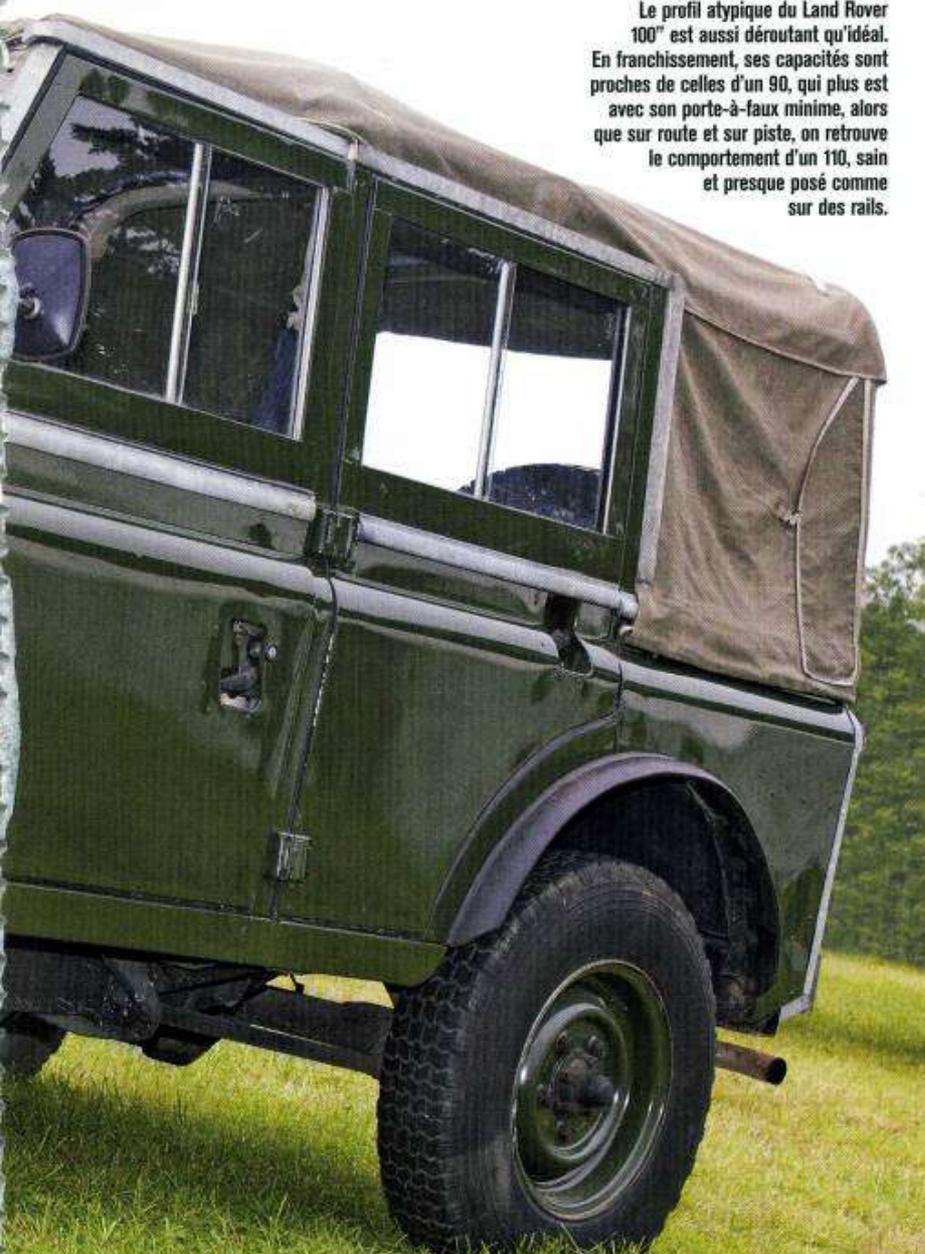


# LE LAND ULTIME



SI L'ON VOUS DEMANDE D'IMAGINER LE LAND IDÉAL, AUSSI AGILE QU'UN 90 EN FRANCHISSEMENT ET AUSSI STABLE QU'UN 110 SUR PISTES, TOUT EN RESTANT PUISSANT ET RUSTIQUE, IL EST PROBABLE QUE VOUS ALLEZ PENSER À UN DEFENDER DE 100 POUCHES D'EMPATTEMENT. POURQUOI LAND ROVER N'A T-IL JAMAIS PRODUIT UN TEL MODÈLE ? VOICI LA RÉPONSE AVEC L'UN DES QUATRE PROTOTYPES DÉVELOPPÉS DÈS 1976 PAR LE CONSTRUCTEUR POUR... L'ARMÉE FRANÇAISE ! **Par Jérôme André**



Le profil atypique du Land Rover 100" est aussi déroutant qu'idéal. En franchissement, ses capacités sont proches de celles d'un 90, qui plus est avec son porte-à-faux minime, alors que sur route et sur piste, on retrouve le comportement d'un 110, sain et presque posé comme sur des rails.

**LE PROJET A FAILLI SE CONCRÉTISER  
GRÂCE À L'ARMÉE FRANÇAISE !**

## THE DUNSFOLD COLLECTION

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

**i** imaginez donc, l'empattement idéal d'un Range, sa suspension ultra moderne à ressorts hélicoïdaux - nous sommes en plein dans les années soixante-dix - son puissant V8 et le charme iconique d'un Land Rover. Celui qui ne s'appelle pas encore le Défender est à n'en pas douter dans cette version 100", le Land idéal à plus d'un titre. Si le constructeur en a réalisé plusieurs prototypes, il est surprenant que l'on ne connaisse aucun modèle de production à ce jour. Voyons pourquoi Lode Lane a tué le projet de ce modèle polyvalent... jamais produit !

Le premier prototype de Land Rover 100" remonte à 1976 et était basé sur un châssis de Range Rover, devenant pour l'anecdote le tout premier Land Rover à ressorts hélicoïdaux, les Series III disposant bien sûr uniquement de lames.

