

**RANGE  
ROVER**



Ceci est en quelque sorte  
mon journal.

J'écris ce journal parce que,  
comme tant de gens, nous parlons depuis  
toujours de partir loin de tout.

Mais nous n'avons jamais fait que  
d'en parler.

Jusqu'à maintenant.

Car, maintenant, nous avons une  
Range Rover.

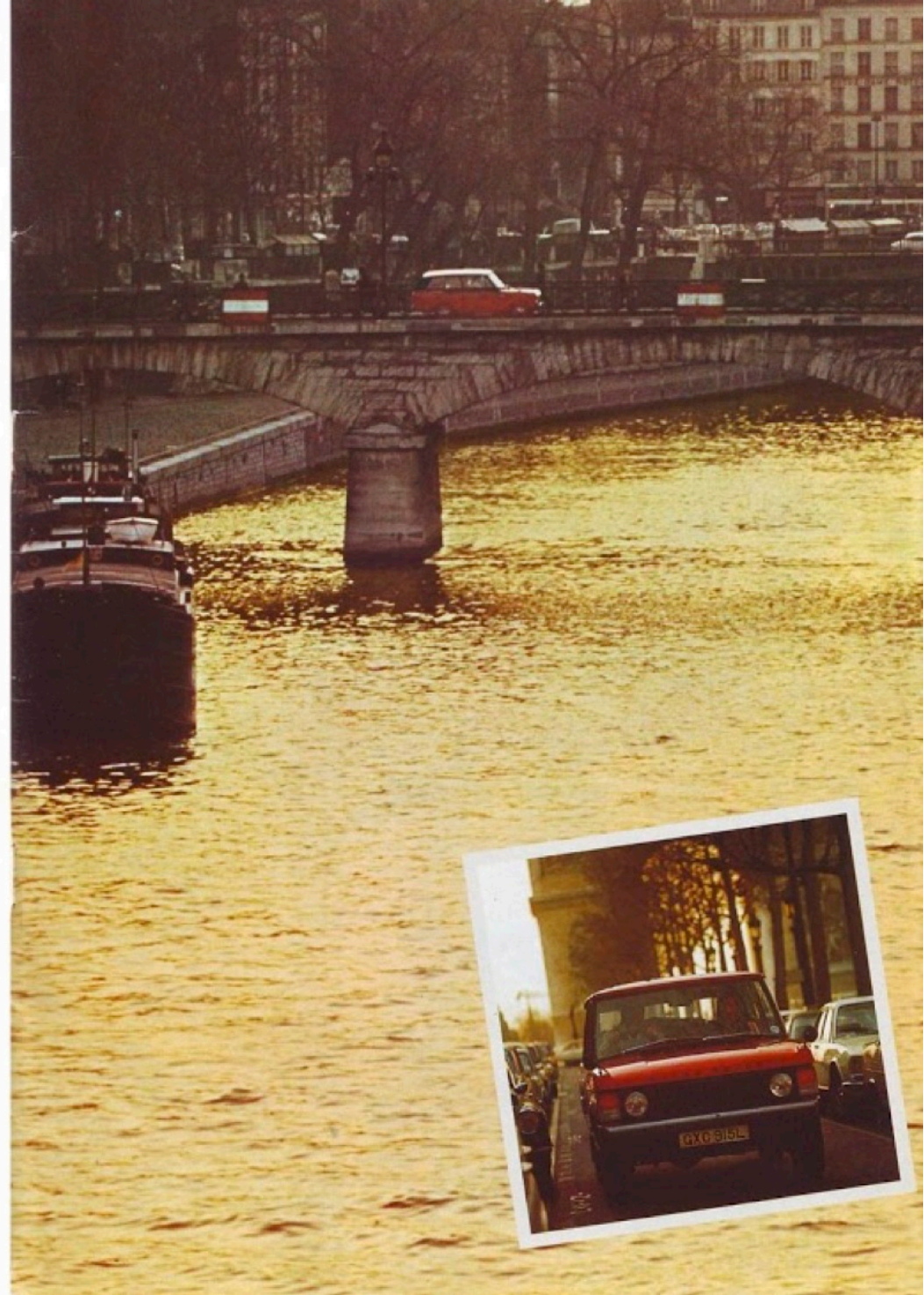
Et tout d'un coup, toutes les  
choses qui nous ont retenus si longtemps  
semblent avoir disparu.

Comme par enchantement.

Dès l'instant où vous avez un  
véhicule assez grand, assez endurant,  
assez pratique et assez confortable  
pour aller n'importe où, vous sentez le  
besoin de partir.

Aussi, maintenant, nous partons.  
Et je vais tenir ce journal pour y noter  
tout ce qui va se passer pendant notre  
voyage.

Après tout, comme je l'ai déjà dit,  
nous avons parlé d'un pareil voyage  
depuis assez longtemps.



Je suis déjà certain d'une chose.  
Je n'ai jamais été dans un véhicule  
comme celui-ci avant.

Avec autant de bagages que si nous  
étions quatre personnes partant pour  
un an, il nous reste, pour nous deux,  
plus de place que nous n'avons besoin.

Et c'est si facile.

Une fois que nous nous sommes  
trouvés de l'autre côté du 'Channel',  
à rouler sur les routes de France, le gros  
moteur V8 de 3 litres 5 nous a emmenés  
allègrement en nous permettant des  
pointes de vitesse d'environ 160 km/h, et  
sans aucune fatigue.

Et c'est si agréable d'être un peu  
surelevé. Cela vous permet de voir  
par-dessus la plupart des autres voitures  
et de savoir quand vous pouvez doubler.  
Lorsque vous vous trouvez dans un pays  
étranger, sur des routes inconnues, ou  
dans un trafic dense (comme ici, à Paris),  
vous commencez à réaliser combien cet  
avantage est précieux.

