



Aux commandes de son impressionnant garage spécialisé dans le 4x4, Éric Balleydier est un acteur incontournable du monde 4x4 dans sa région. Si ce passionné de Toyota n'a guère de temps pour se confectionner son propre véhicule de loisirs, tous les trois ans, il ne manque pas de préparer un 4x4 "vitrine" pour la société. C'est le cas de ce Hilux monté à l'américaine disposant d'une rehausse totale de 20 cm. Mais attention, au final, cela reste bien malgré tout une préparation de Haute-Savoie.

Si Éric Balleydier ne dédaigne pas de temps en temps rouler sur les routes montagneuses avec une auto qui regorge de chevaux, son véhicule préféré reste sans comparaison le pick-up qui lui permet de cruiser calmement, de transporter du matériel aussi bien pour le travail que pour ses loisirs. Et puis,

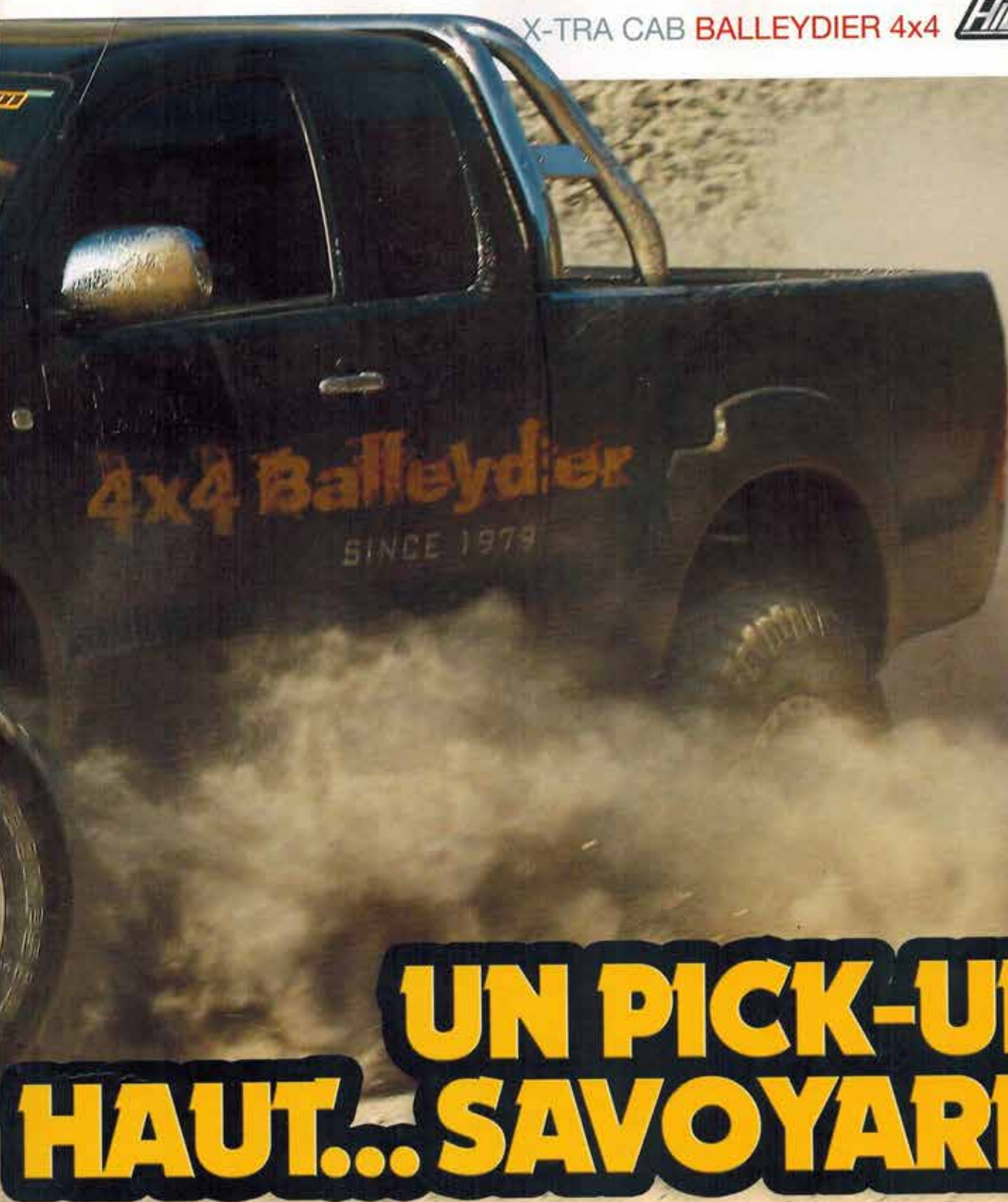
Par
Yvonnick Jambon

il aime leur gueule, ça ne se discute pas. Pour le haut-savoyard, c'est un peu comme un couteau suisse, si je peux me permettre cette comparaison un tantinet éclectique.

