

L'UNIQUE VÉRITABLE



CONNU SOUS L'APPELLATION "NINETY" À SON LANCEMENT EN 1985, PUIS "DEFENDER 90" À PARTIR DU MILLÉSIME 1990, LE LAND CHÂSSIS COURT TIRE SON NOM DE SON EMPATTEMENT, COMME LE ONE TEN QUI L'A PRÉCÉDÉ. POURTANT, JAMAIS LES DEUX PONTS DE LAND N'ONT RÉELLEMENT ÉTÉ ESPACÉS DE 90 POUCES, MAIS TOUJOURS DE 92"9 ET CE, JUSQU'AU TOUT DERNIER MODÈLE PRODUIT EN 2016. JAMAIS ? IL Y A EN FAIT UNE EXCEPTION AVEC CE TOUT PREMIER PROTOTYPE DE 1982 AU CHÂSSIS UNIQUE DE TRÈS EXACTEMENT 90 POUCES.

Par Jérôme André

90 POUCES



**LES PASSAGES DE ROUE ONT ÉTÉ
DÉCOUPÉS POUR LEUR DONNER
DES AIRS DE SERIES III**

THE DUNSFOLD COLLECTION

www.dunsfoldcollection.co.uk

A lors que le Land Rover One Ten arrive tout juste dans les show-rooms anglais en 1983, Land Rover étudie déjà la réalisation d'un châssis court destiné à succéder au Series III de 88".

Dès 1982, l'équipe du département d'ingénierie réalise des prototypes dont un exemplaire absolument inédit de très exactement 90". Il s'agit du seul véritable 90, car malgré la dénomination universellement reconnue, l'Ovale Vert n'a en effet jamais réellement proposé cet empattement.

Basé sur un One Ten tronçonné en son centre, il fait partie des dix prototypes destinés à tester l'efficacité de ce qui incarne l'évolution logique des Series III de 88". Dix exemplaires sont donc assemblés, déjà à 92,9" (soit 236 cm) pour neuf d'entre eux. Si on utilise l'appellation "90", c'est uniquement pour des raisons de marketing, car dès le début, l'équipe est consciente que l'empattement doit en réalité être plus généreux pour diverses raisons. Avant tout, le volume de chargement serait trop limité avec 90" (soit 228,6 cm), mais aussi le comportement est nettement plus appréciable avec la plus grande longueur, rendant le Land bien plus stable sur piste comme en courbe sur le bitume.

HYBRIDE

Notre 90 unique au monde bénéficie comme ses neuf compères d'une carrosserie composée dans la partie avant de l'avant d'un One Ten donneur, y compris ses portes, et à l'arrière d'éléments de Series III incluant la goulotte de remplissage de carburant positionnée tout en haut de la caisse. Notre proto ne dispose pas d'élargisseurs d'aile en plastique comme les autres. Il semble en effet que les ingénieurs aient découpé les passages de roue afin de leur donner des airs de Series III, permettant de rester le plus discret possible lors des essais sur route ouverte.

C'est également pour cette raison que ces prototypes étaient à l'origine tous peints en vert sombre mat, proche d'un vert de l'Armée, évitant d'attirer l'œil du quidam. Également pour rendre les protos plus discrets dans la circulation alors que n'existaient que les Series III 88, certains de ces protos disposaient d'un cadre de pare-brise peint en gris métallisé, imitant les éléments galvanisés des Series. Une bande verticale autocollante noire était même ajoutée au centre de la baie pour rappeler le style des pare-brises en deux parties des Series.

CHÂSSIS DROIT

S'ils présentent quelques variations entre eux, les dix prototypes sont caractérisés par des points majeurs. Avant tout, leurs châssis sont à l'avant ceux des One Ten associés à des parties arrière réalisées spécialement et qui diffèrent même des 90 de production. Principale variation sur celle-ci, les poutres sont horizontales du pont arrière jusqu'à la traverse (au lieu d'être incurvées sur les 90 de série). Ces deux demi-châssis sont joints dans la section droite présentes entre les supports des 4 tirants.

Autres différences majeures entre les prototypes et les modèles

de production, leurs pavillons sont réalisés ici à partir d'éléments de Land One Ten raccourcis et rivetés, tandis que les flancs proviennent de Series III allongés. Également, leurs calandres sont empruntées au Series III Stage One à la mythique grille métallique. Les ponts arrière proviennent du Range Rover, mais sont équipés de freins à tambours. Enfin, les volants sont complètement lisses, tout comme leurs garnitures centrales en plastique brut et non grainées.

Au terme d'essais effectués à travers le monde, ces prototypes ont donné naissance à des modèles de pré-production, prenant en compte les contraintes des outils de productions et d'industrialisation, avant l'arrivée officielle du Ninety en 1984, qui prendra l'appellation Defender 90 en 1991 et qui a vécu jusqu'en février 2016 !

