

GT pour le



raid

Le Land Cruiser SW demeure le moins ostentatoire des 4x4 et pour cause, sa ligne loin des standards urbains inspire davantage le baroud qu'une sortie en ville. Nonobstant son tarif prohibitif, sa motorisation en rupture avec les restrictions économiques ambiantes, il possède un tempérament de pistard. A l'instar des fameux HDJ. C'est justement ce qui séduit Sahara 31.

Laurent Erre.

Le tout-terrain est une seconde nature pour Fabien Villa. Fondateur de la concession Toyota Muret en 1995, ce Toulousain explore aujourd'hui le 4x4 sous un angle ludique, celui de la préparation. Récemment situé à Seysses, aux portes de la Ville Rose et non loin des Pyrénées, son atelier Sahara 31 distille aux passionnés une vision singulière de la pratique du TT. Exit le tape à l'œil, cet amateur de trial ne jure que par Toyota, « une mécanique fiable, n'impliquant qu'un minimum d'intervention pour se faire plaisir » précise-t-il. En cette période « de transition », l'entreprise est louable. Afin d'illustrer ses propos, Fabien se décide à optimiser un Station Wagon finition Legend, flambant neuf, après avoir envisagé tout d'abord l'opération sur un FJ Cruiser (qu'il importe, par ailleurs). Cette métamorphose explore les arcanes des préparations typées raids, à savoir les chapitres suspensions, blindage et motorisation. Héritier d'une lignée de baroudeur (HDJ 80, 100), le VDJ 200 repose sur un châssis type échelle. Quant au train roulant, il se compose d'un essieu arrière rigide à 4 bras, puis d'une double triangulation à l'avant. Contrairement à la finition Lounge (ex-VXE), le Legend 5 places ne dispose pas de série de la suspension variable adaptative AVS ni du contrôle actif de la hauteur HAC. Fabien y voit donc l'op-

portunité de greffer un kit suspension Proflex à réserve d'azote séparée. De nouveaux ressorts au tarage renforcé prennent également place dans les entrailles du VDJ. Or, cette rehausse déstabilise le KDDS (système de contrôle actif de roulis) au point de compenser en permanence les + 3,5 cm supplémentaires! Seule solution : revoir l'encrage de la barre stabilisatrice. Côté soubassement, l'accessoiriste N4 Offroad pourvoit le ski de protection moteur/réservoir, tandis que le V8 diesel accueille le dernier né des boîtiers additionnels Adonis Technology. Plus exactement, deux boîtiers synchronisés assurant au 4,5 L D-4D une puissance accrue de 100 ch, soit au total 386 ch délivrés avec la fougue d'une GT. Il n'en faut pas davantage pour oublier les 2 600 kg du Station Wagon, tant sur le bitume qu'en hors-piste. En outre, le V8 s'exprime avec le feulement caractéristique des échappements inox. Normal, Tecinox participe activement à l'aventure en allouant une double ligne complète, fruit de 15 jours de tests. Ajoutons à ces modifications le grip de BFGoodrich et voilà une prépa familiale à la fois discrète et idéale pour goûter au fesh-fesh. ■

Tous nos remerciements à Balesta off-road (Roquefort-sur-Garonne) pour son accueil au cœur de ses 500 hectares de pistes. Tél. : 06.18.04.59.97.



Le gain de la nouvelle suspension se mesure également en franchissement, par l'optimisation du débattement. Toutefois, attention à l'angle d'attaque!

préparation Toyota Land Cruiser Station Wagon Sahara 31

Adonis

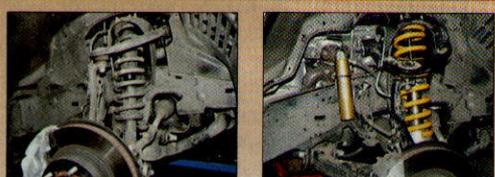
Née sous les couleurs d'Open Performance, la société Adonis Technology s'est forgée une belle renommée dans le monde du 4x4, au regard du sérieux de ses boîtiers additionnels d'optimisation moteurs. Développés par un ingénieur de l'aérospatiale, Emmanuel Baltes, ces kits s'adressent principalement aux Toyota KZJ, KDJ, HDJ, RAV4, Hilux et dernièrement, le Land Cruiser SW V8. Mais également au Mitsubishi Pajero 3.2 Di-D et Nissan Navara 2.5 Di. En une décennie, il a su apporter une réponse effi-

