

VITRINE

MAXI GRAND RAID!



Véhicule de légende, le fameux Mercedes G a connu de multiples évolutions au cours de sa carrière et aujourd'hui, il sait encore plaire à une clientèle exigeante. Une clientèle qui parfois sait aussi se distraire et profiter de tous les atouts que peut offrir un tel engin. Certes, on n'escalade pas le Mont Blanc en espadrilles et il en est de même pour le raid, on ne part pas sans une préparation adaptée voire, comme ici, une très belle préparation sur un G320 de 2008 signée Paris 4x4.

Si vous avez déjà une expérience des voyages aux longs cours, on ne vous apprendra rien en vous disant que la réussite d'un raid tient en grande partie à la qualité de préparation du véhicule. Le désert

est un beau terrain de jeu, mais ce n'est pas un espace 100% sécurisé. Afin d'en profiter dans les meilleures conditions et en toute sécurité, mieux vaut ne laisser aucune place à l'improvisation, les occasions d'utiliser

le système

"D" seront déjà suffisamment nombreuses... Les contraintes imposées par une piste, sont sans commune mesure avec le roulage sur l'asphalte. Or même si vous avez acheté un 4x4, ne vous faites pas trop d'illusions, d'origine il ne résistera pas longtemps au traitement de choc qui l'attend dès que vous aurez quitté le goudron. Jeff Gain, le boss de Paris 4x4, étudie soigneusement chacune de ses préparations avec le client. "Le client, nous dit-il, arrive toujours avec son propre cahier des charges, c'est-à-dire ce que lui s'est imaginé. Partant de là, c'est à moi de le

conseiller au mieux en fonction de son véhicule, de l'utilisation qu'il souhaite en faire, des produits disponibles et bien sûr de son budget". Jeff se redresse, pose une main sur l'une de ses dernières réalisations, un Benz G320 flambant neuf ! Et ajoute : "Vous voyez, une bonne préparation c'est le meilleur compromis possible entre tous ces paramètres. Et vous en avez ici un bon exemple !". Évidemment, on verse ici dans une préparation très haut de gamme dont le coût total dépasse les 20 000 €.

Mercedes G320 ► Paris 4x4

Par Clément Doctobre



Mais comme devant une vitrine de Noël, vous n'êtes pas obligé de tout acheter !

Rien n'a été oublié sur ce superbe vaisseau !

Extérieur : Dès le premier coup d'œil, la présence de deux snorkels surprend. Ce n'est pas une affaire de coquetterie pour respecter une symétrie esthétique, mais il faut savoir que le moteur du G320 dispose de deux prises d'entrée d'air, une à droite et l'autre à gauche. Cette configuration assez particulière nécessitait donc la pose de deux snorkels.

Sur le toit, et solidement arrimée sur trois barres Rhino Rack, on trouve une tente de toit James Baroud Discovery sur laquelle se greffe un auvent latéral de presque 5m², de quoi faire une terrasse ombragée idéale pour l'apéro...

Le pare-chocs arrière est lui aussi signé Paris 4x4, il intègre tous les feux de signalisation et supporte deux porte-roues de secours Kaymar qui camouflent en partie les plaques de désensablage, une pelle en alu et le cric Hilift. On remarque également un phare de bivouac monté sur un mât télescopique orientable.

Parmi les détails, notez sur la face



- 1 Un poste de conduite "sport", presque "compétition"...
- 2 Sur la console centrale, la jauge des réservoirs supplémentaires et les interrupteurs de pompes.
- 3 Console centrale spécifique avec les haut-parleurs de CB et UHF/VHF.
- 4 Un grand vide-poche entre les sièges arrière.
- 5 Coupe-batterie en position centrale arrière.
- 6 Confort et maintien assurés par quatre Recaro Cross M.

arrière la présence des deux supports d'antenne (CB et VHF) réalisés sur mesure en inox poli d'une finition remarquable.

Protections : À l'avant, le bouclier d'origine a été remplacé par un pare-chocs sur mesure qui intègre les phares antibrouillard et directionnels et un treuil Come-Up de 4 tonnes pour sortir des situations difficiles. Il est surmonté d'un pare-buffle en inox poli et il sert également de support à deux phares longue portée Hella Rallye 1000 au Xénon. Malgré une faible consommation d'énergie, ce système d'éclairage très puissant assure une parfaite visibilité de nuit, avec en

plus une température de couleur proche de celle de la lumière du jour. Sur ce pare-chocs, vient se fixer un blindage avant en aluminium de 8 mm. Le nez de pont est protégé par une coquille, et l'on retrouve sous le véhicule le blindage de la boîte automatique et celui du réservoir d'origine. Sur les côtés, on trouve des barres latérales de protection qui seront bien utiles pour préserver les bas de caisse, (toujours difficiles et coûteux à faire réparer chez un carrossier). Celle-ci sont solidement fixées au châssis et à l'avant, une platine spécifique servant de support aux bavettes.

VITRINE



Ce Mercedes est équipé de BFGoodrich A/T en 265/75 R16, classiques mais fiables.

