nos deux frenchies poursuivirent lors des trois dernières spéciales. Heureusement car leurs adversaires directs (Martin Prokop puis Vladimir Vasilyev et Sebastian Halpern) connurent chacun leur tour des pépins mécaniques lors des ultimes journées de course. Des malheurs qui propulsèrent l'équipage du buggy #212 à la 7ème place du général. Une place qui en fait le meilleur équipage privé de ce Dakar 2022. Chapeau !

Jakub Przygonski // Timo Gottschalk

6ème au général - Mini John Cooper Buggy (T1)

Changement de monture cette année pour Jakub Przygonski. Quatrième au Dakar 2021 avec une Mini 4-roues motrices, début janvier, le pilote polonais est arrivé à Jeddah au volant d'un buggy 2-roues motrices Mini John Cooper. Une nouvelle auto au pilotage complètement différent que notre champion polonais de drift mettra quelques jours à apprivoiser. À ses côtés, pour la troisième année consécutive, Kuba était accompagné de l'expérimenté copilote allemand Timo Gottschalk, vainqueur de l'épreuve en 2011 avec un certain Nasser Al-Attiyah. Une association qui a encore une fois bien marché puisqu'au départ du stage 9, le buggy #203 caracolait en 4ème place du général. Malheureusement, au terme de cette spéciale, suite à une panne électrique mystère, Jakub « Kuba » Przygonski et Timo Gottschalk durent se contenter de la 30ème place au scratch et rétrogradèrent de 2 places au général.

Carlos Sainz // Lucas Cruz

12ème au général - Audi RS Q E-Tron (T1-U)

Vainqueur de l'épreuve en 2020, Carlos Sainz est arrivé à Jeddah avec l'intention d'être le premier pilote à gagner une spéciale du Dakar avec un véhicule hybride. Et il le fut puisqu'il remporta le stage 3. Malheureusement pour El Matador, deux jours plus tôt, lors du stage 1B, lui et Lucas Cruz perdirent plus de 2 heures à chercher le fameux WP du km 250. Autre journée maudite pour le pilote espagnol, lors de la cinquième journée de course, Carlos Sainz arracha un amortisseur arrière sur son buggy. Une casse qu'il ne put réparer qu'avec l'aide de Stéphane Peterhansel et qui lui coûta encore une heure de plus et le fit plonger à la 25ème place du général. S'ensuivirent des journées où El Matador sortit la grosse attaque au point de remporter l'avant-dernière spéciale et remonter à la 12ème place du général.

Un Dakar endeuillé

Malheureusement, ce Dakar 2022 s'est terminé sur une tragédie. Sur la liaison l'amenant au podium d'arrivée à Jeddah, Quentin Lavallée (chef mécanicien âgé de 20 ans au sein du Team PH Sport) a perdu la vie dans un accident de la route avec un camion local. Toutes nos condoléances à la famille !

Michael Pisano // Max Delfino

13ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Après une première participation en 2019 au volant d'un Century CR6, depuis deux ans, Michael Pisano s'aligne au départ du Dakar au volant d'un Optimus. Un choix payant au terme de l'édition 2022 puisque le vainqueur de l'Africa Eco Race 2014 en moto finit l'épreuve à une superbe 13ème place du général. Pourtant, la quinzaine avait plutôt mal commencé. En effet, à cause d'un problème de capteur, le buggy MD Rallye #235 fit des siennes lors du prologue. Ce qui explique pourquoi Michael et Max Delfino finirent cette première journée de course avec le 37ème chrono. Trois jours plus tard, c'est la courroie accessoires qui leur fit perdre presque une demi-heure sur la piste. Résultat, ils sortirent du stage 3 avec le 44ème chrono. Par chance, à partir de cette spéciale, le pilote corse enchaîna les performances, se classant quasiment tous les jours autour de la 21ème place du scratch. Bien aidé aussi par une navigation quasi parfaite de Max Delfino. Une régularité payante puisque le pilote corse termine ce Dakar juste derrière Carlos Sainz… à seulement deux petites minutes !

Christian Lavieille // Johnny Aubert

16ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

En arrivant à Jeddah, Christian Lavieille s'était fixé un objectif : intégrer le top 10 qu'il avait manqué d'une place l'année dernière. Un objectif ambitieux car le triple vainqueur du Dakar en catégorie production avec Toyota Auto Body savait qu'il y avait un beau plateau. Ambitieux aussi aussi car le pilote de Villefranche-sur-Saône faisait équipe avec un tout nouveau navigateur en la personne de Johnny Aubert. Un nom qui vous dit peut être quelque chose car cet ancien champion du monde d'enduro dans les années 2010 fut victime d'une chute spectaculaire sur son troisième Dakar en 2020. Mais,revenons à l'édition 2022. Malgré un petit manque d'automatismes, l'entente entre Christian et Johnny se révéla excellente dès le premier jour. Malheureusement, une petite erreur de nav et un waypoint manqué leur coûtèrent 40 minutes lors de la spéciale 7. Dommage car, à ce moment-là du rallye, l'équipage #214 pointait à la 13ème place du général. Après cette étape, malgré une attaque de tous les instants, nos deux hommes ne purent refaire leur retard car, à cause de la nouvelle bride FIA combinée à l'altitude, leur Optimus manquait de vitesse de pointe. Malgré tout, Christian et Johnny avaient le sourire à l'arrivée. Pour un premier Dakar ensemble, ils se classent 16ème en précédant plusieurs T1+, notamment le Toyota Hilux de Bernhard Ten Brinke (17ème) et celui de Lucio Alvarez (18ème).

Bernhard Ten Brinke // Sébastien Delaunay

17ème au général - Toyota Hilux Overdrive (T1+)

Sébastien Delaunay se souviendra longtemps de son Dakar 2022 car le navigateur français est passé par toutes les émotions au cours de la quinzaine. Cela a commencé avant la course quand Erik Van Loon fut testé positif au Covid 19. Par chance, son compatriote et ami Bernhard Ten Brinke le remplaça au pied levé. Malgré leur manque d'automatismes, le binôme franco-néerlandais trouva vite ses marques à bord. La preuve, au sortir du stage 2, le Toyota #217 fut crédité du 7ème chrono. Manque de chance, le lendemain, un vérin de levage capricieux leur fit perdre plus de 4 heures. En effet, pour le remonter dans son logement, notre équipage Toyota dut « se passer » de la direction hydraulique. Autre conséquence de cette panne, ne pouvant lever le véhicule, ils ne purent changer un cardan cassé. Du coup, ils roulèrent en 3-roues motrices toute la journée. Conséquence, ils chutèrent à la 42ème place du général. Seul souci, en deuxième semaine, le V8 atmosphérique de leur Hilux étouffa à cause de l'altitude et de la bride FIA. D'où leur 17ème place au classement final.

Cyril Despres // Taye Perry

19ème au général - Peugeot 3008 DKR PH Sport (T1)

Dernier français classé dans le top 20, Cyril Despres faisait cette année équipe avec la sud-africaine Taye Perry, en l'absence de son ami Mike Horn. Pour l'occasion, comme l'année dernière, le quintuple vainqueur de l'épreuve en moto retrouvait le volant d'une Peugeot 3008 DKR (du team PH Sport) truffée de capteurs électroniques. Il faut dire que notre ex-pilote officiel Peugeot était en Arabie saoudite non pour la course, mais pour recueillir des données techniques en vue du développement d'un futur T1 « zéro émission » fonctionnant à l'hydrogène. Et des infos, il en a recueilli durant la première semaine de course où il connut quasiment un problème par jour. Demi-arbre de roue cassé en plein cordon de dunes, problèmes de surchauffe moteur et de direction hydraulique, boîte de vitesses et embrayage récalcitrant durant 200 km, disparition quasi totale de freins durant une journée… Par chance, en seconde semaine, le chat noir choisit une autre proie. Dès lors, l'ex-motard put faire parler tout son talent. Dommage qu'un tankage dans l'avant-dernière spéciale lui coûta 40 minutes et deux places au général. Sans cela, Cyril et Taye auraient talonné Christian Lavieille au général.

Pierre Lachaume / Stephane Duplé

21ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Nouvelle voiture et nouveau copilote. Pour Pierre Lachaume, le Dakar 2022 était comme un nouveau départ. En effet, après son tonneau sur l'édition 2020 au volant d'une Peugeot 2008 DKR du team PH Sport, le natif du Puy-en-Velay débarqua en Arabie saoudite au volant d'un buggy Optimus du team MD Rallye. Une auto qu'il n'avait même pas pu essayer auparavant. Autre changement, à sa droite, Stéphane Duplé allait remplacer Jean-Michel Polato durant la quinzaine. Or, là encore, les deux hommes n'avaient jamais roulé ensemble en course. Une méconnaissance qui nécessita quelques réglages. Mais, le courant semble être plutôt bien passé entre les deux hommes puisqu'au cours de la première semaine, et malgré une baignade imprévue dans un wadi gorgé d'eau, le buggy #243 passa de 39ème à la 20ème place. Malheureusement, lors du stage 9, une erreur de navigation fit rétrograder Pierre Lachaume à la 21ème place du général. Suite à quoi, et malgré une attaque de tous les instants lors des trois dernières spéciales, l'auvergnat échoua à réintégrer le top 20 pour 3 petites minutes de retard sur l'argentin Juan Cruz Yacopini. Rageant !

