



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.

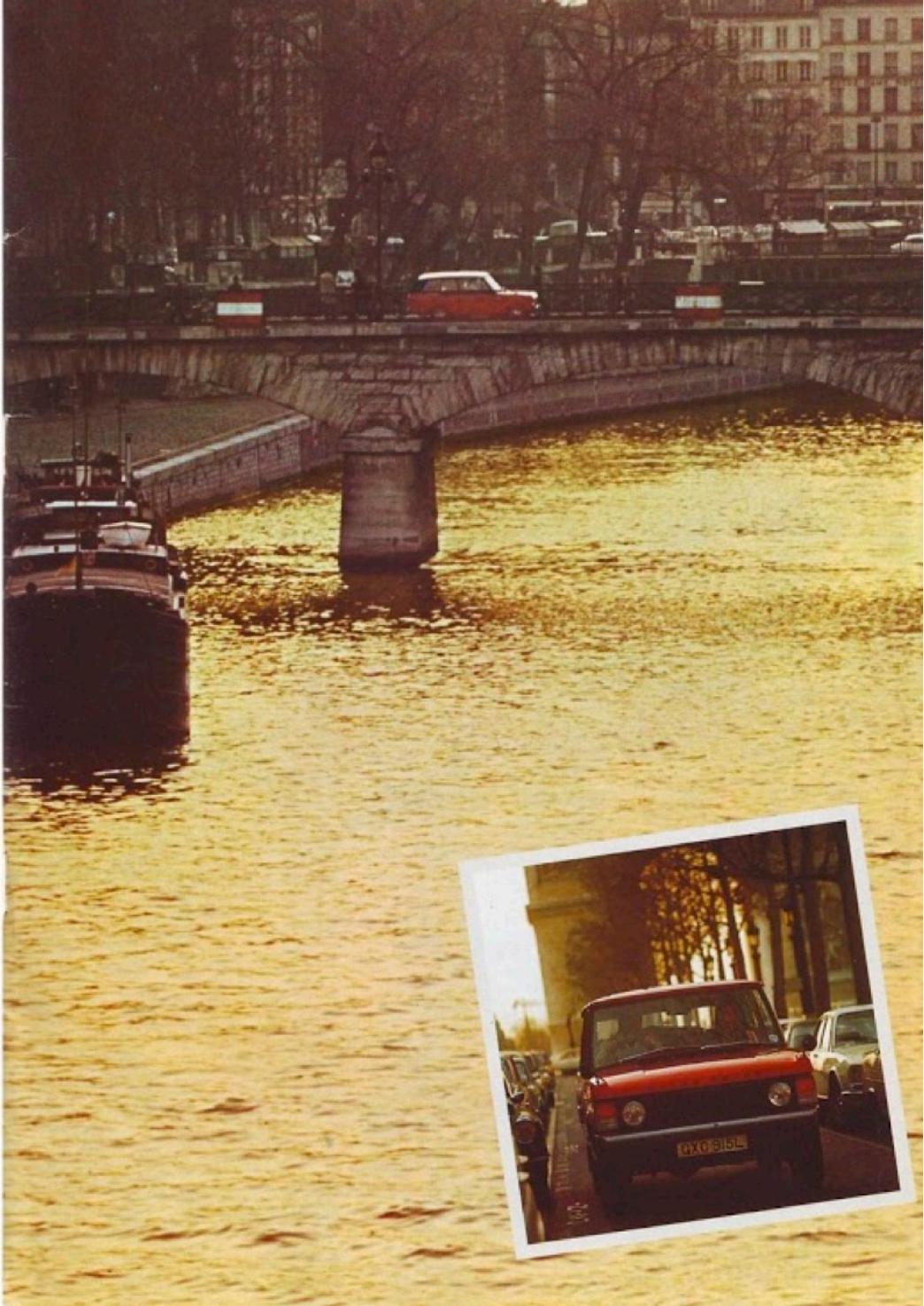
Et tout d'un coup, toutes les
choses qui nous ont retenus si longtemps
semblent avoir disparu.

