



**L'XTREM'  
ACCESSIBLE**



## Defender 90 Td5 Reul Sport SPRL

AYANT MARQUÉ LES ESPRITS AVEC LEUR REDOUTABLE DEF PRÉPARÉ POUR LES CHALLENGES EXTRÊMES, BENOÎT ET ANTOINE REUL DÉSIRAIENT METTRE AU POINT UN VÉHICULE QUI SOIT TOUJOURS TRÈS EFFICACE MAIS AVEC UN BUDGET NETTEMENT PLUS ABORDABLE POUR LE GRAND PUBLIC. ET DE CHOISIR UNE BASE D'OCCASION POUR CONSACRER UN BUDGET PLUS IMPORTANT AUX MODIFICATIONS. LE RÉSULTAT AVEC CE 90 PICK-UP TD5 PASSE-PARTOUT.

Par Jérôme André

**O**n ne présente plus les frères Reul et leur prototype au profil de Defender, présents sur tous les challenges extrêmes d'Europe, monopolisant souvent le podium. Basés à Dison, près de Liège, les Belges ont récemment entrepris de mettre au point un catalogue d'organes de suspensions et d'accessoires de protection de leur conception. Ils sont réalisés soit entièrement par Reul Sport, soit en partenariat avec des références dans leurs domaines respectifs. Afin de lancer cette nouvelle gamme, ils ont équipé ce Defender 90 pick-up Td5 de 2006, démontrant qu'un Land de série, bien équipé, peut avoir de réelles prétentions en challenge.

### UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Les deux trentenaires ont commencé à évoluer dans le milieu de l'ovale vert voici plus de 15 ans. À l'époque, ils fréquentent les meetings Land Rover au volant d'un Forward Control qu'ils entretiennent déjà eux-mêmes.

Aujourd'hui, ils ont considérablement élargi leurs activités avec l'entretien courant de Land Rover tous modèles, l'achat et vente de véhicules neufs et d'occasion, les réparations garanties et bien sûr la transformation et la préparation de Land pour l'off-road. Ces deux dernières activités représentent à elles seules 40% du chiffre d'affaires de la société.

On comprend alors l'investissement considérable que les frères ont effectué dans la mise au point de leurs nouveaux produits pour répondre à la demande de leur clientèle qui est aujourd'hui devenue internationale.



Si on connaît bien les fameux carters blindés de différentiels en Hardox (spécialité de Reul Sport qui les a fait connaître il y a 5 ans), puis le fameux proto au look de Defender (dont seul le moteur 200 Tdi est d'origine Land Rover, tout le reste étant de réalisation Reul Sport !), on connaît moins l'histoire de ces deux passionnés.

L'aventure début officiellement en 2004 avec le lancement de la société, mais le virus Land remonte à bien plus loin, nous raconte Benoît : « Notre père, qui était mécanicien poids lourd, nous a transmis la passion pour la mécanique. Antoine est depuis son plus jeune âge, déjà fou de Land : à 7 ans il fabriquait des Def en Lego avec pour suspension les ressorts des stylos de notre mère ! mais surtout à 14 ans, il a démonté une dizaine de Series et de Range pour en sauver les pièces chez un ami de nos parents et à 16 ans, il a entrepris la rénovation d'un Range Classic de A à Z avec d'importantes modifications de suspension et de transmission. » À Benoît de conclure : « À la fin des années 90, il était même devenu l'un des tous premiers clients de Patrice Ryder pour les blocages Maxidrive ! »

Nous avons donc affaire à de vrais passionnés et pas des "manchots". Pourtant, il s'agissait depuis toujours pour eux d'une activité de loisir, sans vision professionnelle. Bien sûr les deux acolytes disposent d'un réel bagage mécanique après des études communes en électromécanique, suivies d'expériences dans la compétition moto et dans le génie civil, mais les Land restaient leur jardin secret.

