

LE CAMION SELON LAND ROVER



Si l'on connaît bien sûr les Séries IIA châssis courts et longs lancés en 1961 puis la version Forward Control produite l'année suivante, nettement plus confidentielle est la variante capable de charger 1,7 tonne, développée dans le plus grand secret. En 1964, Land Rover a en effet préparé cinq prototypes avant d'abandonner le projet. Deux exemplaires survivent, l'un chez le constructeur, l'autre dans la Collection Dunsfold. C'est celui que nous découvrons ici et qui présente l'originalité de disposer d'un bloc 2,5L turbo Diesel.

Par Jérôme André



**LOFTY RESTERA LE PREMIER LAND TURBO
DIESEL DE L'HISTOIRE DE LA MARQUE,
DEUX DÉCENNIES AVANT LA PRÉSENTATION
DU LAND ROVER 2.5L TD**



Pratiquement inconnu, y compris des experts, il existe en effet un camion Land Rover ! Basé sur l'architecture d'un châssis de 129" d'empattement, "Lofty", comme il est surnommé, est probablement le plus imposant Land de l'histoire de la marque. Avec son long museau, ses ailes généreuses, il reprend davantage l'aspect des camions de l'époque que celui des Land. Pourtant c'est bien une cabine de Series IIA que l'on retrouve derrière le compartiment moteur, avec un toit tropical qui plus est. "Lofty" est rentré dans la collection Dunsfold en 1968, la démarrante même officiellement, étant le second Land Rover historique acquis par Phil Bashall et son père juste après l'achat de leur superbe APGP. Ils lui évitent en réalité la destruction, destin normalement prévu pour tous les prototypes. "Lofty" n'a alors que quatre ans, mais a connu une vie mouvementée. Cinquième et ultime prototype, il apparaît qu'il est le plus abouti d'entre eux. Il présente cependant quelques particularités notamment de larges ridelles au lieu d'une caisse rigide traditionnelle.

AVANT-GARDISTE

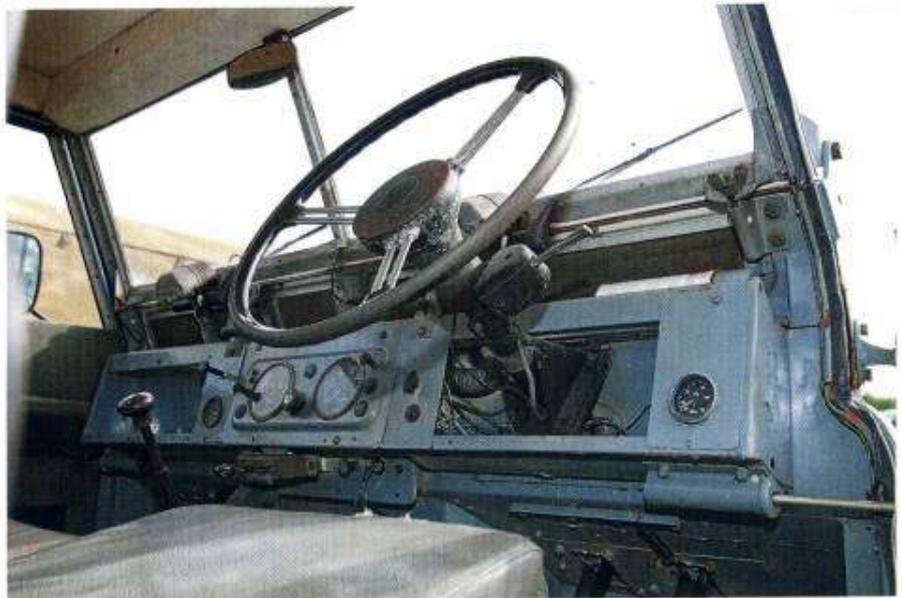
Pour une raison inconnue, "Lofty" avait entre temps été la propriété de CAV Limited, un fabricant de turbocompresseurs et d'intercoolers indépendant de Land Rover. Il servait de véhicule d'essai afin d'élaborer les produits de la société anglaise. Autrement dit, "Lofty" était le premier Land turbo Diesel de l'histoire de la marque, deux décennies avant la présentation du Land Rover 2,5L TD ! Plus étonnant encore, le bloc 2,25L standard fut réalisé à 2,5L et même équipé avec un vilebrequin 5 paliers, cette dernière évolution technique n'apparaîtra qu'en 1981 sur les Series III.

