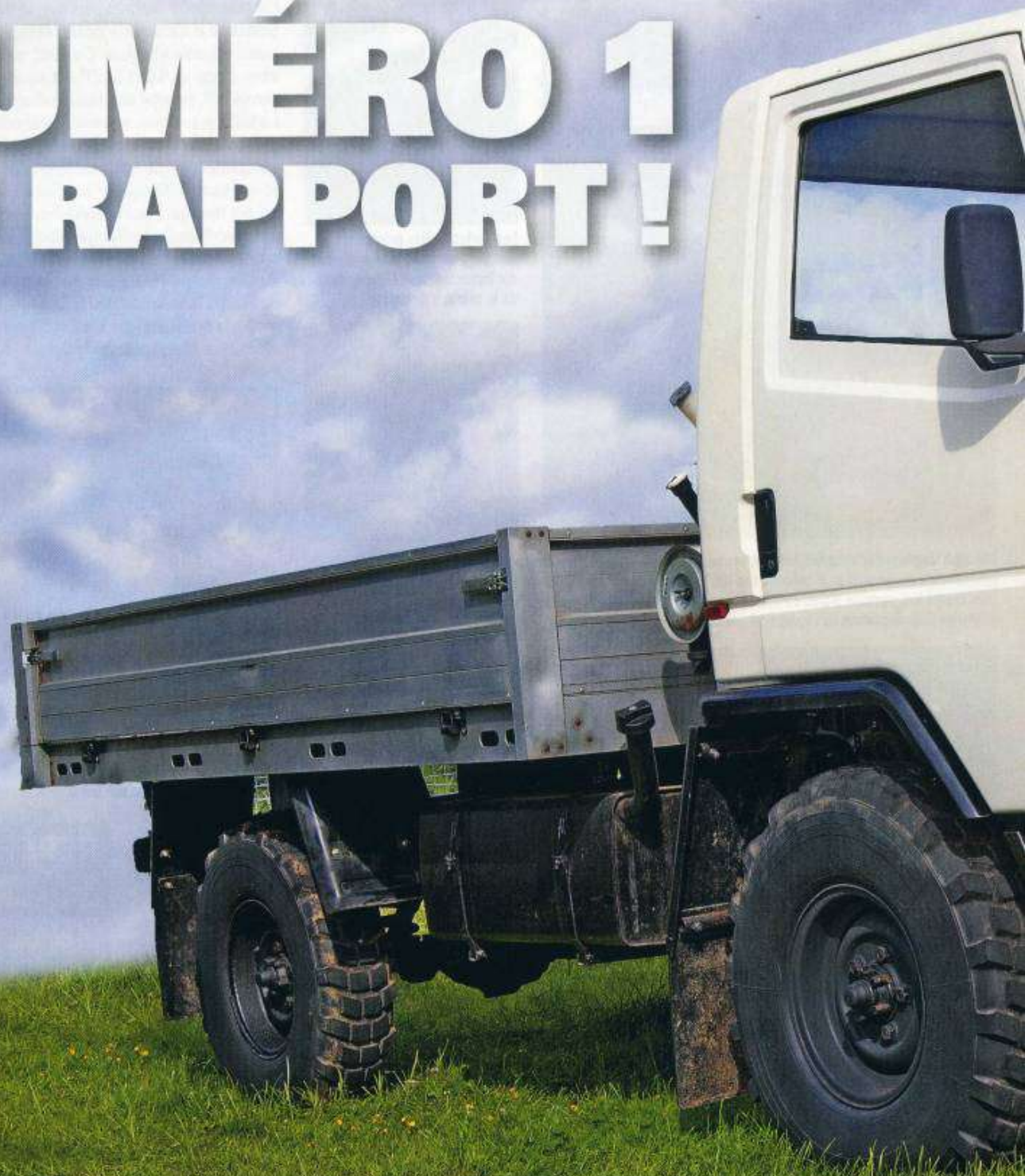


NUMÉRO 1 AU RAPPORT !



