



***Pistard version
grand luxe!***



Lors de la dernière Foire tout-terrain de Valloire, quasiment tous les accessoiristes et préparateurs avaient misé sur les pick-up 4x4... à l'exception de Benoît et Antoine Reul. En effet, les frères belges, spécialistes de la préparation Land Rover, sont arrivés en Savoie au volant d'un magnifique Discovery 5, histoire de démontrer à tous qu'il se révèle facile de métamorphoser la cinquième génération du familial de Solihull en vrai pistard, avec quelques accessoires bien choisis.

Suite à sa présentation au Mondial de l'Automobile de Paris en octobre 2016, beaucoup de landistes ont crié au scandale en découvrant le Discovery 5. La raison de leur colère ? Ils voyaient en ce « cinquième génération » un gros SUV conçu pour rouler en ville et sur autoroute. Pas un vrai tout-terrain ! Des arguments déjà entendus en 1994 au lancement du Range Rover P38, puis réitérés en 2002 et 2003 avec le L322 et le Discovery 3. Seulement voilà, depuis lors, quelques préparateurs se sont penchés sur ces trois véhicules et ont prouvé à leurs détracteurs qu'ils avaient tort. Parmi ces professionnels, Benoît et Antoine Reul. En effet, ces dernières années, les deux têtes pensantes de ReulParts (la division custom de ReulSport) ont préparé plusieurs Discovery 3 et 4 ainsi que quelques L322 pour une utilisation offroad. Mieux, nos deux frangins belges ont carrément développé toute une gamme d'accessoires pour ces modèles. Souvenez-vous, vous avez pu en découvrir certains dans l'article consacré à un Discovery 3 sortant de leurs ateliers d'Andrimont dans le numéro 39.

UNE BASE PLUS OFFROAD QU'ON NE LE PENSE

Cette parfaite connaissance des Land Rover modernes explique pourquoi Antoine et Benoît se sont penchés sur le cas du Discovery 5 dès sa sortie en concession. Avant même de démonter le moindre boulon, ils savaient ce qu'il leur était possible ou pas de faire dessus. Ils avaient aussi conscience qu'ils ne pourraient jamais le transformer en

franchisseur apte à rivaliser avec un Defender. Mais, qu'à cela ne tienne, avec quelques accessoires de leur cru, ils pouvaient en faire un pistard digne de ce nom. Comme base à leur projet, nos deux Belges jetèrent leur dévolu sur un Discovery 5 HSE animé par un 3L turbo-diesel développant 306 chevaux et un couple maximal de 700 Nm. Première particularité de ce modèle, il s'agissait d'une finition Dynamics reconnaissable à ses pare-chocs spécifiques et ses grandes jantes en 22 pouces (à cause des gros étriers Brembo cachés derrière). Autre singularité technique, ce dernier bénéficiait bien sûr du pack « tout-terrain 2 » comprenant le blocage de différentiel arrière actif, le Terrain Response 2 ainsi que du contrôle de progression en tout-terrain (ATPC). En un mot, de toutes les aides à la conduite et équipements proposés par Land Rover afin que le Discovery 5 excelle en TT. Du coup, Benoît et Antoine prirent le parti de ne pas toucher à la mécanique de leur Land Rover. Même pas à sa suspension pneumatique ! La preuve, ce Discovery 5 repose encore sur ses triangles et boudins pneumatiques estampillés LR. Seule amélioration réalisée sur la suspension, nos frères belges lui installèrent un petit boîtier électronique qui « trompe » les capteurs de la suspension pneumatique, ce qui les autorise à modifier la hauteur du véhicule indépendamment de sa vitesse. Dans le cas de leur Discovery, cet ajout leur permet aussi de gagner 4 cm supplémentaires en position offroad. Un gain de hauteur bienvenu pour de meilleurs débattements, mais loin d'être indispensable, car le Discovery 5 offre de série une garde au sol de 283 mm pour une hauteur de passage à gué de 90 cm.





Afin de protéger toute la mécanique de ce Land Rover, nos deux frères l'ont habillé d'un immense blindage de leur création en aluminium de 10 mm d'épaisseur.



D'origine, la hauteur de caisse d'un Discovery 5 varie en fonction de la vitesse du véhicule. Pour éviter ce phénomène, Benoît et Antoine ont installé un petit boîtier électronique qui « trompe » les capteurs de la suspension

pneumatique. Avantage indirect de cet ajout, ce Disco 5 gagne 40 mm supplémentaires en position off-road.



Ce Disco 5 étant une finition Dynamics à la base, Benoît et Antoine lui ont troqué ses jantes en 22 pouces contre des 20 pouces. Ils n'ont pu le chausser de 18 pouces comme sur leurs autres créations à cause des gros freins Brembo.



Parfaitement intégré au spoiler avant, ce Land Rover dissimule un treuil Red Winch Explorer. Un ajout rendu possible grâce une traverse « ReulParts » montée en bout des longerons de la caisse autoporteuse. A noter que nos deux frères belges ont conçu cette dernière de sorte à conserver la zone de déformation « constructeur ».



