



EXTRA!
ESSAI EVOQUE
BOÎTE AUTO 9V



MUSCLÉ!
DEFENDER
V8 6,2L · 520 CH



BRUTAL!
FORD RAPTOR
SHELBY · 575 CH

#113
JANVIER 2014

ACTION

4x4



→ 24 H DU PORTUGAL
L'UNION FAIT LA FORCE!



KDJ155 MAXI PRÉPA POUR LE RAID ET LE RALLYE-RAID

PROTO USA



→ CJ5 V8 ROCK RACER

INVINCIBLE



→ BMC - BMW 2.0L TD

LOW COST



→ UN PATROL EN MONGOLIE

→ RENCONTRE



SPORT SYSTEM

M 03298 - 113 - F: 5,50 € - RD



RANDOBBOOK DANS L'EURE ET LOIR

BEL 4,20 € • LUX 6,20 € • DOM 6,20 € • TOM 750 XPF • CH 10,50 FS • GRECE 6,20 € • REUNION 6,20 € • PORT.CONT 6,20 € • MAYOTTE 6,50 € • SENEGAL 3650 FCFA

MON 4x4 ET MOI

LE TOYOTA BJ40

DE SAUVEUR BARBERA

SUNNY DAYS 4x4 Tél. 04 93 7

www.sunnydays.fr

PI : 1.55
PNC : 2.5
AL : 1.86
8

FOREVER YOUNG!





SPORT
LOISIRS
AVENTURE

T
A
S
TEAM STAYTON

Tant qu'il y aura des Toy's

TOYOTA

DIESEL

7367 TL 06

Âgé de 35 ans "seulement", le BJ40 du Niçois Sauveur Barbera affiche la forme de ses premiers jours. De quoi rendre jaloux bon nombre de 4x4 bien plus jeunes. Il faut dire que son propriétaire particulièrement passionné de ce véhicule lui réserve tous les égards pour le rendre constamment de plus en plus fringant et performant et ce, malgré son âge canonique. Attention à la crise de "jaunisme" !
Par Yvonnick Jambon

S

auveur, aujourd'hui "tour opérateur", a démarré le tout terrain avec... un Solex sans moteur ! Puis avec quelques poils au menton en plus, il se met au trial en moto, avant de passer à l'enduro. Dans la continuité, il découvre naturellement le 4x4 lors de son service militaire : « Ça a commencé dans les blindés où j'étais

instructeur-pilote dans des chars sans tourelle, au volant de camions et bien sûr de Willys. Ce centre de formation s'est révélé être une bonne opportunité pour moi et surtout un super tremplin pour ce qui allait devenir ma passion. » expose le Niçois d'origine italienne âgé tout juste de 51 ans.
Évidemment, à la sortie de cette séquence kaki,

il achète en 1981 son premier 4x4, un superbe Land 88 qu'il conserve deux ans et avec lequel il effectue de nombreuses balades et sorties de clubs. La mayonnaise prend plutôt bien puisqu'il ira jusqu'à monter lui-même un club 4x4.
Après cette période anglaise, il change de marque : « J'étais dans un club où la plupart roulaient en Toyota. Comme mon 88 était superbe, je n'ai eu aucun mal à le vendre pour acheter mon premier BJ. »

MON 4x4 ET MOI

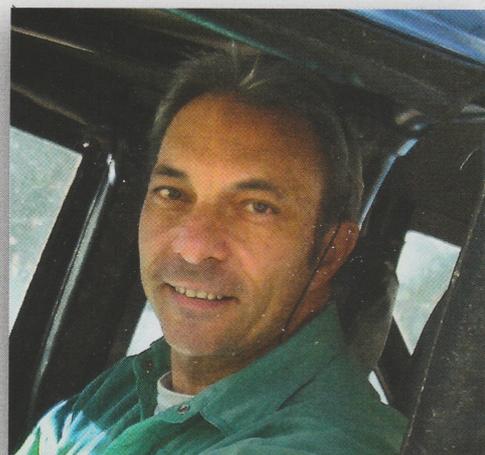
Si les copains du club ont quelque peu influencé Sauveur quant au choix de la marque, le BJ était déjà bien présent dans son inconscient. En effet, à la sortie de l'école, il faisait déjà du "lèche-vitrine" devant la concession Toyota située juste derrière le Négresco et "salivait" devant les Land Cruiser flamboyants neufs en se disant qu'un jour... Partant du principe que ce sont dans les vieilles marmites que l'on fait les meilleures soupes, quelques années plus tard, il se décide à acquérir un Land Cruiser. Il achète donc en 1984 un BJ40 : « Je faisais parti d'un club d'intoxiqués du BJ, les "Toy's Psychomen", on roulait entre potes sur des 4x4 pratiquement d'origine, c'était extraordinaire. » se souvient le Niçois. Au bout de quelques mois, il s'en sépare pour s'essayer au BJ71. Mais l'appel de la série 4 est plus fort, il y revient pour en faire un 4x4 sur mesure afin d'aller plus loin dans le franchissement. Courant 2001, il s'oriente vers un BJ40 de 1978 qu'il négocie alors 3 000 €. Il s'agit d'un modèle que son ami Norbert du garage TN à Drap

