

C'EST LE DOYEN !



Lancé en version à carbu, le Disco Serie I n'adoptera l'injection électronique que lors de son restylage pour le millésime 1994. Il est probable que l'EFI a été ajouté après coup pour son développement dans le Discovery.



Les garnitures de sellerie ne sont pas celles de production qui devaient être alors toujours en phase d'évaluation.



Sur les Discovery de préproduction et même sur certains de production, on trouve le marquage "Austin" et non "Land Rover". Les feux proviennent en effet d'un van Maestro, version utilitaire tôlée de l'Austin Maestro !

L'utilisation de jantes tôle de Range a permis de garder l'exclusivité de celles de série au jour du lancement et d'éviter d'attirer l'œil lors des essais.



Les strapontins permettaient d'offrir les 7 places et sont à l'origine de la forme si particulière du toit à deux étages afin de laisser du volume aux têtes des occupants.



L'habitacle dessiné par le Conran Design Group est révolutionnaire à l'époque avec ce coloris bleu et ses garnitures reprenant la texture d'une balle de golf ! Ce modèle de pré-production dispose de la version quasi définitive de l'intérieur, même si quelques détails diffèrent.



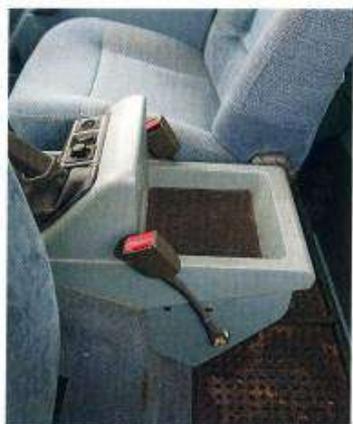
Avec 9 613 miles, ce Discovery est probablement l'un des moins kilométrés aujourd'hui.

Le pommeau de boîte de transfert n'étant pas encore moulé à l'époque, c'est au Tipex qu'ont été indiquées les positions. La radio K7 rappellera de bons souvenirs aux propriétaires de l'époque.



Dès son lancement, le Discovery affichait sa philosophie "loisirs familial", offrant notamment deux toits ouvrant et 7 places.

À son lancement le Disco était livré avec une besace assortie à la sellerie qui pouvait se loger à cet endroit derrière la console centrale.



Discovery Serie I V8 3.5L / 1988

ALORS QUE LAND ROVER VIENT DE PRÉSENTER SON TOUT NOUVEAU DISCOVERY 5, RETOUR SUR LE TOUT PREMIER EXEMPLAIRE... QUI COULE DES JOURS PAISIBLE AU SEIN DE LA DUNSFOLD COLLECTION. Par Jérôme André

Flash back : alors que le marché du 4x4 familial de loisirs commence à frémir dans la seconde moitié des années 80, Land Rover se lance dans l'aventure avec le développement express de celui qui ne s'appelle pas encore Discovery. Basé sur le Range Rover, il est présenté en octobre 1989 pour un lancement programmé début 1990. Impossible dès lors de trouver un Disco de 1988 ! Pourtant, la collection Dunsfold en possède un qui fut assemblé à la main. Pas vraiment une prouesse, car il reprenait de nombreux éléments du Range Rover de l'époque, à commencer par son châssis de 100", une de ses deux motorisations, ses boîtes de vitesses, ses trains roulants, une partie de sa carrosserie et nombre d'autres composants non visibles. Cette opération a permis non seulement son développement accéléré, mais surtout des économies considérables.

Mais le Discovery ne devait pas pour autant cannibaliser les ventes de Range. Heureusement, son placement tarifaire régla d'emblée ce souci, étant proposé à deux tiers du prix du Lord. Pourtant, ce tout nouveau Land à vocation familiale bénéficiait, outre l'incontournable V8 essence 3,5L, d'un 4-cylindres turbo diesel ultra moderne, sobre et performant avec le 200 Tdi qui disposait de l'injection directe jusque là uniquement réservée aux camions et aux utilitaires.

L'ÉTRANGE DESTIN DE JAY 5

Avant sa commercialisation, plusieurs dizaines de véhicules de pré-production ont été assemblés afin d'évaluer le produit fini, son endurance et son comportement "in vivo". Le "B62 COH" est l'un d'entre eux.

Mais, il s'avère en plus qu'il est le plus ancien des Discovery connus. Portant le numéro 5 dans la liste de prototypes (n° de châssis SALLJGBU8FA329069), Jay Five, "Jay" étant le nom code interne du projet Discovery, est officiellement et pour l'éternité le doyen de la lignée !

Particularité, il n'est pas propulsé par un 200 Tdi, mais par un V8 3,5L qui étonne sur un détail. Ce dernier est en effet équipé d'une injection électronique qui pourtant n'arrivera sur le modèle de série que des années plus tard. D'autres points mineurs présentent des divergences avec les modèles de série, comme la présence de jantes Rostyle de Range peintes en blanc au lieu de celles en forme d'étoile à 5 bâtons. Des traces de frottements sur sa carrosserie et des fixations confirment qu'il a porté un camouflage masquant son toit à deux étages pour lui donner, de loin, la silhouette d'un Range. Servant aux évaluations, il dispose d'un extincteur dans le compartiment moteur ainsi qu'une découpe dans la garniture du sol de coffre afin de recevoir le dispositif déclenchant le système anti-feu, un équipement standard dans les véhicules de développement.

Reste qu'il a probablement effectué ses essais sous un climat chaud comme le laisse penser sa couleur et surtout sa climatisation, une option rare à l'époque, surtout sur un modèle de base, le Land disposant par exemple de commandes manuelles des vitres, autre rareté également.

Une fois les tests effectués, cet exemplaire est resté la propriété du constructeur, mais il n'a plus roulé, n'affichant que 9 613 miles au compteur (environ 16 000 km).

Reste que son sort est d'autant plus étrange que les autres Disco de pré-production ont tous pris sauf lui le chemin du Camel Trophy qui fut organisé en 1989 en Russie et ce, pour une raison que l'on ignore...

