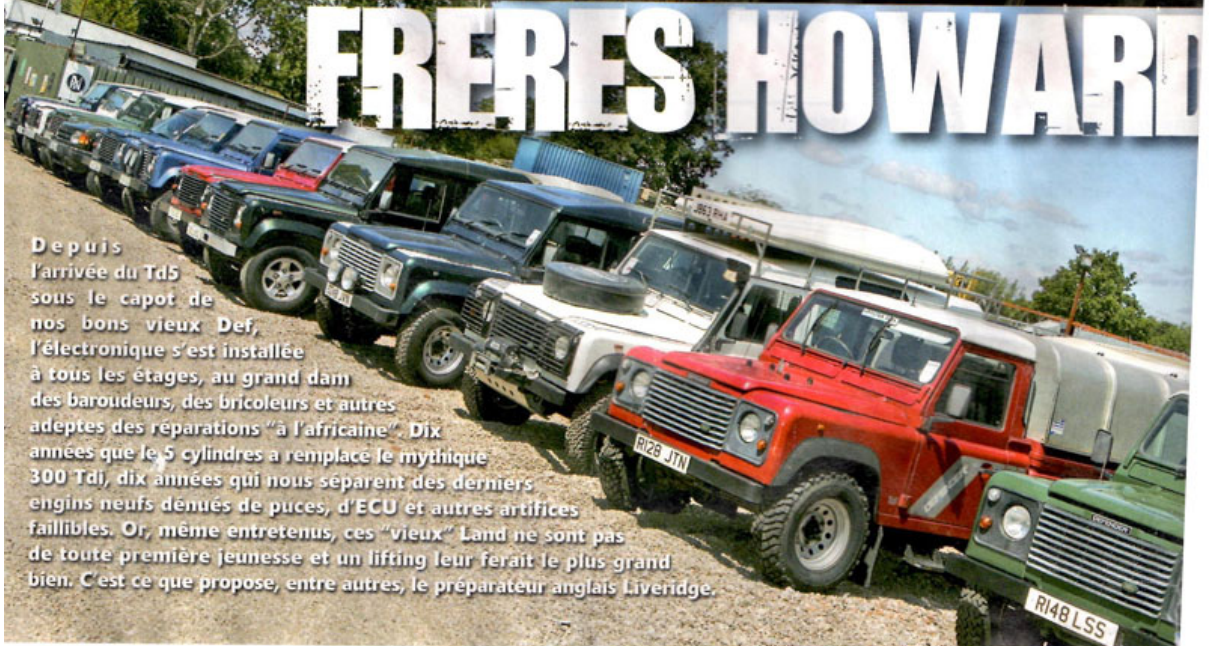




LA CLINIQUE DES FRÈRES HOWARD



Depuis l'arrivée du Td5 sous le capot de nos bons vieux Def, l'électronique s'est installée à tous les étages, au grand dam des baroudeurs, des bricoleurs et autres adeptes des réparations "à l'africaine". Dix années que le 5 cylindres a remplacé le mythique 300 Tdi, dix années qui nous séparent des derniers engins neufs dénués de puces, d'ECU et autres artifices faillibles. Or, même entretenus, ces "vieux" Land ne sont pas de toute première jeunesse et un lifting leur ferait le plus grand bien. C'est ce que propose, entre autres, le préparateur anglais Liveridge.



À Earlswood, à quelques miles de l'usine de Solihull, on modifie et personnalise des Land depuis trois générations de Howard et bientôt quatre ! Tout a commencé lorsque Frederick Junior, puis Fred Senior quittèrent tour à tour leur job chez Land Rover pour lancer le "Liveridge British 4x4 Limited" en 1973. Dix ans plus tard, Chris et Rob, prenaient le relais et trente cinq ans après, leurs fils respectifs écument déjà les ateliers après les cours ! Bref, chez les Howard, on connaît les Land dans leurs moindres détails. Vu l'historique de la maison, une certaine fierté règne dans les ateliers, au sein d'une équipe heureuse de faire vivre un garage indépendant, capable de proposer des transformations inédites et ce, à travers le monde.

