

Defender 90 Td4 Technoraid

Par Didier Griffouillère Photos 4x4cia.com

LES BONNES BASES

Un Land d'origine est toujours capable de partir pour l'aventure sans aucune préparation. Mais, ceux qui ont quelque peu barouidé le savent bien, au retour de leur première simple balade au Maroc, ils se sont tous promis de ne jamais repartir sans un minimum d'équipements. Technoraid s'est intéressé au dernier-né de Solihull, le Defender Td4. Et de proposer une préparation simple, efficace et finalement peu onéreuse.

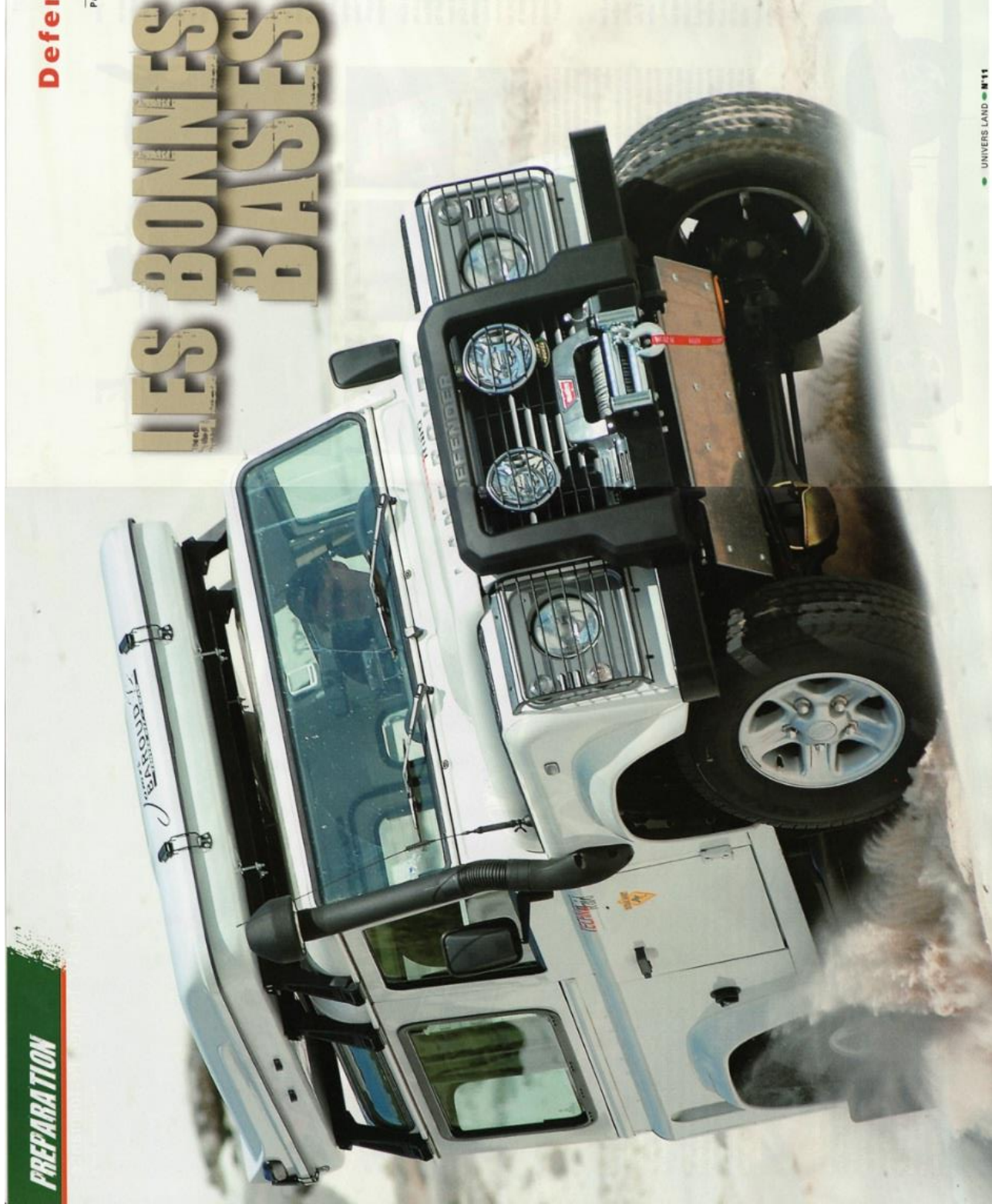
On apprend vite dans les significations "Indigénisme et le superflu". Nous aussi, nous avons l'air un peu à nos dépens ! Mais quel est le juste milieu, entre trop et pas assez de préparation en vue d'un premier raid au Maroc par exemple ? La est la question. Nous l'avons posée à Martial Pauriat le boss de Technoraid qui venait de terminer l'une des toutes premières préparations sur le nouveau Land 104 pour l'un de ses clients.

