

PRÉPARATION



PARTENAIRE PARTICULIER...

Depuis quelques années, les 4x4 ont évolué de manière radicale. Désormais, ils rivalisent ouvertement avec les berlines, en termes de confort, d'équipements, d'aides électroniques et finalement en agrément de conduite. Même les pick-up, pourtant véhicules utilitaires par excellence, se sont embourgeoisés. Maintenant, ces tout-terrain à benne offrent des prestations dignes des 4x4 à cinq portes. Partir en raid avec n'a donc plus rien d'inconcevable. Bien au contraire. La preuve avec l'Isuzu D-Max de Sud-Ouest 4x4.

À l'heure actuelle, les pick-up 4x4 ont le vent en poupe. Leurs ventes ne se portent pas trop mal et de plus en plus de préparateurs se penchent sur eux. Fini le temps où leur vocation utilitaire en faisait des véhicules spartiates, juste bons pour une dure vie de labeur ! Désormais, ils offrent quasiment le même niveau de confort et les mêmes performances que les 4x4 traditionnels. De plus, leur conception reste assez traditionnelle

et la présence des puces savantes s'y limite au strict nécessaire. Du coup, à l'heure où il devient problématique de préparer un 4x4 neuf pour le raid, les pick-up deviennent une alternative attrayante, comme nous le prouve celui de Sud-Ouest 4x4.

Légères retouches

Comme base, Christophe Sagnes, le boss de l'enseigne girondine, a choisi

Isuzu D-Max "Afrique" ► Sud Ouest 4x4

Par Matthieu Dadillon // Photos : dadillon.ifrance.com



un Isuzu D-Max double cabine « new generation », celui doté du moteur 3,0 Litres TD de 163 chevaux. Certes, il aurait pu le prendre en boîte automatique, mais, les raiders français préférant (encore) passer les vitesses à la main et comme ce véhicule est destiné à la location, le choix fut vite fait. Dès l'arrivée du pick-up à Biganos, Christophe, fort d'une expérience précédente sur un L200, a plongé immédiatement sous le véhicule. Les deux catalyseurs de la ligne d'échappement ont disparu et notre Girondin a fabriqué sur mesure une nouvelle ligne à sortie latérale. Coté admission d'air, un snorkel Safari Gard est venu surélever la prise d'air afin d'éviter que trop de sable n'arrive jusqu'au filtre à air d'origine.

Pour espacer les arrêts à la pompe, le réservoir d'origine a laissé sa place à un modèle LRA de 120 litres. En parallèle et sur demande expresse du client, l'autonomie en carburant peut être encore augmentée en ajoutant un second réservoir de 140 litres entre les longerons arrière, à la place de la roue de secours. Dans ce cas de figure, ce D-Max dispose de plus de 260 litres de gas-oil.

Monte adaptée

Ensuite, ce fut au tour de la suspension d'être au centre de toutes les attentions. Aux lames arrière d'origine, se sont substituées des modèles Dobinsons Heavy Duty +7 cm. À l'avant, des barres de torsion renforcées de même fabrique ont rehaussé le véhicule de 5 cm. En association, Christophe a installé quatre amortisseurs

à bonbonnes séparées Proflex et il a remplacé tous les silentblocs par des modèles en polyuréthane. Cette modification, en plus de raffermir la suspension en prévision des pistes africaines, a permis de chausser ce D-Max en Bridgestone 673 taille 235/85 R16, des pneus performants dans le sable montés sur des jantes Racer. Une monte mixte.

Juste ce qu'il faut

Ayant libéré la place pour un éventuel réservoir supplémentaire, Christophe a dû trouver une solution pour emmener une, voire deux roues de secours. Pour cela, il a posé un pare-chocs arrière Kaymar qu'il a modifié afin de disposer de deux porte-roues indépendants. Normalement, un Kaymar ne reçoit qu'un porte-roue, éventuellement complété par un porte-jerican. Ensuite, notre homme a installé un blindage avant LMT qu'il a prolongé avec une plaque de polyuréthane jusqu'à la boîte de vitesses.

Au niveau de l'aménagement intérieur, cet Isuzu reste proche d'un modèle de série. Dans la boîte à gants, en modifiant la façade de sorte qu'elle puisse s'enlever, Christophe a logé un Terra Trip 202+ avec un répéteur devant le pilote ainsi qu'un GPS MLR.

