



Le 4 cylindres 2,4L 150 ch. D-4D délivre dorénavant 175 ch et un couple augmenté : de 400 Nm on passe à 490 sans aucune modification mécanique !

+20 CH +9,0 M/KG 840 €

D-4D... ÉBRIDÉ

Avec son nouveau look et son comportement ultra sain et confortable, le Hilux 8^e du nom réalise le quasi sans faute aussi bien sur les chantiers que sur les pistes. Quel dommage qu'il pêche sur un point crucial : son 2,4L turbo manque sérieusement de punch. Sport System apporte une solution facile à mettre en œuvre et convaincante permettant d'obtenir 170 chevaux et 490 Nm. Juste ce qu'il faut au pick-up nippon pour être parfait. Par Jérôme André

RENDEZ-VOUS était pris à Albi avec les ingénieurs motoristes de Sport System, spécialisés depuis 15 ans dans l'optimisation des performances de moteurs Diesel pour véhicules particuliers, utilitaires, poids lourds et engins agricoles. Ils venaient en effet de terminer les dernières phases de tests de la reprogrammation du dernier Hilux 150 ch, un modèle 2017 ayant parcouru 6 000 km. L'équipe tarnaise propose ainsi depuis peu un boîtier additionnel de gestion développé spécialement pour le 2.4L D-4D à turbo à géométrie variable. L'installation de l'équipement se déroule chez l'un des 100 détaillants répartis à travers la France et il faut compter tout compris avec la pose 840 € TTC.

La prise en mains s'effectue en version d'origine pour une première phase de chronométrages. Dans l'intérêt des essais, nous les effectuons entièrement à vide et dans une configuration 100% d'origine (roues d'origine typées route, 1/2 plein de carburant). Cependant, notez que chargé de 100 à 150 kilos, le Toy serait probablement plus efficace car le pont arrière aurait davantage d'adhérence. Nous allons le voir, avec la reprogrammation, on "burn" jusqu'en 3^e ! Si le Hilux ne rechigne pas aux décollages, ni à repartir lorsqu'on tombe un rapport, il faut avouer qu'il ne s'agit pas d'un monstre de réactivité. Surtout, sa plage d'utilisation est assez limitée, de 1 850 à 2 200 tr/mn. Rien d'anormal, mais jusqu'à 2 800 la progression plonge là où on pourrait attendre bien d'avantage d'un moteur équipé d'un turbo à géométrie variable, un handicap pour un véhicule destiné à tracter. Retour chez Sport System pour le passage en version optimisée via un boîtier ne dispose pas d'un interrupteur marche

/ arrêt, ce sont donc les ingénieurs motoristes qui effectuent les branchements nécessaires. Immédiatement, la nouvelle gestion moteur proposée entre en marche. Le couple est nettement en hausse dès 1600 tours et grimpe de manière significative jusqu'à 2 750 tr/mn sans jamais peiner. On croirait presque que le D4-D vient de gagner un cylindre dans l'opération ! Le 2.4L est sensiblement plus "rond" et réactif, rendant la conduite beaucoup plus douce, tant on peut "travailler" avec le couple, bas dans les tours. De 0 à 100 km/h, on passe tout de même de 13"0 à seulement 11"9, et on gagne même une seconde pleine de 90 à 130 km/h. Après passage au banc chez Sport System, les chiffres complètent cette impression et les chronos : le Hilux développe 170 ch et 490 Nm soit 20 ch et 9 m/kg de mieux. La conduite est transformée, devenant plaisante, en particulier sur les trois premiers rapports où le D-4D se montre



NOS MESURES

	ORIGINE	REPROGRAMMÉ
Puissance :	150 ch	170 ch
Couple :	400 Nm	490 Nm
Vitesse Maxi	167 km/h	167 km/h
De 0 à 100 km/h	13"0	11"9
De 40 à 60 km/h	3"3	2"8
De 40 à 80 km/h	6"4	5"8
De 40 à 100 km/h	10"4	9"6
De 60 à 90 km/h	5"4	4"8
De 90 à 130 km/h	10"5	9"6

Mesures effectuées avec une personne à bord en pneus typés route de dimension et profil d'origine (225/70 R17) sur sol sec. Contact : Sport System, 05 63 38 85 00.

Les bancs de puissance sont des éléments capitaux dans le développement des cartographies et reprogrammation dédiées et mises au point intégralement par Sport System.

ON AIME

- Performance idéale
- Réactivité optimisée
- 100 détaillants en France

ON REGRETTE

- Installation chez les professionnels uniquement

Le boîtier est connecté à l'ECU de gestion moteur sur lequel il prend le dessus. Il en optimise l'injection de carburant en permanence, obtenait une puissance supérieure et surtout un couple sensiblement augmenté. Comme toutes les reprogrammations Sport System, le boîtier préserve les sécurités constructeur.



ON CROIRAIT QUE LE D4-D VIENT DE GAGNER UN CYLINDRE ! ON "BURN" JUSQU'EN 3^e !

plein d'allonge. À vide pour nos chronos, le Hilux est même joueur : en mesurant les 0 à 100 km/h, on "burn" systématiquement lors des passages des trois premiers rapports !

OBJECTIF COUPLE

Si le boîtier n'offre "que" 20 chevaux supplémentaires, cela s'explique par la volonté même du spécialiste qui s'oriente principalement vers la recherche de couple bien plus difficile à obtenir que la puissance pure. Grâce à l'équipement, on dispose de la même puissance, mais près de 300 tours plus bas que d'origine, grâce au couple conséquent et présent encore plus haut dans les tours au besoin. Un réel agrément de conduite surtout lorsqu'on tracte ou que l'on jardine dans les dunes ! Et bien sûr, on joue moins de la boîte de vitesses. Quant à ceux qui destinent leur Hilux à un usage principalement routier, rouler 300 tours plus bas amène logiquement à une réduction de la consommation.