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
allégrement 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
sûrelévé. 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.

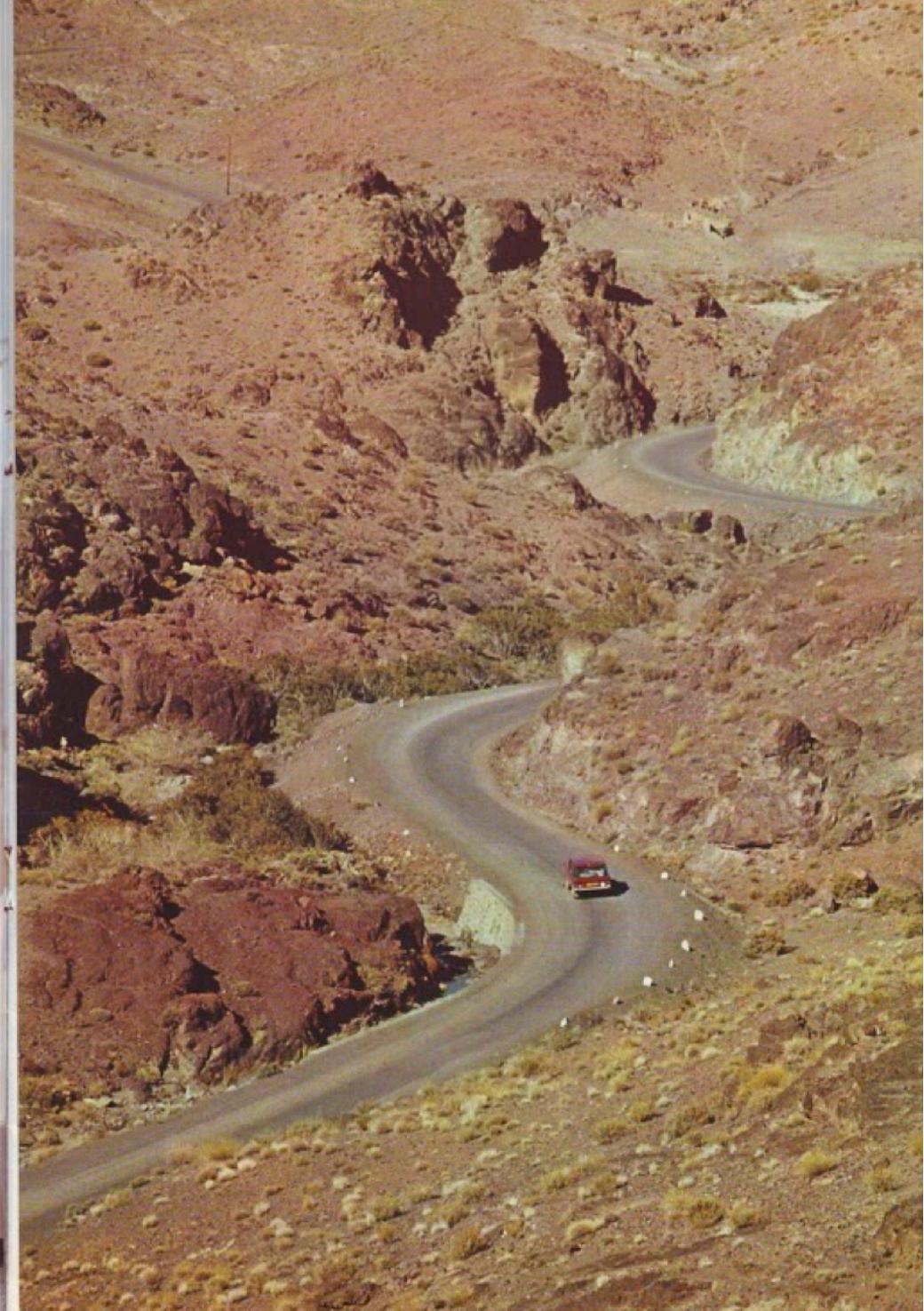
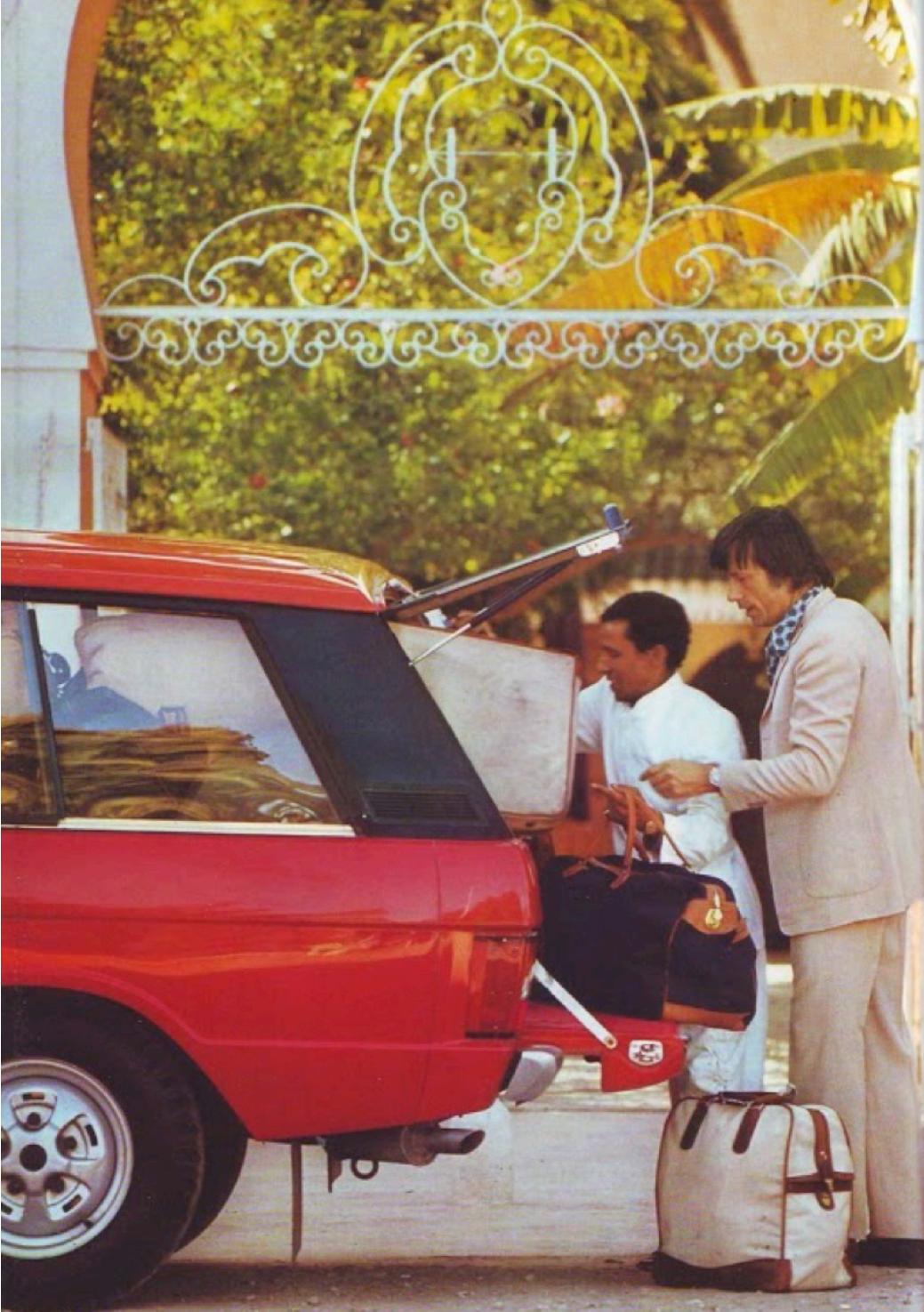
Après tout, la Range Rover est un
véhicule unique, dans tous les sens du mot.