Land Rover croyait déjà en une évolution de la troisième génération des Series en adoptant une telle suspension. La marque va ainsi travailler quatre ans sur ce projet, donnant pour mission à l'ingénieur en chef Tom Barton de préparer plusieurs prototypes. Dès le début du programme, plusieurs empattements sont planifiés, avec un châssis court, un intermédiaire et un long. Cependant, il ne s'agit pas encore de ceux que l'on connaît aujourd'hui, à savoir 90, 110 et 130, mais 90, 100 et 110. Les résultats sont très positifs, mais le projet est arrêté, faute de financement et il faudra ainsi attendre 1985 pour voir en concession une gamme de Land Rover à ressorts hélicoïdaux.

### MERCI LES FRENCHIES !

Pourtant le projet a failli prendre son envol assez rapidement grâce à la demande de l'armée française, suivie de la suisse. En 1978, la première montre un réel intérêt pour un véhicule de 100" à motorisation essence. Quinze véhicules sont tout d'abord assemblés, toujours à partir de châssis de Range modifiés (ils reçoivent une traverse arrière de Series III militaire modifiée). Ces exemplaires offrent chacun des configurations possibles en termes de carrosserie (Station Wagon, pick-up, bâchés en 2 et 4 portes, hard-top, conduites à droite et gauche) et de motorisations (V8, 2,25L essence et Diesel). Les évaluations des armées ont lieu en 1978 et en 1979, mais malgré la production de 55 autres prototypes d'essai, elles ne déboucheront sur aucune commande. Évoluant déjà avec des budgets restreints, Land Rover décide de stopper net le projet sans débouché assuré. C'est la fin de la version 100", seules celles de 90 et de 110" verront le jour avec les Ninety et One Ten lancés respectivement en 1984 et 1983.

