

#7 || **Le prototype Range Rover L322 / 2001**

# DÉVELOPPÉ PAR BMW



LORSQUE L'ON PENSE AUX PROTOTYPES DE LA COLLECTION DUNSFOLD, SERIES, DEFENDER ET RANGE CLASSIC VIENNENT IMMÉDIATEMENT À L'ESPRIT. POURTANT, LE MUSÉE DISPOSE D'UNE DIZAINE DE VÉHICULES MODERNES, DU RANGE L322 EN PASSANT PAR LE DERNIER SPORT L494 ET MÊME DES EVOQUE ET AUTRES DISCOVERY SPORT. LE PLUS ANCIEN DES CES "PETITS NOUVEAUX" EST LE RANGE ROVER L322 N°21, SEUL RESCAPÉ DE LA FLOTTILLE ASSEMBLÉE - EN PARTIE À LA MAIN - AVANT D'ÊTRE MISE À RUDE ÉPREUVE À TRAVERS LE MONDE, ANALYSÉE, PUIS... DÉTRUITE ! **Par Jérôme André**

# POUR FORD !



**2,4 MILLIONS DE KILOMÈTRES  
SERONT PARCOURUS DURANT SES  
TROIS ANS DE DÉVELOPPEMENT !**

THE  
DUNSFOLD  
COLLECTION

[www.dunsfoldcollection.co.uk](http://www.dunsfoldcollection.co.uk)

**C**ommençons avec un court voyage dans le temps. Nous sommes dans la seconde partie des années 90, Land Rover est la propriété de BMW depuis 1994 et le remplaçant du P38 est déjà bien avancé depuis le lancement du projet en septembre 1996. Des premiers prototypes sont même déjà assemblés dès 1999 à partir d'éléments du futur L322 installés dans des coques de BMW X5, les spécialistes appellent cela la technique du "Top Hat".

Une fois les motorisations, les transmissions, les trains roulants et la suspension validés, ces véhicules dénommés en interne "Affirmation Prototype" éprouvés, on passe à l'assemblage les "Confirmation Prototypes". Ce sont des véhicules complets avec déjà des pièces définitives et sont assemblés entièrement à la main avant des tests roulants. Nous sommes alors en l'an 2000. La phase suivante est la réalisation de "pré-production prototypes phase 1", construits en partie à la main et sur les premiers robots d'assemblage à partir de pièces entièrement validées. Ces véhicules sont ceux qui sont photographiés par les chasseurs de scoops. Car bien sûr, ils sont en grande partie semblables aux véhicules de production et servent à emmagasiner un maximum de kilomètres d'essais - 2,4 millions durant les 3 ans du développement du L322 ! - et d'informations avant le lancement de la dernière étape avec les "phase 2" au printemps 2001. L'usine est enfin mise en marche avec plusieurs dizaines de véhicules de production non destinés à la vente. Là aussi, ils sont inspectés et testés puis démontés pour vérifier que le processus d'assemblage robotisé fonctionne parfaitement. Ce n'est qu'après ces validations que la production définitive peut être lancée.

"Notre" L322 fait partie de 45 "PPP phase 1" ("PP1" chez BMW) assemblés avant d'être maltraités pendant au moins 12 mois d'essais qui vont se dérouler de mi 2000 à mi 2001. C'est semble-t-il le seul rescapé de tous. Il servira une dernière fois à Land Rover sur les pistes et chemins empruntés par les "PPP Phase 2" mis à la disposition de la presse lors du lancement mondial du modèle en Écosse début 2002. Personne ne sait réellement pourquoi celui-ci a été retenu plutôt qu'un des 44 autres, cependant il offre l'avantage d'être dans une configuration proche de la série, il est complet et dispose même de son kit de camouflage léger. Autrement dit, il s'agit d'une véritable pépite pour les inconditionnels de cette génération.

#### PROFIL BAS

Si de loin, ce Range semble assez banal et bien conservé, en s'en approchant, on remarque rapidement qu'il a vécu deux premières années intensives : les marques de chocs sont nombreuses ! Si la couleur n'a rien de très folichon et ressemble plutôt à celle d'un Range Classic de la fin des années 70, c'est volontaire, les couleurs des "PPP" ont pour objet de vieillir artificiellement les véhicules, tout comme le font les plaques d'immatriculation "antidatées". But de l'opération, si les véhicules sont aperçus par un quidam, il n'y portera pas attention, car souvenez-vous, nous sommes des mois avant la présentation officielle du véhicule ! Il faut donc absolument garder l'aspect

général du Range de la 3<sup>e</sup> génération loin des regards. C'est pour cela que ces détails stylistiques tels que les ouies latérales, inédites à l'époque, ou les antibrouillards dans le bouclier sont occultés par des panneaux d'acier peints ton caisse. Le Range ne porte ainsi aucun logo et un orifice à l'avant montre qu'une mascotte avait été vissée, là encore dans le but de ne pas laisser voir qu'il s'agissait d'un prototype. Cela dit, les ingénieurs avaient auparavant fait plus fort. Dans la toute première phase de roulage, y compris en tout terrain, le Range était tout simplement couvert d'une "sur-carrosserie" intégrale noire, rendant impossible son identification, mais non utilisable pour la suite du développement et des essais. Le pare-chocs arrière porte ainsi les traces de ce camouflage extrême : le noir côté passager est venu remplacer dans l'urgence un panneau perdu.