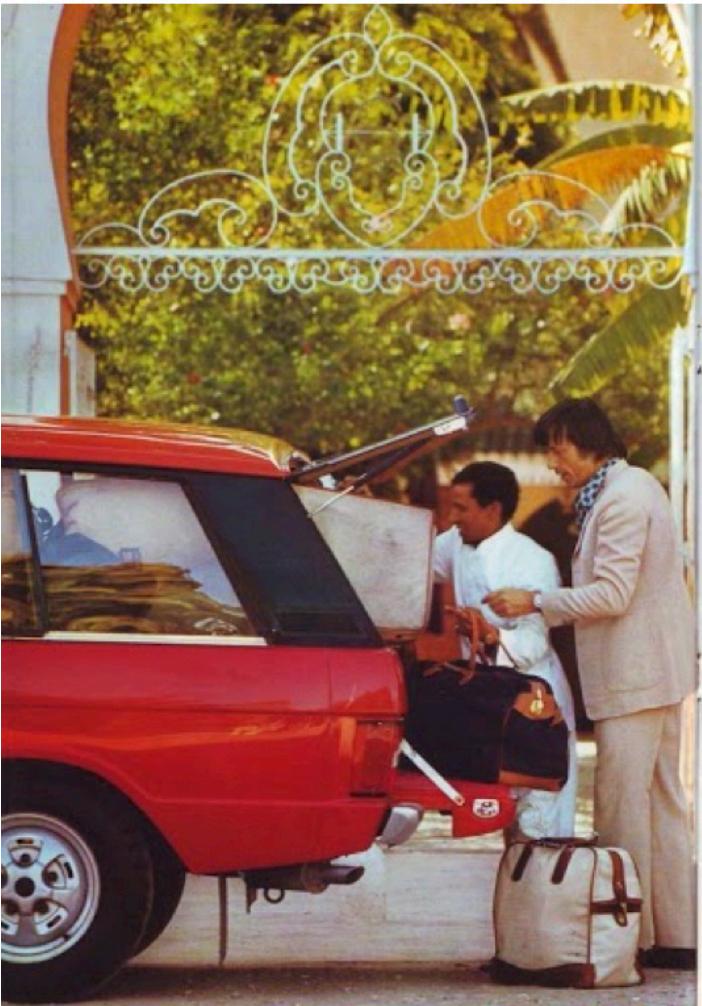
Et vous vous sentez aussi parfaitement
à l'aise lorsque vous descendez
en tenue de soirée pour entrer dîner
chez Maxim's que si vous étiez en tweeds
dans les landes du Yorkshire.

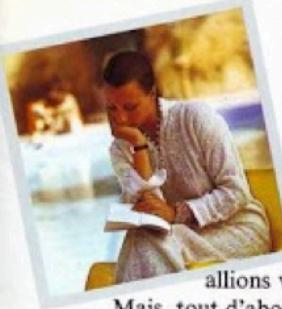
On avait raison de nous dire
qu'avec ce véhicule, on peut aller partout.









 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.

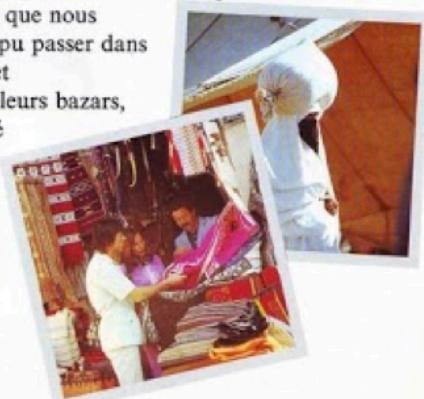
Mais, tout d'abord, les choses importantes. Apprendre à connaître les gens et leurs boutiques. Aussi, nous avons visité les souks.

