

LE MULET DU



DERRIÈRE SON ASPECT ENTIÈREMENT D'ORIGINE CETTE SÉRIE IIA S'AVÈRE ÊTRE L'UN DES MAILLONS IMPORTANTS DU DÉVELOPPEMENT DU RANGE ROVER. SOUS SON CAPOT, ON TROUVE EN EFFET LE MOTEUR V8 BUICK QUI DEVIENDRA LE BLOC ÉQUIPANT, ENTRE AUTRES, TOUS LES RANGE DE 1970 À 2002 ! C'EST L'UN DES JOYAUX DE LA COLLECTION DUNSFOLD.

Par Jérôme André

RANGE



**AUX USA, LE BUICK 215 JUGÉ
"HAS BEEN" EST BRADÉ EN 1965
AUX ANGLAIS. ET POURTANT IL ALLAIT
MOTORISER LES RANGE DE 1970 À 2002 !**

THE DUNSFOLD COLLECTION

www.dunsfoldcollection.co.uk

A

moins d'entendre ronronner le V8 de cette Serie IIA de 1967, il est très difficile de la différencier d'une autre, si ce n'est bien sûr son état, impeccable. Les plus fins connaisseurs reconnaîtront certes les jantes renforcées de Forward Control, mais autrement, elle est identique à n'importe quelle autre. Pourtant, cette charmante manie fait partie des trois SIIA ayant servi à évaluer le bloc V8 de nos fameux Range Classic. Remontons au milieu des années 60. Land Rover tient à développer son offre aux États-Unis et réfléchit à l'éventualité d'une motorisation performante pour son modèle de l'époque, la Serie IIA, condition sine qua non pour concurrencer réellement la large offre locale. Si quelques exemplaires de 109 sont dans un premier temps équipés de blocs 6-cylindres 2.6L, l'engin n'est pas pour autant révolutionnaire et cette option est abandonnée. En parallèle, Land Rover acquiert en janvier 1965 auprès de General Motors les droits d'exploitation ainsi que l'outil de production d'un V8 en aluminium. Après une carrière dans les berlines Buick, Oldsmobile et Pontiac du constructeur américain (et même dans des hors bords Mercury), aux USA le Buick 215 (pour 215 pouces cubes, soit 3528 cm³) est considéré "has been" et bradé aux Anglais. Qui eut alors cru que ce V8 3.5L allait non seulement équiper les Range Classic, les Forward Control, les Stage One puis les Land Ninety et One Ten, avant de passer à une cylindrée de 3.9L sur les Range et même de 4.2L sur les Range LSE ? Personne ! C'est encore lui, en version 4.0L et 4.6L, que l'on retrouve sous le capot de tous les Range P38 et cela jusqu'au dernier jour de sa production !

MADE IN USA

L'origine même de ce projet de motorisation provient d'une équipe d'ingénieurs Rover basée aux États-Unis. Démarchés par l'équipe commerciale de Land Rover, ils ont pour objectif de leur permettre d'offrir un modèle plus performant que les SIIA 2.25L essence.

Ils décident alors de réaliser un prototype sur place en installant un V8 Oldsmobile dans une Serie IIA, n'oubliant pas de lui offrir un freinage adéquat et un réservoir à la hauteur de l'appétit du moteur. Après un passage en peinture pour une teinte jaune pâle -d'où son surnom de Golden Rod- et de sommaires essais, l'engin est expédié à Solihull pour des tests.

Là-bas, l'idée fait rapidement son chemin étant donné les performances remarquables du prototype. Qui plus est, la marque disposant depuis peu du V8 GM, devenu V8 Rover en traversant l'Atlantique et après quelques modifications, le projet paraît réalisable à court terme.