Je sais que les véhicules anglais ont  
toujours été appréciés ici, mais la Range  
Rover fait véritablement sensation.

Je pense que cela n'est pas tellement  
surprenant.

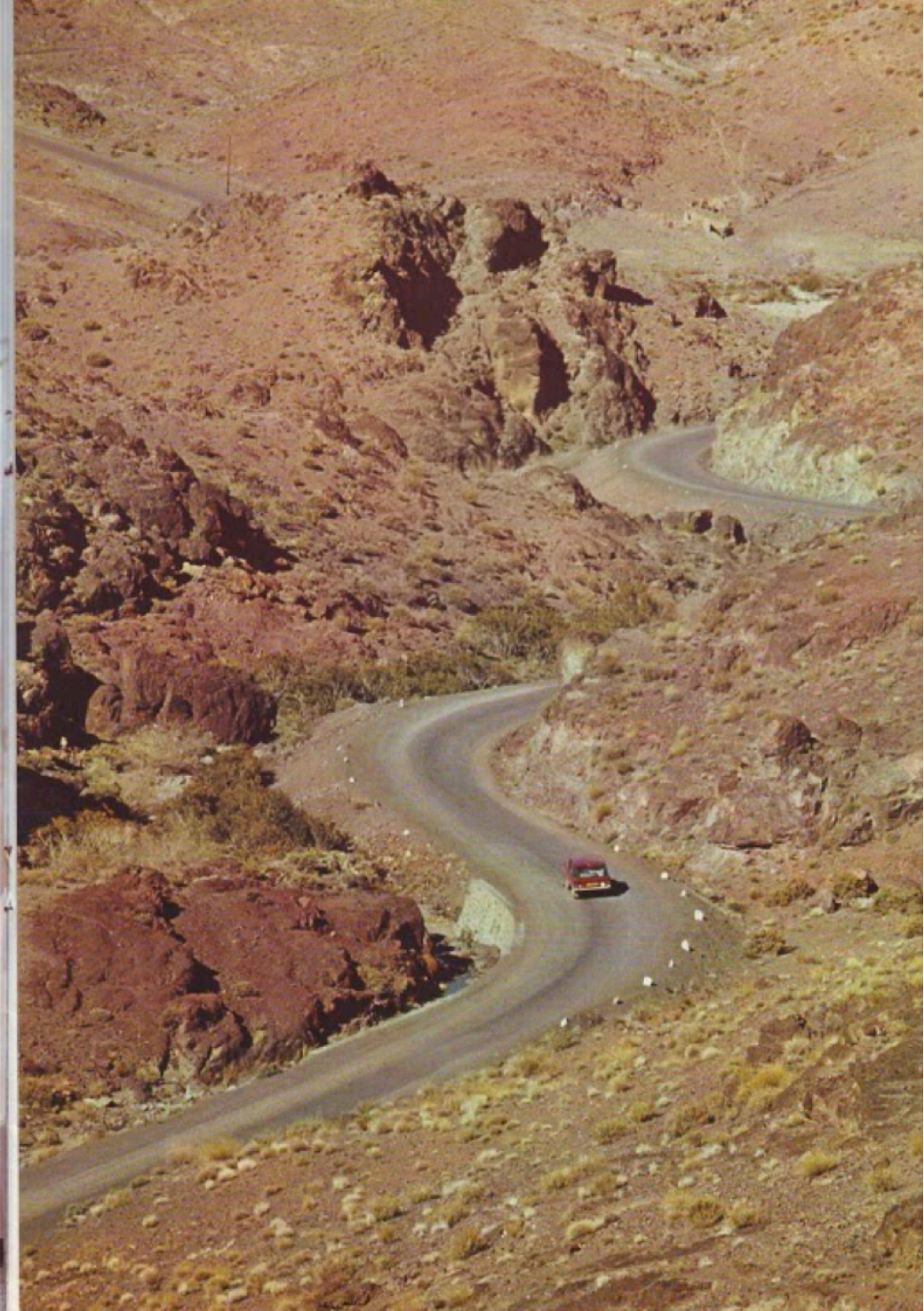
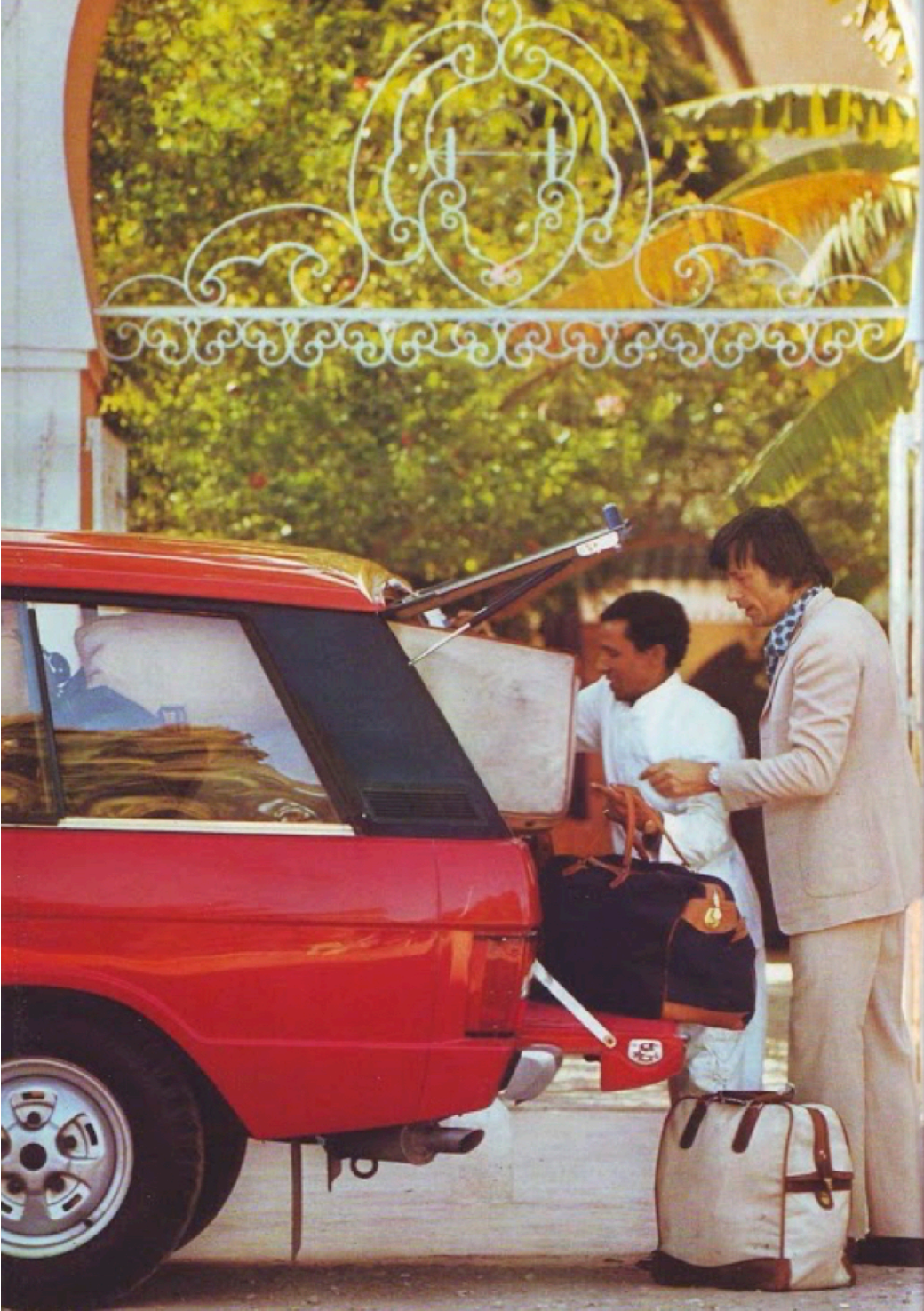
Après tout, la Range Rover est un  
véhicule unique, dans tous les sens du mot.