cace aux pilotes souhaitant offrir à leur tout-terrain un meilleur rendement moteur, sans que cela soit pénalisant pour sa longévité. Et ce, en intervenant électroniquement sur l'avance à l'injection et le temps d'ouverture de l'aiguille d'injecteur, tout en considérant le régime, le débit ainsi que la pression accrue du turbo. Avec cette solution dédiée au Land Cruiser SW, Adonis fait tomber les barrières du multiplexage. Il ne reste qu'à actionner l'interrupteur au tableau de bord pour en savourer les bienfaits.



Ingénieur de talent, reconnu par les professionnels de la préparation, Emmanuel Baltes signe la conception de tous ses boîtiers.

Suspensions



Avant/après. Plébiscitée par Toyota France Compétition, la suspension Proflex dote bon nombre de 4x4 nés pour le rallye-raid. Le kit choisi par Fabien Villa fait état d'amortisseur à butée hydraulique relié à un réservoir séparé d'azote. Deux réglages ajustent leur performance. Le premier joue sur la compression basse vitesse afin de diminuer le roulis et/ou déterminer le degré de fermeté. Le second agit sur la compression en haute vitesse, lors de mouvement de grande amplitude (réception de saut).

Echappement



La confection de la ligne d'échappement nécessita moult essais. Tout d'abord, la suppression des pré-catalyseurs G/D mit à mal le régime moteur. Le team Tecinox revint à la configuration originale, puis remplaça le second catalyseur et le FAP par un tube inox interchangeable. Idem pour le silencieux, celui-ci est désormais un modèle Sport à chambres de détente. Quant au tube arrière, sa section est portée à 76 mm. Au final, la ligne s'intègre mieux, le flux de gaz y est mélodieusement optimisé.

Protections



Bien que surélevé, le Toyota préserve un angle d'attaque décevant, ce qui le pénalisera à coup sûr lors de franchissement dans le Grand Erg Oriental. Afin de limiter les dégâts, Sahara 31 sélectionne des articles issus du fabricant N4 Offroad. Il s'agit de blindage du carter moteur en aluminium, puis d'un ski protégeant des impacts la gourde à carburant de 93 litres. Légères, ces pièces de 8 mm d'épaisseur sont prêtes à poser, sans perçage ni soudure. Sur les optiques, notez la discrète protection.



Toyota Land Cruiser SW Sahara 31

Land Cruiser SW V8 Legend	73 377 €
Kit amortisseurs Proflex	3 492 €
Boîtier Adonis	2 450 €
Préfiltre gazole Racor	290 €
Ressorts AV/AR	693 €
Tubes Tecinox D/G	394 €
Silencieux intermédiaire Tecinox	891 €
Tubes Tecinox AR	399 €
BFGoodrich T/A 285/65 R 18	1 258 €
Main-d'œuvre	1 614 €
Total TTC	84 858 €



Pour Fabien Villa, c'est le choix du roi: Villa Automobiles dispose d'un parc de sportives haut de gamme, tandis que Sahara 31 explore l'univers du TT.

Moteur

Le V8 biturbo de 286 ch hérite d'un bonus de 100 ch, mais surtout d'un couple pharaonique de 864 Nm intervenant dès 1 500 tr/mn, et non plus à 1 800 tr/mn. Les accélérations sont foudroyantes grâce aux boîtiers synchronisés Adonis (un pour quatre cylindres), assurant une gestion recartographiée des injecteurs et des turbocompresseurs. De plus, leur usage influe sur la consommation mixte, ici revue à la baisse de 1,5 litre. Un préfiltre à gazole Racor veillera sur la qualité du carburant lors des raids.



leur usage influe sur la consommation mixte, ici revue à la baisse de 1,5 litre. Un préfiltre à gazole Racor veillera sur la qualité du carburant lors des raids.