Si tous les prototypes sont normalement détruits, à l'époque, il semble que le constructeur faisait preuve d'un certain laxisme et redistribuait à la vente en interne certains véhicules. Ainsi, au moins quatre prototypes ont échappé à la casse, à commencer par le fameux numéro 1 (immatriculé CWK 30Y), suivi du numéro 2 (immatriculé CWK 40Y) aujourd'hui peint en marron et avec quelques variations d'équipements. Le n°4 modifié pour l'Armée a également survécu, ainsi que l'unique prototype V8, depuis parti au Canada.



Les cotés du hard-top sont des éléments de Series III modifiés et allongés, agrémentés d'une bande de finition au niveau de la porte compensant l'allongement de la caisse.



Les portes sont des éléments de One Ten sur les protos.



On retrouve la position haute de la goulotte de remplissage des Series. Elle sera complètement modifiée sur le Ninety final.



Comme tous les Land, la corrosion a eu le dernier mot sur la traverse arrière du proto. Dilemme pour Phil Bashall de la collection Dunsfold : reconstruire à l'identique ou conserver cet élément original ?



Comme tous les prototypes, le n°1 reçoit des marquages manuels, cependant il est impossible aujourd'hui d'en connaître la signification.



Le pare-chocs, galvanisé, présente des supports pour un cric agricole ainsi que des perçages permettant d'installer le double pare-chocs.



Les Michelin X en 750 d'origine sont malheureusement hors d'usage de par leur âge. Les moyeux Fairey à embrayages manuel n'ont bien sûr pas été repris sur le modèle de série. Les élargisseurs d'ailles n'ont jamais été installés sur le n°1 afin de lui garder un aspect de Series III permettant de circuler incognito.



Les prototypes reçoivent une bande verticale autocollante noire au centre de la baie pour imiter les pare-brises en 2 parties des Series III.



Les ailes ont été découpées de manière à donner au Land des airs de Series III, le modèle commercialisé lors des essais des prototypes.

La calandre provient directement des Series III Stage One avec cette position avancée, affleurant les ailes et la grille métallique.





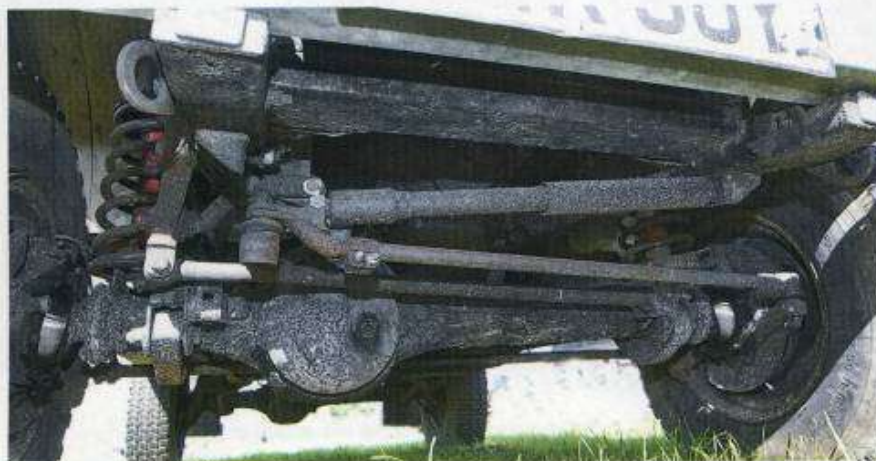
Le réservoir sur mesure est placé sous la caisse entre les supports des tirants.



Châssis, systèmes de freinage et direction sont ceux du One Ten donneur.



Le pont arrière de Range reçoit des tambours de Series III ainsi que des ressorts spécifiques. Le châssis est à cet endroit parfaitement droit et horizontal, à l'inverse du modèle de production, incurvé.



Révolution, la suspension à ressorts hélicoïdaux s'invite sous un Land Rover, une technologie jusqu'alors réservée au Range Rover depuis 1970 !



Pas de révolution sous le capot, on retrouve le 2.25L essence de série, cependant un des prototypes était propulsé par un V8 de Stage One.

REPÈRES

Land Rover Ninety, Prototype n°1 1982
 Numéro de châssis : SALLDKBH1AA1000001
 Immatriculation : CWK 30Y
 Moteur : 4-cylindres 2.25L essence
 Boîte : 4 rapports
 Empattement : 90 pouces

Il s'agit du seul Land 90, car malgré la dénomination universellement reconnue, l'Ovale Vert n'a jamais proposé cet empattement