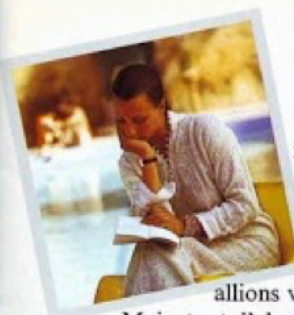
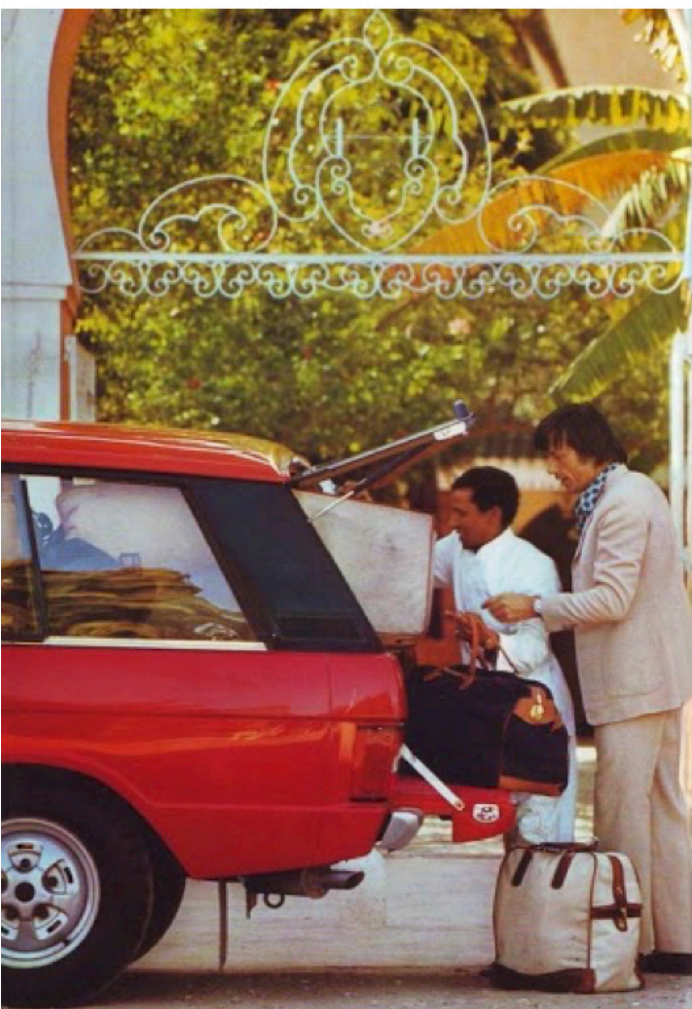
Et vous vous sentez aussi parfaite-  
ment à l'aise lorsque vous en descendez  
en tenue de soirée pour entrer dîner  
chez Maxim's que si vous étiez en tweeds  
dans les landes du Yorkshire.

On avait raison de nous dire  
qu'avec ce véhicule, on peut aller partout.









Après la neige, les montagnes, les vallées verdoyantes et les cours d'eau du Nord, les plaines arides du Sud de l'Espagne nous avaient déjà donné une idée de ce que nous

allions voir en Afrique du Nord.

Mais, tout d'abord, les choses importantes. Apprendre à connaître les gens et leurs boutiques. Aussi, nous avons visité les souks.

Et, là encore, nous avons pu nous rendre compte de ce que nous aurions perdu avec un autre véhicule.

