

Mon4x4
et moi




www.discoverybreakers.co.uk
www.monsterdiscovery.com

Visit
our website
LAND ROVER
2001 31 TD5
**DISCOVERY
BREAKERS**
07974 740366
www.discoverybreakers.co.uk

Big
BOAB

Brightwell
Britain's largest
4x4 auction
Make **WUCR** work
on your next 4x4
www.brightwell.co.uk
www.monsterdiscovery.com
www.discoverybreakers.co.uk

54 DE POINTURE



Habituellement réservé aux 4x4 US, le big-footisme ne frappe que rarement les Land Rover, lesquels sont faits plus pour rouler que pour cruiser. Pourtant un joyeux luron de sa Gracieuse Majesté vient d'atomiser les pro-ricains là où ça fait mal : il roule sur du 54 pouces de haut ! Les jantes de 20 reçoivent de giga Super Swamper TLS Bogger de 19,5 de large et de près de 1,35 m de haut ! Mais quelle mouche l'a piqué ? Et que faire d'un tel monster truck ?

Avant toutes choses, il faut savoir que cet engin a bel et bien une fonction, ce dont on pourrait douter à première vue : c'est en effet le "show-car" de Mark Philips, boss de Discovery Breakers, une nouvelle société spécialisée dans la pièce et l'accessoire d'occasion pour Discovery. Et bien évidemment c'est le carton plein pour Mark à chaque apparition de cette "vitrine" roulante qui offre et attire les foules,

du simple badaud aux propriétaires de Disco de tous poils. Sur les salons estivaux en Angleterre, son stand ne désemplissait jamais d'autant que les différents organisateurs sur-ent l'exposer en bonne place. Sur les meetings il ne fait pas que de la figuration en pataugeant dans les bains de boue extrêmes pourtant destinés à tanquer tout le monde. C'est simple à Manby, il fut le seul à traverser

l'immense gouffre boueux créé pour le spectacle. Avant de piloter ce bahut moi-aussi, il me faut tout de même escalader le boudin avant, agrippé au marchepied pour atteindre le poste de pilotage. Étrangement, il ne s'agit que d'un banal intérieur de Discovery Tds. Plus curieux encore, une fois le moteur en marche, le Land s'élançe pratiquement comme un modèle normal. À l'évidence, un travail considérable a été effectué pour le rendre maniable et roulant malgré une hauteur de caisse démesurée qui n'a d'égale que la folie de la taille des pneus...

Size does matter !

Lorsqu'on demande à Mark pourquoi il a décidé d'équiper son Disco de pneus de 54 pouces, il répond tout simplement... qu'il n'a pas trouvé plus grand ! On devine vite la personnalité du loustic, pectoraux gonflés et biceps saillants, dans son T-shirt de body-builder : visiblement, Mark n'est pas du genre réservé et/ou à faire les choses à moitié.

Mais revenons sur l'historique du Disco. À la base, l'idée était de préparer un Disco pour illustrer le savoir-faire de la société à partir d'un modèle accidenté. Jusque-là tout va bien et rapidement un série II Tds est en phase de démontage pour en remplacer le flanc hors service. Une boîte automatique de remplacement prend place dans l'engin en deux temps trois mouvements, et se voit greffer une boîte de transfert à blocage central engageable manuellement, dont ne sont normalement pas pourvus les Disco série II, les ingénieurs de Solihull estimant à l'époque que l'ETC ferait l'affaire, ce qui est d'ailleurs crédible dans la plupart des cas.

Maintenant prêt à reprendre la piste, une fois un voile d'Islandic blue reçu, le Disco est bien loin d'en avoir fini ! Premièrement, Mark dépose les trains roulants. Exit les ponts, tirants et arbres de transmission. Voilà qu'entrent en scène des ponts d'Unimog 404. Avantage premier : ils sont portiques et procurent une belle rehausse caisse et ponts. Inconvénient principal, il faut les modifier complètement. Jugez plutôt : primo ces ponts sont conçus avec des freins à tambours (ceux du Disco sont à disques avec ABS), le différentiel avant n'est pas aligné avec le transfert, il faut donc tronçonner le pont pour décaler le diff de droite à gauche tout en inclinant légèrement vers le haut en direction de la boîte de transfert afin de limiter les contraintes sur l'arbre de transmission. Hum. Plus simple à dire qu'à faire ! Mais pas de panique si vous vous lancez dans un projet similaire. Soyez rassurés d'apprendre qu'à l'arrière, rien de cela n'est nécessaire car le différentiel est lui dans l'axe de la BT. Ouf. Reste qu'il faut tout de même lui greffer des freins à disques sans quoi les