déniche dans un champ. L'état est déplorable : le Land Cruiser sert de poulailler ! L'intérieur, moisi, est recouvert d'herbe. Comme Sauveur voulait se perfectionner un BJ quelque peu spécial en partant de zéro, cet aspect ne l'effraie guère d'autant que le Toy démarre et se révèle finalement en état de marche.

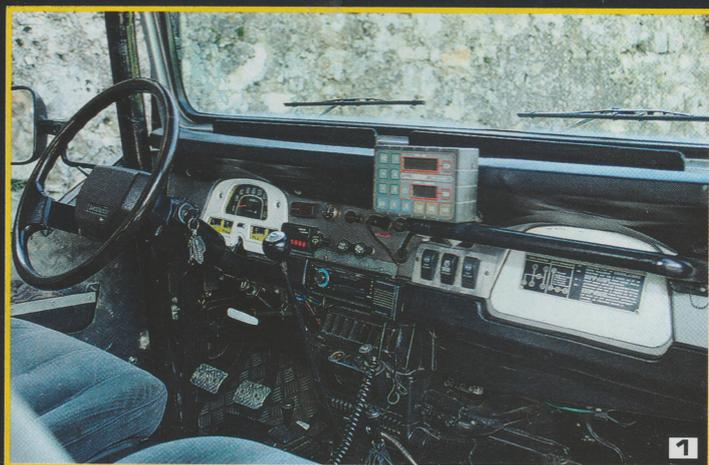
LA RÉSURRECTION

Objectif : le modifier en utilisant toute l'expérience accumulée aux cours de ses années de tout terrain. Sauveur le veut robuste, voire indestructible et le plus performant possible. « Mon grand frère était mécanicien et comme j'avais juste 19 ans de différence avec lui, je n'ai pas eu de jouets... juste des pinces, des marteaux et des clés ! Il m'a appris à me servir des outils. Autant dire que j'ai une bonne connaissance dans le secteur ! » Son programme selon son cahier des charges passe inévitablement par la greffe de nombreux organes comme un turbo, quatre freins à disques, une direction assistée et deux blocages de pont.

Sauveur est un vrai passionné de 4x4. Non seulement il pratique depuis des années mais et il a toujours été un farouche promoteur de la discipline dans les Alpes Maritimes. Il fut même un temps Président Départemental de la Fédération Française de 4x4.



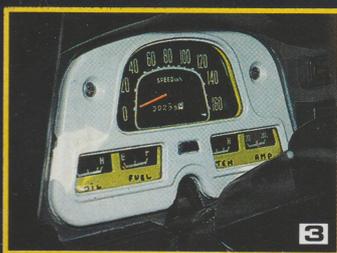
CE SÉRIE 4 FAISAIT OFFICE DE POULLAILLER QUAND SAUVEUR, LE BIEN NOMMÉ, L'A RÉCUPÉRÉ POUR UNE RESTAURATION COMPLÈTE



1



2



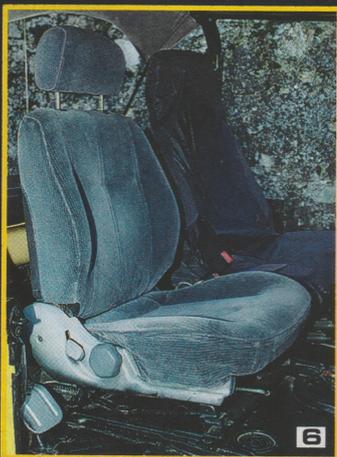
3



4



5



6



7

1 Hormis la présence d'un arceau "6 points" réalisé en tubes de récupération et quelques légères modifications, l'habitacle est resté fidèle à celui d'origine.

