



**Un Revo pour travailler
ou voyager au choix**



Dans le magazine, on vous présente souvent des pick-up 4x4 préparés raid/balade. Pourtant, bien qu'ils rivalisent désormais avec les 4x4 « familiaux » en termes de confort et d'aides à la conduite, la vocation première des 4x4 à benne demeure d'assister les travailleurs dans leurs tâches quotidiennes. En leur permettant par exemple d'accéder à des chantiers perdus au milieu de la pampa ou de transporter de lourdes charges. Une donnée que n'a pas oubliée Christophe Girard. Voilà pourquoi le boss de Modul Auto a récemment préparé un Toyota Revo 2,8 L à la sauce « Worker ». Découverte de cet Hilux pensé pour les travailleurs, mais pas que...

De par sa situation géographique, Christophe Girard voit passer beaucoup d'artisans et de professionnels dans ses locaux d'Annonay Saint-Cyr (07). Et pour cause, en Ardèche comme les départements voisins, mieux vaut disposer d'un véhicule 4-roues motrices pour se déplacer l'hiver et accéder à certains chantiers. Une utilisation au quotidien dont a parfaitement conscience le boss de Modul Auto. Voilà pourquoi, ces dernières années, il a sorti plusieurs show-cars à destination des professionnels sous l'appellation Worker. Le dernier en date prend la forme d'un Toyota Hilux Revo Xtra-Cab 2,8L. Dissection de ce modèle finition Légende qui peut à l'occasion se transformer aussi en véhicule de raid pour peu qu'on lui conçoive un aménagement de benne approprié.

PROCHE D'UN VÉHICULE DE SÉRIE

Mécaniquement, ce Revo Xtra-Cab a subi une optimisation relativement light. Sous son capot, point de changement. On retrouve un 2,8 litres D-4d entièrement stock. Il faut dire aussi que ce 4-cylindres turbodiesel développe d'origine un couple maximum de 500 Nm dès 1 600 tr/min pour une puissance de 204 ch à 3 400 tr/min. Résultat, un Revo standard affiche une charge utile de 985 kg pour un poids tracté freiné de 3 500 kg. Nul besoin de plus de puissance ou de couple pour tirer une remorque ! D'autant plus que le Revo « Worker » imaginé par Modul Auto est équipé d'une boîte de vitesses automatique à 6 rapports qui facilite grandement l'exercice. Le moteur de cet Hilux n'étant pas boosté, le cœur de ses trains roulants reste tel que les ingénieurs nippons les ont imaginés. Idem pour son freinage. Seul upgrade à signaler, les voies de ce pick-up Toyota gagnent 60 mm de largeur via

des élargisseurs en aluminium Hofmann glissés derrière les jantes. Un gain qui assoit la stature du véhicule, mais surtout améliore sa tenue de route et de cap car plus les voies d'un véhicule sont larges, plus ce dernier se révèle stable sur route et piste. Côté pneumatique, changement de gomme. Aux 265 / 65 R17 d'origine, Christophe Girard choisit de chausser son Worker d'un profil plus offroad. En l'occurrence des BFGoodrich All Terrain en 265 / 70 R17. Seul petit revers de la médaille, entre cette nouvelle monte et les élargisseurs de voies, les gomme affleuraient un peu trop de l'aplomb des passages de roue. Problème vite résolu avec la pose d'élargisseurs d'aile destinés à une finition Invincible. En plus, pour ne rien gâcher, le design de ces extensions virilise le look du véhicule.

SUSPENSION RENFORCÉE

À l'inverse du groupe propulseur et du reste de la chaîne cinématique, la suspension de ce Revo subit une refonte en profondeur via un kit Pedders Ezifit + 50 mm. Particularité principale de cette nouvelle suspension, elle se compose des combinés filetés avant et des amortisseurs arrière TrakRyder Foam Cell. Il s'agit de bitubes 100 % hydrauliques renfermant un piston de 40 mm de diamètre sur une tige de 16 mm. En plus, ils intègrent une butée de détente interne hydraulique et une huile de haute qualité pour une meilleure endurance en usage intensif. Autre spécificité de ces amortisseurs made in Australie, tous leurs cordons de soudures sont doublés pour une plus grande résistance à l'arrachement et les combinés avant arrivent pré-assemblés avec des coupelles de ressort renforcées. Voilà pourquoi Pedders s'engage sur une garantie de 2 ans ou 40 000 km. En association, au vu du poids de l'aménagement de benne, l'ami Christophe



DÉTAILS TECHNIQUES



Sous le capot de ce Revo, point de changement. On retrouve un 2,8 L D-4d de 204 chevaux qui reste entièrement d'origine.