Car, du haut des sièges de la Range Rover, vous pouvez voir absolument tout.

Et éviter ce que vous ne voulez pas voir.

Je suis sûr que nous n'aurions jamais pu passer dans ces rues étroites et populeuses, avec leurs bazars, si nous avions été dans un autre véhicule.





Nous voici dans les paysages brûlants du Maroc.

Et pourtant, il fait si frais et nous sommes tellement à notre aise dans ce véhicule si confortable.

La suspension, douce et élastique, absorbe tous les chocs. Et avec une aussi grande garde au sol, vous n'avez pas à vous inquiéter des blocs de pierre ni des ruisseaux.

La position du conducteur est si commode, et tout est si facile, que vous ne vous rendez compte du trajet parcouru qu'en regardant votre compteur kilométrique. De même pour le passager.

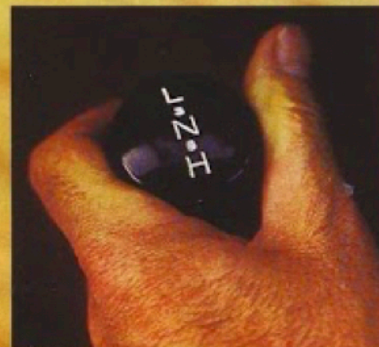
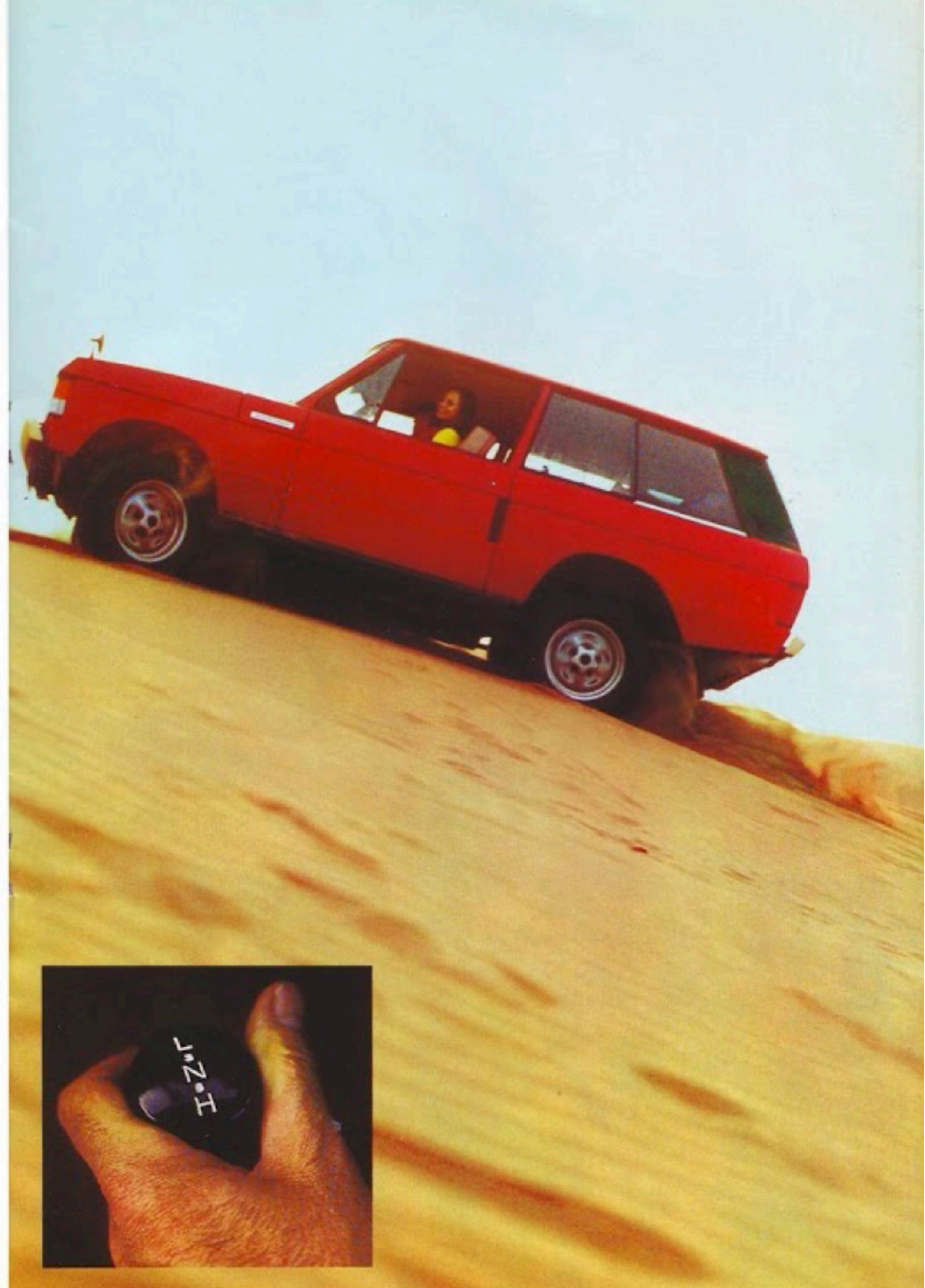
Je croyais qu'il devait être fatigant de conduire un véhicule aussi gros et aussi puissant sur d'aussi longs trajets, mais il semble que je n'aurai jamais l'occasion de découvrir jusqu'à quel point tout est facile.

Toutes les commandes sont commodément disposées autour du volant. Et vous pouvez voir tous les cadrans d'un seul coup d'oeil.

Mais c'est réellement merveilleux d'être simplement passager. Et de grimper des montagnes juste pour voir ce qu'il y a de l'autre côté. Avec la certitude d'y parvenir.

Les huit vitesses et la commande à dépression ont été d'un usage constant sur toutes ces dunes. Sans jamais le moindre ennui.