2 Jolie pièce d'orfèvrerie, le snorkel en inox dessiné sur mesure se voit recouvert d'un petit filtre cyclonique.

3 Petit rappel du jaune de la carrosserie à l'intérieur du compteur.

4 Idéal pour se frayer un passage en cas d'urgence, cette sirène 6 tons en 24 Volts.

5 Histoire de grimper au mur, les ponts avant et arrière adoptent des blocages ARB.

6 À l'avant pour l'assise, deux sièges très propres de Nissan Sunny.

7 Luxe et classe. L'assise d'origine arrière est remplacée par un siège 2/3-1/3 de Range Classic.

8 Le plancher du coffre est entièrement habillé d'alu strié et des tiroirs installés sous la banquette servent de rangement aux manilles, sangles et autres accessoires de treuillage.

9 On ne rigole pas quand il s'agit de faire pivoter le BJ ou de le sortir d'un mauvais pas, un frein à main hydraulique à commande séparée Orega avec molette de répartition vient se positionner entre les deux sièges.

10 Le treuil mécanique d'origine monté sur la prise de force a été conservé. En parfait état de fonctionnement, il continue encore aujourd'hui de travailler.

11 Malgré son grand âge, le 4-cylindres 2977 cm³ du BJ40 respire fort. Il faut dire que Sauveur lui a greffé un turbo de KZJ90 et a refait un collecteur d'échappement plus direct avec des tubes de Ø 50 mm. Résultat, plus de 100 chevaux et près de 28 m/kg de couple.

Bref un BJ40 moderne qu'il va faire évoluer au fil des années.

Pour la peinture et quelques dépannages de pièces, il collabore avec Nono du garage TN, un autre passionné de Toyota avec lequel il partage des sorties depuis pas mal d'années. Sauveur va d'abord restaurer le BJ en s'attaquant chronologiquement à l'avant puis au milieu pour finir par l'arrière train du vieux BJ. Dans un premier temps, il entame une grosse révision du moteur, démonte la pompe à injection, les injecteurs... change les joints spi du volant moteur et de la distribution. Comme l'ensemble respire la santé, il se lance dans la greffe d'un turbo de KZJ90 et en profite pour usiner une entretoise afin de réaliser une sortie directe d'échappement. Un superbe snorkel en inox dessiné sur mesure a été soudé par un copain plutôt habile et vient se positionner sur le montant droit du pare-brise. Le châssis avait été préalablement démonté afin d'être traité à la peinture Hammerite professionnelle. Les ponts sont eux aussi révisés et les arbres arrière adoptent des modèles à doubles croisillons pour éviter que le pignon d'attaque ne casse, les couples coniques cèdent plutôt facilement sur les BJ notamment lorsque l'on monte comme ici des jumelles "revolver".

Au niveau de la carrosserie, peu de transformations, la caisse se révèle saine mais les ailes arrière rouillées comme il se doit sur un BJ sont reprises et découpées de 6 cm pour être au ras des roues et des bas de caisse. Comme les portes, ces ailes arrière arborent un habillage en alu, histoire de rappeler certaines créations américaines. Les ailes avant restent d'origine, mais elles ont été remontées et raccourcies

comme à l'arrière de 6 cm. Elles sont désormais "posées" sur les solides marchepieds tubulaires recouverts d'alu "made in Barbera".

UNE ESTIMATION À 15 000 €

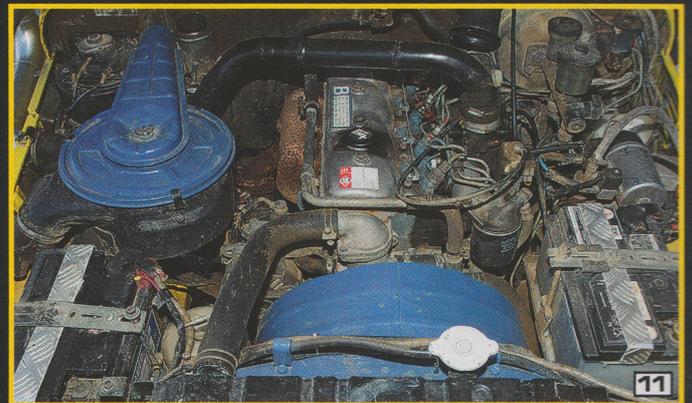
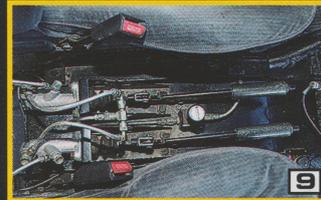
La suspension rehaussée de 7 cm fait appel à l'avant à des amortisseurs Monroe spécial 4x4 et à des lames paraboliques Tom & Jerry (deux lames par paquet). Ces dernières assurent parfaitement leur travail grâce aux jumelles "revolver" faites "maison". Derrière, ce sont des amortisseurs Rancho associés à des lames Foxy (assouplies enlevant deux des lames).