Afin d'y voir comme en plein jour la nuit, une barre 15-LEDs Vision X prend place désormais dans la calandre.



Plus pour le look ! Afin de montrer à tous que ce Discovery 5 a véritablement vocation à partir demain sur les pistes, nos deux frères l'ont coiffé d'une galerie FrontRunner.



Profitant de la présence de la galerie FrontRunner, ce Discovery se voit équipé de quatre phares Vision X. Deux 7-LEDs et deux Single-LED.



Ne cherchez pas la télécommande du treuil Red Winch ! Benoît et Antoine le contrôlent avec ces trois interrupteurs (mise sous tension, enroulement, freespool).



Que ce soit au niveau moteur, boîte ou ponts, ce Discovery 5 est resté entièrement d'origine. Il faut dire aussi que son 3L développe déjà 306 chevaux et qu'il bénéficie du Terrain Response 2.

Modifications

- Ajout d'une traverse « support de treuil » ReulParts à l'avant
- Installation d'un treuil Red Winch Explorer avec écubier ReulParts et commandes déportées dans l'habitacle
- Fond plat intégral en aluminium de 10 mm
- Module additionnel pour « tromper » les capteurs de la suspension pneumatique
- Galerie de toit FrontRunner
- Barre 15-Leds Vision X intégrée à la calandre
- Quatre phares Vision X Cannon Gen2 (deux 7-LEDs et deux single-LED) sur la galerie
- Pneus BFGoodrich All Terrain en 265 / 60 R20 sur des jantes en 20 pouces

FOND PLAT ET TREUIL AU PROGRAMME

Malgré cette garde au sol conséquente (à titre de comparaison, les ponts de l'ancienne génération du Defender étaient 3 cm plus bas), Antoine et Benoît habillèrent le dessous de leur création d'un immense fond plat en aluminium de 10 mm d'épaisseur. Ainsi, même dans des ornières profondes, aucun risque d'endommager nez de pont, boîtes ou ligne d'échappement. En sus, en prévision du pire, ils équipèrent leur Discovery 5 d'un treuil avant Red Winch Explorer 1. Pour ce faire, ils déposèrent le spoiler avant et modifièrent la traverse basse du Disco, tout en gardant la zone déformable constructeur, avant d'y greffer une platine mécano-soudée de leur création en bout des longerons de la caisse autoporteuse. Suite à quoi, ils logèrent le tambour du treuil sur cette platine tandis qu'ils décalèrent le boîtier de commande en hauteur, derrière la traverse intermédiaire de la calandre, histoire de le protéger de toute immersion. À signaler que ce treuil est entièrement contrôlé depuis l'habitacle via trois interrupteurs reposant sur un support « maison » en aluminium intégré dans le vide-poche en bas de la console centrale. Le premier de ces inter, via un relais Albright, sert à mettre sous tension le treuil, le second commande son enroulement. Quant au troisième, il actionne le freespool (débrayage) pneumatique du Red Winch Explorer en lieu et place de la traditionnelle manette qu'on doit tourner pour « libérer le câble ». Autre avantage de ce winch made in England, il bénéficie également d'un frein négatif. C'est-à-dire que l'enroulement du câble s'arrête instantanément, sans temps de latence, dès qu'on relâche l'interrupteur.

DISCO EN FULL VISION X

Sur ce, après avoir changé les jantes Dynamics en 22 pouces par des 20 pouces et étant devenu le premier BFGoodrich Off-Road Center en Belgique, Benoît et Antoine chaussèrent ce Discovery 5 d'All-Terrain en 265 / 60 R20. Après quoi, pour le look, ils le coiffèrent d'une galerie FrontRunner sur laquelle ils fixèrent quatre Vision X Cannon Gen 2. Deux 7-leds servant à illuminer les bas-côtés de la piste, doublées de deux Single-Led ayant pour rôle d'éclairer loin devant le véhicule. Un arsenal lumineux complété, si besoin en était, par une barre Vision X 15-leds logée dans la calandre, juste au-dessus de l'écubier ReulParts du treuil !

Au vu de cette préparation, j'entends déjà certaines mauvaises langues arguer qu'Antoine et Benoît se sont juste contentés d'équiper ce Discovery 5 d'un fond plat, d'un treuil, d'une galerie de toit et d'un jeu de pneus Offroad. En toute objectivité, difficile de les contredire... Mais, entre nous, le Discovery 5 n'a guère besoin de plus pour exceller sur pistes et chemins ! N'empêche, Benoît et Antoine sont quand même en train de développer d'autres accessoires pour ce Land Rover. En effet, suite à des demandes de plusieurs clients, nos deux frères planchent sur un blindage inférieur plus agressif (qui reviendrait jusque devant comme sur le disco 3), sur des protections de bas de caisse ainsi que sur un ski arrière qui renforcerait le pare-chocs arrière. Affaire à suivre donc... ■

Texte et photos : Matthieu Dadillon