Cela vous donne un merveilleux sentiment de confiance que d'explorer ainsi l'un des pays les plus accidentés du monde, avec succès et avec quel confort!





Nous filons le long de la plage en jouissant pleinement de la brise fraîche et des embruns. L'adhérence des roues de la Range Rover sur le sable est incroyable. Exactement comme si nous étions sur la route.





J'ai toujours beaucoup aimé les hôtels. Particulièrement en raison de la réception dont vous êtes l'objet lorsque vous arrivez dans un véhicule comme celui-ci.

Mais les hôtels ne sont pas tout. Et nous avons pensé que nous devrions essayer de vivre à la manière des gens du pays. Dans une tente, sous

le ciel étoilé du désert.

Cela paraît très romantique, mais lorsque vous avez suffisamment de place pour emmener une tente, pourquoi ne pas en faire l'expérience? D'autant que, comme je l'ai dit, les hôtels ne sont pas tout.

On nous avait dit que la Range Rover peut emporter cinq personnes confortablement installées avec 340 kg de bagages, ou deux personnes et 545 kg. Je me rends compte que c'est bien vrai.

Et avec ces grands hayons, il n'y a aucun problème pour charger ou décharger les bagages.

En plus, il y a un correcteur de niveau automatique dans la suspension arrière. Aussi, il n'y a qu'à charger, sans s'occuper de rien d'autre.





Une autre chose est le complet sentiment d'assurance que vous éprouvez lorsque vous savez que vous êtes dans un véhicule qui a été construit avec un tel souci des problèmes de sécurité.

La Range Rover est construite, comme la Land Rover, sur un châssis en sections caissons soudées.

Vous êtes maintenu sur un siège solide par une ceinture de sécurité incorporée.

Aussi, vous savez que, même si les freins à disques assistés sont actionnés avec la plus grande soudaineté, la voiture s'arrêtera immédiatement, et vous avec.

Et dans ces pays, c'est une bonne chose que d'avoir cette assurance.



Ce que vous voyez lorsque vous possédez un véhicule comme celui-ci, qui peut vous emmener n'importe où, n'est que la moitié du tableau.

L'autre moitié, c'est qui vous rencontrez.

Et aujourd'hui, en plein milieu du désert, nous nous sommes croisés avec le seul autre moyen de transport qui soit réellement adapté à ces conditions.

Les inévitables comparaisons furent faites au sujet des dépenses de fonctionnement, de la fiabilité, de la vitesse, de la capacité de transport, et de tout le reste. Il nous fût même suggéré d'échanger notre véhicule contre un chameau.

Après un moment de réflexion, nous avons décidé de garder la Range Rover.

Peut-être parce que nous y sommes habitués.

Peut-être aussi parce qu'auparavant, nous n'avions jamais connu, avec un véhicule, des moments aussi merveilleux.



## DISPOSITIFS SPECIFIQUES



1. Troisième Différentiel
2. Suspension
3. Correcteur de Niveau Automatique
4. Freins à Disques Assistés

Ce que vous voyez lorsque vous possédez un véhicule comme celui-ci, qui peut vous emmener n'importe où, n'est que la moitié du tableau.

L'autre moitié, c'est qui vous rencontrez.

Et aujourd'hui, en plein milieu du désert, nous nous sommes croisés avec le seul autre moyen de transport qui soit réellement adapté à ces conditions.

Les inévitables comparaisons furent faites au sujet des dépenses de fonctionnement, de la fiabilité, de la vitesse, de la capacité de transport, et de tout le reste. Il nous fut même suggéré d'échanger notre véhicule contre un chameau.

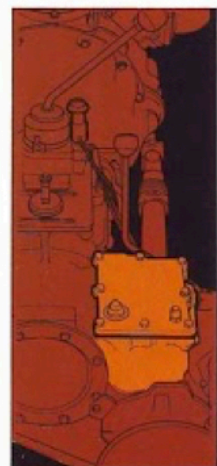
Après un moment de réflexion, nous avons décidé de garder la Range Rover.

Peut-être parce que nous y sommes habitués.

Peut-être aussi parce qu'auparavant, nous n'avions jamais connu, avec un véhicule, des moments aussi merveilleux.

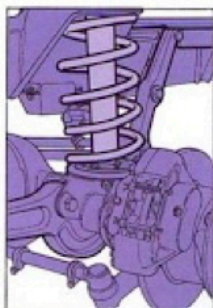


### TROISIEME DIFFERENTIEL



Le troisième différentiel est couplé entre les ponts avant et arrière pour obvier aux efforts de torsion dans la transmission et aux autres problèmes qui se rattachent normalement au fonctionnement sur quatre roues motrices à grande vitesse. Un dispositif de blocage peut être utilisé pour rendre ce différentiel inopérant et obtenir la traction maximale sur les deux essieux dans le cas d'utilisation intense en tous-terrains.

### SUSPENSION



2

Grâce au mouvement vertical important des roues, la suspension permet de rouler avec une saisissante douceur sur les terrains très accidentés tout en assurant une excellente maniabilité et tout le confort désirable sur les routes à grande circulation.