Le véhicule que nous découvrons aujourd'hui fait partie des quinze premiers prototypes à être testés en 1978 par l'armée française avant de partir pour la Suisse. Il s'agit du seul 100" 4 portes bâché de cette première série. Il dispose du modeste 4-cylindres 2,25L à 5 paliers, coiffé d'un carburateur Zenith et d'une boîte manuelle 5 rapports de Range Rover, encore non commercialisée à l'époque sur les Land. Son faciès est lui aussi unique car c'est celui du Land Rover Series III Stage One qui

ne sortira qu'un an plus tard, mais qui est déjà quasiment prêt en interne. Pour l'anecdote, l'appellation "Stage One" provient de la réalisation des Land à motorisation V8 lors de la première phase d'investissement de British Leyland (pour 200 millions de Livres) dans le développement de Land Rover. Les Land 100" étaient quant à eux surnommés les "Stage Two" en interne.

## ADAPTATIONS PERFECTIBLES

La carrosserie porte les traits parfois incertains d'un prototype, les portes arrière raccourcies suivent le passage de roue arrière et présentent une étrange configuration pour la poignée, placée dans l'épaule longitudinale de la carrosserie, ce qui est particulièrement peu pratique à l'usage. L'habitacle est assez proche d'une Serie III, à la longueur de la benne près. On remarque tout de même la présence d'un volant de Range couplé à la colonne de direction hybride ainsi que des strapontins dans le coffre.

Comme la plupart de ses homologues, ce 100" appartenant à la collection Dunsfold depuis 1980, est équipé d'un pont avant de Range Rover et d'un pont arrière Salisbury, tous deux munis de freins à tambours. Étonnamment, on découvre un tirant central en "A" stabilisateur, couplé au pont arrière par une rotule,



L'habitacle ressemble de prime abord à celui d'une Serie III militaire, cependant le volant de Range trahit l'origine des soubassements du Land. Il en est de même pour la boîte de vitesses et ses commandes provenant directement du Range.



Le système de réglage de l'éclairage provient directement des Series militaires de l'époque.

Le 100" est équipé en 24 Volts pour une potentielle utilisation avec du matériel de radio télécommunication.



La plaque, emboutie à la main, présente le numéro de série hors production 100S-2M10X.

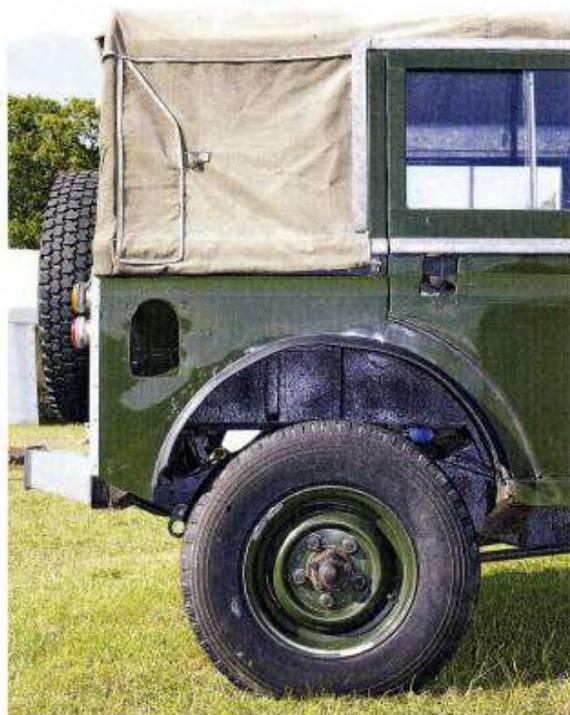
La banquette arrière d'une Serie III est légèrement modifiée afin de laisser de l'espace pour les strapontins dans la courte malle.



On retrouve un pare-brise de Serie III sur ce Land 100". Ceux directement produits pour la Suisse disposaient de pare-brises plus hauts, préfigurant ceux du Land Rover Ninety et One Ten. Cela à priori pour permettre de voir les feux tricolores placés plus en hauteur en Suisse, mais également en anticipation des nouvelles normes en vigueur à travers l'Europe.



