



# DESERT CHALLENGER

**Choisir un Pajero Di-D pour le raid est peu courant. À preuve, la plupart des raiders sont des inconditionnels de Toyota et d'HDJ 80 en particulier, sinon de Land Defender. Et il semble difficile de les contredire tant leurs arguments paraissent valables... au premier abord seulement ! Certes, dans sa livrée d'origine, le Pajero s'apparente plus à un 4x4 tout-chemin qu'à un véhicule apte aux voyages au long cours. Les causes ? Sa garde au sol limitée, ses pare-chocs très enveloppants et sa caisse autoporteuse qui laisse dubitatif. Malgré ces zones d'ombre, le Pajero Di-D reste un véritable 4x4 dans l'âme. Et, avec quelques équipements et modifications bien pensées, il peut révéler ses vraies aptitudes de baroudeur. Prêt à changer de regard sur ce Nippon ?**

■ imaginez-vous entourés d'amis passionnés de raids. Au cours des soirées, les discussions tournent inlassablement autour du même thème : l'Afrique, le grand continent noir avec ses paysages magiques, ses habitants accueillants, sa faune sauvage... Et vous, vous ne connaissez pas cette partie du globe. Que faire ? Deux solutions : soit vous continuez comme si de rien n'était, soit vous décidez de découvrir, par vous-même la première terre des hommes. Voilà, en quelques mots, le dilemme moral qui s'est posé à Franck Bouchard et son épouse, il y a seulement un an. Pour nos deux Drômois, cette question a vite trouvé une

réponse : la grande aventure du raid africain allait devenir leur grande aventure. Seul hic, il leur manquait juste un véhicule digne de ce nom.

## Un choix inhabituel

Rapidement Franck s'est orienté vers un Toyota HDJ 80, tous ses amis ne jurant que par ce modèle. Cependant, il déchantait très vite. Depuis quelques années, ce Land Cruiser affiche une surcôte impressionnante. Les quelques rares exemplaires disponibles en occasion s'échangent à des prix hallucinants et, le plus souvent, affichent un kilométrage élevé, d'où un nombre cer-



# Le Mitsubishi Pajero 3,2l Di-D ► Franck Bouchard

Par Matthieu Dadillon Photo : dadillon.ifrance.com

tain de révisions / vérifications / réparations à prévoir. Face à ce constat alarmant pour le portemonnaie, Franck a changé son fusil d'épaule. Quitte à déboursier une grosse somme, autant acheter un véhicule neuf, un 4x4 n'ayant jamais été bidouillé et vierge d'off-road. Le 80 étant arrêté à la production depuis 1998 et son remplaçant, le 100 ayant disparu du catalogue, Franck a reporté son attention sur d'autres modèles et d'autres marques. Finalement, et après avoir hésité avec le Nissan Patrol, il jeta son dévolu sur un Pajero Di-D, un modèle qui dispose de sérieux arguments.

Primo, le Mitsubishi repose sur quatre roues indépendantes, gage de confort sur les pistes. Secundo, ce 5 portes est motorisé par un 4 cylindres turbodiesel d'un bon calibre offrant 165 chevaux développant 37 m/kg de couple.

Tertio, ce tout-terrain est un 4x4 à transmission permanente (de surcroît débrayable si besoin) grâce à sa boîte de transfert SuperSelect. En conditions normales, vous roulez en deux roues motrices et, à la moindre difficulté, lorsqu'il pleut, qu'il neige, ou bien sûr, si vous quittez le bitume, vous pouvez enclencher les 4 roues motrices en un clin d'œil, même si le véhicule est à 80 km/h. Pratique, non ?

## 200 chevaux disponibles

Cependant, notre Drômois restait lucide et il savait pertinemment qu'une grosse préparation serait nécessaire. Voilà pourquoi, sitôt sorti de concession, le Pajero débarqua à Chabreuil chez Mud 4x4, afin que Jean-Yves Fay, le boss de l'enseigne, réveille ses capacités latentes.

Premier chantier : le moteur. Malgré une puissance et un couple déjà conséquents à l'origine, le bloc 3,2 litres Di-D dissimulait

quelques chevaux en réserve. Pour les récupérer, il suffit de libérer l'échappement et, ensuite, modifier les réglages de l'injection. Par conséquent, Jean-Yves installa une ligne d'échappement en inox en lieu et place de celle d'origine. Après, un calculateur Adonis a fait le reste !