Niveau pneumatiques, petit changement à signaler. À présent, ce Toyota à benne est chaussé de BFGoodrich All Terrain en 265 / 70 R17.



Nouvelle suspension made in Australie ! Désormais, ce Hilux repose à l'avant sur des combinés filetés Pedders.



L'ami Christophe n'ayant pas boosté le 2,8 L D-4d, les trains roulants de ce Toyota restent strictement stock.



En association avec les amortisseurs Pedders, cet Hilux repose sur des lames arrière + 300 kg de la marque australienne.



À l'instar du train avant, l'amortissement du pont rigide arrière est maintenant assuré par des bitubes 100 % hydrauliques Pedders TrakRyder Foam Cell.



Exit le pare-chocs avant d'origine. À présent, ce Revo s'habille d'un bumper en aluminium Rival 4x4. En plus de lui conférer un look plus agressif, ce dernier améliore son angle d'approche de par sa forme biseautée.



De série, le pare-chocs Rival 4x4 arrive avec un jeu d'antibrouillards à leds.



Afin d'y voir clair sur les chemins ardéchois, devant sa calandre, le Worker se voit équipé d'un jeu de longue portée Lazer Sentinel 7 pouces Elite.



Autre point fort du pare-chocs avant Rival 4x4 ! De série, il intègre deux gros crochets de traction renforcés.

Autre avantage du pare-chocs avant Rival 4x4, il dissimule une platine de treuil en son centre. Dans le cas de cet Hilux, elle accueille un treuil T-Max XP-9500S X Power.



Autre protection en aluminium installée sur le Revo Worker, ces blindages de triangles inférieurs de suspension.

À la suite du pare-chocs avant métallique, ce Revo s'habille d'un ski en aluminium de 6 mm également signé Rival 4x4.

a opté pour des lames Pedders + 300 km.

MÉCANIQUE BIEN PROTÉGÉE

Un choix de tarage qui se comprend pleinement au vu du reste de la préparation de ce pick-up. Déjà, ce Revo perd son pare-chocs avant au profit d'un Rival 4x4 fabriqué en aluminium de 6 mm d'épaisseur et fixé au châssis via des supports en acier de 5 mm. Une conception « robuste » qui a le désavantage d'alourdir l'avant du véhicule d'environ 45 kilos. Mais c'est un mal pour un bien car ce bumper métallique ne craint pas les chocs et, en cas de collision, protégera parfaitement la face avant du véhicule... d'autant plus qu'il intègre une calandre en aluminium ajourée remplaçant celle d'origine en plastique. Autre avantage, ce pare-chocs dissimule une platine destinée à accueillir un treuil. Dans le cas de ce Revo, le boss de Modul Auto a monté un T-Max XP-9500S X Power offrant une force de traction de 4309 kg et équipé d'une corde plasma. Ultime argument en faveur de ce bumper, il arrive déjà affublé d'un jeu d'antibrouillards leds et de deux points de traction renforcés 3,5 tonnes. En regard, le pare-chocs arrière de ce Revo disparaît aussi au profit d'un Rival. À l'instar de son homologue monté à l'avant, ce dernier accueille un jeu d'antibrouillard à leds. À noter au passage que ce bumper en aluminium se pare également d'un carré américain en partie basse et que sa forme facilite l'accès à l'intérieur de la benne via son immense marche centrale. Par la suite, l'ami Christophe a habillé le dessous de cet Xtra-Cab avec « un fond plat Rival ». À savoir un ski avant en aluminium de 6 mm courant de sous le radiateur à l'entrée de la boîte de vitesses. À sa suite, la mécanique de ce Revo se cache

derrière une protection de boîte de vitesses ainsi que derrière un blindage de transfert, tous deux également conçus en aluminium de 6 mm. Mais, ce n'est pas fini ! En sus, des blindages Rival mettent à l'abri le réservoir d'Adblue, le filtre à particules avec ses sondes lambda ainsi que la gourde à gasoil. Suite à quoi, histoire qu'il ne craigne rien lui non plus, un immense ski prend place sous le pont rigide arrière de ce Revo. Enfin, cette mise sous protection s'achève par la pose de blindages Rival se fixant sous le dessous des triangles de suspension inférieurs avant. Ainsi, aucun risque qu'une pierre ou une branche ne vienne taper dans les combinés Pedders !

