

Vous êtes rentré de votre raid annuel et vous songez déjà à votre balade de l'an prochain et à un autre 4x4. Le vôtre montre en effet des signes de faiblesse et l'heure est venue d'en changer. Mais par quoi remplacer ce compagnon de voyage ? Toujours un cruel dilemme, surtout à une époque où le tout-électronique règne sous les capots. C'est à l'occasion de l'un de nos reportages que nous avons trouvé ce qu'il vous faut, à savoir le dernier des HZJ 78, le descendant de cette fameuse lignée des Land Cruiser Heavy Duty. Si son look de camionnette est resté loin des standards actuels, qu'importe, il est aujourd'hui l'un des tout derniers outils prévus, d'origine, pour l'aventure, la vraie, loin des sentiers battus...

C'est en Belgique à Neuville chez Extrême 4x4, que Fabrice Della Barbera, patron des lieux, nous laissera assouvir sans crainte notre naturel curieux. Il nous laisse en effet les clés de ce magnifique HZJ78 appartenant à Roland Mertens, fidèle client de l'atelier. Ça tombe bien, il rentre juste avec Madame, d'une belle virée dans les dunes de l'Afrique du Nord. Avec seulement 10 000 kilomètres au compteur, ce Toy comme on en voit plus, est comme neuf. Normal, c'est le dernier-né de la gamme des utilitaires 4x4 Toyota.

Réservé au monde entier, sauf à nous leader européen de l'exemplarité écologique (pôôvre France !), il est pour tant facilement « immatriculable » en trois semaines chez nos proches voisins belges. Monsieur Mertens en a fait l'expérience et si vous voulez en savoir plus passez donc du côté de chez Extrême 4x4, les 78 s'y affichent, tous neufs à partir de 45 000 €. Si votre passion des Toy ne va pas jusqu'à vous faire naturaliser Belge ou vous faire muter au plat pays, il existe quelques solutions dont la plus officielle est de tenter la réception

Toyota HZJ 78 / Extrême 4x4

Par Didier Griffoulière // Photos 4x4cta.com

« à titre isolé » auprès de la DRIRE, une fois l'engin de vos rêves immatriculé en Belgique, donc en Europe. Bon courage tout de même !

Cap sur El Borma...

Pour notre couple belge, la question de l'achat du nouveau 78 ne s'est pas posée une seconde. Il souhaitait ce qui se fait de mieux depuis des décennies au pays du soleil levant pour partir et surtout être sûr de revenir, sans ennuis, d'une grande boucle Tunisie-Lybie-Tunisie que l'on n'apprécie jamais autant qu'au soleil couchant, après une belle étape dans les dunes brûlantes. Déjà propriétaire de plusieurs Toy par le passé, l'ami Mertens fait confiance à Fabrice Della Barbera pour une préparation au top. Il est vrai que depuis des années, Extrême 4x4, le département « préparation » d'Eurojapan Cars & Parts, est devenu une référence en Belgique. Dans l'atelier, on a commencé par installer un kit Terra Camper (d'origine allemande), permettant à deux adultes de dormir, manger, se laver

« Même avec plusieurs tours de compteur, ce dromadaire restera une valeur sûre, puisque rare et infatigable. »

et, pourquoi pas, travailler. Pas simple à monter, mais le résultat est à la hauteur du tarif : comptez en effet quelque 20 000 €, main d'œuvre incluse, cet astucieux aménagement de l'imposant volume arrière du HZJ. Tout est prévu : de la réserve d'eau au frigo en passant par la douche, le réchaud, le coffre-fort à l'abri des regards et les rangements nombreux. Pratique, on améliore ensuite le côté bivouac de luxe avec un auvent, une tente de douche James Baroud et un ensemble léger et solide de tables et chaises en aluminium. Le repos du routard, c'est fait, passons à la mécanique.



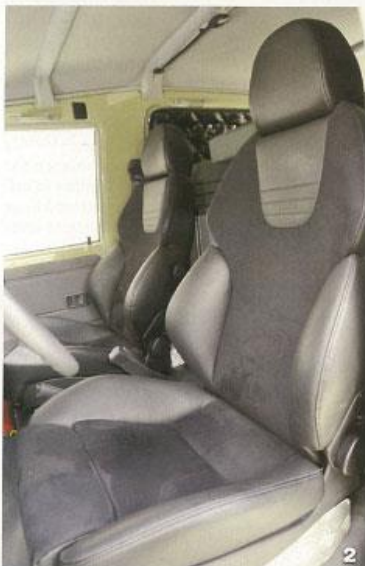
PRÉPARATION

Le 6 cylindres 4.2L Diesel s'offre un "T" comme Turbo. En effet, chez Extrême 4x4, on n'hésite pas à donner du nerf aux H2 78 qui disposent comme ses prédécesseurs de 130 chevaux un peu justes. L'apport de 40 chevaux supplémentaires par le biais d'un kit turbo (sans intercooler) d'origine Toyota (référence CT 26) est donc plus que bienvenu. Pas d'illusions néanmoins, le mur de son est encore loin, mais on y gagnera en reprises et en couple. C'est parfois utile et sécurisant, non seulement dans les dunes, mais aussi sur les routes africaines !

Côté transmissions, le 78 est équipé d'origine (sur option) de deux solides ponts à blocages de différentiels ne nécessitant aucun traitement particulier. On les protégera par précaution grâce à des blindages et de skis sous les boîtes.

