

PREPARATION

LE TOYOTA HDJ80 DE NICOLAS RAINON

TEXTE ET PHOTOS EDDY FERENTIEL



COMME NEUF !

POUR NICOLAS RAINON, PASSIONNÉ DE 4x4 DEPUIS BIEN LONGTEMPS, LE HDJ 80 FAIT FIGURE DE 4x4 MYTHIQUE. À L'ÉPOQUE DE SON LANCEMENT, NICOLAS N'EST ENCORE QU'UN ADO, ET LES POSTER DU GROS TOYOTA TAPISSENT LES MURS DE SA CHAMBRE.

DEPUIS, LES ANNÉES ONT PASSÉ ET, DU TRIAL AU BOURBIER, LES PRATIQUES DU TOUT TERRAIN SE SONT SUCCÉDÉES JUSQU'À CE QU'IL DÉCIDE DE PRÉPARER UN VÉHICULE CAPABLE DE FAIRE PARTAGER SA PASSION À TOUTE LA FAMILLE.

ET DEVINEZ QUELLE BASE IL A CHOISIE POUR SA PRÉPARATION...

Special Toyota HDJ80

OVERLAND
THE ORIGINAL AUTOHOME PRODUCT WWW.AUTOHOME.IT



NICOLAS RAINON
LE 4X4 EN HÉRITAGE.



Le cahier des charges fixé est assez simple : le « Toy » devra pouvoir emmener la famille dans le plus grand confort, que ce soit sur pistes, routes ou encore autoroutes, afin que les longs trajets ne soient pas un calvaire. Grand adepte du franchissement, il est hors de question que les prestations routières prennent le pas sur les performances en tout terrain, qui devront même être améliorées. Le tout devant être agréable à l'œil et d'un aspect proche du neuf... Rien que ça. La base est dénichée, il s'agit d'un HDJ80 12 soupapes totalisant 275 000 km et n'ayant jamais fait de tout terrain. La finition VX offre la sellerie cuir à réglage électrique

pour le confort des passagers et la boîte automatique pour celui du pilote. Une belle affaire. Pour le reste de la préparation, direction 2R Off-Road à Sarreguemines où le véhicule va subir une transformation totale qui durera plus de 4 mois. Le châssis est sain, on s'en serait douté. Côté moteur, les compressions proches des valeurs d'origine attestent de sa bonne santé, pourtant Nicolas remplace par précaution les coussinets de bielle. Tant que le capot est ouvert, il dépose le turbo au profit d'un modèle T4 à turbine céramique auquel il adjoint un Intercooler air/air afin de diminuer la température des gaz d'échappement. Sa présence est d'ailleurs trahie par la prise d'air (de Patrol Y61) qui trône sur le

Nicolas est né avec le 4x4. En 1978, alors qu'il n'a que deux ans, un BJ tout neuf intègre la famille pour ne plus jamais la quitter. Avec lui, il fera ses premières armes, participera à des randonnées, s'inscrira à des trials amateurs, fera même ses premières bosses, bref, il vivra pleinement sa passion. Aujourd'hui, après avoir possédé de nombreux 4x4 (LJ70, Patrol GR 60 et 61, Range, Jeep JK...) et parcouru plusieurs milliers de kilomètres de piste, il souhaite faire découvrir à sa fille de cinq ans le plaisir du 4x4, qu'il considère aujourd'hui comme un formidable moyen d'exploration des campagnes de France et des paysages d'ailleurs.

PREPARATION

LE TOYOTA HDJ80 DE NICOLAS RAINON



1 Une prise d'air trahit la présence d'un radiateur Intercooler sous le capot. Les connaisseurs auront reconnu un modèle appartenant au Patrol Y61.

2 Petite touche Tuning des phares angel-eyes rajeunissent le regard du 80.

3 Les pneus sont des Cooper STT en 285/75/16, reconnus pour leur adhérence en tout terrain et leur confort sur route. Ils sont montés sur de superbes jantes Dick Cepek.