« Nous cherchions un bâtiment pour pouvoir dégager le garage de nos parents dans

lequel s'accumulaient nos motos et nos 4x4. Nous avions un budget très limité et nous avons visité des tas d'entrepôts, jusqu'à ce que l'on tombe sur d'anciens hangars de l'armée. Nous avons alors acheté un morceau de 300 m<sup>2</sup> sur terrain de 1200 m<sup>2</sup>. Dans un premier temps, nous ne voulions pas lancer d'entreprise, simplement disposer d'un bel endroit pour bricoler sur nos véhicules après nos journées de boulot. Mais nous nous sentions tellement bien dans cet entrepôt aménagé

**1** Le tableau de bord en aluminium ReulSport est compatible avec tous types de portes. Il permet une disposition optimale de l'instrumentation du moteur et de la navigation. Il offre en outre l'avantage de conserver le Neiman et les commandes de chauffage.

**2** Un volant sport OMP tulipé de 14 pouces permet une position de conduite agréable et précise.

**3** Les semi-baquet ReulSport en cuir sont inclinables et chauffants. Ils profitent même de surpiques de couleur associées à celle de la carrosserie.

**4** Des supports de projecteur Reul Sport accueillent une barre à diodes Vision-X Evo de 260 Watts !

**5** Parmi les autres éléments d'origine Reul Sport, on note les poutres de bas de caisse, compatibles avec un cric Hi-lift.

**6** Le treuil hydraulique Reul Sport 10 000 dispose de deux vitesses. Associé à sa corde synthétique Marlow longue de 38 m, il permet de se sortir des pires pièges.

**7** Une commande électrique du treuil se trouve sur l'aile avant, tandis que le copilote dispose d'une télécommande sans fil.

**8** Le réservoir hydraulique de 12 litres est équipé d'une cartouche filtrante interchangeable en un clin d'œil. Le distributeur électro-hydraulique reste parfaitement accessible, placé devant le boîtier de chauffage de l'habitacle.

**9** Reul Sport propose des reprogrammations allant de 160 à 210 ch et de 360 à 440 Nm.

par nos soins, que nous avons décidé en 2004 de nous lancer dans l'aventure. Reul Sport SPRL est né en avril 2004, le nom venant de notre team moto. » conclut-il.

Depuis 2010, avec l'accroissement de l'activité, l'équipe de cinq personnes a migré vers une structure plus moderne de 700 m<sup>2</sup> sur un terrain de 5000 m<sup>2</sup>. De quoi recevoir la clientèle dans les meilleures conditions et lancer la production de produits spécifiques, développés chez eux et fabriqués essentiellement en Belgique. On les retrouve ainsi sur le 90 Td5 de ce reportage.

## DÉVELOPPÉ, TESTÉ ET APPROUVÉ

Sobre avec sa teinte bleu foncé et ses jantes grises, ce Land ne manque pas de charme, mais surtout, il est équipé pour la gagne en compétition, bien que dépourvu d'arceau, les frères ayant en effet volontairement limité la dépense pour respecter un budget fixé à 30 000 €, véhicule compris.

Pour ce montant, on peut donc s'offrir un 90 super efficace, voire pour moitié moins si l'on est déjà propriétaire d'un Td5 fiable et révisé. On profite alors d'une reprogrammation moteur allant de 160 à 210 chevaux et de 360 à 440 Nm en fonction de ses envies. Si vous optez pour la « totale », votre Td5 recevra un intercooler et des durites silicone Allisport, un turbo à géométrie variable Turbotecnics, un collecteur d'échappement CJM, un kit de suppression de la vanne EGR et du pot catalytique Reul Sport ainsi qu'une boîte à air modifiée et enfin d'un boîtier d'injection additionnel.

Cela fait donc plus que l'affaire pour les prétentions d'un Land de trial, les démultiplications des boîtes, des ponts et les blocages font le reste, assorties d'un treuil au besoin.

Bien sûr les Lerma Gomme Super Track en 900x16 participent largement à l'évolution en trial, surtout montés sur des jantes Hutchinson de 7" de large à système double beadlock.

## LES FRÈRES REUL ? DÉJÀ UN SACRÉ PALMARÈS !

Vainqueurs du Challenge de l'extrême en France, vainqueurs du Carboulanne Winch Challenge en France, seconds de l'Xtrem Challenge Gironde Aventure 2009, vainqueurs de l'Xtrem Challenge Andorra 2009 et de l'Xtrem Challenge Gironde Aventure 2010...