À peine entré dans l'enceinte où l'on découvre une cinquantaine de Land à vendre, on est accueilli à bras ouverts avec des sourires qui ne trompent pas et qui s'appliquent à toute la clientèle. Celle-là même qui nous a confirmée qu'elle venait ici pour la qualité des préparations, mais aussi pour le suivi des travaux pendant et après la livraison. L'accueil "familial" est un plus de l'enseigne.

Grâce à une homologation plus souple que chez nous, Liveridge peut installer un Tdi dans un Land 2,5L atmo ou turbo...

Mieux qu'un neuf !

Si depuis le début des seventies, Liveridge entretient et prépare des Series, Fred Junior a rapidement compris qu'il y avait un marché de propriétaires qui désiraient rénover leurs machines plutôt que d'en changer pour une neuve. C'est par le biais de cette stratégie commerciale que le garage s'est développé, se concentrant de nos jours pratiquement exclusivement sur cette activité.

Aujourd'hui, les raisons des propriétaires ont changé, mais la philosophie reste la même. Certains veulent par exemple conserver leur 200 ou 300 Tdi « ad vitam aeternam », par simple manque de moyens, d'autres en pleine connaissance de cause mécanique, ne voulant pas entendre parler du Td5 ! Ironiquement, la même logique s'applique aux fans du 5-cylindres, rebutés par son remplaçant Td4 ! D'autres souhaitent simplement retrouver la jeunesse disparue de leur Serie, alors que certains commandent un 4x4 réalisé sur mesure.

Grâce à un système d'homologation plus souple que chez nous, Liveridge peut légalement et facilement installer un Tdi dans

1 Le "family business" n'est pas un argument marketing, mais bien une réalité chez les Howard. Tels pères, tels fils : à gauche Bob et son fils Jamie, à droite Anthony apprend tout de son père Chris. La quatrième génération de rénovation de Land est bien en place.

2 Liveridge offre en permanence un choix de 50 à 70 Defender, dont des conduites à gauche, bien évidemment dans toutes les configurations imaginables.

3 Au hasard des méandres des ateliers, un 90 attend la greffe de son V8 gonflé après avoir été totalement désassemblé.

4 Le virus coule déjà dans les veines des plus jeunes Howard : ils ont déjà leur "Landy", un 90 2.5L atmo ex-armée qu'ils remettent à neuf. Ça promet !

5 Ce Discovery I V8 ne fait pas son âge . Et pour cause, il a subi une rénovation intégrale. Il a depuis rejoint son propriétaire à Dubaï.



d'origine, mais reconditionné et le faisceau électrique a été en partie remplacé. Boîtes et ponts démontés et leurs organes remplacés au besoin, alors que tout le système de freinage est neuf. Le pare-brise et les vitres sont remplacés par des nouveaux. À l'intérieur, même principe, on installe du neuf après avoir complètement déposé la caisse et bien sûr le toit rigide d'origine. Il laisse place à une capote Exmoor Trim soutenue par un arceau réalisé par Liveridge imitant le modèle américain. Quant au châssis, il a bénéficié d'un traitement anticorrosion intégral comprenant la traverse arrière, souvent en proie à la rouille. Maintenant flambant neuf, ce 90 « trompe l'œil », même averti, quant à son âge et son origine, seul le claquement du 4 cylindres vend la mèche !

À distance...

Pour le 110 et le 130 présentés ici, les mêmes démarches ont été entreprises. Le 110 appartient à un Canadien qui s'organise un voyage de six mois à travers l'Afrique. Il a donc fait réaliser, à distance, la préparation de son 110 par Chris à partir d'un 2,5L anglais. Il a fallu commencer par lui installer le volant à gauche avant d'entreprendre la pose d'équipements, détaillés en photos ici. Quant au 130, il est arrivé dans un état moyen, en bon utilitaire qu'il est. Une cure de jouvence salvatrice lui offre une seconde vie et permet au propriétaire de continuer à rouler en V8 grâce à l'installation du GPL.