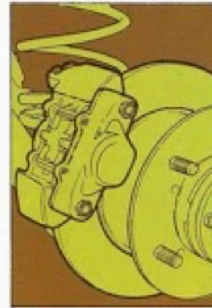
### CORRECTEUR DE NIVEAU



3

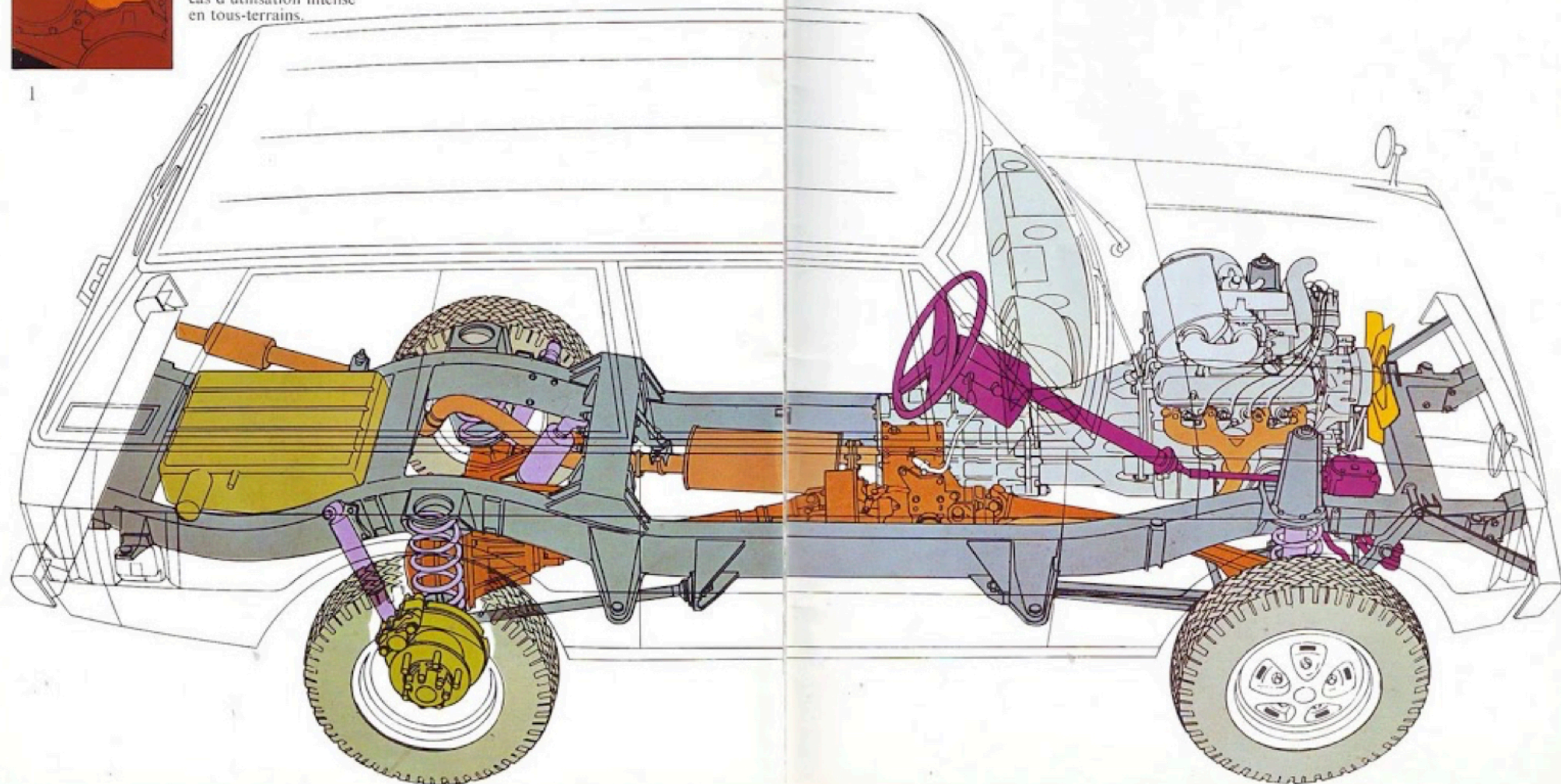
Un correcteur de niveau automatique est monté dans la suspension arrière. Ce correcteur assure que le véhicule conserve une position horizontale sous différentes répartitions des charges intérieures et sous différents poids imposés sur le point d'attelage lorsqu'une remorque y est accrochée.

### FREINS A DISQUES ASSISTES



4

La Range Rover est équipée de freins à disques puissants assistés d'un servo-frein, à l'avant et à l'arrière, et d'un circuit hydraulique double procurant une double sécurité. Le frein à main, du type à tambour, est monté en un point assez élevé, sur l'arbre de sortie arrière de la boîte de transfert, où il est parfaitement protégé contre l'eau et la boue.



# CARACTERISTIQUES

**MOTEUR :** V6 à haut rendement et soupape en tête, tout aluminium. Alésage 88,9 mm (3 1/2 in). Course 71,12 mm (2 3/4 in). Cylindres 3,528 cm<sup>3</sup> (215 in<sup>3</sup>). Taux de compression 8,5 : 1. Puissance maximale au frein (DIN) 130 ch à 5.500 tr/mn. Couple maximal 25,6 mkgf (185 lbf ft) à 2.500 tr/mn. Six cylindres en alliage d'aluminium, à chemises en fonte rapportées, coulé d'une seule pièce avec le carter. Cylindres en alliage d'aluminium avec soupapes en ligne pour un meilleur rendement. Collecteur d'admission en alliage d'aluminium, avec deux carburateurs. Poussoirs de soupapes hydrauliques auto-régulés. Les pistons sont d'un modèle léger spécial à jupe non ajourée et présentent une loge concavée sur le dessus. Le vilebrequin, équilibré par des contre-poids, tourne dans cinq coussinets en bronze au plomb à couche de plomb-indium et il est équipé d'un amortisseur de vibrations de torsion. Une pompe à engrenages envoie l'huile sous pression aux coussinets du vilebrequin, des têtes de bielles et de l'arbre à cames, aux poussoirs hydrauliques, à l'arbre d'entraînement de l'alternateur et à la culbuteur. Les parois des cylindres sont lubrifiées par un jet d'huile provenant de chaque valve. Le circuit de graissage comprend un filtre à huile à débit intégral. Un séparateur est monté comme équipement standard.