En revanche, les suspensions d'origine vont laisser leur place à un kit ressorts et lames OME couplé à des amortisseurs Koni qui offrent un rehausse de 40 mm autorisant dès lors une surcharge allant jusqu'à 600 kg sur les lames arrière.

Une belle et solide galerie Front Runner sur le toit, deux sièges semi-baquets électriques pour le confort longue distance et ce Toy partira du bon pneu (BFGoodrich 255/85 R16 sur jantes Racer), affronter toutes les pistes de la planète.



1, 2 & 3 Retour vers les valeurs sur d'antan avec cette planche de bord en plastique gris. Pas vraiment design, mais le look n'a jamais été une priorité sur les série 7. Si Toyota a tout de même pensé aux longs parcours avec ce repose-pieds, 4x4 Extrême a songé aux lombaires de ses clients avec deux semi-baquets à réglages électriques.

4 & 5 Pas de doute, c'est du Toy à l'ancienne. Affichage "tout en un" brut et clair, blocages de différentiels avant et arrière, climatisation typé Groenland, boîte 5 rapports et transfert. Un Terratrip 202+, de la connectique moderne en supplément pour téléphone satellite et GPS. Vous voilà prêt pour partir au bout du monde !

6 Véritable studio embarqué que ce 78 ! Isolation thermique incluse dans ce superbe aménagement Terra Camper.



Toutes les pistes mènent aux dunes...

Si nous avons vite renoncé à trouver des dunes en Belgique, les pistes et les terrains trialisants ne manquent pas. L'occasion de refaire connaissance avec ce Toy d'une autre époque, celle des vrais 4x4 qui se voulaient avant tous utilitaires.

Si l'on a certainement pris goût à plus luxueux, on en a soupé des complications techniques qui vont avec. Le HZJ, c'est revenir aux sources de l'indispensable et de l'utile sans fioriture. Si vous n'avez jamais piloté que des 4x4 bardés d'aides à la conduite, vous serez certainement surpris voire même peut être déçu. Car le 78 se mérite et demande de connaître les bases de la conduite off road à commencer par le verrouillage des moyeux débrayables. Du brut de Toy...

Pour les autres, c'est comme le vélo, ça ne s'oublie pas et il faut maîtriser cette inertie lors des transferts, la masse imposante de l'engin étant omniprésente. Et puis, il faut jouer du levier de vitesses et du couple pour passer l'obstacle ou la dune. De même, les dévers ne peuvent s'aborder qu'avec extrême précaution et user du frein moteur dans les descentes. La base du franchissement est toujours d'actualité et ça fait du bien.

1 à 4 Sous le capot, toujours notre fameux 4.2L 6 cylindres diesel. La pose du kit turbo Toyota donne le punch qui manquait avec 40 chevaux supplémentaires. Filtre Racor, double batterie Optima "Jaune" et snorkel Toyota sont évidemment présents.



Un bel investissement de 90 000 € !

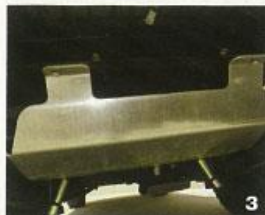
Sur le chemin du retour, par les pistes entre les champs, pas de surprise, le HZJ reste le pistard qu'il a toujours été. Le pont avant, depuis qu'il est passé aux ressorts hélicoïdaux se fait moins surprenant, quant à l'arrière, bien chargé il digère ses lames OME qui semblent avoir été conçues rien que pour lui. Certes, le confort reste relatif, mais il est ici optimisé et conforté par deux sièges nettement plus accueillants pour les longues distances.

Les 170 chevaux permettent enfin de ne pas avoir à jouer des rapports intermédiaires.

En 5^e, pied gauche sur le repose pied, on relance le 78 sans peine en sortie de virage. Rien que du bonheur si l'on n'oublie pas que l'on se trouve à bord d'un "Heavy Duty".

Ce Toy, avec son allure de container, est en fait une véritable invitation au voyage pour nous, passionnés de virées hors sentiers rabattus.

Si entre l'achat d'un 78 et une belle préparation de ce type signée Extrême 4x4, on frôle les 90 000 €, sachez que dans quelques années, même avec plusieurs tours de compteur, ce dromadaire restera une valeur sûre, puisque rare et infatigable. En un mot, un bel investissement.



1 À l'avant, les suspensions adoptent des amortisseurs Koni avec protections et des ressorts OME (50-110 kg).

2 & 3 Protections sérieuses des dessous avec siks et coquilles.

4 Toujours les moyeux débrayables avant Aisin. Pour rouler plus économique...

5 Un "coin cuisine" bien étudié.

6 Le coin douche, appréciable le soir au bivouac.

7 L'astucieux marche-pieds de la roue de secours Front Runner permet de monter sur la galerie de même origine.

8 Sur le toit on retrouve une seconde roue de secours d'origine "à carclage", quatre soltrack, une cantine, une pelle, deux jerricans, deux feux de recul et des tubes PVC contenant la tente de douche James Baroud et les chaises aluminium.

9 Coin rangements, frigo Weaco 150 litres sur rails et 220 V à volonté (2000 Watts). Bon, en cas d'intempéries, il faudra choisir son activité avant de fermer les portes !

