

100% TOYOTA 100% OFF-ROAD

univers TOYOTA

Janvier
Février
Mars
2014

#25

GUIDE D'ACHAT



2^e PARTIE
BIEN CHOISIR SON HDJ80

4 PRÉPARATIONS
DANS CE NUMÉRO



BJ42 MONSTER PICK-UP

VOYAGE
LE PEROU EN HJ60
RENCONTRE
JÉRÉMY DELIO
LAND CRUISER STORE
RANDO TOY
SUR LES PISTES
DU BEAUJOLAIS

79 v/s 150



DEUX OPTIONS
POUR LE RAID

PRÉPARATION



HILUX D-4D
EGAL16

COLLECTOR



HJ60 KORO
DAKAR 1981

M 02185 - 25 - F: 5,90 € - RD





COMME EN 88

C'est en 1985 que Toyota lance trois nouveaux modèles. Alors que le LJ70 innovait avec ses suspensions à ressorts hélicoïdaux, les BJ71 et 73 se voulaient les purs et durs de la gamme. Trente-trois années plus tard, pour Frédéric Tokarski rien ne semble avoir changé. Lorsque l'on cherche un vrai 4x4, c'est parmi les survivants de cette époque qu'il faut chercher. Aussi, quand il décide de s'inscrire au rallye des Pionniers, c'est bien avec un BJ73. Comme en 1988 ! Par : **Didier Griffoulière** // Photos : **cta-media.net**

C'est en janvier 2012 que Frédéric apprend l'existence du rallye des Pionniers, une sorte de rallye-balade à travers la France. Passionné de longue date des débuts de l'off road et plus particulièrement du Paris-Dakar, notre Toyotiste convaincu se prend au jeu. Déjà propriétaire d'un KDJ90 qu'il conduit au quotidien, Frédéric se met en quête d'un vieux Toyota qui a marqué l'histoire des rallyes. Quoi de mieux qu'une base de BJ73 de 1987 proposé d'occasion à 4 400 € ? Pour ses 50 ans, Frédéric craque sachant qu'avec les 405 000 km affichés au compteur, la mécanique a forcément souffert.

Qu'importe, malgré son petit budget, il a un an devant lui pour être au départ de l'épreuve 2013 qui devait être aussi pour lui l'occasion de faire sa demande en mariage auprès de sa compagne Christine. Hélas, la grippe est passée par là et l'élue de son cœur laissera sa place à un vieux copain, Alain Dobe. Le BJ73 sera rutilant et arborera les couleurs d'un des sponsors de Toyota de l'époque, Transmanche... Retour sur les débuts de la légende Toy en compétition.

Préparé et remis en état pour à peine 13 000 €, ce BJ73 est de nouveau apte à jouer les aventuriers sportifs

1988, la performance de Paris à Dakar

Le 1^{er} janvier 1988, s'élançaient de Versailles quelque 603 équipages pour ce 10^e Paris-Dakar. Au menu, 12 874 km à travers la France, l'Algérie, le Niger, le Mali, la Mauritanie et le Sénégal. Parmi les 311 autos, figuraient quatre Toyota officiels ceux de l'importateur français, alias la SIDAT. Deux d'entre eux étaient des FJ73 (version essence 6-cylindres 4,0L), pilotés par Pierre Fougerousse et Jérôme Rivière, les deux autres étant de bons BJ73 Diesel aux mains des "Gérard", Sarrazin et Troublé et de Jean-Jacques Ratet copilote par Michel Ventouroux.

Face aux monstres qu'étaient les Range Halt'up!, Peugeot 205 et 405 et autres Pajero Mitsubishi, le quatuor Toyota livra une rude bataille dans les catégories Marathon et série améliorée. Il va en étonner plus d'un. En effet, le BJ73 de Jean-Jacques arrivera sur la plage du Lac Rose au 7^e rang du général, suivi de Jérôme (10^e), Sarrazin (15^e) et Fougereuse (22^e). Toyota s'offrait un doublé s'adjudgeant ainsi les catégories Marathon et série améliorée ! Un sacré coup de pub pour des 4x4 pratiquement d'origine dont le premier termine juste derrière les prototypes "usine". Pourtant, ces 73 étaient pratiquement d'origine.

Mini préparation, maxi révision

Lorsque l'on s'offre un Toy qui a 25 ans de carrière, ne serait ce que pour traverser la France par les petits chemins, il y a du travail pour être certain d'arriver à bon port en se faisant plaisir.