Trouver le bon compromis

Dans l'atelier de Saint-Pierre-les-Normours, Martial n'a rien changé à ses habitudes : sur la base d'un Defender 90 hard-top 2 places de la dernière génération, il a appliqué les recettes basées sur son expérience des pistes (Dakar, Pharaons, Tunisie, Maroc...) et des Land.

Cette préparation offre une autre dimension au Def 90 dont les points forts sont ainsi optimisés

Dans le cas présent, Martial est resté prudent et a décidé de ne pas toucher au moteur. Celui-ci est déjà un excellent moteur pour un véhicule de ce type. Le Land Rover limiteurs de façon sensible les imprimés dans le filtre à air. Côté carburant en revanche, les 60 litres embarqués du Def 90 sont un peu justes : un réservoir LRA de 45 litres offrira une marge d'autonomie supplémentaire appréciable. Le filtrage du carburant d'origine sur le Def est efficace, il suffit



PREPARATION

Defender 90 Td4 Technoraid

Côté pratique, la tente de toit fait quatre fois "clac" et les vérins hydrauliques font le reste. La chambre est prête. Quatre fois "clac", et c'est replié. Dans le frigo, il fait -5°C et sur le GPS nous sommes bien dans le sable et la climatisation crache vraiment fort. Bref, tout va bien. Le Td4 démarre au quart de tour et s'élance. Il faut vite jouer de la nouvelle boîte 6 rapports. Aux deux premiers, assez courts, on préfère rapidement le troisième permettant d'utiliser un couple à toute épreuve. Impossible de caler ce Td4. Une dune, du sable peu porteur, la puissance vient à manquer, le régime baisse inexorablement, mais le 90 progresse toujours là où bien d'autres auraient déjà calé. Avouons qu'avec 50 chevaux de plus (122 d'origine) le pilotage dans les dunes serait bien plus ludique pardonnant certainement plus facilement le manque d'expérience face à ce terrain spécifique.

Le Defender reste en revanche imbattable dès qu'il s'agit de franchir des zones trialisantes. Toujours sur le couple, sans forcer, courtes et blocage central engagé (sans aides électroniques), les débâtements et les porte-à-faux légendaires sont toujours là.

Enfin, sur pistes rapides et cassantes, le Defender désormais équipé de suspensions plus endurantes voit ses talents de pistard sublimés hissant la tenue de cap de ce châssis court jusqu'à égaler son légendaire grand frère à l'empattement idéal, le 110. C'est ce que l'on appelle un retour sur investissement...

Cette préparation simple offre à coup sûr, une autre dimension au Def 90 dont les points forts sont ainsi optimisés. Et c'est bien là l'essentiel...



1 à 3 Côté suspensions, Martial Pautrat opte pour ressorts King Springs "forte charge" et des amortisseurs Fournales en lieu et places des suspensions d'origine.

4 Pour Martial Pautrat, le Defender même en taille 90, reste l'une des vraies références pour le raid à deux.