Ronan Chabot / Gilles Pillot

22ème du général - Toyota Hilux Overdrive (T1+)

Pour son 20ème Dakar, Ronan Chabot et Gilles Pillot sont passés par toutes les émotions. À commencer par l'excitation de prendre part à cette édition au volant du nouveau Toyota Hilux T1+. Malheureusement, dès la première étape, douche froide quand ils perdirent plus d'une heure et quart à chercher le mystérieux waypoint du km 250. Le lendemain, grosse frayeur quand la pompe à huile du V8 essence lâcha à trente kilomètres de l'arrivée. Histoire de ne prendre aucun risque, ils décidèrent de rentrer au bivouac à la ficelle derrière un local sur plus de 270 km. Trois jours plus tard, nouvel aléas quand ils finirent le stage 5 avec un amortisseur de moins. À croire qu'une malédiction leur avait été jetée ! Au lendemain de la journée de repos, nouvelle frayeur quand tous les témoins d'alerte s'allumèrent à bord et qu'une odeur de brûlé se fit sentir. Par chance, c'était juste la courroie accessoires qui venait de casser. Autant d'anecdotes mécaniques qui n'affectèrent pas leur classement final puisqu'au cours de la quinzaine, ils progressèrent régulièrement, passant de la 44ème place (au sortir du stage 2) à la 22ème place du général à Jeddah.

Jean-Remy Bergounhe / Gérard Dubuy

26ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Il y a deux ans, Jean-Rémy Bergounhe avait pas mal fait parler de lui dans le paddock. Il faut dire aussi que ce n'est pas tous les jours qu'un pilote se classe 18ème au général pour sa seconde participation au Dakar (qui était aussi sa première en catégorie auto). Et ce en dépit d'une collection de crevaisons et d'un tonneau qui lui ont coûté quelques heures ! Après une nouvelle participation en 2021 au volant d'un Zephyr PH Sport, cette année, le PDG du Groupe Finadorm est revenu en Arabie Saoudite au volant d'un Optimus. Autre changement, sur le siège de droite, Mister Bergounhe a fait appel à un nouveau copilote en la personne de Gérard Dubuy. Une association qui a plutôt bien fonctionné en apparence puisqu'au fil des spéciales, le buggy #256 grimpa au classement général, passant de la 38ème à la 26ème place.

Erwin Imschoot / Olivier Imschoot

33ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Ultra réguliers à une exception près. Voilà comment on pourrait résumer le Dakar 2022 du duo Erwin et Olivier Imschoot. En effet, durant la première semaine de course, le père et le fils belges ont fini chaque spéciale entre la 32ème et la 40ème position du scratch. Malheureusement, la belle mécanique s'est enrayée lors du stage 9 quand ils ont cassé un triangle de suspension avant et durent attendre leur assistance. Pire, leur Dakar faillit se finir prématurément la veille de l'arrivée quand, sur la liaison les emmenant au départ de la spéciale, une voiture roulant à très vive allure les percuta à l'arrière. Coup de chance, pas de bobos et leur auto s'en sortit en un seul morceau, leur pneu arrière droit ayant absorbé la plus grande majorité du choc. À l'inverse, l'autre voiture finit sur le toit. C'est dire la violence du choc ! Quoi qu'il en soit, cet accident n'a pas porté conséquence par la suite. Le père et le fils belges ayant fini leur Dakar comme si de rien n'était à une très belle 33ème place du général.

Mieux valait être bien classé durant ce Dakar ! En effet, depuis cette année, la FIA a imposé un départ alterné des autos, motos, SSV et camions. En clair, les quarante premiers concurrents auto de la spéciale de la veille s'élançaient ensemble. Ensuite, des motards, des SSV et des camions prenaient la piste avant le reste du peloton auto. Résultat, si un pilote avait le malheur de finir en seconde partie de classement, il se retrouvait le lendemain à devoir composer avec les poussières et les traces des concurrents des autres catégories. Pas sûr que ce soit très bon pour la sécurité !

Le Dakar Rally 2022

Akira Miura // Laurent Lichtleuchter

38ème au général - Toyota VDJ 200 (T2)

Que dire de la course d'Akira Miura et de Laurent Lichtleuchter ! Le pilote japonais et le navigateur français remportent la catégorie Production au volant de leur Toyota VDJ 200 en terminant à la même position qu'en 2021. Mais, entre nous, ils n'eurent aucune concurrence face à eux car, par un curieux mystère FIA, avec le deuxième équipage auto body et le binôme Raud père et fils, ils n'étaient que trois autos à concourir en catégorie T2 !

Alexandre Leroy // Nicolas Delangue

45ème au général - Century Cr6 (T1)

Troisième mousquetaire du team SRT Racing au départ du Dakar 2022, Alexandre Leroy et Nicolas Delangue ont connu des journées compliquées lors de cette édition. Et ce dès le début du rallye puisqu'en voulant doubler un camion lors de la première journée de course, ils tapèrent une herbe à chameau qui les envoya en tonneaux. Par chance, en dehors du pare-brise et de deux roues explosées, leur Century n'avait pas trop souffert et ils purent finir la spéciale. Le lendemain, surprise : leur roue arrière gauche les doubla alors qu'ils roulaient à plus de 150 km/h sur un grand plateau sablonneux. Le moyeu de roue étant déformé, il leur fallut alors attendre plus d'une heure leur camion d'assistance rapide. Mais leurs galères étaient loin d'être finies. Lors de l'avant-dernière spéciale, surpris par une dune, le buggy #250 partit en tonneau par l'avant. C'est à ce moment-là que le sort s'acharna sur eux. Leur T5 d'assistance qui vint à leur secours se coucha sur une dune et mit plusieurs heures à les rejoindre. Dommage car, suite à cette attente, notre duo franco-belge perdit sa 30ème place au général et rétrograda de 15 places. D'où leur 45ème position du classement final.

Ronald Basso // Jean Michel Polato

43ème au général - Toyota VDJ 200 (T2)

Ce n'est un secret pour personne : depuis des années, l'objectif de Toyota Auto Body se résume à placer ces deux Land Cruiser VDJ 200 sur les deux plus hautes marches du podium T2. Et c'est encore mieux si c'est Akira Miura qui gagne la catégorie. Voilà pourquoi Ronald Basso et Jean-Michel Polato calquèrent leur Dakar sur celui du japonais en jouant les assistances rapides en course. D'où leur 43ème place au général et 2ème place de la catégorie T2. Seul regret que nos deux frenchies nourrissent : cette année, à cause des commissaires FIA qui classèrent quasiment tous les T2 potentiels dans la catégorie T1, il n'y avait que l'équipage Philippe Raud / Maxime Raud dans leur classe « production » !

François Cousin // Stéphane Cousin

46ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Après une première participation frustrante en janvier 2020 qui se termina par un abandon lors de l'avant-dernière étape, les frères Cousin étaient de retour sur le Dakar. Grosse différence : cette fois, ils prirent le départ de l'épreuve d'ASO au volant d'un Optimus Evo 4 et leur assistance fut confiée aux mécaniciens du team MD Rallye. Bien leur en a pris car, lors de l'étape 5, François et Stéphane arrachèrent un triangle de suspension arrière. Obligés de sortir de la spéciale pour rallier le bivouac, ils purent quand même repartir le lendemain car les petites mains du team normand passèrent la nuit à ressouder les supports du triangle arrière gauche sur le châssis et à remettre en état le buggy #263. Par chance, la suite du Dakar fut plus calme pour nos deux frères. Du coup, ils enchaînèrent les bonnes spéciales au point de remonter de la 57 à la 46ème place du général. Bravo !

Jean-Philippe Beziat // Vincent Albira

47ème au général - Toyota Overdrive (T1)

Pour son premier Dakar, Jean-Philippe Beziat faisait équipe avec Vincent Albira et avait un rôle très particulier au sein du team MD Rallye. En effet, le champion de France d'endurance tout terrain 2019 devait jouer le bon samaritain pour les buggy Optimus du team normand. Un job loin d'être de tout repos tant Jean-Philippe et Vincent ont enchaîné les dépannages. Lors de la troisième étape, ils durent retaper le buggy de Carlos Checa et Ferran Marco après qu'il soit parti en tonneau. Durant le stage 6, ils réparèrent le train arrière des frères Cousin pour qu'ils puissent rallier le bivouac tandis que, lors du stage 9, ils se portèrent au secours des Imschoot père et fils quand ils cassèrent leur triangle de suspension avant. Ajoutez à cela des problèmes d'embrayage lors des deux premières étapes. Et vous comprenez que leur 47ème place au classement final avait presque un goût de victoire.

Jean Pierre Strugo // François Borsotto

50ème au général - Md Rallye Optimus (T1)

Au départ de ce 44ème Dakar, Jean-Pierre Strugo et François Borsotto s'étaient fixés un but : faire mieux que l'année dernière quand ils avaient fini à la 34ème position du général au volant d'une Peugeot 2008 DKR tout en assurant le rôle d'assistance rapide pour Cyril Despres et Khalid Al Qassimi. Pour cela, ils se présentèrent aux vérifications techniques au volant d'un Optimus de chez MD Rallye. Malheureusement, pour sa 30ème participation au mythique rallye-raid, mister Strugo faillit tout perdre lors de l'avant-dernière spéciale. En effet, alors qu'il pointait à la 36ème place du général, notre binôme franco-français dut sortir de la spéciale après avoir arraché le train arrière du buggy #259. Coup de chance, les mécanos du team MD Rallye purent réparer pour qu'ils prennent le départ de la dernière spéciale du rallye.

Lionel Baud // Jean-Pierre Garcin

48ème au général - Peugeot 3008 DKR Ph Sport (T1)

Gros changement de monture pour Lionel Baud et Jean-Pierre Garcin à l'occasion de ce Dakar 2022. En effet, exit le Zephyr de l'année dernière. En lieu et place, pour son troisième Dakar, le pilote savoyard et son expérimenté navigateur se sont présentés aux vérifications techniques au volant d'un 3008 DKR du team PH Sport. Malheureusement, alors qu'ils visaient une place dans le top 15, les galères mécaniques se sont succédées tout au long de la quinzaine. Lors de la première journée de course, un caillou est venu bloquer l'alternateur. Résultat, nos deux hommes se sont retrouvés sans batterie au milieu des dunes de nuit. Deux jours plus tard, ils perdirent plus de 30 minutes à cause d'une casse de transmission. Rebelote trois jours plus tard. Le même jour, Lionel perdit l'axe de la pédale de frein. Coup de chance, il put trouver une solution pour repartir. Après la journée de repos, notre binôme pensait leurs malheurs finis d'autant plus que les mécanos du team avaient changé la boîte de vitesses en préventif. Que nenni, cette dernière cassa lors du stage 7. Et ce n'était pas fini. Dans l'avant-dernière spéciale, l'accélérateur se bloqua à 100 km de l'arrivée. Malgré tous ces aléas, Lionel Baud et Jean-Pierre Garcin finirent ce Dakar à la 48ème place du général.