Frédéric s'adresse alors à Technoraid Services, un jeune atelier situé à Nemours (77) où l'expérience de Pascal Beaupuy en matière de Toyota fait référence. Face au BJ73 dans son jus, tout débute par une remise en forme de la mécanique. Bonne surprise, le 3,4L diesel ne nécessite qu'un changement de radiateur, de la pompe à eau et des courroies. Après une bonne vidange et des filtres neufs, le 3B est prêt à reprendre la piste, mais ce n'est pas le cas des transmissions.

Pascal va alors effectuer une rectification du volant moteur, remplacer l'embrayage et rénover la boîte de transfert. Des silentblochs polyuréthane et des jumelles neuves seront montés sur des lames de ressorts en bon état. Quatre amortisseurs OME viendront remplacer les pompes à vélo hors d'âge existants.

Les ponts vidangés ne nécessitent qu'une intervention au niveau des pivots avant qui fuyaient beaucoup. Les freins arrière, défectueux, passent par une rectification des tambours. Par sécurité, les disques avant sont remplacés par du neuf.

Trois joints et deux butées plus tard, le Toy file en carrosserie chez un ami de Frédéric où s'effectue la restauration de la caisse et sa peinture "Dakar Replica". On en profite pour monter l'arceau "6-points" et les deux baquets, touche finale de cette préparation minimaliste.

Entre cette grosse révision et la carrosserie, Frédéric s'en tire pour moins de 8 000 €. À ce tarif, ce BJ73 a retrouvé une nouvelle jeunesse, largement de quoi foncer vers le million de kilomètres garanti par Toyota !

Papy fait de la résistance

Lorsque l'on monte à bord de ce vénérable trentenaire, on ne peut qu'être surpris par l'état exceptionnel de son habitacle. Le travail effectué en carrosserie y est certainement pour beaucoup, mais cela n'a eu aucune influence sur les plastiques du tableau de bord qui, s'ils ne sentent plus le neuf, restent brillants et sans aucun accroc. Frédéric qui semble très méticuleux et possède un esprit pratique a simplement changé le volant pour un modèle à circonférence réduite et l'a paré d'un pédalier antidérapant siglé WRC. Bien sanglé dans les baquets, on sait que l'on n'est pas dans une Formule 1. La sonorité agricole à froid s'estompe lorsque le 4-cylindres diesel atmosphérique monte dans les tours. Ce bon vieux bloc d'antan ne fait pas que ronronner tranquillement, il nous surprend une nouvelle fois. On comprend que ce moteur fut certainement une vraie révolution tant il semble encore dans le coup.

Avec seulement 90 ch pour 1 800 kg d'acier à propulser, il fait preuve d'une étonnante vitalité. Bien épaulé par la légendaire boîte H-55F parfaitement étagée et un couple de camion (22 m/kg à 2 200 tr/mn), on est tout de suite dans le bon train sur piste rapide sans avoir besoin de rétrograder avant l'obstacle.

La relance est ensuite progressive mais volontaire, on a le temps de se concentrer sur la trajectoire choisie qui sera facile à tenir grâce à la direction assistée.

Avec son empattement de 73 dit "moyen" (2,31 m), la tenue de cap est saine pour un 4x4 équipé de lames de ressorts.



1 et 2 Fidèle à la tradition, le tableau de bord en plastique indestructible donne dans le simple et sobre. Un compteur de vitesse, une jauge de carburant, un mano de température moteur et... c'est tout. Seul le volant grand diamètre d'origine a laissé place à un volant cuir bien plus petit et agréable. Sur le tunnel central, les classiques leviers de la boîte 5 rapports et du transfert. On remarque ici l'état de conservation exceptionnel de ce BJ.

3 et 4 En ce qui concerne la navigation, le copilote dispose d'un GPS Navigator au large écran et du Terrarip 202+.

5 Au plancher, un jeu de pédales griffées WRC sur fond de tapis à bordures rouges. Ça fait sport !

6 et 7 La sécurité n'est pas en reste : arceau, baquets Recaro et harnais Sabell sont de la partie.

8 et 9 Le volume arrière et suffisant pour les bagages, la roue de secours et le frigo Weaco dans sa housse isotherme.

10 Le pare-chocs avant a laissé place à deux solides tubes surmontés de deux phares Cibie jaunes... comme à l'époque.

11 Les jantes Gollé de 1988 ont disparu. Pour les remplacer, Frédéric a trouvé d'aussi typiques "collectors" avec ces JWL version Via en alliage. Elles sont équipées de General Grabber A/T en 31/10,50 R15. Les moyeux débrayables avant Aisin font partie des meubles.



