



Dans la famille Toyota Series 4, vous voulez le pick-up ? Bonne pioche avec cet HJ 45 ... Sauf qu'il ne s'agit nullement d'un Land Cruiser Series 4, car sa mécanique provient majoritairement d'un Toyota HJ 61, et de quelques autres modèles de la marque japonaise. Un vrai meccano géant ! Une œuvre digne des meilleures écoles d'ingénieurs, dont la qualité de réalisation est signée du Garage Balleydier. Venez avec nous l'essayer sur les routes tourmentées de Haute Savoie afin de savoir si la greffe mécanique, pour le moins inattendue, a bien pris. Verdict sans appel ...



Cherchez l'erreur ...

En arrivant au garage Balleydier, un superbe HJ 45 (appellation pour un Land Cruiser Series 4 pick-up), semble lézarder sous le soleil radieux de cette fin d'été. Avec ses gros pneus, sa robe d'un noir profond et sa « gueule » indémodable de baroudeur, comment ne pas tomber sous le charme ?

VRAI/FAUX HJ 45 !

Mais à y regarder de plus près, cet HJ 45 interpelle vraiment. Ses ponts semblent trop larges, sa benne trop courte, et dès qu'on démarre, plus aucun doute possible, le moteur diesel de 3,4 litres a bel et bien disparu. Renseignements pris auprès d'Eric Balleydier, les choses s'éclaircissent rapidement. La caisse et le châssis (raccourci de 80 cm) proviennent bien d'un HJ 45. Cependant, le reste (moteur, boîte de vitesses, ponts) a été prélevé sur un HJ 61. L'ancêtre des Toyota HDJ 80 et 100, baptisé aujourd'hui Station Wagon. Comme pour un enfant, neuf mois ont d'ailleurs été nécessaires afin d'aboutir au 4x4 fièrement campé devant vous sur ses « gros boudins ». Retour vers le futur !

MARIAGE DE RAISON !

Lorsque le propriétaire de cet hybride débarque au volant de son vieux HJ 45, il lance une idée folle en l'air. Il désire un 4x4 disposant d'un moteur plus puissant, tout en conservant l'esprit des BJ. C'est-à-dire une suspension à lames et le look des premiers Land Cruiser. Le pari n'était pas gagné au départ. La caisse et le châssis de son HJ 45, présentaient de sérieux dégâts dus à la rouille. Une seule solution : mettre le châssis à nu et le restaurer. Même punition pour la caisse ! Les deux seront donc sablés puis métallisés afin de les préserver dans le temps. Au passage, des plaques de renfort seront soudées sur le châssis afin de lui donner une meilleure résistance à la torsion. Dès le châssis peint (en noir mat), Eric se penche sur le positionnement de la nouvelle mécanique et de sa transmission. L'installation du moteur de 136 ch. turbo diesel du HJ 61 nécessitera le déplacement des supports moteurs d'origine. De même pour la boîte de vitesses et la boîte de transfert. Mais le plus herculéen restera l'installation des ponts de HJ 61 sur le châssis de HJ 45. Plus large de six centimètres, leur ancrage devra être déplacé sur le châssis. A l'avant, comme sur le pont arrière, notre « marieur » de mécanique a pareillement usiné

les arbres de transmission sur mesure. Une modification obligatoire faisant appel à deux modèles différents coupés et soudés avec une tolérance inférieure à un millimètre !

SUSPENSION MIC MAC !

Ce véhicule étant unique en son genre, Eric lui a offert une suspension sur mesure, mêlant des éléments destinés au HJ 61 et ceux équipant d'origine le HJ 45. A l'avant, les lames de ressort OME de HJ 61 apportent une rehausse de 6 cm alors que l'essieu arrière repose désormais sur un ensemble prévu pour le HJ 45, la rehausse arrière étant de 5 cm. Eric a également retiré trois lames au jeu postérieur afin de gagner en souplesse, tout en déplaçant le point d'ancrage vers l'avant. Des amortisseurs Trail Master pour Nissan Patrol GR prennent place à l'avant et des modèles pour BJ à l'arrière. Le tout repose sur des silentblochs en polyuréthane. Ces adaptations n'ont qu'un seul but : optimiser la tenue de route du véhicule. Et ce mariage hétéroclite fonctionne plutôt bien. Ce Toyota, bien que ferme en suspension, ne se montre pas inconfortable sur route, ni sur piste d'ailleurs. Et en TT, les débats sont enfin au rendez-vous, la suppression des trois lames à l'arrière améliorant grandement les capacités de croisement de pont.