Grâce à ce simple ajout, la puissance frôle, désormais, les 200 chevaux (198 pour être précis) et le couple franchit la barre des 57 m/kg dès 2200 tr/min. Un gain bienvenu dans le sable notamment, obtenu qui plus est 400 tours plus tôt !

Ensuite, Jean-Yves s'est attelé à préserver le moteur du mauvais gazole et de la poussière. Il a donc installé un pré-filtre décanteur sur le circuit d'alimentation en carburant et un schnorkel en inox, un accessoire "made in Mud 4x4" du plus bel effet puisque peint dans la teinte de la carrosserie.

## Adapté aux pistes

Second point à modifier : la suspension. Dans sa livrée standard, le Pajero souffre d'une hauteur de caisse un peu juste et d'un amortissement trop souple (notamment à l'avant) pour les pistes africaines. À la moindre bosse prononcée, la suspension talonne et le Pajero tangué.

Un défaut simple à corriger : quatre ressorts Dobinsons + 5 cm associés à quatre amortisseurs de même marque et le tour est joué ! Seul inconvénient de l'opération, les cardans travaillent avec trop de contrainte. Pour y remédier, il suffit de réaligner les trains avant et arrière. Une broutille au vu des bénéfices apportés par cette rehausse.

La caisse autoporteuse culmine ainsi 5 cm plus haut qu'à l'origine, d'où de meilleurs angles d'attaque et de sortie. Un avantage lorsque Franck franchira des dunes. Autre bienfait, Jean-Yves a pu monter

des pneus BFGoodrich en 265/75 R16 sur des jantes Racer en aluminium, sans que ces nouvelles roues se sentent à l'étroit dans leurs passages.

## Garde rapprochée

Troisième défaut à corriger : la vulnérabilité de certains organes mécaniques. Il aurait été dommage qu'une mauvaise rencontre entre une pierre et le carter moteur ou la boîte de vitesses mette fin au premier raid de Franck en terre noire.

Pour éviter ce genre de désagrément, Jean-Yves a équipé le Pajero d'un blindage intégral, courant du pare-chocs avant jusqu'à l'arrière de la boîte de transfert. Ainsi, aucun risque d'endommager un organe mécanique quel qu'il soit. Toujours au rayon protections notre préparateur drômois a conçu sur mesure des gardes-du-corps des bas de caisse, à partir de tubes en acier de 60 mm.

Ensuite, le boss s'est penché attentivement sur le cas du pare-chocs avant. Le modèle d'origine se révèle très (trop) enveloppant. On peut faire mieux en terme d'angle d'attaque !

Partant de ce constat, Jean-Yves a décidé de repenser cet élément de carrosserie, d'autant plus que Franck voulait un treuil sur son Pajero. Par conséquent, il fallait concevoir un pare-chocs entièrement inédit avec platine de treuil. Ce fut chose faite à partir de tôles d'acier de 2,5 mm. En jouant de la plieuse et du poste à souder, le préparateur de Chabreuil a fabriqué de toutes pièces le nouveau pare-chocs avant, ce qui a permis d'y intégrer les antibrouillards de son choix et d'y ajouter un jeu de longues-portées Roo Lite dessus. À ce stade de la préparation (moteur boosté, organes mécaniques protégés, suspension optimisée...), Franck pouvait affronter les pistes sans craindre le pépin.



Avec ces BFGoodrich Mud Terrain en 265/75 R16, ce Pajero est prêt pour les pistes africaines.



Néanmoins, la métamorphose n'était pas encore achevée ! Il leur fallait aménager l'intérieur du véhicule, afin de disposer de rangements, d'une douche et d'un couchage. Chose dite, chose faite !