Très attiré par les Toyota du fait de la longue tradition entretenue avec la marque et le garage de son père, il reste toujours sensibilisé par leur fiabilité : « C'était impossible de faire autrement ! J'ai été élevé au milieu des Toyota, je ne pourrai jamais m'en passer. Mon cœur balance trop pour la marque, on ne peut rien y faire ! » Ça a le mérite d'être clair !

Un voyage aux States

Alors, quand il part en voyage aux États-Unis, Éric tombe sous le charme des pick-up américains plus gros, plus puissants, plus chromés, plus beaux... Bref plus tout ! Il décide alors de se renseigner auprès des spécialistes off-road et rencontre Fabtech,



UN PICK-UP HAUT... SAVOYARD

un roi de la suspension Outre-Atlantique. « J'ai trouvé leurs kits super bien faits. Complets, ils se déclinent en plusieurs références et différents versions pour le raid ou le franchissement... » explique Éric emballé par le produit. « J'en ai demandé un pour le Hilux, mais chez eux ils n'ont pas de Vigo. Leurs kits s'adressent au Tacoma, un pick-up bien plus gros et au super XL Tundra. J'ai regardé le montage et je me suis dit que je pourrai, moyennant quelques modifications le greffer sur l'un des nos pick-up. Mais lorsque je leur ai dit que j'allais monter leur kit sur un Hilux, c'est tout juste s'ils voulaient me le vendre ! Ils avaient trop peur que je porte plainte après, au cas où je n'y serai pas arrivé ! »

De retour chez lui, à Saint Pierre en Faucigny, il a une petite idée derrière la tête et passe commande. C'est décidé, il veut se confectionner un pick-up à la sauce ricaine. Il fait finalement

Le tour de force a été l'adaptation sur le Hilux de kits prévus pour les Tacoma et autres Tundra américains !

rentrer deux kits Fabtech Dirt Logic 2.50 : un référencé pour le Tacoma et un second pour le FJ Cruiser ou le KDJ125. En réfléchissant, il se dit que ce serait peut-être une bonne idée de préparer un 4x4 au look US représentant la société, une sorte de show car sur laquelle on se retourne lors de son passage. Une tradition "maison", puisque tous les deux ou trois ans et ce, depuis plus de 20 ans, la société s'impose ce rite et a déjà effectué de belles réalisations sur bases de BJ, KZJ... toujours dans l'esprit de promouvoir et faire connaître la société. Cette virée aux USA l'a un peu plus convaincu quant à la direction de son projet. Vous me direz, pour lui, préparer un 4x4 ne doit pas être très sorcier. Déjà au niveau du savoir faire, le garage est des plus expérimentés. Il a réalisé un nombre incroyable de transformations pour le raid, le franchissement, voire pour des applications professionnelles ou simplement pour

de la collection. De plus, le garde manger est à portée de main et regorge, que dis-je, dégouline de pièces 4x4 !

Pour le véhicule, c'est encore plus facile, il n'y a qu'à faire le tour du parc pour trouver celui qui passera sur la table d'opération. Vous l'aurez compris, ce sera un Toyota, mais en version X-Tra Cab, le modèle qu'il préfère et en noir, la couleur désirée par le boss. Il suffit de demander !

Cela tombe bien, un Vigo "black" accidenté, mais pratiquement neuf attend son heure sur le parc. Avec seulement 20 000 km au compteur, il s'avère néanmoins bien mutilé : un énorme choc avant gauche lui a tordu le châssis, bien abimé les joues et détruit tout le bloc. De la rigolade pour l'atelier qui redresse tout d'abord le châssis puis change les ailes et le capot avec des pièces d'occasion.

En revanche tous les éléments touchant la sécurité (cardans, rotules...) sont remplacés par des éléments neufs. « Pour faire ce type de préparation avec quelques découpes, pas besoin de prendre un véhicule neuf. Comme on fait du recyclage, ça nous est relativement facile de remettre en état un tel véhicule et puis ça fait travailler les carrossiers du coin. » justifie le jeune entrepreneur très pragmatique.