166 CH. SOUS LE CAPOT !

Dans sa configuration d'origine, le moteur de l'HJ 61, un bloc diesel turbocompressé de six cylindres en ligne, développe une puissance de 136 ch. à 3 600 tr/min, pour un couple de 315 Nm à 1 800 tr/min. Celui de cet HJ 45 affiche de loin des données plus conséquentes. Pour des raisons de place, l'espace étant rationné au maximum dans le compartiment moteur, un filtre Twister assure l'admission d'air et les deux batteries Optima ont migré sous la benne arrière. De même, le radiateur et l'intercooler sont des modèles inédits, faits sur mesure. La pompe à injection et le turbo sont passés entre les mains d'un expert afin de potentialiser leurs réglages. De son côté, la ligne d'échappement ne comporte plus de silencieux intermédiaire et se termine directement sous l'habitacle. Vibrations et sonorité garanties ! Au final, ces retouches mécaniques transfigurent le moteur de l'HJ 61. Il ne développe pas moins de trente chevaux supplémentaires et surtout un couple de 400 Nm. Attention aux sorties de virage ! Avec une telle puissance, en mode normal, uniquement trans-



En TT, ce HJ hybride se montre très à

son aise grâce à des débattements excellents et à un couple "monstrueux".



Sous le capot, vous retrouvez un bloc turbo diesel provenant d'un HJ 61. Mais il a subi quelques améliorations comme un nouveau réglage de la pompe à injection et du turbo afin de porter la puissance à 166 ch. Attention, ce HJ 45 accélère fort !



Retrouver la provenance des éléments de suspension s'avère un vrai casse-tête ! A l'avant, des lames OME de HJ 61 se marient avec des amortisseurs Trail Master. A l'arrière, les ressorts avec trois lames en moins étaient destinés à un HJ 45.



La place venant à manquer dans le compartiment moteur, les batteries ont migré sous le plancher de la benne, au-dessus du train arrière.



Les blocs optiques arrière proviennent d'un KZ.



L'échappement se termine désormais en latéral.



mise aux roues arrière, ce pick-up se révèle très joueur. Sur route sèche, il suffit d'une pression un « poil » forte sur l'accélérateur pour mettre ce HJ 45 en travers. Heureusement que la direction plus précise, désormais confiée à un boîtier de KZJ, et le freinage musclé des quatre disques pincés par des étriers de KZJ, aident le pilote à contenir la bête !

Au premier coup d'œil, cet HJ 45 semble d'origine et pourtant... il cache bien son jeu. Plus de neuf mois furent nécessaires afin de concevoir cet hybride. Mais à le conduire, pas de doute, cette gestation a été des plus utiles. Lancé à plus de 170 km/h sur autoroute, les freins d'origine auraient vite trouvé leurs limites. Mais c'est en tout terrain que ce HJ 45 s'exprime pleinement. Grâce aux suspensions mélangeant lames OME et amortisseurs Trail Master, les roues « tombent » littéralement dans les trous, recherchant le sol en permanence. Seule une pédale d'accélérateur par trop sensible gâche un peu le plaisir, car il n'est pas simple de doser le fameux filet de gaz. Cela tient plutôt de l'interrupteur on/off ! Nous sommes là bien loin d'un BJ d'origine, et vous lui pardonnerez aisément ce petit défaut, tant cet hybride est capable de donner du bonheur... TT ! ■



Ressemblance parfaite ! L'habitacle reste dans l'esprit des BJ. D'ailleurs, la sellerie refaite à neuf est celle du HJ 45. Seuls le volant et le gros manomètre de turbo n'équipaient pas l'HJ 45 au moment de sa sortie.

La prépa en détails

- Châssis de HJ 45
- Moteur de HJ 61
- Pose d'un filtre Twister
- Réglage de la pompe à injection et du turbo
- Echappement sur mesure
- Deux batteries Optima
- Radiateur et intercooler faits "sur mesure"
- Boîte de vitesses et ponts de HJ 61
- Déplacement des points d'ancrages de ponts
- Arbres de transmission sur mesure
- Lames de ressorts OME + 6 cm de HJ 61 à l'avant
- Lames de ressorts OME + 6 cm de HJ 45 à l'arrière
- Amortisseurs Trail Master
- Silentbloc en polyuréthane
- Boîtier de direction de KZJ
- Disques et étriers de frein de KZJ
- Maitre cylindre de frein de HJ 61
- Durit de frein type "aviation"
- Caisse de HJ 45
- Benne raccourci
- Jantes chromées en tôle en 10x15
- Treuil mécanique à l'avant
- Pare-chocs de HJ 45 raccourci
- Isolation de l'habitacle refaite