PEU CONNU MÊME DANS L'UNIVERS LAND ROVER, LE LLAMA AURAIT POURTANT PU DEVENIR UN VÉHICULE AUSSI COMMUN QUE LE DEFENDER EN GRANDE BRETAGNE ET PROBABLEMENT SUR TOUTE LA PLANÈTE. EN EFFET, C'EST À LA DEMANDE DE DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE (MOD) QUE LAND ROVER DÉVELOPPE À LA HÂTE AU MILIEU DES ANNÉES 80 UN PETIT CAMION 4X4 POLYVALENT. MALHEUREUSEMENT ANIMÉ PAR UN V8 ESSENCE GLOUTON OU PAR UN 4-CYLINDRES TD ANÉMIQUE, LE LLAMA NE SERA PAS RETENU PAR LE COMMANDITAIRE. PARMI LES RARES RELIQUES DE CETTE OCCASION MANQUÉE, QUATRE PROTOTYPES SUR LES ONZE CONSTRUITS SONT CONSERVÉS PAR LA COLLECTION DUNSFOLD. VOYONS CE QU'AURAIT PU ÊTRE CET ENGIN AVEC LE TOUT PREMIER D'ENTRE EUX PUISQU'IL PORTE SUR SON CHÂSSIS LE NUMÉRO 1.

Par Jérôme André





**LE V8 DU RANGE OFFRAIT DES
PERFORMANCES SUFFISANTES POUR
L'ARMÉE QUI, MALHEUREUSEMENT, VENAIT
D'UNIFORMISER SES FLOTTES...
AU GAZOLE ! ET DE REGRETTER SON CHOIX !**

THE DUNSFOLD COLLECTION

www.dunsfoldcollection.co.uk

Vous avez donc sous les yeux le tout premier Llama. S'il ne s'agit que d'un prototype, il est, jusque dans les détails, très proche du seul modèle en configuration de série construit par

la marque. Les différents prototypes consistaient principalement en des variations d'aménagement de la partie arrière : plateaux en aluminium bâchés ou non, pick-up, cellules, configurations militaires ou civiles...

Pour répondre au cahier des charges du Ministère de la Défense qui désirait remplacer ses Forward Control 101, le châssis du Defender ne pouvait convenir, la demande étant de pouvoir transporter 2 tonnes de cargaison en tout terrain. Si une première maquette à l'échelle 1:1 utilisait bien la structure du Land, la marque avait dès le départ opté pour le développement d'un châssis inédit répondant aux contraintes des camions qui reprend tout de même l'architecture globale et l'empattement du Land, mais dans une épaisseur d'acier plus conséquente. On retrouve d'ailleurs les ancrages de tirants typiques des Land en version XL. Les ponts Salisbury sont quant à eux directement piochés dans le catalogue du Land Rover One Ten, même s'ils ont été élargis de 6 pouces de part et d'autre pour mieux "assoier" le Llama et que celui de l'arrière bénéficie soit d'un différentiel à glissement limité ou d'un blocage. Dans ce cas, de par son implantation particulière, la commande (prélevée sur une Triumph Dolomite) de ce blocage de différentiel est assurée par un petit moteur électrique et non par un système mécanique.

Land Rover annonçait d'ailleurs à l'époque que 85% des éléments du Llama provenaient de la gamme existante.

La configuration des suspensions est elle aussi reprise, seules les proportions des pièces évoluent : les ressorts hélicoïdaux doivent dorénavant soutenir le poids du camion et ses 2 tonnes de cargaison. Le fil des ressorts est donc bien plus épais que sur le Land, tout comme la barre stabilisatrice arrière.

Placé juste à l'arrière de l'essieu avant se trouve un V8 utilisé à l'époque dans le Range Rover ou le Series III Stage One.

Cependant, comme dans ce dernier, sa puissance est bridée ici à 110 ch au lieu des 135 sur le Lord. On retrouve également la boîte 5 vitesses LT95 des deux autres modèles et le transfert LT230 du Land.

