

UN LAND SINON RIEN



LA BONNE

Le Defender 110 Td5

de Jean-Pierre Briand

Par Didier Griffoulière // Photos : 4x4cta.com

Remplacé sur les dernières versions connues du Defender par le bloc Td4, le 5-cylindres fort bien nommé Td5 s'offre une belle carrière à partir de 1999.

Il fut en effet le premier Diesel de Solihull ayant recours à de l'électronique sur l'icône de la maison. Si l'on criait au scandale dans le milieu des aficionados, quelques joints de culasse plus tard (2001), la seconde version remaniée fit taire la révolte ! Le Defender Td5 s'avérait une véritable révolution puisque, pas aussi fragile qu'on le laissait entendre, il était aussi très facile à préparer pour pallier à son manque de puissance notoire. Pour Jean-Pierre Briand, c'était donc l'outil idéal lorsque la retraite survint avec son flot de temps libre... Pour moins de 40 000 €, voici donc son fidèle destrier taillé pour les pistes marocaines.

Elle n'est pas belle la vie de nos seniors ?

Pour Jean-Pierre Briand qui fit carrière dans la décoration d'intérieur, les week-ends et les vacances étaient dédiés à 100% aux bateaux entre copains et à son Roca de 200 chevaux destiné aux joies du ski nautique. Mais dans ce milieu, on rencontre aussi de drôle de marins pour qui la passion des mers va de pair avec une façon de voir la vie à terre bien différente de celle du commun des mortels. C'est ainsi que Jean-Pierre se lie d'amitié avec un passionné de Jaguar anciennes. C'est lors d'une partie de bricolage afin de venir à bout des réglages d'un "6 en ligne" récalcitrant que Jean-Pierre découvre au fond du jardin un vieux Land 90 TD de 1989. La suite, on la devine tous... Notre homme entreprend alors de redémarrer cet Anglais en piteux état. Arrivé à ses fins, un tour sur les petits chemins de campagne alentour et s'en est fait de Jean-Pierre. Il réalise que le rugueux animal est en fait un extraordinaire engin de découvertes pas si difficile à maîtriser.

25 ans plus tard, le Land 90 TD est toujours fidèle au poste, même s'il a connu depuis deux motorisations successives passant du 200 Tdi d'occasion au bloc brésilien 2,8L équipé d'un turbo à géométrie variable.

Toujours vaillant, ce 90 est utilisé par Jean-Pierre pour des balades trialisantes avec ses amis du club local. Randonner sur les petits chemins du Val-d'Oise, c'est bien, mais élargir ses horizons, c'est mieux. Et comme l'heure de la retraite a sonné, il décide de partir pour le Maroc...

Roi des pistes...

Hors de question pourtant de voyager à bord du fidèle, mais toujours rugueux 90. Jean-Pierre se lance alors à la recherche du "roi des pistes" selon Land Rover : un 110 Station Wagon, comme on disait à la grande époque. La quête d'un légendaire Defender 300 Tdi (sans électronique) va vite s'avérer mission impossible (trop de kilomètres au compteur et hors de prix), la renommé du Td5 étant plus d'actualité. Jean-Pierre s'informe au sujet des qualités et défauts de l'objet de ses désirs et conclut par l'achat d'un magnifique 110 de 2008 qui compte à peine 50 000 km parcourus sans jamais avoir vu la boue ! Équipé de la climatisation, il rendra possible l'aventure en toutes saisons. Cap au Sud !

FORMULE



Les 21 500 € déboursés, Jean-Pierre se lance alors à préparer son nouveau compagnon pour le raid dont il rêve. Banquette arrière rabattue, voici notre fier Defender qui part remplir son vaste volume dans les brocantes anglaises et françaises, là où l'on pratique les meilleurs prix. Jean-Pierre va ainsi dépenser environ 10 000 € en pièces, équipements et matériaux divers. Il se retrouve ainsi propriétaire d'un Defender paré pour le raid avec dans le poste de pilotage, CB Président, VHF Kenwood, Tripmaster D6TM et GPS Garmin 182C. De quoi trouver son chemin tout en discutant avec les copains sur les pistes et décider de l'heure et du lieu de l'apéritif-bivouac !