Grâce à la façade amovible, dès son retour en France, ce D-Max retrouve sa planche de bord d'origine, les instruments de navigation disparaissant comme par miracle.

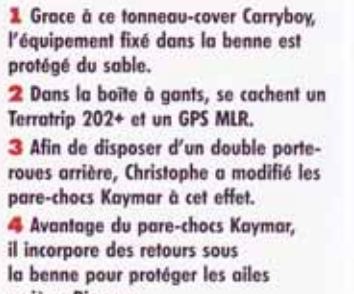
À cela, Christophe a juste ajouté une console de toit Outback Import afin de disposer de rangements supplémentaires dans l'Isuzu. Et c'est tout !



Le reste de l'habitacle demeurant strictement d'origine, jusqu'aux sièges. Par contre, dans la benne, notre homme a fixé un plateau coulissant Front Runner où viennent se fixer soit des cantines, soit un réfrigérateur...

À côté, un petit compresseur Koala a pris ses aises. Afin de protéger cet équipement et d'éventuels sacs de voyages du sable, un tonneau-cover Carryboy vient fermer hermétiquement la benne. Enfin, pour coucher n'importe où, une tente de toit Columbus est venue prendre place sur des barres de toit Rhino Rack.

Ainsi équipé, ce D-Max affiche les mêmes prétentions au raid d'un KDJ 120 ou d'un HDJ 80 préparé. Pour preuve, en moins d'un an, il a déjà pris part une fois au Rallye des Gazelles, à deux raids en Tunisie et un autre sur le sol marocain. Et, à chaque sortie, il est revenu, sans avoir rencontré le moindre souci. C'est l'avantage de partir avec un véhicule robuste, récent, affichant un faible kilométrage...



LE PRIX DE LA PASSION

Sortie d'échappement latérale : 300 €
 ► Réservoir de remplacement LRA de 120 litres : 1300 € ► Snorkel Safari Gard : 390 € ► Lames de suspension Dobinsons +5 cm : 690 € / la paire ► Barres de torsion Dobinsons : 690 € / la paire
 ► Amortisseurs Proflex : 832 € / pièce
 ► Plateau coulissant Front Runner dans la benne : 852 € ► Pare-chocs arrière Kaymar modifié avec double portes-roues : 3000 € ► Console de toit Outback Import : 375 € ► Blindage avant LMT : 386 € ► Protection centrale en polyuréthane : 500 € ► Coût total avec le véhicule neuf : 47 000 €

Recherche nouveau propriétaire

Après une année de bons et loyaux services, Christophe a décidé de vendre son D-Max. Alors, si cela vous intéresse et que vous disposez de 34 000 €, n'hésitez pas à le contacter au 05 57 70 60 40.



- 1** Grâce à ce tonneau-cover Carryboy, l'équipement fixé dans la benne est protégé du sable.
- 2** Dans la boîte à gants, se cachent un Terratrip 202+ et un GPS MLR.
- 3** Afin de disposer d'un double portes-roues arrière, Christophe a modifié les pare-chocs Kaymar à cet effet.
- 4** Avantage du pare-chocs Kaymar, il incorpore des retours sous la benne pour protéger les ailes arrière. Bien vu.
- 5** Sur ce plateau coulissant Front Runner, vous pouvez sangler des cantines ou un réfrigérateur. Inutile de monter dans la benne pour y accéder, il suffit de tirer le plateau.
- 6** Pour éviter d'endommager le silencieux arrière, Christophe a fabriqué une sortie latérale sur mesure.
- 7** Grâce à ce snorkel Safari Gard, le moteur respire mieux sur les pistes.
- 8** À l'inverse de l'avant, Christophe a rehaussé l'arrière de 7 cm grâce à des lames Heavy Duty Dobinsons associées à des amortisseurs Proflex. Du bon matériel.
- 9** En mixant amortisseurs Proflex et barres de torsion Dobinsons, Christophe a rehaussé l'avant de 5 cm.
- 10** Pour augmenter l'autonomie, un réservoir de 120 litres a pris la place de celui d'origine.
- 11** Pas de soucis en cas de chocs ou de projections de cailloux sur les pistes, l'avant du véhicule est protégé par un robuste ski LMT.