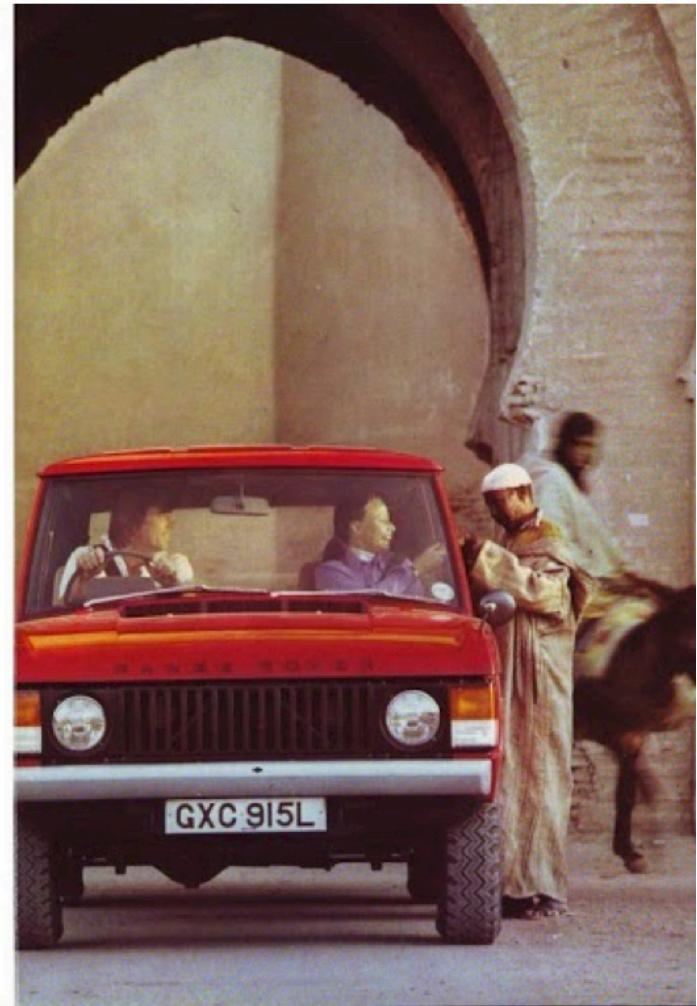
Et, là encore, nous avons pu nous rendre compte de ce que nous aurions perdu avec un autre véhicule.

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.