170 chevaux sous le pied

Arrivé à ce rendez-vous quotidien que tout raider apprécie particulièrement puisqu'il illustre parfaitement ce sentiment de liberté, Jean-Pierre ne sera pas dépourvu du confort minimum requis. La tente de toit Maggolina déployée sur la galerie Brownchurch (la chambre est vite prête), il ne restera plus qu'à sortir table et chaises, ouvrir le frigo Waeco et les tiroirs de rangement pour raconter autour du feu, un verre bien frais à la main les aventures vécues durant la journée.

Dure, la vie de retraité !

Il sera bien sûr question des performances comparées sur ce passage de dunes délicat ou encore de cette sortie de l'oued en fin de parcours. Là, Jean-Pierre sera encore serein.

Pas question de céder du terrain à la concurrence. S'il a préparé l'habitacle sur mesure, côté mécanique et transmissions, pas de laisser-aller non plus. Le Td5 offre aujourd'hui puissance (170 ch) et plus couple grâce à une programmation du boîtier électronique Digital Motors et un intercooler Brunel d'origine anglaise. L'échappement inox et un collecteur d'échappement optimisé (CJM) participent à l'agrément de conduite.

Lorsqu'il s'agit de franchissements plus délicats, le Def 110 n'a rien à craindre, le pont arrière Wolf d'origine a été équipé d'un blocage ARB. Si cela ne suffit pas, le puissant treuil 4 tonnes Kingone aura le dernier mot en cas de coup dur.

Jean-Pierre n'a pas à rougir de son Land. Ainsi équipé, il est vraiment l'un des rois de la piste.

Réputation de coureur... de fond

Le coût relativement bas de cette préparation tient au fait que notre homme a investi des heures à monter, ajuster et construire ses aménagements sur la base de pièces dont il a comparé les prix. Rapatriées d'Angleterre, d'Italie ou négociées en France, l'essentiel pour parvenir à ce résultat, c'est la passion.

Il a bien évidemment fallu passer par la case des professionnels dans le domaine de la préparation moteur, montage du blocage ARB et doublage des suspensions arrière (environ 5 000 €), qui demande compétence et matériels adaptés. Mais les comptes sont là : à moins de 40 000 €, qu'avons-nous aujourd'hui de valable pour le raid dans le confort ?

Lors de notre essai, nous n'avons pu que constater les bienfaits des quelques chevaux supplémentaires. L'intercooler fait lui aussi partie de cette recette "plaisir", participant à des reprises bien plus franches. Les longs parcours sur autoroute pour rejoindre les pistes de l'aventure ne sont certainement plus une punition grâce à l'installation récente d'un overdrive GKN qui épaula une boîte de vitesses qui tirait court.

Après son premier raid, Jean-Pierre a opté pour des ressorts de Defender 130 supportant des charges plus importantes.

À l'usage et à vide, si le 110 semble plus ferme, cela ne gêne en rien cette tenue de cap légendaire. On est même plus à l'aise lors des appuis en courbe, ce qui n'est pas négligeable avec une tente sur le toit. Loin d'être un sportif, ce Defender ne déroge pas à sa réputation de coureur de fond. Lancé, overdrive enclenché, il ira au bout du voyage à 2 000 tr/mn. Fruit de plusieurs mois de travail, cet outil de voyage peut sembler presque classique, mais on le sait, chaque Defender à sa personnalité, pour ne pas dire son âme. Jean-Pierre vient d'annuler son voyage en Tunisie face aux derniers événements, mais les portes du désert sont encore nombreuses, le calme reviendra forcément après la tempête.