Dès 1966, trois exemplaires de Serie IIA 88 bâchés sont donc équipés du V8. Le premier, bleu foncé, est muni d'une boîte automatique Borg Warner, tandis que le second couleur crème et le troisième, celui-ci, bleu pâle conservent des boîtes manuelles à 4 rapports. Dès les transplantations, les ingénieurs et les mécaniciens louent la configuration du bloc, s'insérant aisément dans le compartiment moteur.

Seul le tablier doit être modifié, le V8 plus volumineux que le 4-cylindres est placé plus en arrière. C'est également son gabarit qui impose l'installation de deux ventilateurs électriques devant le radiateur, faute de place pour un modèle à viscosoupleur monté directement sur le bloc. La batterie doit également quitter le compartiment moteur pour être logée dans l'habitacle. À part cela, la conversion s'avère aisée et donc facilement applicable à la production en série.

BURN OUT EN SERIES !

Qui plus est, le V8 en aluminium est bien plus léger (170 kg) que les 6-en ligne en fonte testés sur les 109. Les choses démarrent donc sur les chapeaux de roues... un peu trop justement ! Dès les premiers essais, les arbres de transmission et les demi-arbres rendent l'âme sans prévenir. Il faut dire que les ingénieurs poussent les véhicules dans leurs retranchements. Si effectuer des séries de burn out en lâchant la pédale d'embrayage d'un seul coup a l'avantage d'inscrire généreusement la gomme des pneus arrière sur le bitume, l'opération arrive rapidement à bout de la mécanique ! Il faut donc repenser l'ensemble de la transmission, en commençant par installer des différentiels renforcés offrant un rapport de pont plus important de 1:3,5. Côté freinage, pas de souci, le sujet ayant été traité en amont avec l'adoption de freins assistés et renforcés empruntant des éléments de Forward Control et de 109. Les tambours plus imposants (11" de diamètre avec garnitures de 3" contre 9" et 1,3/4 d'origine) requièrent par contre l'installation de jantes de Forward Control. Y sont montés des pneumatiques à structure radiale et au profil routier pour l'ensemble de la première phase d'évaluation.

Pour la seconde phase, les trois Series quittent le bitume. À l'origine équipés de carburateurs Rochester en version Buick, les V8 Roverisés profitent d'homologues SU HS6, mais ceux-ci montrent rapidement leurs limites, trop sensibles en dévers et sont remplacés par des Zenith Stromberg CD175 plus modernes qui seront conservés sur les Range de série.

Malheureusement, là encore, les performances brutes du V8, 160 ch et 280 Nm, malmènent la mécanique, foudroyant les embrayages et l'ensemble de la transmission. Aussi robustes que soient les Land à l'époque, ils n'avaient jamais été conçus pour recevoir des motorisations développant plus du double de puissance de leur 2.25 L (74 ch et 160 Nm) !

FIN D'UN RÊVE, MAIS LANCEMENT D'UN MYTHE

Le projet américain est donc abandonné, mais pas le trio de Series. Le lancement du développement du second modèle de la marque étant venu, le constructeur va les utiliser pour mettre à l'épreuve le fameux V8 destiné à équiper celui que l'on ne nomme pas encore le Range Rover.

On sait déjà que toute la chaîne cinématique des Land va devoir être revue, mais il restait de nombreux tests à effectuer avec le V8 : évolution en climats chauds et froids, tractages en charge, ou encore endurance. C'est à cette dernière affectation que ce Series est destiné, parcourant 165 000 km à travers l'Angleterre. À cette période, le 88 revêt une nouvelle teinte et une nouvelle carrosserie. Il est maintenant couvert de rouge Massaï et de beige sur le toit, oui, le toit car la bâche a maintenant fait place à une configuration Station Wagon à toit tropical.