1 Incroyable : deux skis avant, rien de ça ! Un pare-chocs pour Defender, intégrant un treuil Britpart DB 12000, prend place plus haut que le modèle d'origine, histoire d'optimiser un angle d'attaque déjà effarant pour un Disco. Et à une époque où les pare-buffles sont politiquement incorrects sur nos 4x4, ce se pince à la vision d'un tel arsenal posé sur les routes anglaises !

2 Des élargisseurs de Jeep parlent haut à presque couvrir les monstrueux boudins de 19,5 pouces de large.

3 Amusant, le cri Hi-lift trône sur la galerie. Mais comment Mark pourrait-il s'y prendre quand le bas de la caisse arrive à l'épaule ? Quant à l'accès à la tente de toit Maggolino, devenue grandiose, une seule solution : détourner la grande échelle d'un camion de pompiers.

4 Le pare-chocs arrière reçoit lui aussi son treuil, ses anneaux et même les feux d'origine. Bien vu.

5 Tel un phare... marin, les Light Fans illuminent le bivouac du haut du deuxième étage !

6 20 pouces de diamètre, 19,5 de large, les jantes beadlock blindées imposent. Il n'en faut pas moins pour accueillir les Super Swamper TLS Bogies en 54" de haut !

7 Mark Philips, un homme bou-ruou, dont le business est boosté par son "show-monster-truck". A quoi va ressembler le prochain Disco qu'il prépare déjà ?

Distances de freinage rivaliserait en ongueur avec celles d'une locomotive à pleine charge ! Allons-y donc, ce n'est pas "un peu" d'usinage qui va faire peur à Mark. Les ponts sont donc à nouveau modifiés en leur extrémité pour recevoir les disques et les mâchoires de Discovery de première génération. Encore une fois, ces quelques mots ne représentent rien par rapport au temps passé à mettre au point l'assemblage. Et ce d'autant plus que les ponts portiques ont par définition la fâcheuse tendance de se déformer en fonction de la force qu'ils subissent. En accélération et en freinage, ils se tordent en arrière ! Cela engage donc les modifications conséquentes sur tous les trains roulants, d'où l'abandon de pièces Land Rover pour des arbres, des tirants et des supports de suspensions réalisés sur mesure.

L'un dans l'autre, Mark avoue qu'économiquement, il serait quasiment plus simple de partir de rien à l'exception des engrenages des portiques et de



MARK ET LES DISCOVERY BREAKERS

Mark vit autour des Land Rover depuis qu'il ne porte plus de couches, et encore ! A dix ans, il a déjà son propre Land ! Il faut dire que dans la famille, on bricole les Land depuis déjà deux générations. Le grand père installait des blocs diesel dans les séries I quand la marque ne proposait pas de motorisation jugée décente par certains et ce depuis 1951 ! Le père a donc suivi la voie pour passer le relais au fiston.

Aujourd'hui ce dernier et son associé Neil Wall proposent des pièces et accessoires majoritairement réservés aux Discovery séries I et II. Ensemble, ils ont construit cet engin pour mettre en avant leur jeune société. Ils ont visé juste ! Après être passés d'un business de conversion de motorisation à la vente de pièces d'occasion, les Discovery Breakers s'orientent en parallèle dans la préparation tout-terrain extrême, notamment avec l'installation de ponts portiques. Avis aux amateurs.

Contact : Discovery Breakers, 260 Preens Eddy, Coalport Road, Shropshire, England, TF8 7JG.