Prise d'altitude !

Une fois le Hilux réparé, Éric entame son adaptation du fameux kit suspension Tacoma qui se compose de deux coil-over pour l'avant, de quatre amortisseurs à bonbonne à l'arrière, d'un faux châssis, des fusées, de lames supplémentaires, de cales et de toute la visserie. Grâce à ce fameux faux châssis, le kit permet de descendre les triangles et tout le train roulant de 15 cm en gardant le même débattement et une garde au sol identique.

La version Dirt Logic 2.50 retenue est une référence haut de gamme dédiée au raid équipée de fusées renforcées et décalées. Un modèle adapté à l'off-road rapide qui dispose devant, dans sa partie inférieure un petit ski noir en acier intégré assurant la protection du "poumon" d'enclenchement du pont avant.

Pour le montage proprement dit, les triangles avant supérieurs et inférieurs d'origine sont conservés, les fusées du Tacoma se greffent à la place de celles d'origine et la barre de direction est simplement recalée pour ne pas frotter.

Comme s'en doutait un peu notre homme, le montage n'allait pas être des plus simples et nécessitera pas mal de grosses modifications pour l'implanter sur le châssis du Hilux.

Tout d'abord les fusées de Tacoma renforcées nettement plus grosses que celles du Hilux ont dû être modifiées et ré-usinées pour intégrer les roulements du Hilux.

Le pont de Hilux étant complètement différent de celui du Tacoma américain, il a fallu apporter quelques modifications au faux châssis et découper le châssis d'origine en reconstituant de nouvelles pattes afin qu'il puisse y accueillir le pont du Hilux.

Ensuite, les attaches supérieures du faux châssis Fabtech spécial Tacoma ont dû être réalisées sur mesure par le garage Spalcydier afin qu'il s'intègre parfaitement au châssis du Hilux. À l'arrière, les amortisseurs à bonbonne viennent se fixer sur l'ancrage inférieur d'origine. En revanche les ancrages supérieurs étant différents sur le Tacoma, ceux du Hilux ont dû être entièrement là encore, faits sur mesure. De même, les lames d'origine accueillent de chaque côté une additionnelle spécifique issue du kit qu'il a fallu recouper pour rebander le paquet les lames. Ce kit étant prévu pour que la transmission travaille comme à l'origine, l'arbre arrière n'a absolument pas besoin d'être modifié, le palier adopte simplement des cales en alu coniques fournies dans le kit Fabtech, histoire de l'aligner parfaitement.

Avec un tel kit, pas question de laisser les roues de série, les jantes d'origine en acier de 15" sont avantageusement remplacées par des Mickey Thompson de 17" en alu au look beadlock. Leur fort déport évite ainsi d'installer des élargisseurs de voie. Pour éviter toute faute de goût, Éric n'a pas hésité à monter des Mickey Thompson Baja MTZ en 315/70 R17. Évidemment le Vigo prend une haute stature et malgré l'absence de bodylift, la hausse totale du Toy avoisine les 20 cm.

Vue cette importante prise de hauteur et la nouvelle monte, Éric a dû retailler à plusieurs reprises le bas des passages de roues, les élargisseurs d'ailes et les coins de pare-chocs avant afin qu'il n'y ait aucun frottement. Les supports de caisses ont même été

1 Afin de préserver le plateau des coups, un habillage de benne en plastique.

2 Indissociable de l'esprit des pick-up US, l'arceau de benne tubulaire et chromé, ici de fort beau gabarit, complète parfaitement le look tout en protégeant le haut de la cabine lors des chargements.

3 Une longue et puissante barre à LEDs discrètement glissée dans les aérations du pare-chocs avant complète efficacement l'éclairage.

4 Une mini chaîne stéréo haut de gamme Alpine s'intègre parfaitement dans l'emplacement de l'autoradio d'origine et offre une qualité d'écoute sans commune mesure.

5 Afin d'optimiser le son, des petites enceintes Focal complètent le montage hifi du Toyota.

6 Le boîtier d'optimisation provient de chez Alp Evolution, un spécialiste savoyard. Il fait passer la puissance de 120 à 165 ch.

7 Petite cure de rajeunissement avec ces feux arrière à LEDs.

8 Vue la prise de hauteur et la dimension des pneus, les passages de roues, Éric a dû retailler à plusieurs reprises le bas des passages, les élargisseurs d'ailes et les coins de pare-chocs avant afin qu'il n'y ait aucun frottement. Les supports de caisses ont même été coupés avant d'être ressoudés bien proprement.