Mais l'équipe Reul Sport peut aussi se féliciter du travail effectué sur la suspension. Avec les ingénieurs de chez Radflo, ils ont mis au point un système de suspension complet composé d'amortisseurs, de ressorts +1' (+2,5 cm), de chapelles en acier et de calles de ponts Reul Sport. L'ensemble offre un débattement de 12", soit 30 cm.

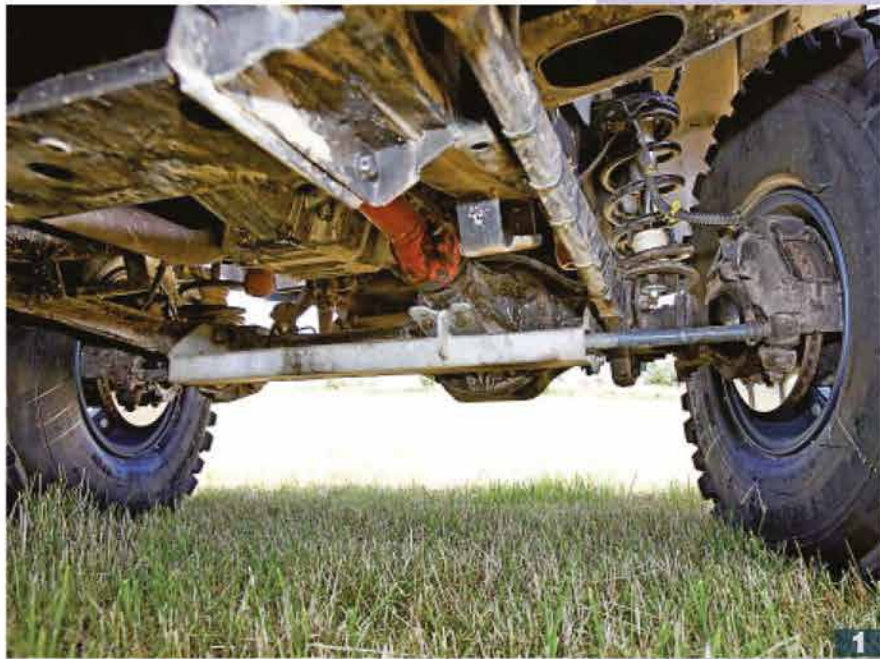
Les amortisseurs de 2,5" (6,3 cm) de diamètre sont réglables en compression et en détente et cela de l'extérieur, sans aucun démontage. Le système offre l'avantage de ne pas rehausser considérablement le Land, un atout majeur en termes de centre de gravité, maintenu près du sol, tout en proposant de sérieux débattements et laissant évoluer des roues de 900 sans frotter en butée de braquage.

Sur les pistes trialisantes de nos essais, le 90 a surpris par sa capacité en croisement de pont, mais également par son confort, certainement aidé par les superbes semi-baquets



*Son arme secrète ? Un treuil hydraulique Reul Sport disposant de deux vitesses et qui peut fonctionner en continu sans risque de chauffe*





Sparco / Reul Sport, tandis que l'on agrippe un petit volant OMP très agréable. Le tableau de bord, minimaliste, commence à se démocratiser dans le monde du véhicule de trial extrême et ce modèle signé Reul Sport permet d'équiper son Land de demi portes, de portes en fibres de verre ou même des portes d'origine, étant biseautées aux extrémités.

Reste l'arme secrète de ce 90, un treuil hydraulique Reul Sport disposant de deux vitesses. Équipé d'une corde synthétique Marlow de 12 mm de diamètre et longue de 38 mètres, il permet de se sortir des pires pièges en milieu humide et même immergé ou dans la boue. Il est alimenté par une pompe à débit fixe à embrayage électro-hydraulique, associé à un réservoir de 12 litres. On pilote ce monstre de puissance et surtout d'endurance par une commande sans fil ou une fixe, installé à l'avant du Land. Il est inédit de pouvoir installer un tel système sur un Land sans modifications majeures, surtout proposé sous la forme d'un kit clé en mains. Ce type de treuil présente de nombreux avantages : il peut fonctionner en continu sans risque de chauffe contrairement à un modèle électrique, il est très fiable et permet de tractions importantes à des vitesses d'enroulement élevées. Également, il se contente ici de 12 litres d'huile, soit la moitié des systèmes comparables. Enfin, il a été développé, testé et approuvé par deux des plus talentueux trialistes européens, ce qui devrait garantir une tranquillité d'esprit à ceux qui l'achèteront !