Sur le 10^e Dakar 1988, deux BJ73 "officiels" étaient inscrits en "série améliorée" avec Gérard Sarrazin et Jean-Jacques Ratel à leurs volants. Un FJ73 "officiel" fut aussi confié à Pierre Fougereuse. Tout ce beau monde finira dans le "Top 25".

PARIS-DAKAR 88: TOYOTA, MULTIPLES VICTOIRES INCONTESTABLES ET INCONTESTÉES



Face à des équipes aux moyens démesurés, TOYOTA France, pour rester fidèle à l'esprit original du Paris-Dakar, décide d'engager en 1988 des voitures strictement de série, c'est-à-dire votre Land Cruiser et des voitures de production améliorée diesel. Objectif, par respect pour nos clients qui sont nos meilleurs media: gagner dans chacune de ces catégories. Résultat atteint à 100%.

MARATHON toutes catégories - 1^{er} RIVIÈRE/HERVÉ (FJ 73) - 10^e au classement général.
 MARATHON diesel - 1^{er} GAVIOT/JOUFFRAY (BJ 71) - 2^e - 3^e sur TOYOTA.
 PRODUCTION AMÉLIORÉE toutes catégories
 1^{er} RATEL/VANTOUROUX (BJ 73) - 7^e au classement général.
 PRODUCTION AMÉLIORÉE diesel
 1^{er} RATEL/VANTOUROUX (BJ 73) - 1^{er} diesel toutes catégories.
 2^e SARRAZIN/TROUBLE (BJ 73) - 15^e au classement général
 3^e - 4^e - 5^e - 6^e - 7^e - 8^e - 9^e sur TOYOTA.
 PROTOTYPE diesel - 1^{er} RICARD/MARCHEIX (BJ 75) - 29^e au classement général.

RAPPEL DES RÉSULTATS 1987
 Le Grand Chelem Marathon, même équipe, même voiture
 RATEL/VANTOUROUX, 1^{er} à DAKAR - ATLAS ET PHARAONS.
 TOYOTA, 1^{er} vendeur de 4 x 4 en France. Land Cruiser BJ 71 élu 4 x 4 de l'année.
 Merci aux sponsors et à tous ceux qui ont contribué à ces victoires.

TOYOTA
L'AVENIR ROULE EN TOYOTA

1988 ? Une belle cuvée pour Toyota sur les rallye-raids. Du Dakar à l'Atlas en passant par les Pharaons, il y avait toujours un podium au bout de la piste. Avec ce BJ73, on est loin des performances atteintes par les versions Gabreau, mais côté sponsors, la société Transimanche restera longtemps fidèle à Toyota.



LE BJ73 "DAKAR REPLICA" DE FRÉDÉRIC TOKARSKI

En revanche, pas question de rester pied dedans à l'approche d'une belle bosse, car la surprise peut toujours venir du train arrière plutôt joueur et rebondissant à souhait. Le petit coup de frein tardif est efficace, les disques avant y sont pour beaucoup.

Notre essai fut comme d'habitude trop court pour que l'on puisse se faire une idée de ce qu'était une étape des Dakar d'antan d'au moins 800 km à bord d'un BJ73 ! Pas vraiment reposant, mais il faut bien constater que malgré des suspensions au concept d'une autre époque, le petit Toyota comptait un temps d'avance sur ses contemporains de l'époque. Sa carrière en rallye raid l'a d'ailleurs confirmé par la suite durant les années qui ont suivi le Dakar 88.

Bon pistard et bon marathonnier, il l'est donc, mais lorsque l'on s'amuse à jouer les franchisseurs, le BJ73 est toujours aussi agréable à utiliser sur le couple moteur. Il suffit alors de ne pas oublier que les débattements sont réduits lorsque l'on fait tranquillement sa trace. Avec l'aide du glissement limité équipant le différentiel arrière... il passe partout, comme toujours.

Pour Frédéric, l'acquisition de ce BJ est le début d'une belle histoire passionnelle qui ne l'a pas non plus ruiné : budget total d'environ 12 400 €.

Aujourd'hui, il ne rêve que de reprendre le départ du prochain rallye des Pionniers en 2014 avec sa copilote et désormais épouse, Christine.

Frédéric et son copilote Alain Dobe ont choisi de participer à un rallye à moindres frais avec un Toyota de la belle époque des "Marathon".



1 On retrouve le bloc Diesel 3B en fonte de 3,4L à injection indirecte. Avec 90 chevaux et 22 m/kg de couple, pas de quoi passer le mur du son !

2 Le pont arrière offrait un différentiel à glissement limité d'origine.

3 et 4 Les lames de ressorts sont indestructibles, on leur a juste offert quatre amortisseurs OME.