Habitacle : Les sièges d'origine ont été remplacés quatre baquets Recaro Cross M à assise plate qui assurent un bon confort et surtout un excellent maintien. Les passagers seront sécurisés via des harnais 4 points Schroth. Le montage de ces harnais a été rendu possible grâce aux solides points de fixations qui sont fournis par l'arceau de sécurité à huit points d'ancrage. Les parties supérieures de cet arceau sont habillées de mousse de protection et... gainées de cuir. Pour optimiser l'espace disponible dans l'habitacle, Paris 4x4 a fait passer l'arceau au travers du

tableau de bord. Une barre de liaison transversale sert de support aux instruments de navigation. Derrière la console centrale, le préparateur a installé un poste CB et une radio VHF/UHF dont seule la façade est visible et amovible. De quoi communiquer sur les courtes et longues distances. Deux haut-parleurs sont reliés à ces radios, le reste du coffre de rangement reçoit la trousse de secours. Un grand vide-poches a été positionné entre les deux baquets arrière et l'on trouve un coupe-batterie dans sa partie inférieure.

Rangements : Derrière les sièges, tout l'espace de rangement a été utilisé pour un maximum de fonctionnalité. Ainsi, l'on trouve un bloc de quatre tiroirs en alu damier, tous montés sur des glissières renforcées (130 kg). Tous les tiroirs sont capitonnés avec un revêtement anti-bruit en caoutchouc mousse haute densité, de plus ils sont équipés de poignées escamotables et d'un système de verrouillage indépendant. Au plafond, un astucieux montage permet de ranger la table de camping avec un système d'arrimage par sangle. Sur la gauche, un espace a été aménagé

pour loger un compresseur embarqué EMS S13 qui offre un bon débit de 7,50m³/h. Indispensable pour pouvoir regonfler les pneus après une zone de sable mou. Une grille d'arrêt de charge a été installée derrière le siège arrière, une mesure de sécurité importante pour bien séparer la zone de rangement de l'habitacle et éviter ainsi qu'un objet mal arrimé ne se transforme en dangereux projectile. Sur la porte arrière, une petite tablette en aluminium est elle aussi escamotable ; lors des arrêts de courte durée, elle permet une petite pause café sans avoir à tout déballer.



Navigation : Ce G est principalement destiné aux raids lointains, il est donc normal qu'il profite d'une instrumentation complète. La planche de bord supporte deux GPS Garmin 278 pour la cartographie, un Terratrip 202 + et sur la droite un PC durci pour une navigation très précise.

Réservoirs : Compte tenu d'une configuration assez particulière, ce G ne compte pas moins de trois réservoirs de gasoil. Ainsi celui d'origine est complété par deux supplémentaires, l'un en partie inférieure avec blindage de 8 mm, l'autre étant placé sous les sièges arrière. La liaison

entre eux s'effectue via une canalisation qui passe à travers le plancher. L'ensemble de ces 3 réservoirs offre un volume de carburant d'environ 270 litres, soit une autonomie d'environ 1 800 kilomètres. Difficile dans ces conditions de faire le coup de la panne sèche.

Mais le confort n'est pas en reste, et afin d'améliorer encore les conditions de voyage, ce Benz est équipé d'une douchette alimentée en eau de par un réservoir en inox alimentaire de 60 litres, judicieusement placé pour une bonne répartition des charges.

Suspensions : Il est bien évident que ces équipements entraînent une augmentation du poids. Les amortisseurs d'origine n'auraient pas fait long feu face à un tel chargement, ils ont été remplacés par des Koni Heavy-Track Raid doublés sur chaque roue. Le kit monté à l'arrière bénéficie de protection en Lexan contre les projections de pierres.

Roues : Le choix s'est porté sur des BFGoodrich A/T (mixte) en 265/75 x 16 montés sur des jantes tôle en 7x16. Classique, mais on connaît les performances très satisfaisantes de ces pneumatiques sur tous les terrains.

- 1 L'arceau est étudié pour servir de support aux harnais.
- 2 Doubles roues de secours avec cric et plaques de désensablement.
- 3 Astucieux rangement pour la table de camping.
- 4 Bel ensemble de rangements tout en alu damier. Les tiroirs à glissière sont capitonnés de mousse et montés sur glissières renforcées. Notez la tablette escamotable sur la porte arrière.
- 5 Un blindage de 8 mm pour protéger le bas moteur.
- 6 Des crochets de remorquage bien visibles. Blindage de réservoir d'origine sur l'arrière du véhicule.
- 7 Blindage de la boîte de vitesses automatique.
- 8 Renfort des pieds d'arceau et découpe du tapis de sol.
- 9 Barres latérales de sécurité pour protéger les bas de caisse.
- 10 Bavettes en Polyuréthane avec angle anti-retour.
- 11 Goulotte de remplissage des réservoirs supplémentaires.
- 12 Signatures de Paris 4x4, ses pare-chocs sur mesures. Notez ici les phares directionnels intégrés.
- 13 Les amortisseurs Koni Heavy Track Raid ont été doublés sur chaque roue. Ils bénéficient de protections en Lexan.
- 14 Le pare-chocs arrière intègre tous les feux de signalisation.