Alexandre Pesci // Stephan Kuhni

53ème au général - Rebellion DXX (T1)

Alexandre Pesci et Stephan Kuhni se souviendront longtemps de ce Dakar 2022. Et pour cause, leur troisième participation au mythique rallye-raid faillit prendre fin avant même que le prologue ne se coure. En effet, lors du shakedown (parcours d'une dizaine de kilomètres pour contrôler que tout fonctionne bien à bord), le buggy #251 prit feu. Si l'équipage s'en sortit indemne, le véhicule partit littéralement en fumée. C'est alors que Romain Dumas céda son DXX au président de Rebellion. Malheureusement, la première semaine se poursuivit sur la même lancée. Lors de la troisième étape, un cardan récalcitrant leur fit perdre beaucoup de temps. Deux jours plus tard, c'est un amortisseur cassé qui les ralentit et les plongea au fin fond du classement général (62ème). Heureusement, après la journée de repos, épargnés par les pépins mécaniques, les choses rentrèrent dans l'ordre et les deux Suisses remontèrent au classement jusqu'à prendre la 53ème place du classement final.

Yves Fromont // Jean Fromont

55ème au général - Volkswagen Orignal Mmo (T1)

Participer au Dakar au volant d'un buggy ayant presque vingt ans d'âge, voilà le défi que s'étaient lancés Yves et Jean Fromont. Et ce qu'on peut dire au terme de la quinzaine, c'est que le père et le fils lyonnais ont vécu un rallye tout en émotions. Cela a commencé lors de la première étape quand ils ont jardiné à la recherche du mystérieux waypoint du km 250 et ont fini la première journée de course avec le 73ème chrono. Trois jours plus tard, Jean dut trouver une solution pour fixer la tablette servant au road-book électronique, les supports sur la planche de bord ayant cassé. Seul souci, au moment de redémarrer, Yves oublia de débloquer le frein à main. Sanction immédiate, dix minutes plus tard, le buggy #266 n'avait plus que ses freins avant pour finir la spéciale. Par chance, la deuxième semaine fut plus calme et nos deux Français purent enfin prendre du plaisir dans les dunes d'Arabie Saoudite.

Thierry Richard // Franck Maldonado

57ème au général - Bmw Sodicars Racing (T1)

Ce Dakar 2022 sera à vite oublier pour Thierry Richard et Franck Maldonado. Déjà car les deux Français étaient avec Philippe Boutron à bord du 4x4 d'assistance du Team Sodicars Racing quand celui-ci fut la cible d'un attentat le 30 décembre à Jeddah. C'est donc choqués et sans vraiment en avoir envie que nos girondins prirent le départ de la 44ème édition au volant de leur BV8. Ajoutez à cela qu'ils connurent divers problèmes mécaniques au cours de la quinzaine et écopèrent d'une pénalité de 23 heures. Malgré tout, l'équipage #276 a tout fait pour finir ce Dakar… Cela leur tenait vraiment à cœur pour leur copain Philippe !

Hugues Moilet // Antoine Galland

56ème au général - Fouquet Chevrolet Fc2 (T1)

Dire que le Dakar 2022 a débuté de la plus mauvaise des manières pour Hugues Moilet et Antoine Galland est un doux euphémisme, car, lors de leur première spéciale, le buggy #270 a commencé à prendre feu à cause d'une micro fuite d'un radiateur d'huile sur les échappements brûlants. Par prudence, l'équipage français préféra sortir de la spéciale. Le lendemain, nouveau coup du sort. En plein milieu des dunes, un amortisseur cassa. Suite à ce pépin mécanique, l'équipage #270 rentra au bivouac à 3h13. Juste le temps de réparer, dormir une heure avant de repartir. Par chance, les mésaventures se calmèrent en deuxième semaine. Ce qui leur permit de remonter au général jusqu'à la 56ème place.

Stéphane Peterhansel // Edouard Boulanger

59ème au général - Audi RS Q E-trin (T1-U)

Au départ de ce Dakar, tout le monde attendait de voir comment Stéphane Peterhansel allait rouler au volant de son Audi RS Q E-tron. Malheureusement pour monsieur Dakar, tous ses rêves d'un 15ème sacre volèrent en éclats dès le km 153 de la première spéciale quand il arracha sa roue arrière gauche. Le temps d'attendre son assistance et s'en était fini de ses chances. Malgré cela, le pilote français resta en course et se mit au service de ses coéquipiers. À commencer par Carlos Sainz ! Bien lui en a pris car, lors de stage 5, Monsieur Dakar cannibalisa son buggy hybride d'un amortisseur pour secourir El Matador arrêté en bord de piste. Toutefois, le recordman de victoires sur le Dakar (6 en moto et 8 en auto) ne se contenta pas de faire de la figuration durant la quinzaine. Il se permit même de remporter la dixième étape. Ce qui n'a pas été sans entraîner une certaine polémique dans le paddock (voir l'encadré sur le Dakar Expérience).

Jérôme Pélichet // Pascal Larroque

Abandon lors du stage 1A - MD Rallye Optimus (T1)

Vainqueur du Fenix Rally et troisième du Silk Way Rally 2021, Jérôme Pélichet et Pascal Larroque ambitionnaient de grandes choses avant le Dakar. Malheureusement, un maudit virus est venu tout gâcher. En effet, suite à un test Covid 19 positif, Jérôme Pélichet fut forcé d'annuler sa participation au rallye à la dernière minute.

Patrick Martin // Lucas Martin

61ème au général - Volkswagen Tarek Mmo (T1)

Deuxième membre du team MMO les Lyonnais, Patrick Martin et son Fils Lucas ont pris part à ce 44ème Dakar avec un buggy Volkswagen Tarek préparé par Olivier Bois. Or, contre toute attente, pour un T1 né dans les années 2000, durant la première semaine, le vainqueur de l'Africa Eco Race 2020 et son pilote de père jouèrent dans la première partie du tableau, évoluant aux alentours de la 40ème place. Puis patatras, lors du stage 7, leur boîte de vitesses les lâcha dans les dunes. Sanction immédiate : plus de 3 heures de perdues à attendre leur assistance, sans parler de la pénalité de temps. Conséquence, Martin père et fils rétrogradèrent au général en seconde partie du classement. Dommage !

Hervé Quinet // Marie-Laure Quinet

68ème au général - Desert Warrior (T1)

En janvier, Hervé Quinet a réalisé un rêve vieux de 35 ans en participant au Dakar 2022 avec sa femme Marie Laure. Pour leur première, ils classent leur Desert Warrior à la 68ème place du général. A leur décharge, ils ne furent pas épargnés par les pépins mécaniques au cours de la quinzaine. Vérin hydraulique plié, embrayage qui montre des signes de faiblesse, tringlerie de boîte de vitesses qui se desserre, tirant de pont avant à ressouder, turbo cassé et même tonneau dans les dunes. Malgré tout cela, le couple est monté sur le podium des finisher.

Maxime Lacarrau // Frédéric Becart

64ème au général - Toyota KDJ 120 (T1)

Après sa troisième place au Dakar Classic 2021 catégories H2, Maxime Lacarrau est arrivé à Jeddah avec un nouveau challenge : participer au « vrai » Dakar et surtout le finir. Pour cela, le pilote français s'était associé à un nouveau copilote en la personne de son ami Frédéric Becart et avait fait préparer un KDJ 120. Un Land Cruiser qui aurait dû concourir en catégorie Production, mais les commissaires techniques FIA en ont décidé autrement pour une obscure raison. Résultat, le Toyota #279 se retrouva dans la même catégorie que les buggy Audi, Hilux Overdrive et autres T1. Maxime et Frédéric n'avaient donc aucune chance de bien figurer au classement. Qu'à cela ne tienne, ils se souviendront de leur Dakar pour deux autres raisons. Lors du stage 3, ils se sont retrouvés couchés sur le côté dans un wadi inondé. Ce jour-là, ils mirent 9 heures pour parcourir 400 km. Autre mésaventure, le lendemain, ils durent sortir de la spéciale quand leur KDJ 120 manqua cruellement de puissance à cause d'un fil coupé alimentant le moteur électrique du boîtier papillon. Une panne dont ils ne trouveront la cause que deux jours plus tard lors de la journée de repos, après un stage 6 en mode dégradé.

Pierre-Guy Cellerier // Franck Cellerier

67ème au général – Bowler (T1)

Autre membre du team MMO, Pierre-Guy et Franck Cellerier terminent ce Dakar à une honorable 67ème place du général au volant de leur Bowler. Pourtant, cette 44ème édition ne fut pas de tout repos pour eux. En effet, lors du stage 3, suite à une casse mécanique sur le passage un peu violent d'une dune, ils durent attendre l'intervention de leur assistance. Ce jour-là, ils rentrèrent au bivouac à 7 heures du matin, juste à temps pour prendre le départ de la suivante !

Marco Piana // Nicolas Garnier

69ème au général - Toyota Land Cruiser (T1)

En tant que team Manager du team Xtreme Plus Polaris Factory, durant le Dakar, le rôle de Marco Piana est de porter secours à ses clients lorsqu'ils rencontrent un pépin mécanique. Du coup, peu importe le classement pour notre homme et Nicolas Garnier (son copilote) tant que les Polaris rentrent tous les soirs au bivouac. Une mission plus dangereuse qu'il n'y paraît car il faut parfois aller chercher les SSV dans les dunes comme lors de la spéciale 10. Seulement, de nuit, il arrive que même le plus expérimenté des pilotes se fasse piéger. Marco Piana peut le confirmer vu que, malgré ces 21 participations au Dakar, ce jour-là, il fit un tonneau.