La cabine est, elle, bien sûr, inédite, étant réalisée en fibres de verre aussi bien pour les prototypes que pour la version de série. Elle semble avoir été copiée sur celles des camions Leyland de l'époque, et pour cause, son designer n'est autre Tony Poole, styliste de Leyland. Comme sur un poids-lourd, elle bascule vers l'avant pour laisser accès à l'ensemble de la mécanique, une configuration bien plus pratique que celle des Forward Control à cabine fixe. L'habitacle bien que spartiate reçoit une sellerie en toile verte militaire ou en tissus marron pour la version civile. Le tableau de bord reprend les compteurs du Land tandis que les commodos et certaines garnitures proviennent de chez Austin, appartenant alors au groupe Rover.

RECALÉ D'EMBLÉE !

Les bases mécaniques sont donc connues et éprouvées. Malheureusement, l'armée désirait des motorisations Diesel afin d'uniformiser ses flottes et la seule disponible chez Land Rover, le 4-cylindres 2.5L Turbo, ne faisait vraiment pas l'affaire. Des essais ont tout de même eu lieu. Les prototypes mis à disposition des militaires disposaient chacun d'une configuration arrière différente : pick-up, ambulance, etc... afin de tester le Llama dans toutes ses versions et surtout sur tous les terrains.

Les essais assez poussés comprenaient entre autres des tests de charge lourde en off road et des essais longue durée en conditions hivernales. Cependant les défauts du Llama sont rapidement perçus : la suspension hélicoïdale mêlée au centre de gravité particulièrement haut pénalisaient considérablement l'engin et bien sûr, les performances du 4-cylindres mazouté ridicules en conditions réelles : ses 85 chevaux étaient continuellement à la peine ! Le Llama est donc recalé au profit du RB44, une version du Dodge 50 produite en Grande Bretagne. Pour mémoire, l'armée a amèrement regretté son choix, le Dodge ne remplissant pas ses engagements et demandant un remplacement très coûteux de tout son système de freinage. Le budget était si important que "l'affaire" à la limite du scandale fut connue du grand public et du contribuable... Finalement, le Ministère de la Défense décida de rénover tout ses anciens Forward Control au début des années 90 avant de les déclasser dix ans plus tard.

50 EXEMPLAIRES PRÉVUS

Malheureusement, entre temps, sans perspectives de développant avec l'armée, Land Rover a tout simplement annulé ce projet, tuant dans l'œuf la possibilité d'une version civile. Trois ans après le lancement du projet, le Llama était officiellement enterré.

Pour l'anecdote, le terme "Llama" n'était initialement que le code interne du projet, le produit fini devant reprendre l'appellation du camion qu'il remplacerait, à savoir le Land Rover 110 Forward Control. Le nom est pourtant resté et les aficionados le surnomment toujours le Llama.

En outre, il existe depuis 1998, soit 10 ans après l'annulation du projet, un 12" Llama. Il a été réalisé à partir du châssis du numéro 2 (jamais construit) et de pièces de Llama démontées ou de stock. Ces dernières ont un temps été faciles à trouver, Land Rover ayant produit les éléments nécessaires à la fabrication de 50 Llama de série avant que le couperet de l'armée ne tombe ! Enfin, le seul Llama de série se trouve au British Motor Museum de Gaydon (anciennement Heritage Motor Center), à quelques tours de roue du studios de style et de développement des Land Rover actuels.



Le filtre à air et réservoir sont placés le plus haut possible, entre la cellule et la benne.



La batterie est quant à elle placée au plus bas, contre le montant du châssis.



Le V8 emprunté au Range Rover et au Stage One, réglé à 110 ch propose des performances suffisantes pour un utilitaire. Malheureusement, l'armée venait de décider d'uniformiser ses flottes au gazole !



D'aspect identiques aux supports de tirants de Land, ceux du Llama sont en fait bien plus imposants.



Le pont avant provient de chez Salisbury, fournisseur historique de Land Rover. Il a bénéficié d'un élargissement afin d'offrir des voies en rapport avec la dimension et la mission du Llama.



Comme à l'avant, les supports sont énormes comparés à ceux d'un Land. Ils reçoivent des tirants d'origine couplés au pont Salisbury élargi. Ce dernier bénéficie d'un différentiel à glissement limité. La configuration à ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice n'a pas convenu au cahier des charges de l'armée.