Pour chaque préparation, une aventure humaine

Qu'ils soient envoyés en Afrique (Liveridge est d'ailleurs partenaire d'une association humanitaire sur place et lui fournit des 110 SW préparés), aux USA, aux Émirats, à travers l'Europe ou au bout de la rue, les véhicules préparés cachent souvent une aventure humaine, menant parfois à l'amitié, en tout cas à la sympathie, entre clients et intervenants.



7 Sous les traits de cet explorateur se cache un Land 110 2.5L atmo. Une mécanique complète de Discovery 200 Tdi lui donne en effet du punch. Alors que la suspension Britpart permettra à son propriétaire canadien d'affronter l'aventure africaine.

9 L'habitacle reste sobre même s'il est modernisé avec des éléments contemporains comme le tableau de bord ou l'insonorisation du plancher. La climatisation ne sera pas un luxe passé la Mauritanie !

10 Le cubby-box servira de coffre fort.

11 Traverser l'Afrique en solo requiert une préparation conséquente. Un blocage de pont, ici arrière, est le minimum.

12 & 13 L'équipement "de base" du raider est bien là : snorkel, plaques de désensablage, grilles de protection, coquilles de pont, réservoir additionnel et bien sûr, treuil.





Pour la suspension, les Howard ont un partenariat avec Britpart. Les fameuses roues Wolf renforcées sont créées des incontournables All Terrain de chez BF.

Même si les frères Howard affirment garder volontairement une distance nécessaire avec leur clientèle, de toute évidence, l'ambiance ici n'a rien à voir avec celle d'une concession ou d'un garage traditionnel, surtout quand les clients finissent par appeler les membres de l'équipe par leur prénom. Cela explique aussi les dizaines de photos et courriers de clients expédiés de l'autre bout du monde, au volant de leurs Defender ou même de leurs Serie passés par le garage.

Aventure humaine aussi lorsqu'un fils demande à Chris de reconstruire à l'identique le Land de son père décédé, ou lorsqu'un couple de septuagénaires partent pour leur ultime grand raid : impossible de fauter !

La même chose en France ?

Chez nous, de telles modifications sont impensables d'un point de vue homologation à de rares exceptions. Quant à rouler avec un moteur différent de celui d'origine sans passage à la DRIRE, cela revient à jouer à la roulette russe. Ce n'est pas légal. Il faut donc faire appel à un spécialiste. En France, il n'existe pas de professionnel aussi spécialisé que Liveridge, mais la plupart d'entre eux peut proposer des services similaires en matière de remise à neuf à l'identique ou modernisé, mais dans de moindre mesure, toujours pour des raisons d'homologation. Chez nous, les avantages à rouler en véhicule ancien reconditionné commencent à sérieusement séduire une frange de passionnés de plus en plus nombreux à cause des taxes à répétitions sur les véhicules neufs. Et l'on peut parier que le phénomène va s'amplifier. À suivre.

Contact : Liveridge British 4x4 Ltd, Valley Road, Earlswood, Solihull - West Midlands - B94 6AA, GB, Tél. +44 (0)15 64 70 36 82.



1 Un 130 V8 neuf ? Ça n'existe pas en effet. Ce Land est celui d'un artisan qui désire l'utiliser pour son activité, mais aussi pour partir en raid en Libye. Le compromis 3.5L V8 et l'installation GPL permet cette double vie.

La rénovation s'est limitée à la réfection mécanique, à l'installation d'une suspension adéquate et d'un hard-top réalisé spécialement.

2 Ce V8 a encore ses 180 ch. Bien installée et entretenue, l'installation GPL ne pose pas de souci sur les 3,5L à carburateurs, les V8 à injection étant plus difficiles à discipliner.

3 L'intérieur est mis au goût du jour grâce à des éléments d'habillage neufs et des housses de siège.

4 Le treuil était déjà placé sur le pare-chocs fourni par le client, il a suffi de le réviser et de l'installer.

5 Si la bonbonne de GPL monopolise une partie de la benne, elle permet de rouler toute l'année avec le plaisir du V8. La cellule réalisée sur mesure reprend les cotes de la benne et celles du toit de la cabine pour offrir un aspect « usine » à l'ensemble, complété par une porte de 110 Station Wagon. On peut ainsi y installer des barres de toit ou une galerie.