CHRISTOPHE GIRARD // RENAUD NIVEAU

70ème au général -Toyota HDJ 100 (T2)

Parmi les pilotes Legend (ayant participé à plus de 10 éditions) de ce Dakar 2022, vous retrouviez Christophe Girard, le boss de Modul Auto. Pour l'occasion, l'Ardéchois était associé à Renaud Niveau à bord d'un HDJ 100 aux couleurs du team STA Compétition et avait en charge d'assurer l'assistance rapide des autos faisant appel à la structure francilienne. Ce qui explique que Christophe et Renaud finirent au fin fond du classement général. Ça et quelques pépins mécaniques mineurs.

PATRICE GARROUSTE // JEREMY CASZALOT

Abandon lors du Stage 4 - Buggy Chevrolet Sarap

Dakar écourté pour Patrice Garrouste et Jeremy Caszalot. Et pour cause, après avoir connu un problème de transmission lors de la première étape, l'équipage du Buggy Chevrolet Sarap Buffalo #261 jeta l'éponge trois jours plus tard après s'être retrouvé sur le toit dans les dunes.

ANTOINE DELAPORTE // YOANN FRANÇOIS

Abandon lors du Stage 6 - Chevrolet Lcr30 (T1)

Manque de chance pour Antoine Delaporte et Yoann François : leur Dakar s'est achevé en première semaine lors du stage 6 après que leur buggy Chevrolet LCR 30 ait été endommagé suite à une violente sortie de route.

ROMAIN DUMAS // RÉMI BOULANGER

Abandon lors du stage 4 - Toyota Hilux Overdrive

Un Dakar à oublier pour Romain Dumas et Rémi Boulanger. Après l'incendie de son DXX, le triple vainqueur des 24 heures du Mans donna le sien à Alexandre Pesci. Il se retrouva donc sans voiture à la veille de la course… Mais c'était sans compter avec la générosité de Nasser Al-Attiyah qui lui prêta son ancien Toyota de course. Celui-là même avec lequel le pilote qatari gagna l'Andalucia Rally, le Rallye du Maroc et l'Abu Dhabi Desert Challenge cette année. Malheureusement, lors du stage 3, Romain cassa la boîte de vitesses. N'ayant aucune pièce de rechange pour cette auto, le pilote d'Ales n'eut d'autre choix que de jeter l'éponge.

PHILIPPE RAUD // MAXIME RAUD

Abandon lors du stage 6 - Toyota Land Cruiser (T2)

Pour Philippe Raud, ce Dakar 2022 avait une saveur particulière. Lui qui compte une quinzaine de participations au Dakar, c'était la première fois qu'il partait avec son fils Maxime. Pour l'occasion, ils avaient préparé un KDJ 120 selon les normes T2. Malgré une étape 2 compliquée (problème de réservoir et passage des dunes de nuit), le début du rallye se déroula à merveille pour nos deux girondins… jusqu'au stage 6 où ils firent un tonneau dans les dunes. Un accident qui valut un petit doigt cassé à Philippe et surtout une fracture d'une vertèbre à Maxime. Verdict des médecins : abandon sur raison médicale.

Règlement technique trop favorable au moteur turbo ?

Autre polémique qui a commencé à émerger à l'issue de cette édition 2022, le nouveau règlement technique FIA désavantagerait les T1 à moteur atmosphérique par rapport à leurs homologues à moteur turbocompressé. Cela s'est principalement vu lors de la seconde semaine de course quand la caravane du Dakar a été jouée en altitude. Autre problème qui a été soulevé, la FIA va très rapidement devoir se pencher sur la puissance des T1-U. En effet, n'ayant pas de bride à l'admission, les Audi RS E-Tron se sont montrées très véloces en vitesse de pointe en comparaison des T1+ à moteur thermique. Du coup, pour la prochaine édition, certaines voix demandent aux commissaires techniques de la FIA de s'intéresser à la question pour que les T1-U ne soient pas trop avantagés.

Guerlain Chicherit // Alexandre Winocq

Abandon lors du stage 10 - GCK Thunder

Sur ce Dakar 2022, Guerlain Chicherit et Alexandre Winocq ont enchaîné les galères. Au prologue, des problèmes de faisceau électrique les retardèrent. Le lendemain, ils cassèrent le levier de boîte de vitesses. Puis, lors de la deuxième spéciale, ils se retrouvèrent bloqués dans les dunes à cause d'un amortisseur HS. Deux jours plus tard, voilà le buggy #226 sur le toit. Ce qui ne l'empêcha pas de signer le lendemain le 8ème chrono. Quatre jours plus tard, nouveau coup de malchance. Leur crémaillère de direction les lâcha et il leur fallut attendre 4 heures leur assistance. Ultime mésaventure, à deux jours de l'arrivée, les commissaires de course se rendirent compte que leur extincteur embarqué était cassé. Impossible de prendre le départ sans cet équipement de sécurité.

Philippe Boutron // Mayeul Barbet

Bien qu'ils ne figurent pas sur la liste des engagés de ce Dakar 2022, impossible pour nous de faire ce compte-rendu de la course sans parler de Philippe Boutron et Mayeul Barbet. Normalement, le président de l'US Orléans Loiret Football et son navigateur auraient dû prendre part à la 44ème édition avec le dossard 260… Sauf qu'ils furent victimes d'un odieux attentat le 30 décembre à Jeddah. Un engin explosif fixé au châssis de leur voiture d'assistance blessa grièvement Philippe aux jambes. Placé dans un coma artificiel dans un premier temps, les dernières nouvelles en date sont plutôt rassurantes. Il est désormais conscient et parle à ses proches. Nous lui souhaitons un bon rétablissement.

Laurent Ducreux // Philippe Cantreau

Abandon lors du stage 9 - Bowler Wildcat (T1)

Pour une première participation, Laurent Ducreux et Philippe Cantreau n'ont pas été épargnés par les soucis. En effet, après seulement 8 kilomètres parcourus lors du stage 2, leur Bowler Widcat décida de les trahir. Résultat, nos deux rookies se firent tractés par l'assistance sur 600 km. Pire, lors de la huitième spéciale, ils se retrouvèrent sans électricité à cause d'une panne d'alternateur et rentrèrent au bivouac tractés par un concurrent hongrois. Mais le pire survint lors du stage 9. En voulant sortir d'une cuvette remplie de sable, le moteur de leur 4x4 anglais rendit l'âme.

Le Dakar Experience : oui mais…

Lors de l'arrivée du Dakar en Arabie Saoudite, Aso avait eu l'excellente idée de lancer le Dakar Experience. Pour faire simple, tout équipage contraint à l'abandon (hors motif médical) pouvait bénéficier d'un joker lui permettant de reprendre une seule fois le départ après avoir récupéré et réparé son véhicule. Par contre, il y avait une contrepartie. Une fois la carte Dakar Experience jouée, le concurrent n'apparaissait plus dans le classement officiel. En soi, l'idée était excellente car cette possibilité permettait à des rookies et amateurs d'avoir une chance supplémentaire de monter sur le podium d'arrivée. Seulement voilà, les choses viennent de changer. ASO et la FIA ont décidé d'étendre la formule Dakar Experience à l'ensemble du plateau. Même aux teams d'usine ! Au passage, pour certains équipages, le nombre de jokers est passé d'un à quatre. Plus surprenant encore, lors de cette édition 2022, les concurrents ayant bénéficié de cette « seconde chance » restaient classés. Ce qui donne des choses assez insolites. Prenons par exemple le cas de Stéphane Peterhansel. Ayant connu des problèmes mécaniques lors des stages 1B et 3 qui l'ont obligé à sortir à chaque fois de la spéciale, le pilote Audi reprit quand même le départ des spéciales suivantes. Et c'est comme cela qu'on le vit dépanner Carlos Sainz d'un amortisseur lors de la cinquième journée de course. En soi, cette assistance n'a pas eu de conséquences. Mais, que se serait-il passé si El Matador avait alors joué le podium ? Dans le même genre, alors qu'il aurait dû être mis hors course, Stéphane Peterhansel gagna le stage 10. À mon humble avis, ASO devrait revenir à sa formule de départ en excluant les top-team du dispositif Dakar Experience.

Rendez-vous dans le prochain numéro pour découvrir le compte-rendu de la course T3 et T4