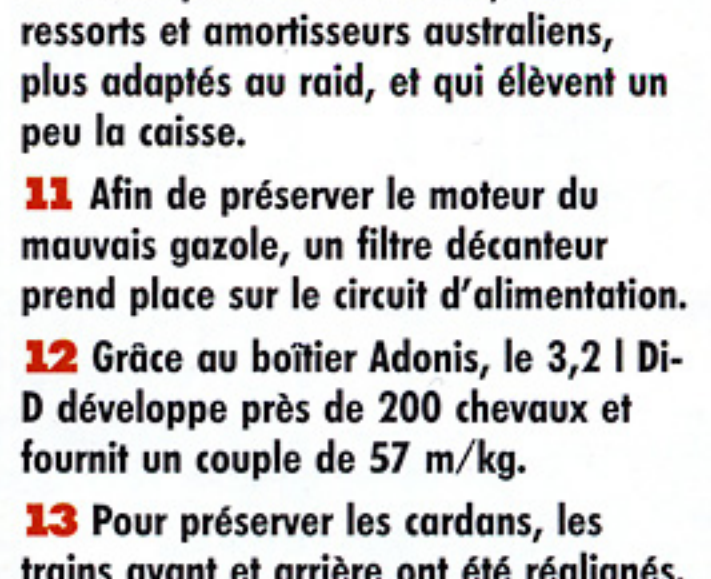
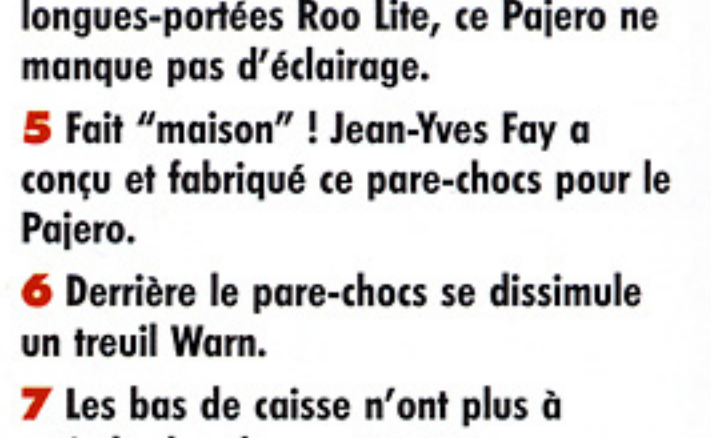
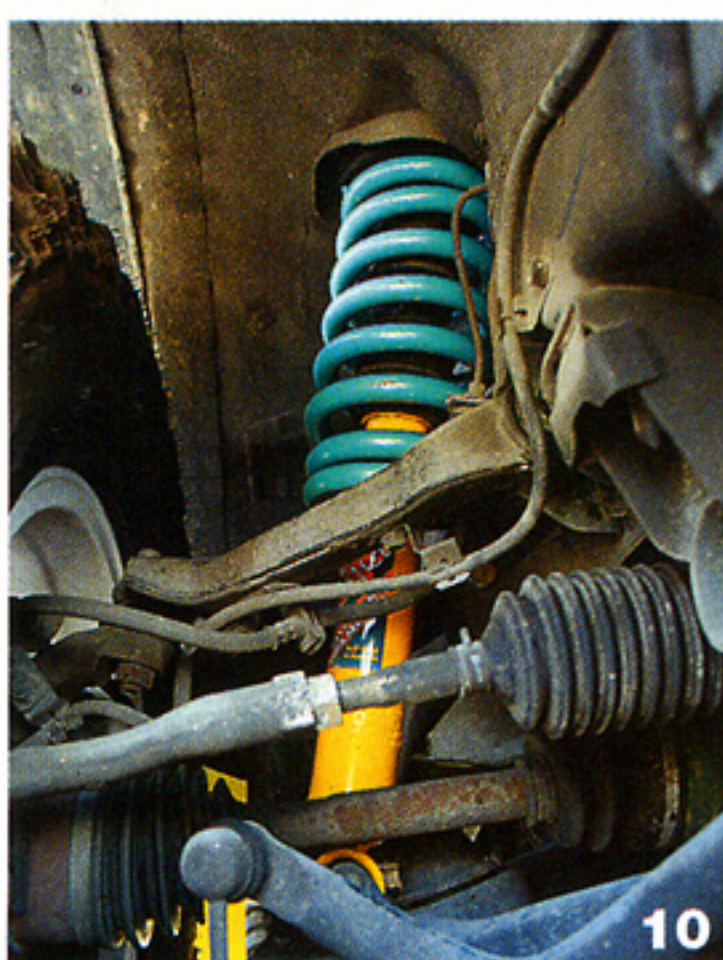
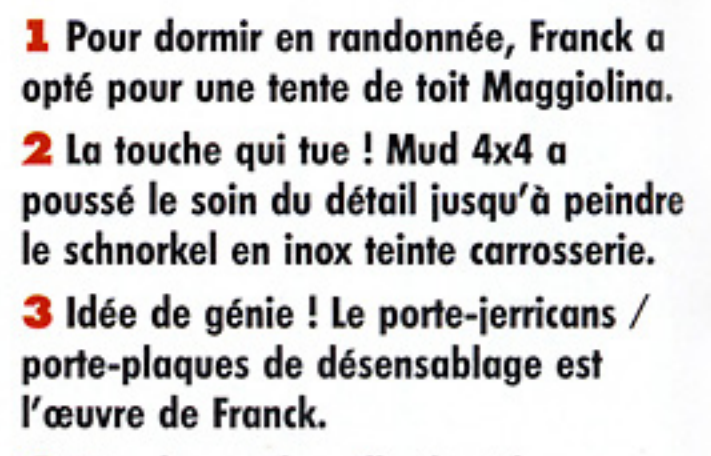
La banquette arrière a donc disparue. À la place, de grands tiroirs de rangements occupent le coffre. Ceux-ci permettent de ranger les conserves, les vêtements, le matériel nécessaire à la survie dans le désert... Bien pratique pour éviter que tout vole en tous sens lors des roulages sur piste !

