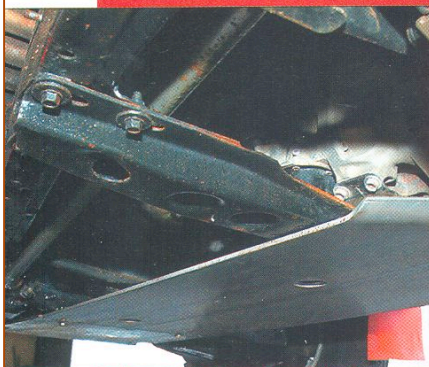


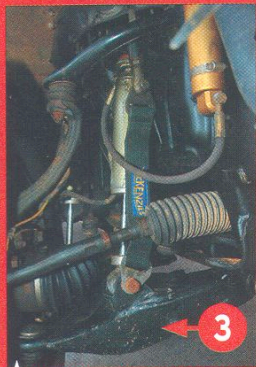


Particulièrement bien préparé, ce HDJ dispose des meilleurs équipements pour les raids longs et difficiles.

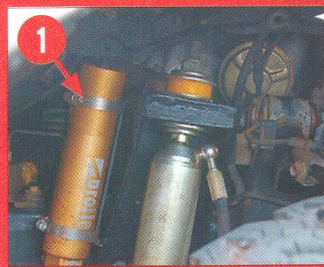
DES SUSPENSIONS EN BÉTON



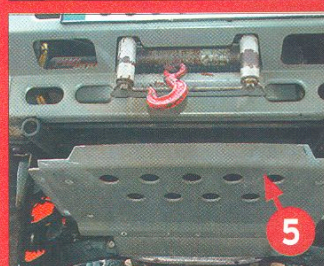
1 Un véritable ski protège les boîtes de vitesses et de transfert.



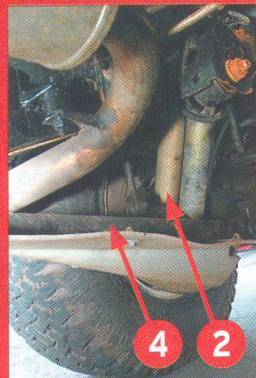
3 Les triangles inférieurs de la suspension sont largement renforcés.



Le montage des doubles amortisseurs Proflex donne au HDJ une grande endurance dans le désert.



5 Sous le moteur, une tôle de blindage protège le carter d'huile.



2 La suspension arrière avec ses doubles amortisseurs et ses bras renforcés.

couvre un aménagement en aluminium solidement construit avec un compartiment garde-manger, un deuxième regroupant les indispensables ustensiles de cuisine. Table et chaises sont rangées horizontalement dans un compartiment supérieur. À droite, juste derrière le passage de roue, c'est la place réservée à la douche alimentée par un réservoir d'eau de 80 litres. Sur le hayon, un support spécifique accueille les plaques de désensablage et la pelle, qui restent ainsi immédiatement accessibles en cas de difficulté.

Sur le toit, la tente repliable James Baroud est fixée sur une galerie de fabrication personnelle qui reprend les points de fixation de celle d'origine. Pour le reste, l'agencement intérieur reste classique et comprend un frigo Engel de 45 litres placé derrière le conducteur et un compresseur avec enrouleur automatique, ainsi que le cric Rassin. La porte arrière droite ouvre sur les équipements techniques, c'est à cet endroit qu'un coffre a été construit pour les outils et les pièces de rechange.

Une préparation mécanique minimum

Jean Conreau emmène toujours avec lui sondes et capteurs électroniques de la gestion du moteur mais avoue n'avoir encore jamais rencontré de problème avec les HDJ 100. D'ailleurs, au niveau mécanique, la préparation reste

très proche du véhicule d'origine, exception faite d'un boîtier Adonis de gestion du moteur et d'un échappement en inox avec une sortie latérale. Ces modifications permettant d'apporter simplement un peu plus de puissance pour affronter facilement les difficultés des pistes liées à la surcharge du matériel transporté. Par sécurité, l'alimentation est particulièrement soignée, tant au niveau du gazole avec un pré-filtre, que de l'air qui dispose d'un indispensable schnorkel et d'un filtre cyclonique. Mis à part ces modifications au niveau des périphériques, le moteur reste donc d'origine, mais la courroie de distribution a été remplacée juste avant le départ à 80 000 kilomètres préventivement. Un réservoir supplémentaire de gazole d'une capacité de 160 litres prend place sous la porte-à-faux arrière du HDJ, ce qui porte la capacité totale à 250 litres avec le réservoir d'origine. Enfin, il faut noter la présence d'un coupe-circuit dans le compartiment moteur, installé pour le treuil.

Il est certain que la préparation de ce HDJ 100 colle parfaitement avec sa vocation de baroudeur extrême pour les raids en Afrique. Si le montage des doubles amortisseurs Proflex assure l'efficacité et la fiabilité sur les pistes, la présence de l'arceau intérieur reste d'une incomparable sécurité pour ces escapades en territoire hostile et aride.

Texte de Christophe Harmand
Photos de Frédéric Veillard

Retrouvez les détails correspondants aux numéros en page 55