9 Comme là-bas, dis ! Influencé par le look des pick-up qu'il a aperçu aux States, Éric n'a pas hésité à monter des pneus Mickey Thompson Baja MTZ en 315/70 R17. Les jantes d'origine sont elles aussi avantageusement remplacées par des Mickey Thompson de 17 en alu à fort déport du plus bel effet arborant l'aspect de beadlock. Leur largeur évite ainsi d'installer des élargisseurs de voie.

10 Pour avoir le meilleur freinage possible sur les routes de montagne, des freins rainurés et percés assistés de plaquettes DBA.

11 Le 2,5L D-4D affichant 20 000 km toujours en pleine forme a reçu une petite révision d'usage.





Un nom de plus en plus reconnu hors région savoyarde ! Balleydier 4x4 skull ! Une préparation "made in St Pierre de Saucigny" au comment délier les américains. Ça tout les j'ons, non ?

Eric Balleydier est un vrai amoureux des Toyota et s'il ne trouve pas le temps de s'en préparer un pour lui, il ne manque pas, tous les 2 ou 3 ans d'en élaborer un pour l'image de la société.

ALORS, COMBIEN ?

Modèle : Hilux X-tra Cab 2,5 L D-4D

Année : 2010

Kilométrage : 20 000 km (accidenté)

Début de la préparation : en 2011

MOTEUR

Boîtier d'optimisation Alp Evolution 165 ch : 750 €

LIASON SAU SOL

Kit suspension Fabtech Dirt Logic 2.50 : 6 100 €

4 Mickey Thompson Baja MTZ (315/70 R17) + 4 jantes Mickey Thompson en alu à gros déport : 3 150 €

Kit de freins rainurés et percés + plaquettes DBA : 450 €

Kit durites de freins rallongées aviation + supports : 400 €

PROTECTIONS

Ski (8 mm) en alu Balleydier sur mesure : 350 €

Arceau tubulaire de benne chromé : 650 € posé

Habillage intérieur de benne en plastique : 346 €

DIVERS

Feux arrière à LEDs : 160 €

Barre de LEDs : 550 €

Combiné auto-radio-lecteur CD Alpine

+ 2 enceintes Focal : 1 200 €

Coût total : environ 25 000 €

M.O. : environ 100 h dont la moitié pour les seules suspensions.

Balleydier 4x4, ZA des Glières

1100 rue de Glières, BP 10326

74 800, Saint Pierre en Faucigny, Tél. 04 50 03 72 37.

coups avant d'être ressoudés bien proprement. Toujours en raison de la rehausse, le fabricant américain a prévu des supports spécifiques pour mettre en place des durites de frein largement rallongées. Eric les remplacera prochainement par des versions de type "aviation" pour s'harmoniser au mieux avec les disques rainurés et percés DBA installés sur les moyeux avant. Suite à cette transformation qui a quand même nécessité près de 50 heures de main d'œuvre, le Toyota a complètement changé de ligne. L'exercice s'il reste coûteux, s'avère très réussi.

Un pick-up qui sert avant tout de vitrine pour la dynamique société de Saint Pierre en Faucigny. Malgré l'absence de bodylift, la rehausse totale du Toy avoisine les 20 cm.



Pur Look US

Pour finaliser son show car, Éric va simplement l'agrémenter de quelques accessoires esthétiques ou simplement pratiques. Il jettera néanmoins un œil sur le moteur.

Tout neuf, le 2,5L D-4D affichant seulement 20 000 km toujours au top de sa forme n'a reçu qu'une petite révision d'usage avant d'adopter un boîtier d'optimisation en provenance de chez Alp Evolution, un spécialiste de la préparation moteur du crû. Il fait passer la puissance de 120 à 165 ch. Juste ce qu'il faut pour le rendre plus agréable et plus réactif pour entraîner ses grosses roues.

Comme chez Balleydiér 4x4, on est capable de tout faire sur place, ou presque, on s'est occupé personnellement du ski de protection en alu taillé et plié de 8 mm aux cotes du Vigo.

Le look est légèrement revu avec une petite cure de rajeunissement avec des feux arrière à LEDs spécial Hilux et une longue et puissante barre à LEDs discrètement glissée dans les aérations du pare-chocs avant complète efficacement l'éclairage. Afin de conforter l'esprit des pick-up US, un imposant arceau tubulaire et chromé est implanté dans la benne.

