

PRÉPARATION RAID

JOUER LA CARTE DE LA FIABILITÉ

Pour leurs expéditions dédiées à l'écriture de guides de voyage (Collection GDA, www.overlandadventure.com), c'est sur le Toyota HZJ78 que s'est porté le choix de Cécile et Laurent. Simplicité, robustesse, absence d'électronique, aménagements rustiques et solides leur ont permis de reconnaître les plus beaux itinéraires d'Asie centrale.



« LE CHOIX DU VÉHICULE

Après plusieurs années de voyage à moto et à pied, nous avons décidé de poursuivre nos expéditions avec un véhicule plus confortable, un 4x4 robuste, simple à l'entretien et facile à réparer. Nous avons opté pour la fiabilité

et l'endurance aussi avons-nous cherché un véhicule sans gadget sophistiqué ni électronique susceptible de tomber en panne.

Dans cette catégorie, les Land Rover et les Toyota sont de loin les plus fréquents sur les pistes. Discuter des avantages

de l'un par rapport à l'autre revient à défendre les avantages du Mac par rapport au PC, voire de l'OM face au PSG... bref, on entre dans les guerres de religions. Finalement, notre choix s'est porté sur une vraie bête de somme : le HZJ 78. Sa simplicité de conception



■ L'intérieur avant et après

fait que les pannes sont faciles à diagnostiquer et que l'on peut réparer dans des conditions très primitives. Le problème est que ces engins sont très recherchés et donc rares en occasion. Et inutile d'essayer d'en acheter un neuf, ils ne sont plus importés depuis 2001, car ils ne répondent plus aux dernières normes antipollution européennes. Après de longues recherches, nous avons trouvé un Landcruiser HZJ 78 de 2001 avec 210 000 km au compteur en Allemagne, ce qui nous a obligé à passer par le processus abscons (et cher) d'immatriculation d'un véhicule étranger en France.

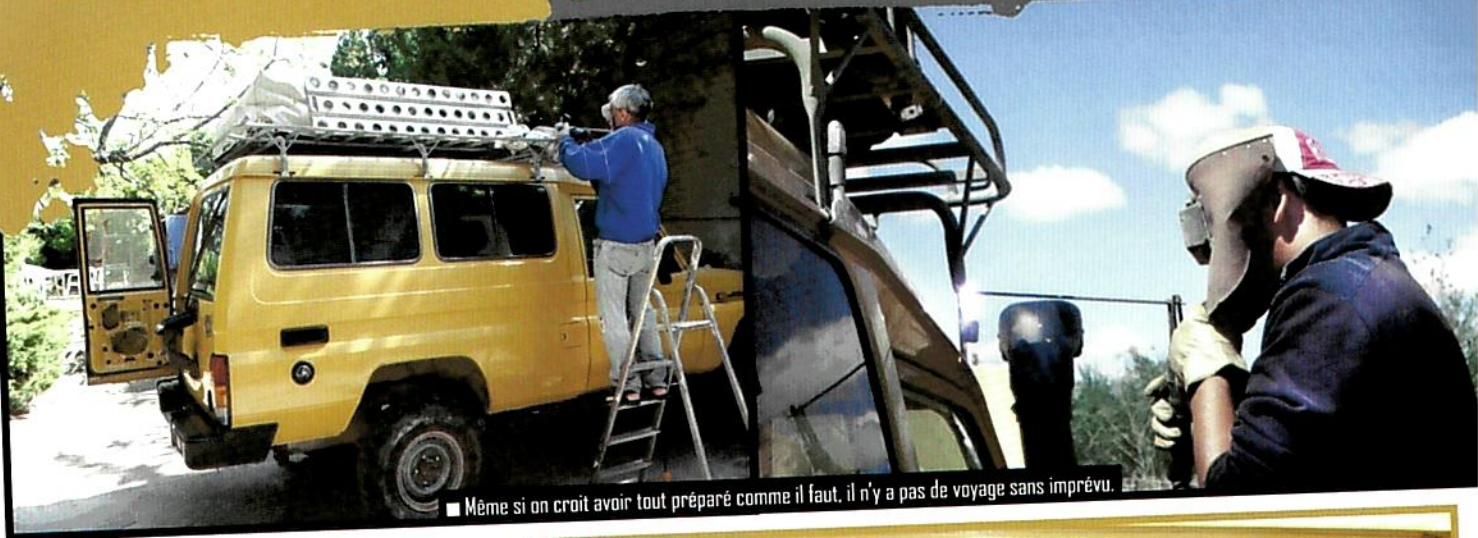
Moteur et châssis sain, il est déjà équipé d'un réservoir supplémentaire de 170 litres (avec une fuite), du blocage de différentiel avant et arrière (non fonctionnel), de la climatisation (cassée) et d'un chauffage d'appoint. Illustration parfaite de la philosophie du véhicule, tous ces éléments sont optionnels et n'empêchent nullement de rouler, l'essentiel (châssis et moteur) étant en bon état. Le Toy est équipé à l'arrière de deux banquettes latérales pour transporter des passagers. Il est