HARD-TOP MADE IN FRANCE

À ce stade, le Revo est mécaniquement prêt à s'aventurer dans les chemins ardéchois. Mais, reste encore à le transformer en parfait « Worker ». Pour cela, le boss de Modul Auto a fermé sa benne avec un Rockalu Gen 2. Comparé à sa première évolution, ce hard-top (confectionné entièrement en aluminium à l'exception de ses jambes arrière en acier) dispose d'ouvrants et d'un toit intégrant des rails de fixation. Ce qui permet d'y fixer très facilement des accessoires. Une possibilité illustrée sur le Revo Worker par la pose d'une pelle de désensablage sur le côté droit du hard-top. Dans le même esprit, vu que le Rockalu Gen 2 peut supporter jusqu'à 150 kilos en dynamique, l'ami Christophe l'a coiffé d'une tente de toit souple FrontRunner offrant un couchage de 1990 mm x 1210 mm. En complément, sur le côté gauche, le Worker embarque un auvent Rockalu 450°. Avantage de cet autoporté en deux parties (qui s'ouvre à 180° vers l'avant et à 270° vers l'arrière), en cas de





Un vrai fond plat en aluminium ! En plus du ski avant, ce Toyota se voit équipé d'un blindage intégral qui court jusqu'en sortie de boîte de transfert.



À l'instar de la mécanique, le réservoir de ce Revo se cache derrière un ski en aluminium Rival 4x4.



Sur ce Revo, le filtre à particules et le réservoir d'Adblue ne craignent pas les chocs grâce à un ski Rival 4x4.



À l'arrière, ce Revo se voit désormais habillé d'un pare-chocs en aluminium Rival 4x4.



Autre singularité du pare-chocs arrière Rival 4x4, il est livré avec un carré américain sur lequel on peut monter un attelage (comme ici) ou un treuil amovible.



Afin que le pont arrière ne craigne pas les mauvaises rencontres, Christophe l'a habillé de cette protection en aluminium made in Rival 4x4.



À l'instar du bumper avant, le pare-chocs arrière Rival 4x4 intègre de série un jeu d'antibrouillards à leds.



Autre particularité du pare-chocs arrière Rival 4x4, il incorpore des anneaux destinés à accueillir des manilles de traction.



Pour créer un espace de chargement protégé des intempéries à l'arrière du Worker, Christophe Girard a opté pour un hard-top Rockalu Gen 2.



Comparé à un modèle en fibre, de par sa conception en aluminium, le Rockalu Gen2 bénéficie d'ouvrants XXL pour un accès total à la benne.



Particularité du hard-top Rockalu Gen 2, ses ouvrants sont pré-équipés de rails d'arrimage extérieurs qui permettent d'y fixer facilement des accessoires. Comme ici, cette pelle de désensablage.



À l'instar de l'auvent, la tente de toit FrontRunner est fixée au toit du hard-top Rockalu via des pattes reprises sur les rails d'arrimage intégrés.



Parmi les avantages du hard-top Rockalu Gen 2, son toit intègre des rails d'arrimage. Résultat, il suffit d'y ajouter des pattes de fixations comme celle-ci pour y fixer un auvent. Nul besoin d'ajouter des barres de toit !

forte chaleur, l'artisan qui conduit le Revo Worker peut travailler à l'ombre. Mieux encore en cas d'averses, il lui suffit de monter les murs en toile de l'auvent pour disposer d'un espace protégé de la pluie et du vent de 20 m² tout autour du véhicule.

CAPACITÉ DE CHARGEMENT PRÉSERVÉE

Maintenant, intéressons-nous à l'aménagement de la benne de ce Revo. La solution de facilité pour Christophe aurait consisté à installer un bedliner puis y apposer des tiroirs tout faits. Au lieu de cela, la benne du Worker accueille un plancher made in Annonay en contreplaqué bouleau avec film antidérapant fixé dessus. Avantage de ce type de sol en bois utilisé fréquemment dans les utilitaires, il se révèle très résistant tout en étant léger. Autre avantage de ce plancher, Christophe y a intégré deux grands rails aéro pour que le futur utilisateur de ce Toyota puisse y sangler facilement tout type de chargement. En sus, deux gros crochets d'arrimage prennent place en bout du plancher, histoire de pouvoir maintenir en place tout chargement qui dépasserait de la longueur de la benne. Mais, à la demande, le boss de Modul Auto peut en ajouter d'autres ici et là. Sur le côté gauche de la benne, vous trouvez également un support de roue de secours made in Annonay. Ce dernier est boulonné au plancher ainsi qu'à l'intérieur de l'aile pour plus de sécurité. Dans cette configuration, le Worker embarque donc deux roues de rechange. Une à sa place d'origine et la seconde dans la benne (à l'abri de toute personne malintentionnée). Mais, il serait imaginable que celle fixée sous le plancher du véhicule cède sa place à un réservoir auxiliaire de carburant. Autre ajout made in Annonay dans la benne, contre la cloison avant,