**PROTO V/S MODÈLE DE SÉRIE ?**

Alors ce Range est-il si éloigné du modèle de série ? Avant tout, le décryptage du numéro de série nous apprend qu'il a été assemblé Solihull millésimé 2001, donc entre septembre 2000 et fin juillet 2001, mais forcément bien avant mai 2001, date de la sortie du tout premier exemplaire de série, qu'il est en conduite à gauche et qu'il est propulsé par un V8 4,4L BMW. Logiquement les deux derniers chiffres correspondent à sa position dans l'ordre de production des 45 "PPP", mais les numéros de série sont parfois donnés sans ordre réel. En inspectant les garnitures de l'habitacle, on remarque que toutes les pièces sont marquées BMW, y compris la clé de contact. Également, leurs étiquettes sont en grande majorité datées de 2000 et seulement quelques-unes de début 2001 (probablement des dernières versions de pièces à tester). Pour l'anecdote, à cette période Land Rover n'appartient plus à



Dans l'ensemble, l'habitacle est proche du modèle de série, cependant certains éléments n'ont pas leur rendu texturé. Également, le volant et la planche de bord côté passager indiquent la déconnexion des airbags.



Le système de cendrier n'est pas celui de série, la commande de frein à main n'a pas encore son embout chromé et le système de porte-gobelet, comme sur le modèle de série est... défilant !



Les sièges Blenheim en cuir épais sont déjà dans leur version de série à l'exception des repose-bras, non présents, cependant, les garnitures latérales recevant les commandes de réglages électriques ne le sont pas, deux versions existent, mais différent du produit fini.



Les commandes du Hill Descent Control et de la gamme du transfert colorées n'ont pas été retenues sur le modèle de série.



La finition des commandes est quelque peu différente, la montre analogique a disparu ou n'a jamais été présente. L'écran du GPS a toujours en mémoire les dernières destinations dont le site de la présentation en Écosse !

Le compartiment à bagages présente lui aussi des variations. À gauche, on trouve un couvercle incurvé d'où sort le lecteur de DVD du GPS (il est plat sur le modèle de série).



La partie droite du compartiment à bagages comporte moins d'éléments électroniques que le modèle final.

Inutile de vous présenter en concession avec ce Range. Topix, le système de diagnostic Land Rover, ne reconnaît pas le numéro de série... nous avons testé !



Comme dans l'habitacle, les plastiques non définitifs sont lisses, y compris pour les coques de rétroviseurs, la garniture du pare-chocs arrière ou la protection de haut de ridelle.





Visiblement, les essais et les reconnaissances du terrain en Écosse n'ont pas été de tout repos pour le Range !



Dans le système anglais, la première lettre d'immatriculation permet de dater un véhicule. Avec cette plaque en "N", Land Rover faisait artificiellement paraître le véhicule pour un modèle de mi 1995 à mi 1996.



Durant les essais, les feux étaient couverts de ruban adhésif gris masquant les traits des optiques, au design ultra moderne à l'époque. Dans le même but, des plaques métalliques peintes ton caisse dissimulent discrètement la forme des antibrouillards ou des ouïes latérales, grande nouveauté esthétique pour le Range.

L'origine du V8 4,4L de 285 ch est trahie par la présence d'un couvre moteur et de garnitures de culasses teutoniques ! Le bloc M62TUB44 est directement dérivé de celui équipant les BMW Series 5, 6 7 et dans une version adaptée aux contraintes du franchissement, notamment avec un carter d'huile moins haut et un système de lubrification revu.



## REPÈRES

Numéro de châssis : SALLMAMA41A001021

Immatriculation : N957 TAX

Moteur : V8 4,4L EFI

Boîte de vitesse : automatique 5 rapports

Empattement : 113,4 pouces (288 cm)

BMW mais déjà à Ford ! Le Range a donc été développé jusqu'au bout par la firme allemande avec l'équipe d'ingénieurs de Gaydon ! Ce n'est que quatre ans plus tard que Ford pourra commercialiser des Land Rover avec ses propres mécaniques, achetant de 2002 à 2005 des moteurs à BMW pour motoriser ses Range 3,0L Td6 et les V8 4.4L.

Bref, extérieurement, le Range est déjà dans sa version définitive à l'exception de la finition des garnitures plastiques non granulées comme celles du pare-choc arrière, celles des montants de pare-brise ou des rétroviseurs. L'absence de logo provient de la volonté de conserver là encore l'anonymat du véhicule. Dans l'habitacle, on remarque que dans les grandes lignes, tout est prêt, finition des plastiques à part.

On note tout de même le coupe-circuit placé à côté des compteurs et les avertissements précisant que les airbags sont déconnectés. Les logotypes présents sur les commandes des portes et de la console centrale ne sont pas définitifs, pas plus que ceux de la commande de la boîte de vitesses.

Après deux années aux mains des ingénieurs anglais, le véhicule a été cédé gracieusement à la collection Dunsfold qui ne peut le faire rouler ! En effet, une fois âgé de trois ans et ayant besoin d'un contrôle technique valide, le véhicule n'a pu reprendre la route car il aurait fallu non seulement remplacer le pare-brise fendu, mais rebrancher les airbags et l'équiper de certains éléments de sécurité qui ne furent jamais installés. Dommage !

## DE GROS PROBLÈMES ÉLECTRONIQUES !

Si vous pensiez que les véhicules de série modernes sont potentiellement problématiques à cause de leur électronique, imaginez l'enfer qu'aucun des prototypes contemporains n'est compatible avec les "valises" Land Rover des modèles de série. En effet, ceux-ci sont généralement équipés de systèmes antérieurs ou même de faisceaux réalisés tout spécialement. Autrement dit, la majorité ne roule pas ou ne fonctionne pas complètement. Impossible par exemple de régler la hauteur de caisse de ce Range. Pire, les générations suivantes seront ingérables avec les systèmes sans clé notamment !

Lésion de bataille ou camouflage improvisé, le pare-choc n'a pas été épargné durant les tests !