1 à 3 Sur ce Td5 équipé de la climatisation, on retrouve au tableau de bord un Tripmaster, un GPS Garmin 182C de chez 6TM, une CB Président, une VHF Kenwood et un volant 3 branches Auto Lita à la circonférence bien plus réduite qu'à l'origine. À droite du volant, l'écran de sonde 6TM permet d'afficher plusieurs températures sélectionnées. Ici, celle que l'on doit surveiller avant tout, celle de l'échappement.

4 La recette des fauteuils de BX Millésime ou GTI en remplacement des sièges d'origine est toujours d'actualité. Apportant bien plus de confort, ceux-ci ont l'avantage d'avoir une assise démontable donnant accès aux coffres.

5 Jean-Pierre a aménagé son Def de façon très propre et pratique.

ALORS, COMBIEN ?

Defender 110 Td5 millésime 2008 : 21 500 €

Moteur

Collecteur d'échappement Td5 CJM : 500 € • Boîtier Digital Motors 174 ch : 600 € • Kit suppression EGR : 50 € • Intercooler Brunel : 450 € • Snorkel Mantec : 250 € • Échappement inox Tecinox : 400 €

Liaisons au sol

Overdrive GKN électrique : 1 800 € • Blocage arrière ARB avec compresseur : 1 200 € • Doublage des amortisseurs arrière : 250 € • 2 amortisseurs avant Rider Pro : 300 € • 4 ressorts de Defender 130 + 4 amortisseurs arrière Td4 : 550 € • 5 General Grabber 235/85 R16 : 650 €

Protections

Blindage avant aluminium 8 mm : 140 € • Protections bas de caisse et d'ailes avant alu : 150 € • Marche pieds tubulaire : 150 € • Pare-chocs et "A Bar" : 300 €

Habitacle

Sièges de BX Citroën : 80 € • Réserve d'eau 40L : 150 € • Protections thermiques de fenêtres : 250 € • Matériel aménagement intérieur : 500 €

Électricité

Gestion batterie T-Max : 150 € • 2 batteries Optima : 420 € • Convertisseur 12-220V Waeco : 160 € • Longues portées Warn 55 Watts : 400 €

Navigation

Tripmaster D6TM : 350 € • CB Président : 200 € • GPS Garmin 182C : 1 000 € • Radio VHF Kenwood : 280 €

Divers

Contrôle température échappement avec sonde : 250 € • Treuil Ningbo Kingone 4T : 450 € • Galerie et barres de toit Brownchurch : 700 € • Auvent de galerie Trekking : 300 € • Frigo Waeco 50L : 750 € • Tente de toit Maggiolina : 1 800 € • Porte roue arrière Mantec : 350 € •

Total : 37 780 €

Le boîtier central abrite CB et VHF ainsi que le système T-Max de gestion des batteries.

6 Ici, en cours d'installation, Jean-Pierre aura désormais une réserve d'eau (40L) aux pieds des éventuels passagers arrière, placée sur le plancher dans un coffrage n'excédant pas les 90 mm de hauteur.

7 à 9 Jean-Pierre a aménagé le coffre à sa façon. Tiroirs coulissants, porte-salon de toilette, stockages grands volumes... permettant de parfaitement arrimer le chargement.

10 Sous celui du conducteur, on retrouve les très endurantes batteries Optima.

11 & 12 Fruit de l'expérience... La bâche plastique placée derrière ce qui reste de la banquette 40/60 réduit le volume à rafraîchir par la climatisation, d'où une moindre consommation et une plus grande efficacité. Derrière cette cloison souple, on dispose des prises 220 Volts placées à côté du convertisseur 12V/220V.

13 Jean-Pierre en compagnie de Stéphane Valéry (association Aventure Concept à Asnières), qui l'a aidé à peaufiner cette préparation complète pour le raid côté mécanique.



14 Pour les transmissions, pas de changement : boîte 5 rapports et transfert 2 rapports à blocage central.

15 Comment rouler au Maroc dans le confort ? La climatisation sur le Defender est efficace, même si elle est mal placée et encombrante.

Ce 110 peut sembler classique, mais on le sait, chaque Defender a sa personnalité, pour ne pas dire une âme !