**UN BUDGET  
VOLONTAIREMENT  
LIMITÉ À 30 000 €  
POUR CE LAND TAILLÉ  
POUR L'EXTRÊME**

modèle électrique, il est très fiable et permet de tractions importantes à des vitesses d'enroulement élevées. Également, il se contente ici de 12 litres d'huile, soit la moitié des systèmes comparables. Enfin, il a été développé, testé et approuvé par deux des plus talentueux trialistes européens, ce qui devrait garantir une tranquillité d'esprit à ceux qui l'achèteront !

**1** Un indispensable tube de section rectangulaire protège la barre de direction.

**2 et 3** Le système mis au point avec Radflo rehausse le Land de 2,5cm en offrant un débattement de 30 cm. Les amortisseurs sont réglables de l'extérieur aussi bien en compression qu'en détente. Ils sont associés à des butées spéciales et des chapelles d'amortisseurs Reul Sport.

**4** La garde au sol évolue sensiblement grâce au kit de carter blindé de différentiel en Hardox, spécialité de ReulSport.

**5** Les jantes Hutchinson à système double beadlock de 7" de large sont montées en Lerma Gomme Super Track en 900x16 lors d'utilisation off road. Un train plus civilisé est nécessaire sur route.

**6** À l'arrière, les amortisseurs Radflos reçoivent un soufflet supplémentaire afin de limiter l'usure de la tige par les projections de pierre.

## ALORS, COMBIEN ?

Reprogrammation Reul Sport	: 750 €
Turbo Turbotecnics	: 1 250 €
Intercooler gros volume Allisport	: 650 €
Kit durites turbo silicone Allisport	: 150 €
Kit suppression EGR Reul Sport	: 120 €
Collecteur d'échappement + goujons renforcés CJM	: 640 €
Échappement Inox Allisport	: 120 €
Pyromètre Bosch	: 430 €

### LIAISONS AU SOL

Demi-arbres avant renforcés Ashcroft	: 440 €
Kit de joints homocinétiques Ashcroft	: 750 €
Arbre de transmission av. double croisillon Reul Sport	: 530 €
Demi-arbres arrière renforcés Ashcroft	: 540 €
Mains meneuses renforcées Reul Sport	: 240 €
Boîte de transfert Quaife	: 1 250 €
Blocage pont av. ARB + blindage Hardox Reul Sport	: 1 200 €
Blocage pont ar. ARB + blindage Hardox Reul Sport	: 1 200 €
Jantes Hutchinson à beadlock en 7x16	: 1 990 €
Pneus Lerma gomme Cross 9x16	: 880 €
Plaquettes de frein avant / arrière Ferodo Racing	: 160 € x 2
Amortisseurs Radflo réserve séparée + réglage	: 2 400 €
Ressorts Eibach / Reul Sport +25 mm	: 600 €
Butée de pont hydraulique Reul Sport	: 150 €

### PROTECTIONS

Barres de directions renforcées Reul Sport	: 240 €
Protection de direction Reul Sport	: 180 €
Protection latérale Reul Sport	: 350 €
Pare-chocs avant renforcé Reul Sport	: 650 €

### ACCESSOIRES INTÉRIEURS

Sièges avant Sparco / Reul Sport cuir	: 2 200 €
Console Reul Sport	: 400 €
Volant OMP	: 200 €
Tapis en caoutchouc Land Rover	: 150 €

### ÉCLAIRAGE

Rampe de phare Vision-X Evo Prime 260 Watts	: 1 800 €
---	-----------

### DIVERS

Treuil hydraulique Reul Sport 2 vitesses complet	: 4 020 €
Treuil seul	: 1 590 €

**TOTAL : 33 600 €**

Reul Sport SPRL, Tél. 0032 87 65 22 95.