La large baie de pare-brise, couplée à la position avancée du poste de conduite, offre une appréhension parfaite du gabarit du Llama. L'essuie-glace est une pièce spécifique au Llama.



Pas monté sur ce modèle, le Llama pouvait recevoir un treuil placé entre les montants du châssis en plus du solide crochet frontal.



Le réservoir de 100 litres pouvait recevoir son double côté passager.

La ligne d'échappement sur ce prototype, est composée d'éléments de Stage One et de Land Rover One Ten.



Le Dodge RB44 retenu à la place du Llama fut une belle erreur de casting ! La carrière au sein de l'armée britannique ne durera qu'une petite décennie et il fut remplacé par les anciens FC !



L'architecture du châssis et des suspensions est très proche de celle du Defender, mais considérablement renforcée lors de sa conception.



La cellule basculant vers l'avant, est réalisée en fibres de verre sur une structure tubulaire en acier.



On devine facilement l'origine des phares, mais les clignotants proviennent d'une anglaise bien moins connue, la Jensen Interceptor !



Comme sur les antiques Forward Control, on retrouve des roues en tôle d'acier en 16 pouces cerclées de Michelin X en 9.00 R16.

LES RAISONS DU FLOP

Malgré une réalisation soignée qui a nécessité deux ans de réflexions dans les bureaux d'études de Solihull, le Llama n'a pas réussi son examen de passage auprès des autorités militaires. Les résultats de ces tests étaient confidentiels, mais certaines sources bien informées ont finalement divulgué les raisons de ce "flop". La puissance du 2.5L TD a été jugée trop faible par l'armée qui a même émis des doutes sur la fiabilité du bloc. S'il avait été développé trois ans plus tard, le Llama aurait certainement hérité de la motorisation 200 Tdi du Discovery prévenant ainsi toute critique. Malheureusement, ce ne fut pas l'unique reproche. Ainsi, contrairement au FC 101, ce Land présentait un roulis important et il ne pouvait être aéroporté, ce qui limitait son terrain d'action. Dernier handicap, sa conception jugée trop soignée, voire luxueuse, comparée au FC 101 particulièrement spartiate. L'intérieur offre peut-être un confort indéniable avec un siège conducteur et des banquettes passagers en tissus, des appuis-tête et des garnitures de portes, mais il est des plus salissants.

Plus grave, il fut aussi jugé inadapté au combat par les responsables de l'armée britannique. Sa cabine pivotante, en fibres de verre, n'inspirait pas confiance, au niveau de la sécurité. En fermant une des portières poids plume, on se serait même senti vulnérable. De plus, en cas de choc ou d'impact de balles, la fibre de verre éclate, ce qui rend sa réparation très délicate. Néanmoins, le Llama offrait certains avantages. Outre un astucieux espace de rangement entre la banquette et le fond de la cabine, la position de conduite s'est révélée largement plus ergonomique que celle du 101. À l'origine destiné à l'armée britannique, le Llama devait également être proposé sur le marché automobile civil. Les responsables de Solihull prévoient des objectifs de vente à raison d'un Land civil pour deux Land militaires. Malheureusement, avec l'invalidation du projet par l'armée, le Llama a été rangé au banc des souvenirs. Il n'en demeure pas moins un véhicule exceptionnel.

Plusieurs configurations ont été proposées au Ministère de la Défense, du plateau à ridelles comme ici aux cellules ambulances en passant par une variante bâchée.

REPÈRES

Numéro de châssis : SALLKHAV7AALFCOD1

Immatriculation : C412 SNP

Moteur : V8 3.5L basse compression de Range Rover à carburateurs Zenith / Stromberg Puissance : 110 ch

Boîte de vitesses : LT95 / 5 rapports

Boîte de transfert : LT230 Charge utile : 1750 kg



85% DES ÉLÉMENTS DU LLAMA PROVENAIENT DES GAMMES LAND ROVER DE L'ÉPOQUE