4 Entièrement vertifié, le moteur de 275 000 km reçoit un turbo T4 à turbine céramique et un Intercooler air/air.

5 Pare-chocs TJM cachant un treuil T-Max et sa corde plasma, blindage N4, feux Light Force et amortisseur à ressort Tough Dog. Efficacité sans compter pour on avant bien équipé.

6 Les ressorts King Spring +7 cm et tarage medium peuvent compter sur des amortisseurs Proflex pour les aider à garder les roues en contact avec le sol.

7 Le pare-chocs intégrant un porte-roue évite de devoir aller récupérer la roue de secours sous la coffre en cas de crevaison.

8 Le schnorkel se charge d'alimenter le gros 4.2 l en air frais.

9 Coquille de pont et renfort de banyo, la transmission avant ne craint plus les mauvaises rencontres.

10 L'intérieur est passé par les mains expertes de 2R Off Road pour la réalisation complète de la sellerie.

LA PREPARATION

Ressorts King Sprin Medium +7 cm
Amortisseurs Proflex Jumbo
Pare-chocs avant TJM
Pare-chocs arrière porte-roue Barutel
Phares longue portée Light Force 140
Pneus Cooper STT en 285/75/16
Jantes Dick Cepek
Treuil T-Max 4500 avec corde Plasma
Turbo T4 céramique
Intercooler Air/Air
Ligne d'échappement Inox
Sam équipement
Shnorkel
Tente de Toit Overland





capot. La panoplie est complétée par la ligne inox et sa sortie latérale. Toutes ces modifications apportent au gros 4x4 une vivacité peu commune. Le couple est camionnesque, et un filet de gaz suffit à déplacer le monstre. La boîte automatique, réputée increvable, reçoit un convertisseur de couple tout neuf, et le reste de la transmission est renové. Croisillons d'arbres, roulements de roue et joints homocinétiques sont systématiquement remplacés par des modèles d'origine, tout comme les disques de freins. Le pont avant se pare d'une coquille et d'un renfort censé le protéger des souches et autres obstacles cachés dans les hautes herbes. Bref, à ce stade, ce n'est pas de la préparation, mais de la remise à neuf. De quoi partir tranquille. Voyageant seul, notre père de famille s'équipe d'un treuil T-Max 4500 kg censé pouvoir l'extirper de toutes les situations. Pour gagner quelques grammes il le choisit avec l'option corde plasma. Le tout est intégré dans un pare-chocs TJM, surmonté de projecteurs longue portée Light-Force. L'avant ne serait pas complet sans un blindage N4. Passons maintenant à l'arrière. Ne souhaitant pas se contorsionner dans la boue pour accéder à la roue de secours, la pare-chocs en plastique cède sa place à un modèle tubulaire intégrant un porte-roue. Comme pour le reste, la suspension est entièrement remise à niveau. Les ressorts d'origine sont troqués contre des

spires toutes neuves et surélevées de 7 cm. Dans la mesure où la charge à bord sera raisonnable, le choix sur porte sur un tarage médium, pour l'avant comme pour l'arrière. Erreur corrigée avec des cales de 2 cm à l'avant pour compenser l'affaissement dû au pare-chocs et son treuil. Les passages de roues ainsi libérés permettent de loger les pneus Cooper STT en 285/75R16 montés sur les sublimes jantes Dick Cepek. Le choix de ce profil correspond aux besoins d'un pneu ayant de bonne capacités routières et une efficacité éprouvée en tout-terrain. Pour les garder en contact permanent avec le sol, l'amortissement est confié à des Proflex Jumbo qui offrent un niveau de confort et d'efficacité constant, que ce soit sur route ou piste. Nous passerons sur la réalisation d'une nouvelle sellerie en cuir et de la peinture bi-ton du plus bel effet, ce ne sont que de simples détails au regard du reste du travail réalisé.