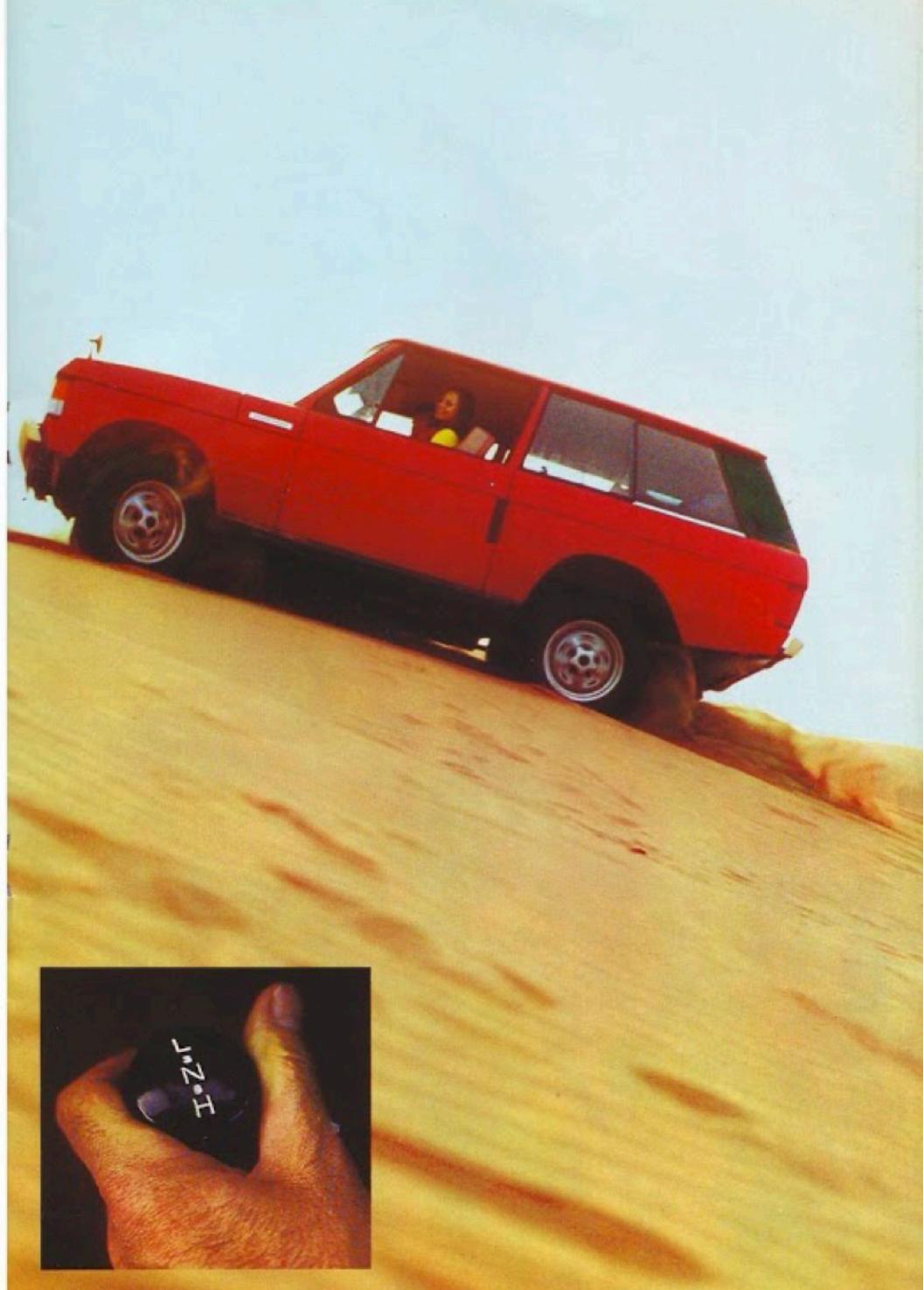
Je croyais qu'il devait être fatigant de conduire un véhicule aussi gros et aussi puissant sur d'aussi longs trajets, mais il semble que je n'aurai jamais l'occasion de découvrir jusqu'à quel point tout est facile.

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

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.

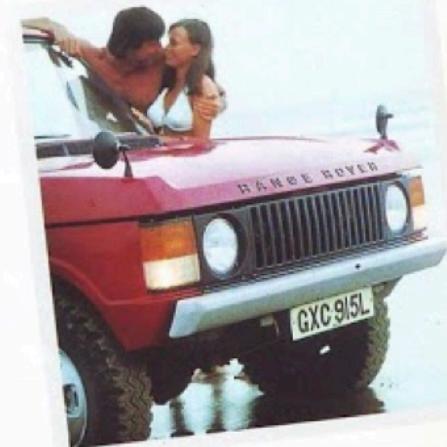
Les huit vitesses et la commande à dépression ont été d'un usage constant sur toutes ces dunes. Sans jamais le moindre ennui.

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.

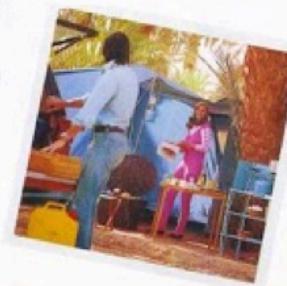
Cela paraît très romantique, mais lorsque vous avez suffisamment de place pour emmener une tente, pourquoi ne pas en faire l'expérience? D'autant que, comme je l'ai dit, les hôtels ne sont pas tout.