homologué 7 places en Allemagne, mais en France, on ne peut normalement l'immatriculer qu'en 2 places – ce qui nous convient très bien. Le moteur diesel de 6 cylindres 4 litres est impeccable, après 210 000 km, il est à peine rodé... il ne fait que 130 chevaux, ce qui est un peu sous-dimensionné pour un poids de presque 2 tonnes, et donc certains seront tentés d'y greffer un turbo. C'est une modification assez courante, qui a l'avantage de permettre de passer plus facilement les dunes et les cols de haute altitude, mais qui va à l'encontre de notre règle de base : simplicité et fiabilité. Les problèmes de surchauffe ne sont pas rares sur ces véhicules modifiés, et bien sûr, le turbo est un élément de plus qui peut tomber en panne.

AMÉNAGEMENTS

Pour dormir, nous avons opté pour une tente de toit, achetée d'occasion et posée sur une galerie robuste (d'occasion également). Nous aménageons également l'intérieur de façon à pouvoir y dormir en cas de trop mauvais temps (grand froid, vent trop violent ou déluge) ou si on est contraint de passer la nuit en ville sur un parking ou dans un relais routier.

Nous dépouillons donc l'intérieur de ses banquettes et du tapis de sol. Au sol, nous posons un vrai plancher robuste. Nous construisons deux rangées de coffres latéraux qui permettent de stocker nos affaires et nos outils. On pourra s'y assoir pour bouquiner ou cuisiner à l'abri des intempéries. Une planche positionnée entre les deux banquettes les transforme en couchage de 140 de large. Nous remplaçons les caches de la cloison intérieure en carton par du contreplaqué léger, plus résistant, et on en profite pour isoler avec des panneaux de cellulose. Nous installons également de quoi prendre des douches chaudes : une pompe, un chauffe-eau électrique de 3 litres raccordé à un mitigeur et une douchette. L'eau est stockée dans un réservoir de 70 litres placé derrière le siège conducteur sous le frigo. Justement, parlons-en du frigo. On a choisi le modèle le plus répandu, testé et abusé par des milliers de 4x4istes australiens, mais qui coûte un bras ! Une batterie auxiliaire se loge à côté du chauffage. Le moindre recoin est utilisé, y compris l'intérieur des portes arrière. Sur celle de droite, le réchaud à gaz est fixé sur une tablette relevable.



■ Même si on croit avoir tout préparé comme il faut, il n'y a pas de voyage sans imprévu.

MECANIQUE

La protection indispensable des ponts et des boîtes est assurée par des blindages. Côté suspension, nous avons changé les lames pour des modèles adaptés au poids plus important de l'équipement. Des jumelles anti-retournement se sont avérées indispensables. Avec ce montage, la caisse s'est trouvée surélevée de 5 cm ce qui optimise les capacités de franchissement. L'alimentation en gazole est protégée par un pré-filtre. Nous avons ajouté un snorkel en prévision des passages à gué. En général, nous démarrons nos expéditions avec des pneus neufs, montés sur des jantes en acier qui sont plus faciles à réparer que des jantes en alliage.