**SYSTEME DE REFRIGERATION :** Sous pression (1,05 kg/cm<sup>2</sup> - 15 p.s.i.), avec pompe, ventilateur, thermostat et réservoir de dilatation pressurisé. Le circuit contient environ 11 litres (20 pintes). Radiateur à écoulement transversal.

**SYSTEME D'ALIMENTATION :** Le réservoir, d'une contenance de 36 litres (19 gallons - 22,5 gallons U.S.), est installé à l'arrière, entre les longerons du châssis. Une ligne-démarrage, placée sur la planche de bord, permet à l'opérateur lorsque le niveau d'essence descend en dessous de 13,6 litres (3 gallons). La pompe A.C. est en trainée mécanique et elle envoie l'essence à deux carburateurs Zenith-Stromberg CDG.

**TRANSMISSION :** L'embrayage est du type à membrane avec mono-disque de 26,7 cm (10,5 in) de diamètre. La boîte de vitesses principale possède quatre rapports en marche avant et un en marche arrière; elle est à commande manuelle avec synchronisation de toutes les vitesses de marche avant. La boîte de transfert est du type à deux rapports de réduction sur la sortie de la boîte de vitesses. Les ponts avant et arrière sont engrenés en permanence par l'intermédiaire d'un troisième différentiel qui l'on peut bloquer au moyen d'une commande à dépression montée sur la boîte de vitesses. Les ponts avant et arrière possèdent un couple conique hélicoïdal et le pont avant comporte des joints hélicoïdaux enroulés. Le rapport de dénivellation est de 3,54 : 1 pour chacun des différentiels.

## RAPPORTS TOTAUX (entraînement final)

	Transfer	Transfer
Grandes vitesses	Petites vitesses	
Prise directe	4,16	11,76
Troisième	6,25	17,68
Deuxième	10,17	26,78
Première	16,91	47,83
Marche arrière	15,23	43,07

**DIRECTION :** Type Burman à déviation à billes et vis sans fin avec colonne de direction de sécurité A.C. et verrou anti-vol. Diamètre du volant 0,43 m (17 in). Rapport du boîtier de direction 20:55 : 1 en ligne droite. Diamètre de braquage 11,3 m (37 ft). Rotation du volant de 4 3/4 tours de butée à butée.

**SUSPENSION AVANT :** Ressorts hélicoïdaux. Essieu maintenu par bras de réaction et barre Pitman. Amortisseurs télescopiques hydrauliques à grande course.

**SUSPENSION ARRIERE :** Ressorts hélicoïdaux. Essieu maintenu par bras de réaction, barres de soutien et fourche centrale. Comporte un connecteur de niveau automatique. "Ride Hydraulic". Amortisseurs télescopiques hydrauliques à grande course.

**FREINS :** Des freins à disque Lockheed sont montés à l'avant et à l'arrière et sont assistés par servos pour réduire l'effort à exercer sur le pédale. Un double circuit de tuyaux assure un freinage de secours par les étréiers des disques avant raccordés individuellement. Le frein à main est du type à tambour à expansion interne et agit sur l'arbre de sortie arrière de la boîte de transfert.

**ROUES ET PNEUS :** Roues montées en acier embouties fixées par cinq goujons. Dimensions 6,00 JK x 16. Pneus : Michelin à carcasse radiale XM-5 x 16 (à chambre à air), ou radiale 205 x 16 (à chambre à air).

**ECLAIRAGE :** Les phares sont du type "sealed beam". L'interrupteur phares-deux de positions et le administrateur combiné après de phares-ou-clignoteurs avertisseur sont montés sur le boîtier de la colonne de direction, sous le volant. Un commutateur semblable est prévu pour les phares anti-brouillard et les projecteurs auxiliaires (supplémentaire en option). Les feux de position et les clignoteurs sont montés aux angles avant de la carrosserie et les ensembles feux arrière-rouge-clignoteurs comprennent également un feu de recul. L'équipement standard comprend un système de signalisation d'alarme qui est commandé au moyen d'un interrupteur monté sur le bandeau de la planche de bord.

**CHAUFFAGE ET VENTILATION :** Le système de chauffage et de ventilation fonctionne soit avec de l'air renouvelé, soit avec de l'air recyclé. L'air est aspiré par une ouverture, située sous le pare-brise, d'accès direct en un point où l'entrée des gaz d'échappement des autres voitures est minimisée. Des bouches d'aération individuelles, situées à hauteur du visage, peuvent être réglées à volonté, de même qu'une bouche centrale. Des bouches, situées dans les pare-brise de caudale, permettent une ventilation en circuit ouvert.

**ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE :** On commande le fonctionnement des essui-glaces à vitesse variable au moyen d'un interrupteur monté sur la colonne de direction qui commande également le lave-glace électrique.

**CONSTRUCTION DE BASE :** La construction repose sur l'emploi d'un châssis en sections caissons soudés et d'une ossature en acier sur laquelle les panneaux extérieurs sont fixés par éléments pointillés séparés. La plupart des panneaux de la carrosserie sont en aluminium résistant à la corrosion. Les deux larges portes sont articulées à l'avant et s'ouvrent d'environ 90°. Chacune d'elles comporte une glace descendante et possède un déflecteur. Les grandes glaces arrière s'ouvrent en coulissant vers l'arrière et comportent un arrêt à besoin-pousser.

Le plancher de la partie arrière est fait d'une forte tôle enduite d'aluminium et il est recouvert d'un tapis en caoutchouc moulé. Le hayon inférieur, qui occupe toute la largeur du véhicule, est en acier et il se verrouille au moyen d'une seule poignée centrale. Le hayon supérieur possède un dispositif d'ouverture pneumatique et il est pourvu d'un verrou de sécurité.