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.





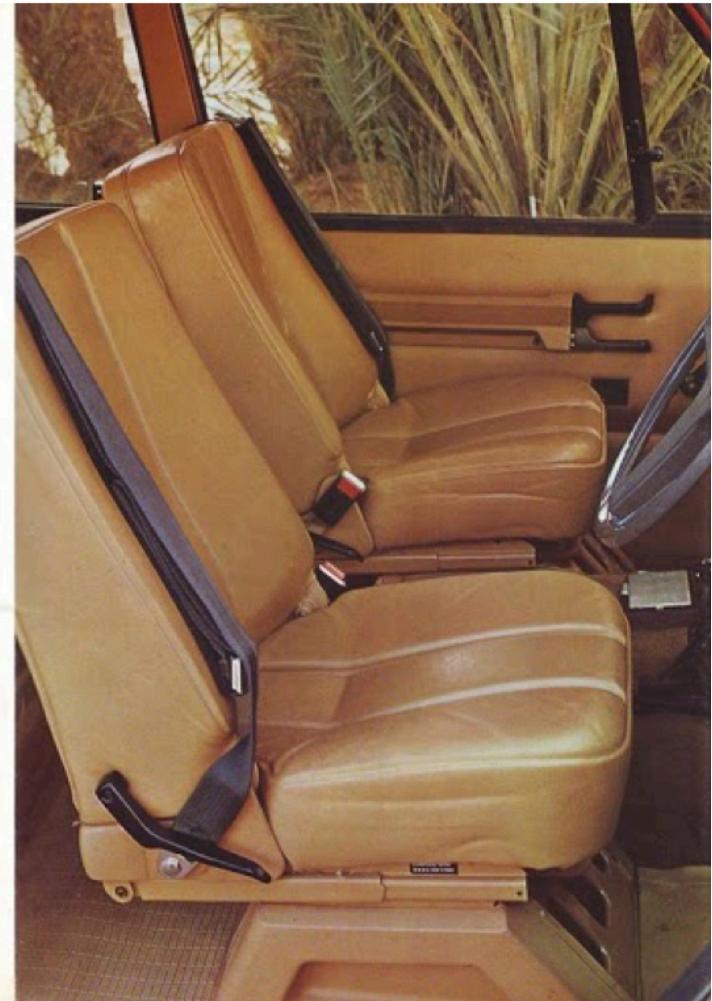
Une autre chose est le complet sentiment d'assurance que vous éprouvez lorsque vous savez que vous êtes dans un véhicule qui a été construit avec un tel souci des problèmes de sécurité.

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 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.



DISPOSITIFS SPECIFIQUES



1. Troisième Differentiel
2. Suspension
3. Correcteur de Niveau Automatique
4. Freins a Disques Assistes

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.

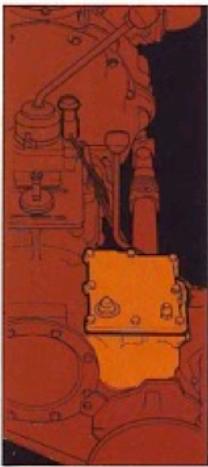
Après un moment de réflexion, nous avons décidé de garder la Range Rover.

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.

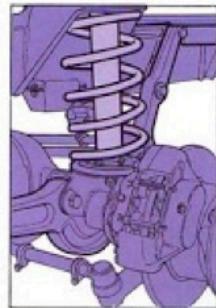


TROISIÈME DIFFÉRENTIEL



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.