Une direction assistée de LJ70 assortie d'une barre de HJ61 renforcée remplacent l'antique système d'origine.

Pas question de négliger le freinage. À l'avant, les freins d'origine sont échangés par des disques et étriers de BJ42, à l'arrière ce sont des modèles (arrière) de Patrol GR qui prennent la place des tambours. Toutes les durites sont passées en type "aviation".

SUNNY DAYS

La passion est telle que Sauveur coordonne ses loisirs avec son activité professionnelle. En effet, il y a quelques années, des sociétés de la région lui demandent de leur organiser des animations motorisées. Il crée donc à Nice en 1996 "Sunny Days", une entreprise de tour opérateur qui propose des circuits touristiques en autos anciennes et en mini bus. Mais on trouve aussi dans son menu des découvertes en 4x4 pour des séminaires dans l'arrière-pays avec de l'initiation en groupes ou en individuel sur des domaines privés et sur des pistes. Une bonne adresse doublée d'un guide passionné ! **Contact : 06 09 96 23 76.**



**800 HEURES DE TRAVAIL
SUR QUATRE ANS,
MAIS UNE FACTURE
LIMITÉE À 13 000 €**



Les jantes acier de 16" Deltamics reçoivent des Insa Turbo Special Track en 235/85 R16 adaptés aux terrains difficiles.

Pour finaliser la liaison au sol, des pneus Insa Turbo Special Track en 235/58 R16 adaptés aux terrains difficiles chaussent des jantes en acier de 16" Deltamics. Histoire de grimper au mur, les deux ponts adoptent des blocages ARB. Pour virer au plus court, un frein à main hydraulique à commande séparée Orega avec molette de répartition vient se positionner entre les deux sièges.

La protection du Toy n'est pas en reste. Un arceau "6 points" réalisé en tubes de Ø 50 mm signé Sauveur s'avère le bienvenu pour les sorties viriles. Le pare-chocs avant tubulaire a été simplement récupéré sur son ancien BJ71 et remodifié pour l'adapter au BJ40. Le blindage du moteur est assuré par un ski en alu doublé, particulièrement enveloppant. La protection passe aussi par une petite grille placée devant la calandre et devant les feux.

En parfait état de fonctionnement, le treuil mécanique d'origine monté sur la prise de force a été conservé. Si Sauveur s'est appliqué pour la partie extérieure, il n'en a pas pour autant négligé l'habitacle. L'assise avant confiée à deux sièges d'occasion de Nissan Sunny se révèle nettement plus confortable.

Pour les passagers arrière, c'est grand luxe ! La banquette rustique d'origine se voit troquée par un élément 2/3-1/3 de Range Classic. Son habillage a été refait entièrement en cuir par un sellier, à la couleur du véhicule. Le plancher du coffre est quant à lui entièrement recouvert de feuilles d'aluminium et des tiroirs installés sous la banquette arrière servent de

rangement aux manilles, sangles et autres accessoires de treuillage. Un volant plus moderne de LJ70 et un Terratrip sont les seuls nouveaux équipements qui viennent troubler la quiétude de l'habitacle d'origine. Enfin, une jolie peinture couleur jaune Chrysler et voilà un BJ métamorphosé, estimé par son propriétaire aux environs de 15 000 €. D'autres questions ?

TÉMÉRAIRE !

Sur le terrain, le BJ40 a quelque peu déçu ses aptitudes. Plus léger de 200 kilos et disposant d'un centre de gravité bien plus bas, il se révèle nettement plus à l'aise dans les dévers, une nouveauté pour ce Land Cruiser.

Dans le même ordre d'idée, l'apport des deux blocages de pont lui permet de mieux se sortir des passages les plus vicieux et de rester moins coincé entre les obstacles. Ajoutez à cela un freinage désormais de qualité grâce à quatre disques et une maniabilité accrue en raison de la présence du kit de frein à main séparé.

