



# HIGH-LUX POWER

**Avec un facelift avantageux et l'arrivée d'un filtre à particules, le Hilux dernier du nom ne manque pas d'arguments, y compris une baisse annoncée de sa consommation de l'ordre d'un petit litre aux 100 km. Pourtant, les professionnels utilisant la version 2.5L sont unanimes, le 4-cylindres manque de punch ! Avec "seulement" 144 chevaux, le pick-up nippon souffre en effet de la critique par rapport à son homologue équipé du bloc 3.0L de 171 chevaux. À n'en pas douter, ils vont se réjouir de l'arrivée d'une solution efficace et abordable proposée par Sport System permettant au 2.5L de flirter avec les performances du 3.0L.**

Le nouveau boîtier additionnel Sport System a été développé tout spécialement pour le nouveau Hilux 2.5L, dorénavant systématiquement équipé d'un filtre à particules. Cette nouvelle donne a rendu plus complexe l'optimisation du rendement du fameux D-4D, mais à la vue des chronos, l'équipe tarnaise a atteint son but. Nous démarrons avec une prise en main à vide, pour une première phase de chronométrages dans sa configuration d'origine. Le boîtier mis en place dispose en effet d'un

Par  
**Jérôme André**

interrupteur marche / arrêt. Le pick-up évolue sans souci dans le trafic, bien que les deux premiers rapports manquent de punch même à vide. En effet, étrangement pour un utilitaire, le couple n'arrive qu'à 2000 tours et chute dès 2750 tr/mn. De fait on dispose d'une plage d'utilisation assez étroite, une caractéristique surprenante pour un diesel destiné à tracter et rouler chargé. Cette nécessité de monter dans les tours est confirmée par les motoristes qui expliquent que cela provient de la construction même du 4-cylindres, de sa nouvelle gestion électronique d'origine, dirigée par des évolutions en termes d'anti-pollution. Ainsi, ils ont pris en compte ces caractéristiques et sont parvenus à gommer partiellement ce défaut, tout en augmentant les performances pures et celles du couple du 2,5L. Concrètement, le boîtier est connecté à l'ECU de gestion moteur sur lequel il prend le dessus afin d'optimiser la quantité de carburant injectée dans chaque cylindre. Cela génère une énergie supérieure et un couple plus élevé. Comme pour les reprogrammations Sport System, le recours à un boîtier maintient toutes les sécurités et préserve l'intégrité du moteur.

## De la puissance mais aussi du couple !

Grâce au boîtier, installé derrière la boîte à gants, on profite de 25 chevaux supplémentaires et on dispose de la puissance 150 tours plus bas que d'origine. Cette progression peut paraître réduite, mais Sport System s'oriente avant tout vers le besoin principal des conducteurs d'utilitaires et des raiders : une hausse du couple.

Le boîtier offre 7,0 m/kg de mieux que d'origine, particulièrement appréciables lorsqu'on tracte ou si on souhaite consommer moins, cela correspond à un couple d'origine délivré 200 tours plus bas.

Le plaisir de conduite est en nette progression, surtout sur les deux premiers rapports où le bloc se montre nettement plus répondant, signe d'un moteur plein d'allonge. La boîte manuelle 5 rapports est dorénavant moins manipulée dès lors que l'on utilise le couple additionnel.

Comme tous les boîtiers et reprogrammations Sport System, l'évolution des performances ne se fait jamais au détriment d'une fumée noire à la sortie de l'échappement, permettant au Hilux de rester dans les normes légales de pollution.

À vide, le Hilux devient plus onctueux donc, voire amusant lorsqu'on monte dans les tours pour le "fun". De 0 à 100 km/h, on passe tout de même de

Une fois le module électronique installé sous le tableau de bord, les motoristes de Sport System, comme leurs représentants à travers la France, peuvent installer la reprogrammation optimisant les performances. En option, un interrupteur permettant de rendre inactive la reprogrammation équipe le véhicule.

## NOS MESURES

	Origine	Reprogrammé
<b>Puissance :</b>	140 ch	165 ch
<b>Couple :</b>	345 Nm	415 Nm
<b>Vitesse maxi :</b>	170 km/h	185 km/h
<b>De 0 à 100 km/h :</b>	13"6	11"7
<b>De 40 à 60 km/h :</b>	3"3	2"7
<b>De 40 à 80 km/h :</b>	7"5	5"8
<b>De 40 à 100 km/h :</b>	10"4	9"6
<b>De 60 à 90 km/h :</b>	5"4	4"8
<b>De 90 à 130 km/h :</b>	12"3	11"4

Mesures effectuées avec 2 personnes à bord en pneus typés "route" de dimension d'origine 225/75 R16 sur route légèrement humide.

## ON AIME

Performance du 3.0L  
Réactivité optimisée  
80 détaillants en France

## ON REGRETTE

Installation uniquement par un professionnel

13"6 à seulement 11"7, tandis que l'on gagne une seconde de 90 à 130 km/h, signes concrets de la transformation. Cependant, c'est bien au volant, en conduite normale, que l'on ressent le nouvel agrément.

Cette version vitaminée du 2,5L 2014 est proposée à 755 € en parallèle du boîtier dédié au D-4D 3.0L facturé 840 € offrant, lui, 35 chevaux de mieux et surtout 10 m/kg de plus. Ils sont tous deux disponibles dans les 80 points de vente Sport System répartis en France.

**Contact : 05 63 38 85 00.**