■ C'est quand même sur place, à des milliers de kilomètres, qu'on apprécie une bonne préparation.

PETITS ENNUIS ET GROSSES PANNES

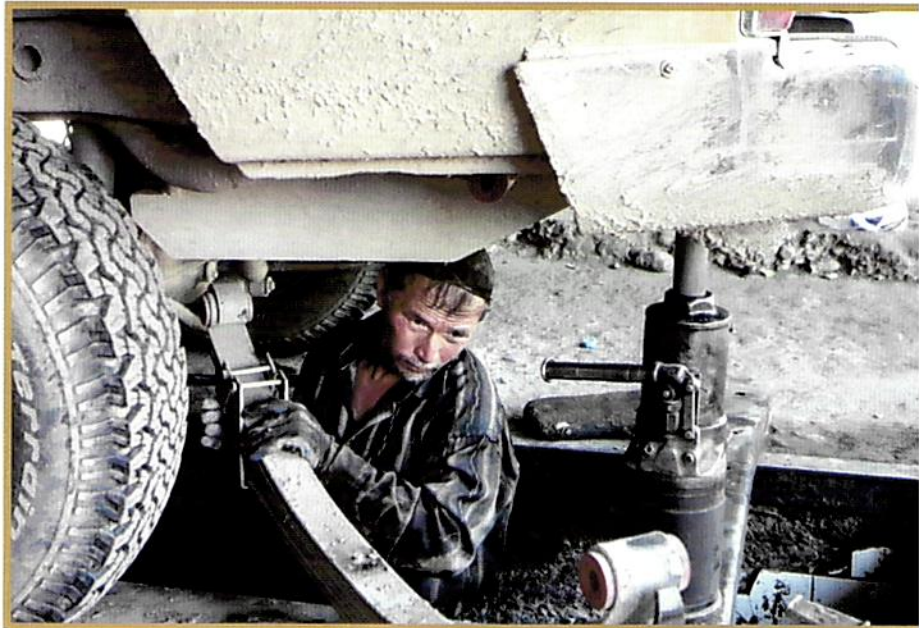
Nos aménagements se sont révélés assez robustes pour résister depuis 6 ans à plusieurs mois de voyage entre la Mongolie et l'Iran. Ce sont les pistes mongoles qui ont le plus éprouvé le Toy. Il a fallu ressouder la galerie plusieurs fois. La porte arrière a été abîmée avec le



poinds de la roue de secours, ce qui nous a finalement décidés à opter pour un porte-roue.

Notre premier gros problème a été celui des injecteurs. Après avoir hiverné notre véhicule à Bichkek au Kirghizstan, le printemps suivant nous fumions blanc et n'avancions plus dans les cols de montagne au-delà de 2000 m d'altitude. Impossible de comprendre pourquoi, alors que notre véhicule montait sans problème à 3000 m l'année précédente. Nous nous sommes résolus à ouvrir la bête et à confier le réglage des injecteurs à un petit diéséliste d'Osh. Tout est rentré dans l'ordre mais 2 ans plus tard, rebelotte et nouveau réglage des injecteurs.

Le second problème qui nous a obligé à renoncer à certaines pistes et en particulier à s'avancer trop loin dans le désert du Manguistan au Kazakhstan a été celui des lames de suspensions. Contrairement à ce qu'on nous avait dit notre garagiste avant de partir en France, les jumelles anti-retournement se sont révélées indispensables. Sauf que nous ne les avons pas ! Il a donc fallu faire reformer les lames dans un petit garage spécialisé à Osh au Kirghizstan. Et nous sommes repartis l'année suivante avec les précieuses jumelles. Enfin, après de nombreuses traversées de gués en Mongolie, nous nous sommes rendus compte que de l'eau était passée dans le pont avant... pas très bon ça ! Heureusement, on s'en est aperçus à temps, avant de péter le différentiel. » ■



■ Prévoir un 4x4 réparable pas les mécaniciens des coins perdus



■ Voyager avec son véhicule par les plus beaux endroits du monde, ça se mérite.