Autre avantage de ces tiroirs, un réservoir de 90 litres y trouve place et fournit l'eau à un système de douche électrique. Bienvenu en randonnée africaine. À noter que les tiroirs et le système de douche sont toutefois amovibles afin que le Pajero retrouve sa configuration 5 places, dès son retour en France.

## Home, sweet home !

Concernant le couchage, notre couple de futurs raiders a opté pour la tente de toit Maggiolina, marque éprouvée, plutôt que dormir à l'intérieur du véhicule. L'aventure, oui, mais avec un minimum de confort !

La transformation du petit Mitsubishi touchait à sa fin... enfin presque. Sans réservoir supplémentaire, Franck craignait la panne sèche au milieu des dunes. Solution : emporter des jerricans. Mais pas question de les installer dans le coffre, leurs effluves étant désagréables. La solution la plus simple consistait à installer ces gourdes supplémentaires à l'extérieur. Encore fallait-il savoir où. Franck eut alors une idée géniale. Il s'est fabriqué un support de jerrican se fixant sur la roue de secours arrière. Et il a profité de cette pièce pour la transformer en un rack capable de supporter les plaques de désensablage, fixées en hauteur. Simple, amovible, pratique. Ainsi préparé, ce Pajero revendique une vocation au raid. Il possède le style d'un baroudeur, mais aussi les capacités. Pour preuve, à son actif, il a déjà un périple de deux semaines au Maroc... sans l'ombre d'un problème. Et en prime, il a servi de Saint Bernard des dunes à quelques gros HDJ80 lourdement préparés ! Un comble, non ?



- 1** Pour dormir en randonnée, Franck a opté pour une tente de toit Maggiolina.
- 2** La touche qui tue ! Mud 4x4 a poussé le soin du détail jusqu'à peindre le schnorkel en inox teinte carrosserie.
- 3** Idée de génie ! Le porte-jerricans / porte-plaques de désensablage est l'œuvre de Franck.
- 4** Entre les antibrouillards et les longues-portées Roo Lite, ce Pajero ne manque pas d'éclairage.
- 5** Fait "maison" ! Jean-Yves Fay a conçu et fabriqué ce pare-chocs pour le Pajero.
- 6** Derrière le pare-chocs se dissimule un treuil Warn.
- 7** Les bas de caisse n'ont plus à craindre les chocs grâce à ces protections tubulaires.
- 8** Pas de risque d'endommager le carter moteur grâce à ce blindage made in Mud 4x4 !
- 9** GPS, Terra trip, CB... tout prend place sur des supports à ventouse afin de préserver la planche de bord de tout perçage.
- 10** Désormais, ce Pajero repose sur un kit de suspension Dobinsons, des ressorts et amortisseurs australiens, plus adaptés au raid, et qui élèvent un peu la caisse.
- 11** Afin de préserver le moteur du mauvais gazole, un filtre décanteur prend place sur le circuit d'alimentation.
- 12** Grâce au boîtier Adonis, le 3,2 l Di-D développe près de 200 chevaux et fournit un couple de 57 m/kg.
- 13** Pour préserver les cardans, les trains avant et arrière ont été réalignés.

## LE PRIX DE LA PASSION

Échappement inox : 650 € ► Kit de suspension Dobinsons + 5 cm ► 980 € ► Schnorkel inox : 380 € ► Pare-chocs avant : 850 € ► Protections tubulaires de bas de caisse : 350 € ► Blindage de direction et de boîte de vitesses : 400 € ► Boîtier Adonis "200 chevaux" : 980 € ► Jante Racer : 170 € ► Bavettes en polyuréthane : 180 € (les quatre)