Classement final Auto du Dakar 2022

Pos.	N°	Pilote / Copilote	Team	Temps	Écart	Pénalité
1	201	Nasser Al-Attiyah / Matthieu Baumel	Toyota Gazoo Racing	38H 33' 03"		00H 05' 00"
2	211	Sebastien Loeb / Fabian Lurquin	Bahrain Raid Xtreme	39H 00' 49"	+ 00H 27' 46"	00H 05' 00"
3	205	Yazeed Al Rajhi / Michael Orr	Overdrive Toyota	39H 34' 16"	+ 01H 01' 13"	00H 00' 35"
4	221	Orlando Terranova / Daniel Oliveras Carreras	Bahrain Raid Xtreme	40H 00' 26"	+ 01H 27' 23"	00H 13' 00"
5	207	Giniel De Villiers / Dennis Murphy	Toyota Gazoo Racing	40H 14' 51"	+ 01H 41' 48"	00H 05' 00"
6	203	Jakub Przygonski / Timo Gottschalk	X-Raid Mini Jcw Team	40H 26' 09"	+ 01H 53' 06"	
7	212	Mathieu Serradori / Loic Minaudier	Srt Racing	41H 05' 08"	+ 02H 32' 05"	00H 15' 00"
8	223	Sebastian Halpern / Bernardo Graue	X-Raid Mini Jcw Team	41H 11' 29"	+ 02H 38' 26"	00H 06' 00"
9	224	Mattias Ekstrom / Emil Bergkvist	Team Audi Sport	41H 15' 14"	+ 02H 42' 11"	00H 17' 00"
10	208	Vladimir Vasilyev / Oleg Uperenko	Vrt Team	41H 35' 24"	+ 03H 02' 21"	00H 07' 00"
11	234	Vaidotas Zala / Paulo Fiuza	Teltonika Racing	42H 04' 58"	+ 03H 31' 55"	00H 03' 00"
12	202	Carlos Sainz / Lucas Cruz	Team Audi Sport	42H 12' 24"	+ 03H 39' 21"	00H 17' 00"
13	235	Michael Pisano / Max Delfino	Md Rallye Sport	42H 14' 03"	+ 03H 41' 00"	00H 02' 10"
14	230	Brian Baragwanath / Leonard Cremer	Century Racing	42H 24' 29"	+ 03H 51' 26"	00H 19' 00"
15	233	Shameer Variawa / Danie Stassen	Toyota Gazoo Racing	42H 28' 36"	+ 03H 55' 33"	00H 55' 00"
16	214	Christian Lavieille / Johnny Aubert	Md Rallye Sport	42H 35' 45"	+ 04H 02' 42"	00H 17' 00"
17	217	Bernhard Ten Brinke / Sébastien Delaunay	Overdrive Toyota	43H 18' 43"	+ 04H 45' 40"	00H 17' 00"
18	222	Lucio Alvarez / Armand Monleon	Overdrive Toyota	43H 29' 39"	+ 04H 56' 36"	
19	210	Cyril Despres / Taye Perry	Gpx Racing	43H 31' 25"	+ 04H 58' 22"	
20	237	Juan Cruz Yacopini / Alejandro Miguel Yacopini	Overdrive Toyota	43H 56' 18"	+ 05H 23' 15"	
21	243	Pierre Lachaume / Stephane Duple	Md Rallye Sport	44H 00' 00"	+ 05H 26' 57"	00H 32' 00"
22	229	Ronan Chabot / Gilles Pillot	Overdrive Toyota	44H 21' 49"	+ 05H 48' 46"	00H 04' 00"
23	238	Laia Sanz / Maurizio Gerini	X-Raid Mini Jcw Team	44H 51' 59"	+ 06H 18' 56"	00H 01' 00"
24	228	Miroslav Zapletal / Marek Sykora	Offroadsport	45H 09' 14"	+ 06H 36' 11"	00H 01' 00"
25	209	Martin Prokop / Viktor Chytka	Benzina Orlen Team	45H 17' 12"	+ 06H 44' 09"	00H 07' 00"
26	254	Jean Remy Bergounhe / Gérard Dubuy	Md Rallye Sport	45H 41' 47"	+ 07H 08' 44"	00H 30' 00"
27	248	Isidre Esteve Pujol / José Maria Villalobos Valcarcel	Repsol Rally Team	45H 54' 43"	+ 07H 21' 40"	00H 01' 00"
28	216	Denis Krotov / Konstantin Zhiltsov	X-Raid Mini Jcw Team	46H 42' 09"	+ 08H 09' 06"	00H 01' 00"
29	253	Christiaan Visser / Rodney Burke	Century Racing	47H 30' 03"	+ 08H 57' 00"	00H 01' 00"
30	278	Marcelo Tiglia Gastaldi / Cadu Sachs	Century Racing	49H 16' 29"	+ 10H 43' 26"	00H 16' 00"
31	225	Henk Lategan / Brett Cummings	Toyota Gazoo Racing	50H 24' 24"	+ 11H 51' 21"	00H 05' 00"
32	273	Po Tian / Xuanyi Du	Hanwei Motorsport	50H 39' 06"	+ 12H 06' 03"	00H 24' 00"
33	246	Erwin Imschoot / Olivier Imschoot	Md Rallye Sport	51H 31' 03"	+ 12H 58' 00"	00H 20' 00"
34	249	Oscar Fuertes Aldanondo / Diego Vallejo	Astara Team	51H 33' 35"	+ 13H 00' 32"	01H 28' 20"
35	240	Miguel Barbosa / Pedro Velosa	Overdrive Toyota	52H 01' 19"	+ 13H 28' 16"	00H 31' 10"
36	267	Daniel Schröder / Ryan Bland	Jürgen Schroeder	52H 14' 41"	+ 13H 41' 38"	00H 32' 00"
37	220	Wei Han / Li Ma	Hanwei Motorsport	53H 00' 51"	+ 14H 27' 48"	10H 04' 00"
38	242	Akira Miura / Laurent Lichtleuchter	Toyota Auto Body	55H 54' 06"	+ 17H 21' 03"	00H 15' 00"
39	286	Ernest Roberts / Henry Kohne	Century Racing	56H 45' 59"	+ 18H 12' 56"	00H 32' 00"
40	277	Maik Willems / Robert Van Pelt	Bastion Hotels Dakar	57H 07' 46"	+ 18H 34' 43"	01H 06' 00"
41	252	Gintas Petrus / Sarunas Paliokas	Petrus Kombucha Team	58H 52' 45"	+ 20H 19' 42"	00H 45' 00"
42	206	Sheikh Khalid Al Qassimi / Dirk Von Zitzewitz	Abu Dhabi Racing	59H 22' 59"	+ 20H 49' 56"	10H 02' 00"
43	245	Ronald Basso / Jean Michel Polato	Toyota Auto Body	59H 46' 19"	+ 21H 13' 16"	00H 47' 10"
44	265	Markus Walcher/ Stephan Stensky	Walcher Racing Team	59H 50' 54"	+ 21H 17' 51"	00H 59' 10"
45	250	Alexandre Leroy / Nicolas Delangue	Srt Racing	61H 22' 55"	+ 22H 49' 52"	08H 46' 00"
46	263	François Cousin / Stéphane Cousin	Compagnie Des Dunes	64H 23' 17"	+ 25H 50' 14"	18H 04' 10"
47	293	Jean-Philippe Beziat / Vincent Albira	Md Rallye Sport	66H 52' 15"	+ 28H 19' 12"	00H 46' 00"
48	236	Lionel Baud / Jean-Pierre Garcin	Ph-Sport	68H 51' 28"	+ 30H 18' 25"	11H 16' 50"

49	241	Antanas Juknevicius / Didzis Zarins	Kreda	69H 33' 48"	+ 31H 00' 45"	10H 04' 20"
50	259	Jean Pierre Strugo / François Borsotto	Md Rallye Sport	80H 21' 12"	+ 41H 48' 09"	22H 45' 10"
51	213	Guoyu Zhang / Hongyu Pan	Baic Orv	81H 45' 52"	+ 43H 12' 49"	25H 20' 10"
52	204	Nani Roma / Alex Haro Bravo	Bahrain Raid Xtreme	82H 30' 33"	+ 43H 57' 30"	30H 00' 10"
53	251	Alexandre Pesci / Stephan Kuhni	Rebellion Racing	85H 16' 40"	+ 46H 43' 37"	22H 50' 00"
54	289	Mihai Ban / Stefan Catalin Ion	Transilvania Rally Ria	89H 58' 41"	+ 51H 25' 38"	10H 15' 00"
55	266	Yves Fromont / Jean Fromont	Mmo Les Lyonnais	92H 07' 48"	+ 53H 34' 45"	27H 37' 00"
56	270	Hugues Moilet / Antoine Galland	Off Road Concept	93H 56' 30"	+ 55H 23' 27"	22H 54' 00"
57	276	Thierry Richard / Franck Maldonado	Sodicars Racing	94H 56' 26"	+ 56H 23' 23"	23H 00' 00"
58	287	Iacob Ilie Buhai Hotea / Turdean Tudor	Iacob Buhai	95H 53' 28"	+ 57H 20' 25"	16H 15' 00"
59	200	Stéphane Peterhansel / Edouard Boulanger	Team Audi Sport	106H 45' 16"	+ 68H 12' 13"	46H 19' 00"
60	272	Silvio Totani / Tito Totani	Motortecnica Racing	111H 21' 54"	+ 72H 48' 51"	36H 49' 00"
61	269	Patrick Martin / Lucas Martin	Mmo Les Lyonnais	112H 32' 42"	+ 73H 59' 39"	46H 20' 00"
62	292	Henri Vansteenbergen / Eyck Willemse	Oryxrallysport	123H 34' 58"	+ 85H 01' 55"	41H 45' 00"
63	271	Schalk Burger / Henk Janse Van Vuuren	Century Racing	127H 54' 09"	+ 89H 21' 06"	67H 01' 00"
64	279	Maxime Lacarrau / Frederic Becart	Team Ssp	135H 53' 24"	+ 97H 20' 21"	47H 30' 00"
65	264	Andrea Lafarja / Eugenio Andres Arrieta	Puma Energy Rallyteam	142H 09' 44"	+ 103H 36' 41"	64H 20' 10"
66	239	Carlos Checa / Ferran Marco Alcayna	Md Rallye Sport	143H 18' 14"	+ 104H 45' 11"	73H 46' 00"
67	281	Pierre-Guy Cellerier / Franck Cellerier	Mmo	165H 56' 54"	+ 127H 23' 51"	76H 40' 00"
68	285	Hervé Quinet / Marie-Laure Quinet	Les Clérimois Auto Sport	165H 57' 09"	+ 127H 24' 06"	75H 15' 00"
69	295	Marco Piana / Nicolas Garnier	Xtremeplus Polaris	185H 58' 13"	+ 147H 25' 10"	87H 25' 00"
70	296	Christophe Girard / Renaud Niveau	Sta Competition	214H 51' 18"	+ 176H 18' 15"	117H 46' 00"
71	268	Andrea Schiumarini / Stefano Sinibaldi	R Team	215H 34' 00"	+ 177H 00' 57"	127H 16' 00"
72	291	Ibrahm Almuhna / Osama Alsanad	Ibrahim Almuhna	222H 38' 48"	+ 184H 05' 45"	123H 15' 00"