Avant sa vente, CAV avait terminé ses essais sur cette version 2,5L TD à l'époque ultra moderne. D'ailleurs Brian Bashall racontait que des officiels de Solihull étaient venus en force lorsque la marque développait son propre moteur TD pour les Land Ninety et One Ten. Ils étaient même repartis avec "Lofty" pour en disséquer le moteur de fond en comble afin de comprendre comment CAV avait mis au point leur version 2,5L Turbo près de 20 ans plus tôt !

Grâce à son turbo et son intercooler, l'engin s'avérait relativement dynamique pour l'époque. Malheureusement, son aventure s'arrêtera avec le programme des 129" lorsque Land Rover estima pouvoir se contenter du plus modeste Forward Control SIIA de 109". Équipé du 2,25L des Land de série, sa fabrication ne demandait en effet que peu d'investissements comparé au lancement d'un tel petit camion à créer de toutes pièces.

Si les Forward Control disposent d'un châssis inédit à deux étages, celui de "Lofty" est rudimentaire. La chaîne cinématique est unique aux prototypes avec une boîte manuelle 4 rapports sans synchro et un transfert déporté pour s'accommoder de la configuration du châssis. Il reçoit en outre une prise de force pour un système de gonflage des imposants Michelin XL en 11x16. Enfin les ponts qui reprennent la configuration des Salisbury proviennent de chez Timken. Malgré ses bons arguments, le marketing ne lui donna pas sa chance, le marché de l'époque étant jugé trop étroit.

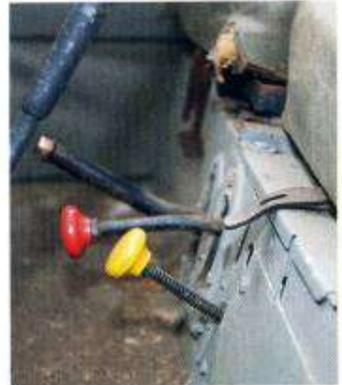
"Lofty" reste donc un exemplaire unique et historique de la marque même s'il n'a jamais dépassé le stade de prototype. Bien sûr, il faut être un connaisseur pour reconnaître ses gènes Land Rover, tant ses proportions l'écartent des standards habituels. Et pour cause, il était à priori destiné à écumer les pistes africaines et moyenne-orientales, notamment pour le développement et l'exploitation de puits de pétrole. C'est pour cela qu'il reçoit non pas un, mais trois réservoirs de carburant. Il lui fallait de toutes façons de grands espaces pour être exploitable, la direction étant particulièrement redoutable à manier et son encombrement plutôt important.



À l'intérieur, rien ne se différencie véritablement d'un Land de l'époque, à l'exception des interrupteurs basculant le gazole entre les réservoirs.



La cabine est celle d'un Land Series IIA standard. Le pavillon reçoit un toit tropical, confirmant l'exploitation des camions dans des destinations africaines et moyen-orientales.



La benne façon pick-up est généreuse et pratique avec ses trois ridelles. L'imposante roue de secours limite tout de même la surface au sol, mais des arceaux d'époque permettent de bâcher l'ensemble.



"Lofty" est toujours équipé des "consommables" d'époque, ne roulant aujourd'hui que très peu.

Si la calandre reprend l'aspect des Series IIA de l'époque, sans le logo qui l'orne, il est difficile d'identifier "Lofty" en tant que Land Rover.



Dans les grandes lignes, on aperçoit une relative filiation avec la gamme des Land de l'époque, mais la plupart des éléments de carrosserie sont uniques aux cinq prototypes et tous montraient de légères variations de style.

Jamais vus sur un Land de série, ce sont bien des Michelin XL en 11x16 qui équipent ce proto !



Innovation à l'époque, un intercooler est placé entre la calandre et le radiateur.





Le Diesel 2,25L réalesé à 2,5L et muni du turbocompresseur CAV a été mis au point 20 ans avant que Land Rover ne le propose de série.



Les ponts Timken de camion ne partagent pas de pièces avec les Land traditionnels. Ils sont placés sous les ressorts à lames renforcés.



Près de 200 litres de carburant remplissent les trois réservoirs, dont celui sous la cabine et deux autres de part et d'autre du châssis.

Les carters moteur et de boîte de vitesses offrent une capacité plus importante que sur les Land normaux.



FICHE TECHNIQUE

Land Rover 129"
 Numéro de châssis : 129/05
 Immatriculation : FYF 928C
 Moteur : 4 cylindres 2,5L turbo Diesel
 Boîte de vitesse : 4 rapports
 Empattement : 129 pouces

IL EST LE SEUL 129" SURVIVANT SUR LES CINQ PROTOTYPES CONSTRUITS PAR LAND ROVER