Sauveur a bien réussi à optimiser le travail des suspensions pas toujours facile avec des lames, rendant le BJ plus agréable dans les gros croisements de ponts. Quant à la puissance, pas de souci non plus de ce côté-là avec la présence du turbo de KZJ90 qui offre les Watts nécessaires et surtout un surplus de couple à bas régime. Depuis sa greffe, il n'a jamais donné de signe de faiblesse. Certes, Sauveur reconnaît que les suspensions à lames peuvent être

un handicap dans certains passages, notamment lorsque les jumelles viennent buter dans un trou, mais à part ça, c'est le bonheur absolu.

Aujourd'hui, le compteur affiche 300 000 km, soit plus de 110 000 parcourus par depuis la remise en état et le propriétaire semble toujours autant enthousiasmé par le comportement de son "enfant" : « Je roule beaucoup le week-end et je sors le BJ même pour seulement deux heures, c'est ma grande passion ! » Il ne tarit pas d'éloges : « il est extrêmement fiable. Il m'a ramené de partout même avec un couple conique cassé ou avec un seul demi arbre ! Et puis, c'est un vrai tracteur, efficace partout notamment avec ses blocages, aussi bien dans la boue que dans les rochers. Parfois ça glisse...

ALORS, COMBIEN ?

Modèle : Toyota BJ40
Année : 1978
Kilométrage : 190 000 km
Acheté : 3 000 € en 2001 en très mauvais état
Début de la préparation : 2001
Fin de la préparation : 2004

MOTEUR ET TRANSMISSION

Remise en état du moteur (courroies, joints, roulements...): 400 €
Turbo de KZJ90 d'occasion : 200 €
Snorkel en inox fait sur mesure : 230 €
Petit filtre cyclonique : 60 €
Collecteur d'échappement "maison" : 150 €
Blocage de ponts avant et arrière ARB + compresseur : 1 800 €

LIAISONS AU SOL

Kit lames av. paraboliques Tom & Jerry : 300 €
Kit de lames arrière assouplies Foxy : 500 €
Direction assistée d'occasion de LJ70 + barre de direction de HJ61 renforcée : 250 €
Disques avant de BJ42 d'occasion : 200 €
Disques et étriers arrière de Patrol GR Y60 d'occasion : 200 €
2 amortisseurs Monroe 4x4 +7 cm : 180 €
2 amortisseurs arrière Rancho +7 cm : 200 €
Jumelles "revolver" avant / arrière + patins et silentblocs : 300 €

Kit de frein en durites "aviation" : 250 €
Kit de frein à main séparé hydraulique Orega avec molette de répartition : 270 €
5 jantes en acier 7x16 Deltamics : 350 €
5 Insa Turbo Special Track (235/85 R16) : 630 €

PROTECTIONS

Ski de protection moteur en alu (2 x 3 mm) "maison" : 80 €
2 grilles de feux arrière "maison" : 60 €
Paire de marchepieds en acier tubulaire Ø 50 mm recouvert d'alu strié : 150 €
Arceau "6 points" en tube T3 Ø 50 mm : 400 €

DIVERS

Fabrication des 2 demi-portes en alu gaufré : 150 €
Renforts d'ailes arrière en alu gaufré : 100 €
2 sièges avant de Nissan Sunny d'occasion : 150 €
Banquette arrière de Range d'occasion : 100 €
Sellerie de la banquette en cuir : 200 €
Coupe-circuit : 15 €
Terratrip : 150 €
Klaxon 6 tons 24 V : 20 €
Hilift : 130 €
Peinture complète : 700 €
Coût total : environ 13 000 €
Main d'œuvre : environ 800 heures



1



2



3



4

1 Derrière, ce sont des amortisseurs Rancho plus longs de 7 cm associés à des lames Foxy assouplies qui assurent la liaison au sol.

2 À l'avant comme à l'arrière, des jumelles de type "revolver" avec patins et silentblocs sur mesure en fer plat.

3 La suspension avant fait appel à des amortisseurs Monroe Spécial 4x4 (+7 cm) et des lames paraboliques Tom & Jerry.

4 Une direction assistée de LJ70 assortie de pièces et d'une barre de HJ61 renforcée avec un tube plat à l'intérieur, ça tombe au plus juste et le jeu est rattrapé avec les rotules.

5 À l'avant, des disques et étriers de BJ42, à l'arrière des modèles arrière de Patrol GR. Ces derniers se révèlent faciles à monter une fois que l'on a les deux platines.



5