Les portes arrière sont considérablement raccourcies pour s'accommoder de l'empattement réduit de 10", soit 25 cm. Elles reçoivent tout de même des vitres coulissantes réalisées sur mesure.



Les portes arrière présentent une poignée assez peu pratique car incrustée dans l'épaule de la ceinture de caisse.



Les ailes largement échancrées laissent évoluer les roues en 750x16 équipées de Michelin X. Tous les panneaux de carrosserie sont uniques aux 100 : ailes avec trappe à carburant pour le réservoir auxiliaire (non monté ici), passage d'aile, cornière galvanisée et bien sûr élargisseur d'aile. Les jantes en tôle proviennent de la gamme de l'époque et cachent des freins à tambours.



Pas de snorkel sur les prototypes, mais ils en auraient probablement été équipés sur les modèles de série.

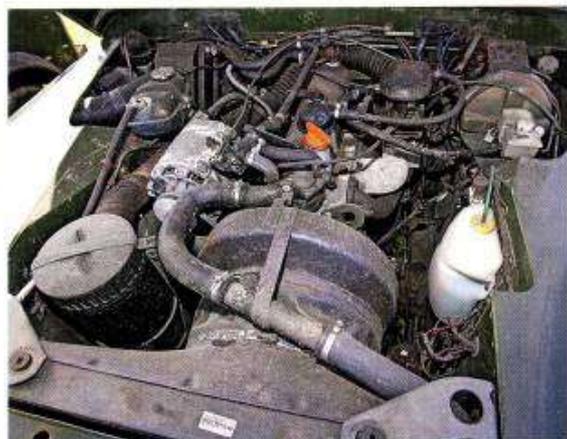


On retrouve logiquement les double pare-chocs des Series III militaires ainsi que les cabochons que l'on visse à la main. Véritable scoop à l'époque : l'armée s'est vu présenter les 100" équipés du capot et de la calandre avancée du futur "Stage One" permettant l'implantation du V8 Range Rover, un an avant sa commercialisation.



En plus de disposer d'un empattement unique, les 100" reprennent un arrière train de Land 90, réduit au minimum. La traverse arrière, légèrement modifiée, provient d'une Series III.

un équipement là encore jamais proposé au catalogue Land Rover et qui n'arrivera que bien plus tard en production. L'installation des ponts plus larges de 5 pouces que ceux de Series III a réclamé la pose l'élargisseurs d'aile, à l'aspect plutôt agricole à l'arrière. Ce 100" qui conserve son immatriculation d'origine, "LGH 512T", est équipé en 24 Volts, car il devait, semble-t-il, pouvoir être équipé d'un système de radio. La bâche est bien entendu réalisée sur mesure, mais ne présente pas d'autre particularité que sa longueur. L'empattement de 100" est largement réputé comme optimal et ces Land 100 pouces ont inspiré de nombreux passionnés qui ont raccourci leur Defender ou installé des caisses de Land sur des châssis de Range. Pourtant, Land Rover n'a jamais proposé cette "arme" ultime, se concentrant sur le lancement du One Ten puis du Ninety avant de lancer le 127" en 1985 qui deviendra 5 ans plus tard le Defender 130 lorsque les autres modèles prennent l'appellation "Defender", versions 90 et 110 en chiffres et non plus en lettres. Voilà, vous savez tout !



Le 2.25L essence n'est autre que le 4-cylindres à 5 paliers des Series III. Il est doté d'un carburateur Zenith à commande par câble. Le bloc est boulonné à une boîte manuelle 5 rapports inédite à l'époque sur la gamme Land Rover. L'alternateur alimente le circuit 24 Volts.

## REPÈRES

Numéro de châssis : 100S-2M10X  
 Immatriculation : LGH 512T  
 Moteur : 4-cylindres 2.25L essence  
 Boîte : manuelle / 5 rapports  
 Transfert : 2 rapports



UN VOLANT DE RANGE  
 ROVER TRAHIT L'ORIGINE  
 DE SES SOUBASSEMENTS