Une fois les essais conclus, les aptitudes du V8 confirmées et le Range Rover lancé en 1970, les Series ont été réaffectées dans le groupe au sein de l'équipe de développement et de tests. L'utilisation précise des deux autres est inconnue, mais on sait qu'elles ont finalement été détruites. On connaît par contre celui de la Serie de la collection Dunsfold dans son intégralité. Elle a tout d'abord été utilisée à Gaydon, toujours pour des essais, tractant une remorque chargée d'une tonne et ce jusqu'au milieu des années 80, avant d'être entreposée sans affectation jusqu'en 1987 où elle échappe de peu à la destruction, tous les prototypes ou véhicules de développement passant systématiquement sous le pilon.

Heureusement Roger Crathorne parvient à lui éviter ce sort,



Le tablier est sensiblement modifié afin de recevoir le bloc moteur et la cloche d'embrayage, la cloison affleurant la commande de boîte de vitesses.



Glouton, le V8 a demandé l'installation de deux réservoirs, une configuration existante à l'époque sur les modèles de l'Armée.

Le système de chauffage fait partie des diverses options équipant le prototype.



Après avoir connu plusieurs vies et deux configurations et couleurs de carrosserie, la SIIA a retrouvé son toit bâché et sa benne intégralement reconditionnés jusqu'au panneau de ridelle galvanisé.



La batterie est placée dans un coffre spécial à la place de l'assise centrale.



même si à l'époque, personne ne comprend véritablement son importance historique. Après avoir été cédée au Musée de Gaydon en 1990, qui se contentera de la stocker pendant 5 ans (elle était en piteux état, il faut l'avouer), elle est finalement offerte, toujours grâce à Roger à la Collection Dunsfold. Elle patientera encore 4 ans avant d'entamer une restauration intégrale dans sa version première, bâchée et peinte en bleu pour l'anecdote une teinte non référencée chez Land Rover, comme souvent pour les prototypes.

La restauration réalisée par Dunsfold Land Rover, a demandé le démontage intégral de la Serie dont l'immense majorité des éléments a pu être conservé, du châssis, sablé, réparé et repeint, à la carrosserie en passant par les ponts et tous les périphériques du moteur. Malheureusement, le bloc lui-même avait été remplacé par un de berline Rover durant la vie du Land.

Cependant, il s'avérait en très bon état lors de la restauration et a simplement bénéficié d'une nouvelle segmentation.

Le véhicule fonctionne aujourd'hui parfaitement. Ayant joué un rôle important dans le développement du Range Rover originel, la Serie IIA fera partie de l'exposition permanente de la collection dès l'ouverture du futur musée.



Faute de ponts capables d'encaisser les performances du V8, la motorisation n'a jamais été commercialisée sur les Series. Le constat a imposé le développement de nouveaux ponts pour le Range Rover, adoptés ensuite par les Land jusqu'aux Defender d'aujourd'hui !

Le fameux V8 Buick remplit largement le compartiment moteur. Il est placé plus en arrière que ses homologues 2.25L de l'époque, demandant des modifications au niveau du tablier. Le bloc d'origine a été remplacé par un autre de berline Rover durant la vie du Land, cependant tous les périphériques sont bien ceux d'origine, y compris les collecteurs. Les carburateurs Rochester du Buick s'avéraient trop sensibles au déjaugage en tout terrain et durent être remplacés par des SU puis par les Zenith Stromberg que l'on connaît sur les tous premiers Range.



Les jantes 16" de Forward Control ont pour but de laisser passer les freins de Forward Control imposés par les performances du V8. Elles sont chaussées en 215/75 R16C.

Le système d'échappement avait été réalisé spécialement, partant des collecteurs Buick d'origine.



Les détails de finition montrent le degré de précision et la qualité de la restauration effectuée par Dunsfold Land Rover.

LE NUMÉRO DE SÉRIE EXPLIQUÉ

La Series IIA possède le numéro VIN atypique de 8884/2158. Il se décompose comme suit : 88 pour 88", 84 pour le 84" véhicule préparé par l'atelier en charge de la réalisation des prototypes, 215 pour la cylindrée en pouce-cube et 8 pour 8 cylindres.