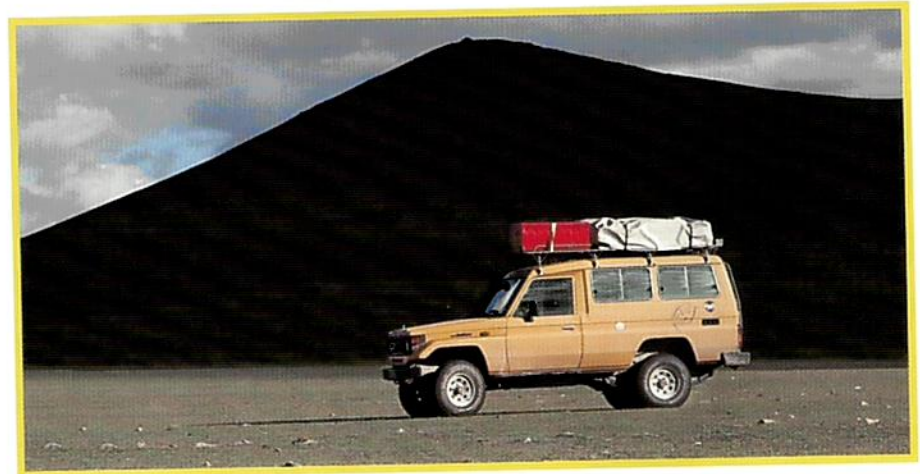




UNE TERRIBLE ATTENTE KIRGHIZE

On se souvient des voyageurs bloqués à l'étranger en mars-avril passés qui ont dû être rapatriés par avions spéciaux. Mais qu'en est-il des voyageurs motorisés ? La plupart ont dû laisser leur 4x4, camping-car ou moto sur place, dans l'espoir de revenir 2 ou 3 mois plus tard lorsque la crise serait passée. Mais voilà, une année a passé et beaucoup de frontières sont toujours fermées.

Nous voyageons depuis plusieurs années en Asie centrale pour écrire et mettre à jours nos guides de voyage (Mongolie, Kirghizstan, Tadjikistan, Iran). Pour éviter des allers-retours de plusieurs semaines avec l'Europe, nous avons laissé notre 4x4 au Kirghizstan à la fin de l'été 2019, dans l'idée de reprendre notre voyage au printemps 2020. Notre Toy est stocké chez Iron Horse Nomads, un loueur de véhicule à Bichkek. C'est un système que nous pratiquons depuis plusieurs années, comme beaucoup d'autres overlanders. C'est possible dans des pays qui offrent un permis d'importation temporaire de 12 mois, comme c'est le cas au Kirghizstan. Or, si le pays a récemment recommencé à accepter des touristes qui arrivent par avion, ses frontières terrestres restent fermées. Et en ce qui nous concerne, il faudrait que plusieurs frontières rouvrent pour que l'on puisse rapatrier notre



véhicule : au minimum le Kazakhstan, la Russie, l'Ukraine et plusieurs pays européens. Début 2021, c'est malheureusement toujours impossible. Notre 4x4 est donc toujours bloqué là-bas, sans idée précise de quand le trajet de retour pourrait être possible. Un transport par container serait l'alternative, mais le prix serait prohibitif. Nous pouvons encore attendre, mais est-ce que les douanes seront compréhensives sur le permis d'importation expiré ? Et bien sûr, un véhicule qui ne roule pas se dégrade forcément, les batteries meurent et les joints se grippent.

(Cécile Miramont & Laurent Bendel)