Un plateau exceptionnel et une victoire française

En parallèle de l'épreuve FIA, pour la deuxième fois de son histoire, se déroulait le Dakar Classic. Accueillant des 4x4 et buggys de course des années 80 et 90, cette épreuve prend la forme d'une course de régularité où chaque équipage doit respecter une moyenne horaire durant la journée. Les écarts réalisés sur les différents secteurs sont alors sanctionnés par des points de pénalité, dont l'addition établit chaque jour un classement. Petite nouveauté de cette seconde édition, en plus des « regularity tests », les concurrents doivent se départager sur des « navigations tests » où chaque écart de kilométrage avec la trace idéale coûte des points aux équipages. À ce petit jeu, c'est un équipage français qui s'est montré le meilleur. En effet, au volant de leur HDJ 80, Serge Mogno et Florent Drulhon ont devancé de 203 points leurs compatriotes

Arnaud et Adeline Euvrard (Mercedes ML) et de 302 points les Espagnols Jesus Fuster Pliego et Juan Carlos Ramirez Moure (Mercedes G 320). Et ils étaient nombreux au départ puisqu'à Jeddah, la caravane du Dakar Classic comptait 142 autos ou camions dont une cinquantaine d'équipages francais. Autre charme du Dakar Classic, son plateau qui fait rêver. En effet, parmi les véhicules au départ, on retrouvait plusieurs autos d'anthologie comme la Peugeot 205 Turbo 16 qui a remporté le Dakar 1987 dans les mains d'Ari Vatanen, des buggys Sunhill et Cotel, des Lada Niva des premiers Dakar, des protos Koro… Petit tour d'horizon de ces autos à travers le classement en photos des équipages francophones de ce Dakar Classic. ■

Texte : Marcel Thébault - Photos : ASO / DPPI

Le Dakar Classic 2022

1er

Serge Mogno / Florent Drulhon
Team Fso

2ème

Arnaud Euvrard / Adeline Euvrard
Team Euvrard

4ème

Jerome Galpin / Anne Galpin
Team FJ

8ème

Tom De Leeuw / Cedric Feryn / Bjorn Burgelman
Feryn Dakar Team

9ème

Marc Douton / Jérémy Athimon
Team Npa Würth Modyf

12ème

Pascal Feryn / Koen Wauters
Feryn Dakar Team

13ème

Christophe Jacquot / Eric Simonin / Julien Goumghar
Team 205 Africa Raid

15ème

Jean Yves Capo / Olivier Ponchon
Team Rallye Raid Aventure Paca

20ème

Thierry Emond / William Lauby
Team Vintage Rally

22ème

Francois Jacquot / Benoit Juif
Team 205 Africa Raid

24ème

Rudy Jacquot / William Alcaraz
Team 205 Africa Raid

27ème

Gilles Clochey / Clement Dormoy
Team Passion Auto 70

28ème

Cédric Zolliker / Benoit Burnier
Team Zolliker

30ème

Salvatore Rapp / Bruno Grilli
Team Vintage Rally

33ème

Jean-Michel Gayte / Maxime Vial
Team Jmax

34ème

Eric Claeys / Tom Claeys
Team Claeyson

Vincent Remblier / Tom Remblier
Team 3214x4

Alexandre Lemeray / Fabien Lecaplain / Guillaume Baron
Team Sta Competition

Michel Blanc / Frédéric Benedetti
Desert Patrol Bb Team

Lionel Guy / Isabelle Masse
Team Guy

Henri Vergari / Gautier Vergari
Teams Cummins

Franck Puchouau / Arnaud Ayala / Laurent Correia
Team Boucou

Antonio Garzon / Guillermo Baeza
Team Marisa

Diego Delespeaux / Bertrand Droupsy
Team Logistic Rallye

60ème

Maxime Lorenzini / Daniel Lorenzini
Team Vintage Rally

62ème

Arnaud Delmas-Marsalet / Lucas Delmas-Marsalet
Team La Compagnie Saharienne

63ème

René Declercq / John Demeester
Vw Iltis Team

64ème

Michel Teerlinck / Patrick Lammens
Team Lammens Classics

65ème

Laurent Beraud / Maxime Beraud
Team La Compagnie Saharienne

69ème

Laurent Auboueix / Romain Hedin
Team Aventure Girousse

70ème

Gilles Girousse / Delphine Delfino
Team Aventure Girousse

73ème

Audrey Sireyjol / Patrick Sireyjol
Team Cummins France

Philippe Clamens / Cécile Douchez
Team Clamens Pere Fille

Rainer Wissmanns / Claire Deygas
Team Cummins France

Vincent Tourneur / Christian Lambert
Team Ralliart Off Road Classic

Tenessy Grezes / Lucas Longepe
Team Pgtp 85

Yannick Commagnac / Didier Lachaud
Team Commagnac Lachaud

Eric Pinson / Laurent Hertzog
Team Pinson

Yannick Grezes / Anthony Drapeau
Team Pgtp 85

Jean-François Bottiau / Eric Bottiau
Team Bottiau

Gilles Espinosa / Laurent Milbergue
Team Land Oc Aventures

Gildas Carnet / Juliette Carnet / Guislaine Broquet-Paget
Team Man Kat V8

Romain Grabowski / Constance Chenard
Team Grabowski - Chenard

Philippe Maréchal / Jean-François Baud
Team Maréchal

Olivier Guerin / Thierry Delgutte
Team Terre & Dunes Aventures

Stephan Lamarre / Alexandre Laroche
Team CLR

Mario Jacober / Sladan Miljic
Niva Red Legend Team

Herve Cotel / Philippe Patenotte
Team Cotel

Le Dakar Classic 2022

Patrick Doby / André Terrier
Team Les Copains

Jean Paul Lacombe / Adrien Lacombe
Team Ralliart Off Road Classic

Van Rompuy Dirk / Lurquin Jean Marie
Team Th-Trucks

Grandjean Philippe / Grandjean Kevin
Team Ralliart Off Road Classic

D'indy Christophe / Bourgois Francois Xavier
Team Ralliart Off Road Classic

Martinot Corentin / Fayolle Enguerran / Gouttenoire Didier
Team Aventure Girousse

Baudet Jean Luc / Deronce Florence
Team Dakar Mercedes Racing Car

Yannick Panagiotis / Valérie Panagiotis
Team Jf

Face à la forte délégation francophone qui représentait un tiers du plateau, ce Dakar Classic comptait aussi de nombreux espagnols, tchèques, allemands, italiens, néerlandais… qui étaient eux aussi venus avec « des trésors ». Petit tour d'horizon…

Classement final du Dakar Classic 2022

Clas	N°	Pilotes	Equipe	Points	Ecart	pénalité
1	798	Serge Mogno / Florent Drulhon	Team Fso	399		
2	783	Arnaud Euvrard / Adeline Euvrard	Euvrard	602	203	
3	742	Jesus Fuster Pliego / Juan Carlos Ramirez Moure	Rumbo Zero	701	302	90
4	723	Jerome Galpin / Anne Galpin	Team Fj	803	404	
5	702	Kilian Revuelta / Mariano De Quadros Romero De	Naturhouse	922	523	
6	808	Xavier Piña Garnatcha / Sergi Giralt Valero	Xavier Piña	983	584	200
7	823	Carlos Santaolalla Milla / Aran Sol I Juanola	Factory - Tub	983	584	10
8	916	Tom De Leeuw / Cedric Feryn / Bjorn Burgelman	Feryn Dakar Team	1004	605	
9	700	Marc Douton / Jérémy Athimon	Npa Würth Modyf	1050	651	610
10	837	Alexander Wurfbain / Onno Den Boer	Wurfbain / Den Boer	1095	696	
11	830	Valdas Valiukevicius / Paulius Kavaliauskas	Heston Airlines	1608	1209	
12	720	Pascal Feryn / Koen Wauters	Feryn Dakar Team	1646	1247	10
13	902	Christophe Jacquot / Eric Simonin / Julien Goumghar	Team 205 Africa Raid	1708	1309	90
14	716	Ondrej Klymciw / Tomas Bohm	Klymciw Racing	1819	1420	
15	758	Jean Yves Capo / Olivier Ponchon	Rallye Raid Aventure Paca	1866	1467	
16	838	Jose Vidanya / Juan Manuel Gonzalez Corominas	Pedrega Team	1909	1510	10
17	904	Jack Brouwers / Gerard Van Veenendaal / Eugene Michael Klutman	Mammoet Rallysport	2134	1735	90
18	792	Julian Merino / Sonia Merino	Merinoteam	2369	1970	50
19	778	Zdenek Ondracek / Rudolf Lhotsky	Vintage Racing Team	2453	2054	60
20	782	Thierry Emond / William Lauby	Vintage Rally	2540	2141	20
21	776	Miquel Angel Boet / Aleix Cabarroques Guillem	Avall Competicio	2922	2523	
22	728	Francois Jacquot / Benoit Juif	Team 205 Africa Raid	3121	2722	600
23	747	Diego Ballester / Enrique Conti Penina	Avall Competicio	3131	2732	30
24	726	Rudy Jacquot / William Alcaraz	Team 205 Africa Raid	3294	2895	250
25	748	Javier Basagoiti / Alfonso Masoliver	Basamas	3390	2991	130
26	831	Robert Van Der Meijden / Jeroen Sertons	De Paauw Rally Team	3401	3002	850
27	768	Gilles Clochey / Clement Dormoy	Passion Auto 70	3441	3042	
28	839	Cédric Zolliker / Benoit Burnier	Zolliker	3634	3235	500
29	918	Jordi Celma Obiols / Xavi Ribas Jorge Toral	Pedrega Team	3827	3428	100
30	814	Salvatore Rapp / Bruno Grilli	Vintage Rally	4222	3823	
31	790	Julio Merino / Esther Merino	Merinoteam	4308	3909	100
32	701	Juan Donatiu Losada / Juan Donatiu Cuello	Dongio Racing	4315	3916	1720
33	762	Jean-Michel Gayte / Maxime Vial	Team Jmax	4450	4051	
34	765	Eric Claeys / Tom Claeys	Claeyson	4673	4274	10
35	816	Antonio Ricciari / Marco Giannecchini	R Team	4681	4282	20
36	815	Vincent Remblier / Tom Remblier	Team 3214X4	5036	4637	20
37	705	Amy Lerner / Sara Carmen Bossaert	A.l. Rally	5064	4665	380
38	806	Luis Pedrals Marot / Gianni Melloni Ribas	Th-Trucks	5297	4898	20
39	801	Alberto Morganti / Gianluca Ianni	Motortecnica Racing Team	5434	5035	500
40	915	Alexandre Lemeray / Fabien Lecaplain / Guillaume Baron	Sta Competition	5447	5048	1100
41	824	Dionisio Alberto Santos Moreno / Iñigo Ruiz Albiasu	Od22	5536	5137	
42	817	Bart Rietbergen / Frank Wiest	Historic Team Zitzewitz	5545	5146	600
43	753	Michel Blanc / Frédéric Benedetti	Desert Patrol Bb Team	5754	5355	
44	789	Lionel Guy / Isabelle Masse	Guy	5874	5475	20
45	919	Andrea Alfano / Simona Morosi / Luca Macrini	R Team	6021	5622	260
46	795	Elgh Lars Eje / Alexander Elg	Motortecnica Racing Team	6149	5750	
47	910	Francesc Guillem / Alex Rabell	Avall Competicio	6156	5757	40
48	818	Lluis Rodriguez Boldu / Tomaso Fenaroli Sanchez	Silver Fox Team	6159	5760	260
49	761	Gian Paolo Tobia Cavagna / Gianni Pelizzola	Team Geca	6285	5886	470