**INTERIEUR DE LA CARROSSERIE :** Les sièges individuels avant sont pourvus d'une ceinture de sécurité ventrale et diagonale et possèdent un mécanisme permettant au dossier de s'incliner tout en faisant coulisser le siège en avant automatiquement pour faciliter l'accès à la banquette arrière. Le siège du conducteur comporte un dispositif de réglage longitudinal classique. Les portes possèdent un appui-bras formant poignée de porte ainsi qu'une commande intérieure d'ouverture double pour les passagers avant et arrière. Chaque porte est pourvue d'une verrou coulissant de sécurité. On peut rabattre la banquette arrière pour augmenter le volume de chargement disponible. Le verrou du dossier de la banquette se manoeuvre au moyen d'une manette centrale. La roue de secours se monte du côté gauche de la carrosserie et elle est recouverte d'une housse.

Les aménagements intérieurs comprennent : un plateau arrière dont l'usage est commandé, soit par l'ouverture des portes, soit au moyen d'un interrupteur indépendant, un cendrier placé sur le tunnel de la transmission, deux pare-soleil articulés, un rétroviseur intérieur de sécurité se détachant en cas de choc, une montre électrique, une tablette à agenda formant poignée de maintien pour le passager, une grande boîte à gants, et un emplacement pour montage d'un poste radio.

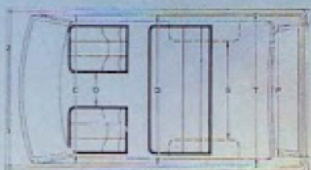
**COULEURS ET GARNISSAGE :** Peinture extérieure : Vert Litchi, Poussoirs Sahara, Dr. Bahama, Rouge Massé, Bleu Toucan, Blanc Devos. Teinte du garnissage intérieur : Palomero.

**DIMENSIONS ET CARACTERISTIQUES D'ENCOMBREMENT :** Empattement 2,54 m (100 in); Voie 1,48 m (58,5 in); Garde au sol (sous les essieux) 0,18 m (7,5 in); (sous l'axe du véhicule) 0,22 m (12,5 in); Diamètre de braquage 11,3 m (37 pieds); Longueur totale 4,47 m (178 in); Largeur totale 1,78 m (70 in); Hauteur totale 1,78 m (70 in).

POIDS	Caisse avant		Caisse, vides		Total	
	kg	lb	kg	lb	kg	lb

A vide plus 22,7 litres (5 gallons) d'essence.  
 862 1900 902 1900 1724 3800  
 Poids brut 896 2200 1506 3320 2594 5620  
 \*Charge utile totale 780 1720  
 \*C'est-à-dire cinq personnes + 440 kg (970 lb) ou deux personnes + 644 kg (1420 lb).

Nota : Ces chiffres comprennent un poids de 100 kg (220 lb) pour le montage d'un frein ou d'équipement supplémentaire, uniquement à l'avant du véhicule. Le poids brut maximal sur les essieux ne doit pas être dépassé.



## CAPACITE DE REMORQUAGE

	Poids de la remorque	Poids remorque + véhicule
Remorque "tout-terrains"	1000 kg 2205 lb	3504 kg 7725 lb
Remorque "route"-freins assistés	4000 kg 8814 lb	6504 kg 14338 lb

Emploi uniquement limité aux cas d'urgence. Vitesse maximale sur route 40 km/h (25 m.p.h.)  
 6000 kg  
13227 lb

8504 kg  
18747 lb

## DIMENSIONS INTERIEURES

	Mètres	Pieds
A Profondeur des sièges avant	0,457	18,00
B Profondeur de la banquette arrière	0,420	16,90
C Largeur de la carrosserie devant les sièges avant	1,510	59,50
D Largeur de la carrosserie devant la banquette arrière	1,480	58,31
E Entre dessus des sièges avant et plancher	0,330	13,00
F Entre dessus de banquette arrière et plancher	0,330	14,50
G* Hauteur au-dessus des sièges avant	0,890	36,00
H* Hauteur au-dessus de la banquette arrière	0,910	36,75
J* Entre siège avant et pédale d'accélérateur	0,534	20,25
K Entre banquette arrière et caisson des sièges avant	0,460	18,00
L Entre dossier avant et volant	0,375	14,75
M Hauteur des dossiers avant	0,580	22,25
N Hauteur du dossier arrière	0,490	19,25
O Espace entre sièges avant	0,430	17,00
P Longueur de l'ouverture des hayons	1,403	55,25
Q Longueur de la soute à bagages (banquette en place)	1,067	42,00
R Longueur de la soute à bagages (banquette rabattue)	1,473	58,00
S Longueur de la soute à bagages (entre passages de roues)	1,092	43,00
T Longueur de la soute à bagages (à mi-hauteur)	1,613	63,50
U Hauteur de la soute à bagages (la plancher au plafond)	1,041	41,00

\*Avec une personne d'un poids moyen. Mesures relevées avec siège du conducteur en position médiane.

La course totale de réglage longitudinal des sièges est de 0,188 m (7,313 in) pour le siège du conducteur et de 0,189 m (7,438 in) pour le passager.

Ces spécifications ne s'appliquent pas à l'importe quel véhicule livré ou proposé à la vente. Les Constructeurs se réservent le droit de modifier les spécifications, avec ou sans préavis, au moment et de la manière qu'ils jugeront appropriée. Ces modifications pourront être d'importance majeure ou mineure. En conséquence, et bien que nous faisons le maximum pour assurer l'exactitude des renseignements contenus dans la présente brochure, ni la Société, ni le Distributeur ou le Concessionnaire par qui cette publication est distribuée ne seront en aucune circonstance tenus pour responsables des éventuelles inexactitudes.



British Leyland International Limited  
 Leyland House  
 London, England

