

PREPARATION

ISUZU D-MAX CREW CAB 2,5L

BALLEYDIER 4x4



**L'ABOMINABLE
D-MAX DES NEIGES**

Afin de promouvoir le dynamisme et le savoir faire de son garage, Éric Balleydier en partenariat avec la station de Flaine a élaboré un impressionnant D-Max pour progresser efficacement dans la neige. C'est en fait une version destinée aux professionnels de la montagne car équipée des derniers modèles de chenilles Mattracks EZ et préparée pour affronter la poudreuse profonde. Ce Crew Cab ne craint vraiment pas le froid !

Par Yvonnick Jambon // Photos : 3^e Œil



L

e garagiste de Saint Pierre en Faucigny n'est jamais à court d'idées et comme il collabore énormément avec les stations de ski des environs, il n'a pas manqué l'occasion de faire le "buzz" en concoctant un D-Max revu par ses soins.

Habitué à travailler avec les professionnels de la montagne, il propose ainsi un concept qui leur permet d'utiliser leurs pick-up l'hiver et ne plus les laisser au garage quand la "grande blanche" arrive. Le concept est d'équiper un 4x4 de chenilles pour remplacer les scooters des

neiges, mais avec un côté beaucoup plus pratique en raison de la présence d'une vaste benne et d'un habitacle fermé offrant 5 vraies places. Pour ce, Éric a utilisé un D-Max Crew Cab dans sa finition Planet. Il lui a greffé les nouvelles chenilles Mattracks, les tous derniers modèles EZ truck HD avec un décrochement étudié pour faciliter leur mise en place dans les passages de roues. Elles adoptent dans cette version inédite un guidage différent et un système de suspension intégré offrant plus de débattement et de confort. De même, la matière en caoutchouc du roulement a été optimisée et améliorée. Pour des questions de tarifs, le spécialiste savoyard a choisi des modèles EZ truck light 2,5 tonnes bien qu'un modèle supérieur et plus imposant aurait pu être choisi pour le D-Max... Si dans ce cas précis, la taille des chenilles augmente largement, le prix, lui, s'envole !

« Pour les installer sur l'Isuzu, il est nécessaire de fabriquer sur mesure quatre platines d'adaptation pour assurer l'entraxe des voies. De même, il est indispensable de positionner des points fixes sur le châssis afin que les chenilles ne tournent pas sur elles mêmes » assure Éric.

Une fois ces paramètres acquis, il ne faut pas plus de 3/4 d'heure pour mettre les chenilles. Même si leur poids avoisine les 60 kg, il suffit de les faire rouler pour les déplacer. Rien de bien difficile !

LE D-MAX ROI DE LA POUDREUSE

Pas question d'implanter les chenilles sur un véhicule non préparé, aussi Éric va apporter pas mal de modifications au D-Max 2,5 L TD déjà bien équipé avec son turbodiesel développant 163 ch et disposant d'un couple respectable de 40,8 m/kg compris entre 1400 et 2100 tr/mn. « Il faut absolument le plus de puissance possible même si les chenilles dans cette configuration sont prévues pour 150 chevaux minimum. Dans la neige profonde, le système "tire" énormément ! » assure le préparateur.

Pour optimiser le rendement, il a effectué une reprogrammation du boîtier de gestion pour obtenir pas moins de 230 ch. De plus, une "pédale box" est ajoutée afin d'obtenir plus de nervosité et une meilleure accélération. Parmi toutes ces interventions invisibles, Éric a mis en place une déconnexion manuelle via un interrupteur des différentes assistances à la conduite : anti-patinage et gestion de la trajectoire, histoire d'éviter qu'en présence des chenilles, le système électronique s'affole et coupe sans arrêt.

Dans ce même ordre d'idée, un mode supplémentaire a été rajouté au système de transmission. Grâce à une commande, on peut désormais passer en 4x2 courte (propulsion) pour tourner plus facilement dans certaines situations. Ensuite, la préparation est passée par la phase "protections". Un pare-chocs tubulaire en acier réalisés sur mesure de gros diamètre est positionné

à l'arrière. Pour éviter de faire souffrir les organes mécaniques, un blindage inférieur composé de deux éléments en aluminium de 5 mm préserve moteur et boîtes. Bien utile pour dépanner d'autres véhicules, un imposant treuil Warn vient se positionner derrière le pare-chocs avant. Et pour l'éclairage, on a fait appel à deux barres à LEDs Vision X, des modèles très puissants placés à l'avant et à l'arrière.

L'équipe de chez Balleydier 4x4 ont aussi soudés et boulonnés sur le châssis quatre points d'ancrage afin de pouvoir "déplanter" le D-Max sans risque par un Ratrak par exemple.

Ajoutez une centaine de mètres de câble et de corde dans la benne, on n'est jamais assez prudent et un joli stickage et hop, c'est parti !

USAGE LIMITÉ... EN FRANCE !

Pas question de faire d'excès de vitesse et le fanfaron au volant : en fonction de la démultiplication et de l'entraînement des roulements, lorsque le compteur affiche 80 km/h, on se retrouve en réalité à 25 km/h, la vitesse maximum à appliquer avec les Mattracks. Au début, il faut prendre le coup dans les passages techniques et faire passer la puissance... en finesse sur le couple ou parfois en force. Pour ça, l'Isuzu est plutôt bien pourvu. Le kit est étudié pour un usage professionnel et semble particulièrement résistant en usage intensif.

Pour Éric un D-max ainsi équipé peut rouler sans problème dans 60 à 80 cm de poudreuse, la neige se tassant au moins sur 40 cm sous les chenilles. Pas mal ! Avec ce montage, le pick-up a gagné en voies, ce qui lui apporte une stabilité déconcertante dans les dévers et qui se révèle surtout étonnamment

Fabriquées aux USA à Karistad et utilisées depuis 1992, les chenilles Mattracks sont utilisables dans toutes les conditions, neige, sable, gravier, boue... et sous des températures comprises entre -40°C et +55°C !



PLUS PERFORMANTES, LES NOUVELLES MATTRACKS SONT AUSSI PLUS CONFORTABLES

rassurant. On l'aura compris, il s'agit d'un usage particulièrement limité en France où leur utilisation s'avère très réglementée comme hélas trop de choses en cette période trouble. Ce montage s'adresse à évidemment tous les services publics qui disposent de plus d'autorisations et aux professionnels de la montagne comme les

services de pistes, l'entretien des remontées mécaniques, les secours, mais aussi aux personnels des restaurants d'altitude pour monter leur matériel, la nourriture ou pour emmener leurs clients. Un concept largement utilisé avec succès par Monsieur "tout le monde" outre-Atlantique. Un autre continent... un autre monde !

ALORS, COMBIEN ?*

Kit Mattracks EZ HD Light 2,5T : 25 200 €
 Reprogrammation moteur 230 ch : 600 €
 Déconnexion manuelle des assistances à la conduite : 300 €
 Mode manuel 4x2 Low : 336 €
 Pédale Box : 180 €
 Protection alu du moteur : 672 €
 Protection alu de boîtes : 336 €

Pare-chocs arrière tubulaire en acier fait sur mesure : 430 €
 4 Points d'ancrage soudés et boulonnés sur châssis : 400 €
 Treuil Warn 3,8T : 1 680 €
 2 barres de 24 LEDs Vision X : 1 500 €

* Tous les tarifs sont compris équipements posés