50	769	Evangelos Bersis / Fotios Koutsoumbos	R Team	6517	6118	50
51	730	Juraj Ulrich / Lubos Schwarzbacher	Jantar Team S.r.o.	6521	6122	
52	836	Henri Vergari / Gautier Vergari	Teams Cummins	7622	7223	210
53	833	Herman Van Oldenmark / Ad Van Der Werf	Van Oldenmark	7745	7346	
54	903	Franck Puchouau / Arnaud Ayala / Laurent Correia	Team Boucou	8006	7607	40
55	819	Noemi Rodriguez Moreno / Raul Guzman Villa	Team Tatoracing	8052	7653	140
56	733	Stefano Calzi / Umberto Fiori	Motortecnica Racing Team	8192	7793	
57	794	Antonio Garzon / Guillermo Baeza	Team Marisa	8386	7987	190
58	775	Diego Delespeaux / Bertrand Droupsy	Team Logistic Rallye	8891	8492	2290
59	828	Francesc Termens / Manuel Navarro Dominguez	Th-Trucks	9489	9090	70
60	797	Maxime Lorenzini / Daniel Lorenzini	Vintage Rally	9731	9332	
61	777	Richard Worts / Nicola Shackleton	Historic Team Zitzewitz	10264	9865	
62	724	Arnaud Delmas-Marsalet / Lucas Delmas-Marsalet	Compagnie Saharienne	10838	10439	200
63	710	Rene Declercq / John Demeester	Vw Iltis Team	11258	10859	220
64	826	Michel Teerlinck / Patrick Lammens	Lammens Classics	11261	10862	2100
65	752	Laurent Beraud / Maxime Beraud	Compagnie Saharienne	11986	11587	40
66	760	Tommaso Castellazzi / Stefano Dalla Valle	T.t.team	12250	11851	260
67	914	Kornelis Offringa / Miranda Van Middendorp	De Paauw Rally Team	12356	11957	650
68	719	Lorenzo Traglio / Adriano Furlotti	Tecnosport	12688	12289	3170
69	745	Laurent Auboueix / Romain Hedin	Aventure Girousse	13117	12718	
70	713	Gilles Girousse / Delphine Delfino	Aventure Girousse	13841	13442	3890
71	829	Mirko Ürmösi / Edith Nenninger	Rallyeraid-Club-Germany	14659	14260	1480
72	900	Michiel Kuijs / Geert Van Genugten / Maikel Neijenhuis	Classic Team Daf	15045	14646	1900
73	743	Audrey Sireyjol / Patrick Sireyjol	Cummins France	16857	16458	30
74	766	Philippe Clamens / Cécile Douchez	Team Clamens Pere Fille	19387	18988	1800
75	735	Rainer Wissmanns / Claire Deygas	Cummins France	19997	19598	3850
76	727	Agostino Rizzardi / Alberto Vassallo	Motortecnica Racing Team	20715	20316	1810
77	913	Serhii Malyk / Liubomyr Shumakov / Serhi Martovenko	Sta Competition	21817	21418	960
78	810	Rafael Priego Garcia Facun / Vitoria Salaberria	Autoterreno - Puravida Competicion	22149	21750	
79	714	Vincent Tourneur / Christian Lambert	Ralliart Off Road Classic	22285	21886	2570
80	757	Joao Antonio De Almeida E Sousa / Luis Manuel Da Costa Santos	Th-Trucks	22583	22184	770
81	773	Tenessy Grezes / Lucas Longepe	Team Pgtp 85	23071	22672	330
82	770	Guido Dallarosa / Luigi Capitani	Motortecnica Racing Team	25461	25062	5060
83	738	Yannick Commagnac / Didier Lachaud	Commagnac Lachaud	25543	25144	210
84	787	Carsten Hesz / Bernard Caspers	De Paauw Rally Team	25603	25204	2840
85	822	Jörg Sand / Bastian Klausing	Rallyeraid-Club-Germany	26060	25661	110
86	706	Juan Roura Iglesias / Miguel Angel Valencia Posada	Roura Lighting Team	26268	25869	1800
87	809	Eric Pinson / Laurent Hertzog	Pinson	27173	26774	1900
88	759	Luciano Carcheri / Giulia Maroni	Tecnosport	27522	27123	1200
89	906	Corrado Pattono / Piermarco Acerni	Motortecnica Racing Team	30785	30386	4900
90	901	Radovan Kazarka / Josef Kalina / Robert Kasak	Fesh Fesh Team	31369	30970	2120
91	709	Peter Brabeck-Letmathe / Daniel Lopez-Palao	Team Casteu Classic	31706	31307	6530
92	740	Antonio Gutierrez / Luis Heras Rodriguez	Rumbo Zero	32465	32066	5200
93	771	Yannick Grezes / Anthony Drapeau	Team Pgtp 85	32667	32268	5150
94	741	Enrique Mayor / Xavier Romero Soler	Rumbo Zero	33408	33009	5130
95	754	Jean-François Bottiau / Eric Bottiau	Jean-François Bottiau	34433	34034	5900
96	786	Antonio Garcia Coma / Florencio Rius Planas	Th-Trucks	39811	39412	6520
97	821	Christian Ruppert / Ursula Ruppert	Fun42-Racing	39887	39488	1800
98	803	Elio Moro / Elena Giaveri	Team 511	43488	43089	4620
99	811	Carles Pujolar Rigat / Gerard Alsina Sala	Pujolaracing	46755	46356	6000
100	744	Daniel Albero Puig / Jorge Vera	Team Un Diabetico En El Dakar	48059	47660	9000
101	729	Manuel Capelo / Emilio Benito Castelo	Xraids Experience	48938	48539	1130
102	781	Gilles Espinosa / Laurent Milbergue	Land Oc Aventures	49921	49522	3800

Le Dakar Classic 2022

103	912	Gildas Carnet / Juliette Carnet / Guislaine Broquet -Paget	Team Man Kat V8	51818	51419	1920
104	907	Alexander Paas / Rudolf Krümmel / Matthias Hertwig	Rallyeraid-Club-Germany	53332	52933	2120
105	791	Romain Grabowski / Constance Chenard	Grabowski - Chenard	55716	55317	3320
106	800	Juan Morera / Lidia Ruba	Momabikes Raid Team	56314	55915	6090
107	802	Philippe Maréchal / Jean-François Baud	Philippe Maréchal	59083	58684	8850
108	722	Olivier Guerin / Thierry Delgutte	Terre & Dunes Aventures	61400	61001	9540
109	805	Miguel Merino / Olga Merino	Merinoteam	62198	61799	7410
110	712	Stephan Lamarre / Alexandre Laroche	Clr	62705	62306	7500
111	767	Giacomo Clerici / Oscar Polli	Tecnosport	63082	62683	13080
112	703	Roberto Camporese / Federico Didone	#384Camporese	68545	68146	9780
113	774	Ben De Paauw / Peter De Paauw	De Paauw Rally Team	68759	68360	4820
114	734	Rebecca Busi / Roberto Musi	Busi Roberto	70628	70229	5930
115	763	Mario Jacober / Sladan Miljic	Niva Red Legend Team	75201	74802	1300
116	711	Ernst Amort / Adolf Ruhaltinger	Amort Ernst	76239	75840	9450
117	732	Martin Cabela / Olga Lounova	Orion - Moto Racing Group	76814	76415	16720
118	707	Herve Cotel / Philippe Patenotte	Cotel	76863	76464	4770
119	772	Frantisek Randysek / Dusan Randysek	Vintage Racing Team	78399	78000	6920
120	780	Patrick Doby / André Terrier	Les Copains	81113	80714	9950
121	807	Petr Fiala / Tomas Fiala	Vintage Racing Team	92883	92484	7360
122	750	Fritz Becker / Ilie Constanta	Rallyeraid-Club-Germany	96097	95698	14400
123	725	Ignacio Corcuera Oscar Ordoñez Vazquez	Equipo Euskadi 4X4	97400	97001	2260
124	911	Francisco Del Pozo Martinez / Daniel Cesteros Garcia / Gustavo Castro Rodriguez	Naturhouse	109312	108913	5790
125	785	Jean Paul Lacombe / Adrien Lacombe	Ralliart Off Road Classic	115240	114841	12600
126	917	Christian Almansa / Javier Monje / Carlo Miniotti	Momabikes Raid Team	118546	118147	7930
127	755	Olga Rouckova / Robert Knobloch	Czech Samurais	139942	139543	11910
128	718	Cornelis Lambert Kamp / Jacobine Kamp-Noordsij	Cx Rally Team	143216	142817	13260