« Pourquoi des pneus de 54 pouces ? Parce que je n'ai rien trouvé de plus grand ! »

tout fabriquer et A à Z. Cela dit, après deux Discovery déjà équipés de la sorte par ses soins (le second fait figure de planche à roulette avec ses petits 40") notre ami commence à savoir de quoi il parle. De plus, une fois installé, le coût de revient n'est pas supérieur à celui d'un engin équipé de pièces "after market" destinées à subir les mêmes outrages. En effet, les blocages d'origine de ponts Unimog, leurs arbres de gros diamètre et leurs cardans renforcés compensent un remplacement indispensable sur un engin "normal" sans parler de l'avantage d'un pont réducté d'office de 2 à 1 par la cinématique des portiques.

Retour à la réalité

Objectivement, ce Land est plus un jouet de foire qu'un véritable franchisseur malgré des gardes au sol qui laissent parfois : 63 cm sous les ponts, 86 cm minimum au centre sous le châssis ! Mark ne s'en cache pas et il n'a aucune fausse honte à s'en servir pour la promotion de son business. Non, ici on parle bien de "tuning démesuré", sport pratiqué avec ferveur et décontraction par les Américains. De plus, question croisement de ponts, c'est la catastrophe, même si Mark va prochainement doubler le body-lift pour atteindre quelques 50 petits centimètres en opposition. Ce qui n'empêche pas Mark d'utiliser son show-truck sur les routes anglaises au quotidien. Son rêve ? Se rendre à son volant sur un rassemblement Land frenchy l'an prochain ! Imaginez la tête de nos pandores s'extirpant de leur Scenic riquiqui au moment où, du haut de son bahut, Mark leur tendra les papiers en ordre du Disco, l'esprit tranquille. Car ce Land est "road legal" outre-Manche et par extension -certes capillotractée- autorisé à se déplacer à travers l'Europe entière. Si un tel bahut n'est peut-être pas la meilleure image à donner du 4x4 ces temps-ci, qu'il est bon de pouvoir de temps en temps emm... les pisse-froid, sourire aux lèvres, du haut d'un monster truck !



LE PRIX DE LA PASSION

Achat du Disco : 4 000 € • Picos carrosserie : 1 500 € • Frais d'immatriculation : 300 € • Préparation moteur complète Td5 Alive : 2 500 € • Boîte automatique : 750 € • Ressorts Britpart : 200 € • Amortisseurs : 150 € • Supports d'amortisseur Devon 4x4 : 450 € • 2 arbres de transmission + 20 cm à double cardan : 750 € • 2 ponts portiques d'Unimog 404 modifiés avec freins à disques : 9 500 € • Rehausse de caisse sur mesure : 1 500 € • 4 roues complètes : 6 900 € • Pare-chocs avant de Defender modifié : 600 € • Total : 30 000 €, main d'œuvre comprise

1 Coles de rehausse et supports d'amortisseur Devon4x4 participent au effort de prise de hauteur que font les ressorts Britpart +2 pouces de Defender. Une rehausse de caisse de 5 pouces complète l'ascension du Disco. Enfin, les ponts portiques ajoutent eux aussi 5 pouces. De quoi imposer des durites de frein "aviation" d'un mètre de long !

2 Voilà le secret : des portiques modifiés afin de recevoir les disques et mâchoires de freins de Discovery I. Là-dessus il y a un peu de boulou...

3 Le boîtier de direction assistée d'origine alimente en huile le vérin hydraulique indispensable pour diriger l'engin. Bras de ramonneur indispensables autrement.

4 L'arrière des modifications sont moins nombreuses qu'à l'avant car le différentiel

se trouve dans l'axe de la boîte de transfert. Il "suffit" alors d'un arbre de transmission à doubles cardans pour entraîner les roues, le tout maintenu par des tirants "maison".

5 Avec un body-lift de 5 pouces, le Td5 paraît englué dans le compartiment moteur. Optimisé pour compenser la perte considérable due aux ponts portiques et au diamètre des roues, le cinq-cylindres offre maintenant près de 200 chevaux grâce à la préparation Td5 Alive et à un intercooler Allisport.

6 Quelques chiffres : Longueur : 475 cm, Largeur : 264 cm, Hauteur : 272 cm, Hauteur avec tente : 308 cm, Garde au sol sous châssis : 86 cm, Garde au sol nez de pont : 63 cm, Angle d'attaque : 70°, Angle ventral : 43°, Angle de sortie : 53°...