Pour finir le dossier "extérieur" et afin de préserver le plateau du Toyota des coups, Éric a installé un habillage de benne en plastique.

À l'intérieur pas de débauche d'équipements, une mini chaîne stéréo haut de gamme Alpine parfaitement intégrée dans l'emplacement de l'autoradio d'origine associé à de petites enceintes Focal offre une excellente qualité d'écoute.

Un joli voile noir, quelques autocollants "maison" et voilà le travail.

Si le rôle du pick-up se cantonne à de très rares déplacements utilitaires, il participe régulièrement à des salons ou autres manifestations locales. Une bien belle enseigne !

Mais ne vous inquiétez pas, Éric ne se prive pas de jouer avec l'hiver dans la neige. Il se balade même de temps en temps sur les chemins de la région en évitant évidemment le plus possible les buissons et les branches pour ne pas le rayer.

Ce qui ne l'empêche pas de temps à autre de faire le fou, comme il dit en rigolant. Parce que le point fort de ce kit sur le terrain demeure sa tenue de route, notamment par rapport à une rehausse classique. Le pick-up vire à plat dans les appuis prononcés sans aucun ballant. Un comportement qui se révèle aussi efficace en tout terrain où il absorbe saignées et bosses sans coup férir.

Éric précise : « Avec ces fusées plus longues, les cardans travaillent comme à l'origine et malgré sa hauteur on ne sent pas ce phénomène de ballant. Les suspensions sont au top et compensent le roulis. »

Précisons que le débattement de suspension a été légèrement augmenté en compression et détente, mais reste forcément toujours limité par les triangles.

Si le Toyota fait son petit effet, Éric pourrait encore l'agrémenter de quelques équipements comme un échappement latéral sur mesure, de baquets...

Car s'il ne s'était pas fixé de limite de budget quant à la préparation, le résultat se devait seulement d'être cohérent pour ne pas vous ne pas ressembler à un sapin de Noël affublé de snorkel ou d'autres équipements prévus pour la piste.

« Pour une vraie préparation raid, nous aurions envisagé une base de départ différente... » précise le maître des lieux.

Si cette réalisation est un exercice de style pour mettre en avant le savoir faire du garagiste savoyard et pour l'image de la société, Éric peut tout à fait la décliner pour un client.

Il faut simplement savoir que le budget pour ce type d'opération nécessitant autant de modifications chiffre très vite.

« Sur le KDJ125 ou le FJ Cruiser, le montage est beaucoup plus simple et rapide, car Fabtech l'a fabriqué spécialement pour ces véhicules avec les adaptations qui vont bien, alors que moi, j'ai dû tout modifier. Et ce montage demande énormément de transformations. »

Éric pense déjà à sa prochaine réalisation qui, n'en doutons pas, sera aussi sexy.



1 Le faux châssis rajouté sur le train avant permet de descendre de 15 cm les supports, les triangles et le pont tout en gardant le même débattement.

2 Des coil-over prennent place à l'avant, il s'agit de modèle haut de gamme prévu pour une utilisation intensive. Les supports de durites de frein font partie du kit suspension Fabtech et permettent de fixer des modèles rallongés. Elles passeront prochainement en type "aviation".

3 Perché ! Les amortisseurs à bonbonne Fabtech apportent une rehausse de 15 cm.

4 Le kit de suspension américaine Fabtech Dirt Logic 2.50 est une référence haut de gamme dédiée au raid. Ce kit comprend des fusées de Tacoma renforcées et décalées nettement plus grosses que celles du Hilux. Elles ont dû d'ailleurs être modifiées et ré-usinées pour adapter les roulements du Hilux.

5 Les amortisseurs Fabtech viennent se fixer sur l'ancrage inférieur d'origine. En revanche les ancrages supérieurs étant différents sur le Tacoma, ceux du Hilux ont dû être entièrement faits sur mesure.

6 Les lames d'origine accueillent une additionnelle spécifique de chaque côté, issue du kit Fabtech qu'il a fallu recouper pour rebander le paquet et retendre les lames.

7 L'arbre de transmission arrière n'est absolument pas modifié, le palier adopte simplement des cales en alu coniques fournies dans le kit Fabtech, histoire d'aligner l'arbre de transmission arrière.

8 Le faux châssis descend les triangles et tout le train roulant de 15 cm en gardant le même débattement et une garde au sol identique. Cette dernière est légèrement optimisée par la monte de pneumatiques plus gros. La rehausse totale avec les Mickey Thompson avoisine les 20 cm.