CHAMPIONNAT D'EUROPE DE

TRUCK TRIAL

26ème édition

12000 visiteurs • 8 nationalités • 50 teams

4 - 5 JUIN 2022

Un rendez vous convivial et un spectacle exceptionnels

EUROPA TRUCK-TRIAL

Compétition - Exposition - Réceptifs
Animations Tout-terrain
Transports - Loisirs verts...

une organisation :

FTTVB France Tout-Terrain Vallée Bleue

France Routes

MONTALIEU VERCIEU (38)

Le Japon, l'autre pays de la démesure 4x4

Malgré le fait qu'il leur soit quasiment impossible d'importer une voiture étrangère sur leur archipel, les Japonais nourrissent une passion dévorante pour l'automobile. Si un doute existait, il suffit de sillonner les allées du Tokyo Auto Salon pour s'en convaincre. Durant trois jours, chaque année début janvier, ce sont plus de 330 000 visiteurs qui se retrouvent au parc des expositions de Makuhari Messe, au sud-est de Tokyo. Il faut dire aussi qu'il y a de quoi s'émerveiller sur place pour qui aime les belles mécaniques ! En effet, ce salon réunit environ 500 exposants qui y exposent presque un millier de véhicules. Et il y en a pour tous les goûts ! Des autos customisées à la façon Fast & Furious, des lowriders, des sportives revisitées à la sauce drift, des kei-cars repensées pour l'offroad et bien sûr des 4x4. D'ailleurs, la star de l'édition 2022

(qui a eu lieu du 14 au 16 janvier) est un Suzuki œuvre des élèves du Nihon Automotive College. Un engin impossible à ne pas remarquer ! Déjà car son châssis et sa caisse sont rallongés de 40 cm, histoire de le convertir en 5 portes. Ensuite car il culmine 20 cm plus haut que ses congénères grâce à un kit suspension + 6 pouces et des pneus tout-terrain Toyo Open Country A/T. En sus, il arbore un pare-chocs avant « maison » avec treuil intégré, des extensions d'ailes, et surtout un arceau extérieur intégral sur lequel est fixée une tente de toit Feldon Shelter. Mais, il y avait d'autres véhicules exposés, peut-être moins extrêmes, mais tout aussi intéressants. Embarquement immédiat pour les découvrir. ■

Texte : Mark McRight – Photos : TAS

Le Tokyo Auto Salon 2022

Showa Garage

Annonce des actions du Codever suite à son assemblée générale

Le 6 décembre dernier, l'Assemblée générale du Codever a permis d'arrêter un programme d'actions conséquent pour les prochains mois. Voici les principales.

Elections présidentielle et législatives.

Nous porterons nos revendications à l'occasion des campagnes :

- Encadrement du pouvoir de police du maire
- Protection des chemins ruraux
- Revendication d'une offre légale suffisante en matière de sports de nature (réouverture d'itinéraires pour les randonneurs motorisés partout où il en manque ; création d'une « offre légale de pratique » destinée aux adeptes des activités plus sportives tels que l'enduro (moto comme VTT/VTTAE, le trial ou le franchissement)
- Suppression du critère de carrossabilité s'appliquant aux chemins privés
- Sécurisation des pratiques

Création d'un « club des élus » au sein du Codever (délégués, adhérents…) pour traiter certaines questions (notamment dépôts sauvages de déchets, rodéos motorisés…) et communiquer vers les élus.

Financement de consultations juridiques et de recours contentieux sur plusieurs sujets (dont PV « à la volée » en forêt, pratiques abusives des préfectures à l'encontre des organisateurs…)

Cohabitation sports de nature et chasse

Le Codever, qui n'a jamais été hostile à la chasse, continuera à rappeler aux sportifs les règles de bon sens à adopter en période de chasse, tout en rappelant aux chasseurs le nécessaire devoir de prudence et de respect des règles de sécurité.

Par ailleurs, le Codever s'oppose à la volonté de la Fédération Nationale des Chasseurs (FNC) de participer aux missions de police de l'environnement.

Lutte contre les pièges dans les chemins

Le Codever poursuite son combat contre les pièces intentionnels ou non.

Au sujet des pièges non-intentionnels : le Codever contactera les sénateurs signataires de la proposition de loi n°43 « visant à limiter l'engrillagement des espaces naturels et à protéger la propriété privée ». Objectif : intégrer des dispositions visant à encadrer les dispositifs de fermeture de chemins.

Cette même PPL n°43 relative à l'engrillagement des espaces naturels prévoit l'instauration d'une sanction pénale en cas de pénétration sur une propriété privée rurale (contravention de la cinquième classe). Le Codever s'y opposera.

EDPM (trottinettes électriques…)

Nous demanderons à ce que les EDPM T-T soient autorisés par principe sur les chemins ruraux hors agglomération.

Engager le débat sur l'avenir de la rando motorisée

Passe-t-il par le véhicule électrique ? L'hydrogène ?

Mise en place d'une veille technologique avec infos régulières dans la newsletter.

Aide aux organisateurs de randonnées
Le Label Codever Attitude est abandonné. Son cahier des charges servira de base à l'élaboration d'un guide de l'organisateur de randonnée (tout type de randonnées, motorisées ou non), sur le modèle du Guide Pratique.

Charte de bonnes pratiques « 10 conseils »
Elle sera déclinée pour les autres activités, en priorité pour le VTT.

Evaluer l'impact économique des loisirs verts
En utilisant les grandes écoles, et en déclinant la démarche au niveau national mais également local.

Lutte contre le bruit excessif des motos/quads
Le bruit reste la pollution n°1 pour nos concitoyens. Nous poursuivrons des actions de sensibilisation et d'améliorons avec la FFM, le CNPA, la FFMC…

Partage de traces sur internet
Le Codever crée un service de vérification des traces, destiné aux prestataires proposant des traces en ligne.

Journées des Chemins
Prochaine édition au mois d'octobre. Date à définir.

Comme vous le voyez, le Codever ne se résume pas à une assurance protection juridique. Nous agissons chaque jour pour défendre votre liberté de circuler, votre liberté d'organiser ou d'entreprendre. Nous défendons et promouvons vos passions, motorisées ou non, et les itinéraires et lieux où vous les assouvissez.

Pour mener à bien toutes nos actions, nous nous appuyons sur une grosse poignée de bénévoles motivés et deux salariés, ce qui limite évidemment nos possibilités. Pour financer ces actions, nous ne comptons que sur les cotisations de nos adhérents. Nous refusons d'être tributaires de subventions publiques, afin de ne pas nous retrouver pieds et poings liés.
C'est pourquoi nous lançons un appel aux bonnes volontés : adhérez !

De nouvelles têtes au Codever
L'assemblée générale du 6 décembre a apporté quelques changements parmi nos administrateurs, et un nouveau Bureau national a été élu. Edyth Quincé a été réélue présidente, à l'unanimité. Autres membres du Bureau National : Patrick Lemaire, Philippe Despagne, Thibault Verhaeghe, Daniel Dremaux, Benoit Raynaud et Guy Ambel.
Pour découvrir tous les changements :
www.codever.fr/actu/2020-de-nouvelles-tetes-au-codever-france

Le Codever lance sa veille technologique
Normes antipollution et anti bruit de plus en plus drastiques, évolution rapide des motorisations (électrique, hydrogène…) due à une transition écologique à marche forcée, la situation réglementaire et technologique évolue à vitesse grand V. Ce groupe de travail communiquera avec les adhérents sous la forme d'un passage ''Veille Techno'' dans notre newsletter, une fois par mois. Si le sujet le mérite nous publierons une newsletter spéciale. La première mouture paraitra en février. Les personnes intéressées pour participer peuvent écrire à
charles.peot@codever.fr

Le Codever se dote d'une charte du bénévolat et d'un règlement intérieur
L'Assemblée générale du Codever France a adopté, le 6 décembre dernier, deux documents très importants pour son fonctionnement. Si le règlement intérieur est un document assez fréquemment mis en place dans les associations, la charte du bénévolat est un outil moins répandu et pourtant bien utile. Nous vous invitons à les découvrir dans notre rubrique documentation :
https://www.codever.fr/documentation

Modifications des adhésions
La dernière assemblée générale a entériné plusieurs décisions de modification : pour la formule « sympathisant », la cotisation passe à 10€, au lieu de 15€. L'abonnement à la Lettre du Codever n'est plus inclus dans cette formule. Pour toutes les autres formules : la Lettre du Codever passe en version uniquement numérique et un seul autocollant est envoyé avec la carte de membre.

Un Codever combatif pour le Vaucluse
Les adhérents vauclusiens réunis à Pernes-les-Fontaines le 12 novembre ont élu 4 délégués à l'unanimité : Ariel Arnaud du Moto-Club de Goult, Pierre Lugan, président du Club 4x4 Auto Verte de Carpentras, Stéphane Morizeau, guide de Ventoux Quad et Bernard Molé, un passionné de quad.
Contact : codever84@codever.fr

Assemblées Départementales
Pratiquants de loisirs verts, vous êtes conviés aux assemblées suivantes.

Codever Aveyron : vendredi 4 février 2022 de 20h30 à 22h à la salle du 1er étage de la Maison des Associations (Rue de l'église - 12160 BARAQUEVILLE).
Contact : codever12@codever.fr

Codever Indre : dimanche 30 janvier 2022 de 9h30 à 11h30 à la salle Charles Brillaud (7 Rue Charles Brillaud, 36200 Argenton-sur-Creuse).
Contact : codever36@codever.fr

LES CALENDRIERS 2022
D'OFFROAD 4X4 MAGAZINE

A IMPRIMER CHEZ SOI

A télécharger gratuitement sur www.offroadmag.fr