

À l'arrière, les quatre simples amortisseurs Bilstein restent fidèles à leur réputation en étant déclarés bon pour une nouvelle course tout comme les ressorts Eibach Marathon. Les freins à disques bénéficièrent de plaquettes neuves tout comme les Cooper Discoverer STT en 235/85 R16 montés sur jantes Performances. L'arceau LMT est toujours aux normes, les sièges et harnais comme le réservoir ATL de 220 litres également, notre KDJ n'attend plus que nous pour un dernier "warm up" avant d'attaquer les pistes marocaines.

### TOY AUTO-ÉCOLE...

On ne pourra pas dire que chez Toy Autoaventure on ne valide pas les préparations avant la course. Nous sommes non seulement témoins, mais aussi acteurs de ce contrat de confiance tacite et l'on y a mis tout notre cœur, croyez nous.

C'est parti ! On retrouve immédiatement ses marques aux commandes de ce Toy qui, ne l'oublions pas, reste basé sur le concept de son prédécesseur, le KZJ, commercialisé en 1997 avec le légendaire turbo diesel 1KZ-T de 125 ch.

Le D-4D changea la donne en apportait d'origine les bienfaits d'une technologie plus moderne quant à son alimentation et un regain de puissance appréciable (163 ch).

Facile à optimiser via la fée électronique, on en a vu rouler fort avec 260 ch annoncés. Mais, ici qu'importe le nombre réel de chevaux-vapeur sous le capot ! Avec environ 200 ch et du couple, une fois poussé le petit bouton du démarreur, le coup de baguette magique produit son effet... Nous sommes comme en Afrique en pleine Ardèche !

Une piste, quelques bosses et flaques, la poussière s'élève, ce Toy est bien fait pour l'attaque et l'on peut compter sur son châssis long reposant sur 2,66 m d'empattement parfaitement soutenu par ses suspensions. Rien de tel pour prendre de l'assurance ! Et commencer à jouer sérieusement.

Les transmissions d'origine ne dérogent pas à la règle et assurent une motricité sans faille. À nous sauts, bosses, ornières, appuis et glisses à cœur joie jusqu'à en faire chanter les différentiels qui encaissent totalement la cavalerie.

Mais, rouler en T2 demande de la sagesse. À ce rythme, pas question de rouler bien longtemps sur un rallye-raid sans casser. Opter pour un 95 réclame une bonne gestion de sa mécanique comme en endurance. C'est une sorte d'auto-école parfaite pour débiter et se faire plaisir si l'on a conscience que l'on ne pourra jamais aller titiller les derniers nés de buggys.

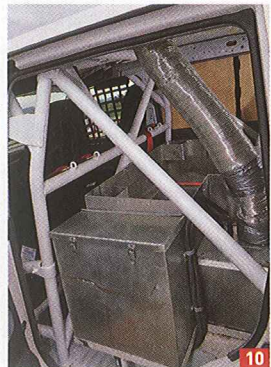
Ce n'est donc pas un hasard si ce Toy a performé au Maroc. Coup de chapeau également aux deux autres pilotes qui en composaient l'équipage, Jean-Claude Falaise et de Bernard Pux. Un Toyota que l'on respecte ne vous laissera jamais tomber sur le bord d'une piste, ou ailleurs...



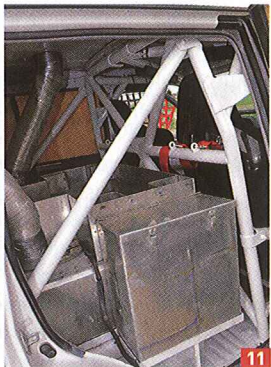
6



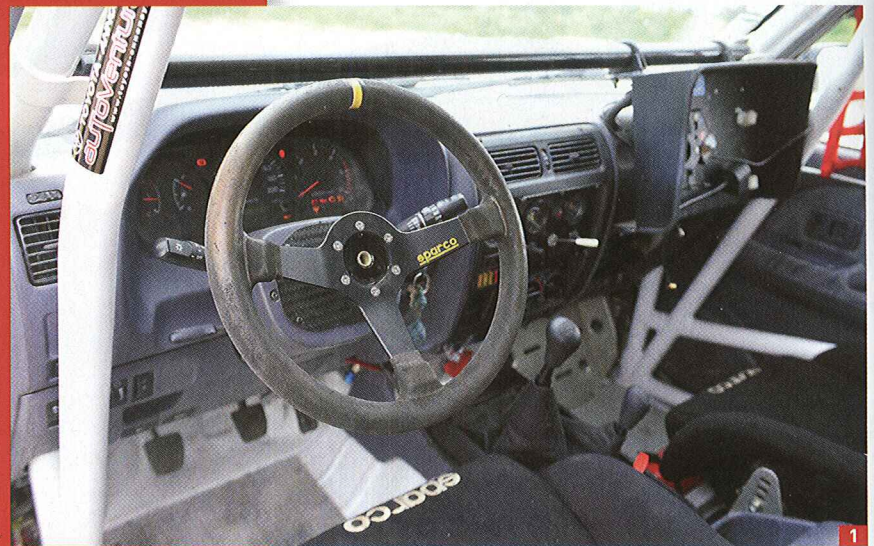
7



10



11



1

**1** | En T2, les tableaux de bord doivent conserver leur structure d'origine. Mais on a le droit de changer de volant !

**2** | Côté copilote, il va y avoir du travail sur le bateau car il faut installer le Terratrip et le GPS. Il reste évidemment de la place pour le GPS officiel ERTF obligatoire en rallye-raid.

**3** | Sur la console centrale on dispose désormais de la jauge de carburant du réservoir ATL et du manomètre de pression du turbo que l'on peut ajuster.

**4** | Les baquets Sparco Evo 1 ainsi que les harnais sont encore valables deux ans selon les étiquettes.

**5 & 6** | Le 4-cylindres turbo diesel D-4D est annoncé ici pour 217 ch et 54 m/kg grâce à un boîtier électronique Adonis Technology. En T2, tout doit rester d'origine, mais rien n'empêche de sécuriser par exemple le circuit d'alimentation en carburant.

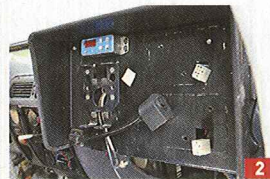
**7** | Du côté des transmissions, on reste dans l'origine avec la boîte manuelle à 5 rapports et le transfert de série.

**8 & 9** | Arceau et extincteurs font aussi partie du matériel de sécurité obligatoire.

**10 & 12** | Les portes arrière donnent accès au réservoir de 220 litres et aux rangements bien pratiques.

**13** | Les deux roues de secours sont solidement arimées à l'arrière.

**14** | Les suspensions avant reprennent le principe classique des deux combinés Bilstein à ressorts Eibach. Les triangles ont été renforcés suivant le principe développé à l'époque par Toyota Compétition France.



2



4



3



5



8



9



12



13