ce Revo accueille une tablette métallique destinée à recevoir des cantines plastiques au format européen. Très utile pour y ranger de l'outillage par exemple. Pour finir, l'ami Christophe a changé la garniture de la ridelle arrière par un habillage en aluminium strié. Pratique quand on a besoin d'un plan de travail ou tout simplement pour accéder à la benne. Puis, il a monté un vérin d'assistance à l'ouverture et à la fermeture pour que la ridelle se meuve tout en douceur. Idem à l'avant. L'ouverture du capot du Worker est désormais facilitée par deux vérins Rival.

ÉCLAIRAGE LONGUE PORTÉE

Ultime amélioration apportée au Worker, en prévision d'excursions nocturnes sur les chemins ardéchois, un jeu de longue-portée Lazer Sentinel 7 pouces Elite pose ses valises sur le dessus du pare-chocs Rival. Des modèles 24 leds qui distillent 10 248 lumens bruts et bénéficient d'un véritable faisceau « combo » avec les rangées centrales qui fournissent un éclairage longue portée et des leds supérieurs et inférieurs qui éclairent selon un angle de 65°. Du coup, le pilote du Worker peut voir ce qui se trouve loin devant lui (jusqu'à 1233 mètres) mais aussi sur les abords immédiats de la piste.

Ainsi optimisé, le Revo Worker imaginé par Christophe Girard semble apte à faire face à toutes les situations. Aucun mal pour l'imaginer demain sur les chemins ardéchois. Mais, sa préparation se révèle polyvalente. La preuve, en octobre dernier, un équipage inscrit au Trophée Roses des Sables l'a loué pour partir au Maroc. ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon





En sus des rails d'arrimage extérieurs, les ouvrants et le toit du hard-top Rockalu disposent de rails intérieurs.



Afin que les artisans puissent correctement ranger leur chargement, Christophe a imaginé cette tablette destinée à accueillir des cantines au format européen.



Afin de faciliter l'arrimage du chargement de la benne, le plancher imaginé par le boss de Modul Auto intègre des rails aéro.



Sur le Worker, le plancher en bois de la benne disposait de 2 gros anneaux d'arrimage. Mais, vu que Christophe les fabrique sur mesure, il peut en ajouter d'autres à la convenance de ses clients.



Preuve que le hard-top Rockalu a été pensé pour les travailleurs, ses ouvrants s'ouvrent et se ferment via ces grosses poignées. Aucun souci pour les manipuler même avec des gants !



Bien que le Worker ait pour vocation d'assister les professionnels, Christophe Girard a coiffé l'hard-top Rockalu avec une tente de toit FrontRunner.



Plancher made in Annonay ! Au lieu d'un classique bedliner, Christophe a installé un plancher en contreplaqué de sa création sur le plancher de la benne de ce Toyota.



Exit la garniture de ridelle en plastique. À la place, le boss de Modul Auto a installé cet habillage en aluminium strié.



Autre création made in Modul Auto, ce rack de roue de secours est boulonné au plancher et sur la face intérieure de l'aile arrière.



Sur le côté gauche du Revo Worker, le boss de Modul Auto a installé un auvent autoporté Rockalu 450°.



Avantage de l'auvent autoporté Rockalu, il intègre deux points de pivot. Ainsi, il se déploie à 270° vers l'arrière tandis qu'un second bras s'ouvre à 170° vers l'avant. D'où son appellation d'auvent 450°.



Afin que la ridelle descende en douceur, l'ami Christophe a ajouté ce vérin Rival 4x4.

Modifications

- Hard-top Rockalu Gen2
- Auvent Rockalu 450°
- Tente de toit FrontRunner
- Pare-chocs avant Rival
- Pare-chocs arrière Rival
- Longue-portées Lazer Sentinel 7 pouces Elite
- Blindage moteur + radiateur Rival
- Blindage boîte de vitesses Rival
- Blindage de réservoir Rival
- Blindage de triangles avant Rival
- Blindages de boîte de transfert + Adblue + FAP Rival
- Blindage de pont arrière Rival
- Vérins de capot Rival
- Vérin de ridelle de benne Rival
- Élargisseurs de voie en aluminium + 30 mm Hofmann
- Élargisseurs d'ailes origine Toyota
- Kit suspensions Pedders Ezifit
- Treuil T-Max XP-9500S X Power
- Plancher en bois avec anneaux d'arrimage et rails aéro
- Habillage en aluminium strié de la ridelle
- Support de roue de secours dans la benne