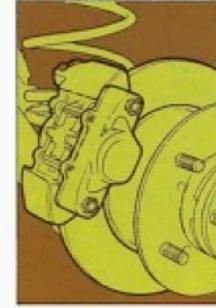
CORRECTEUR DE NIVEAU



3

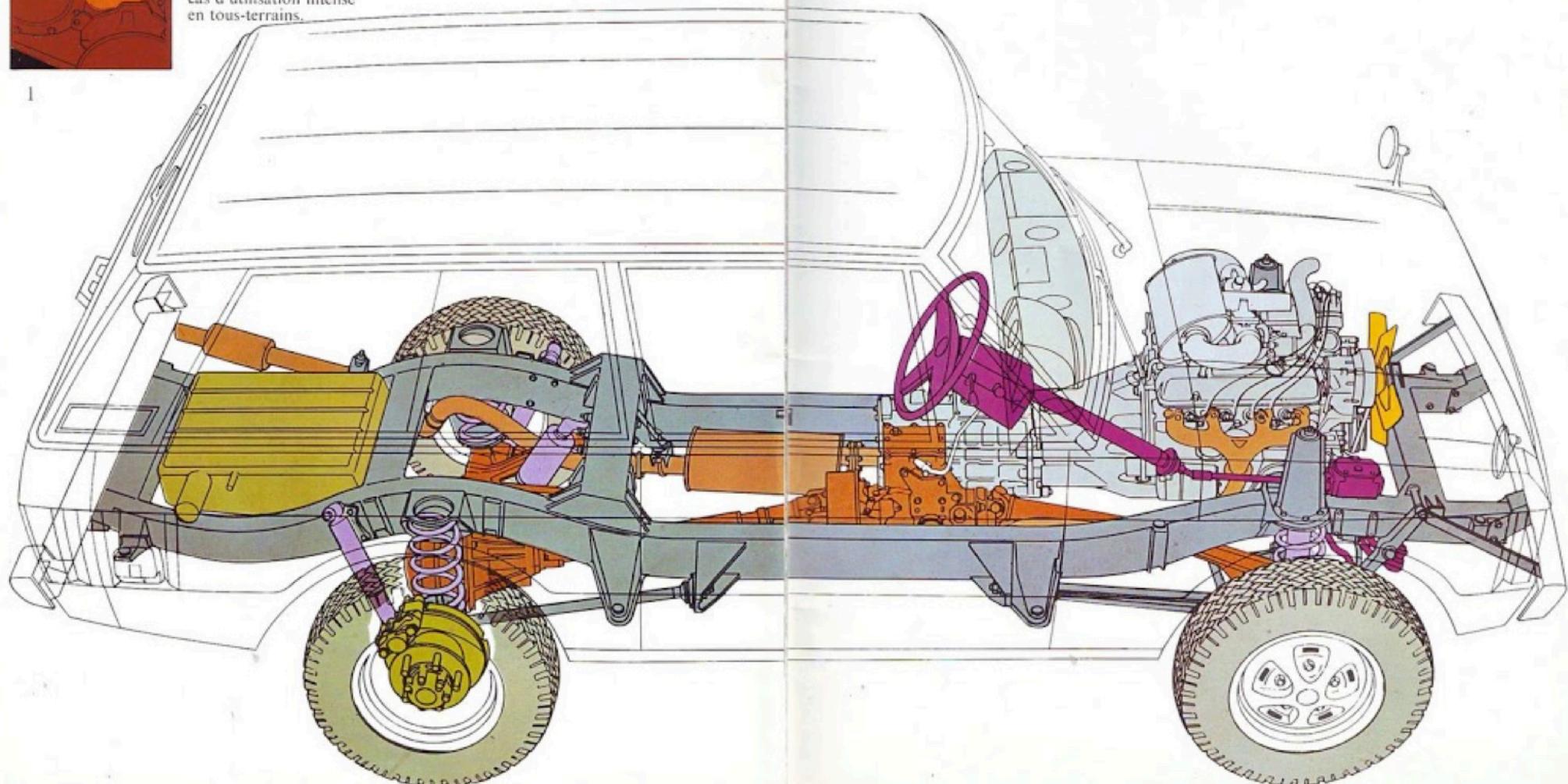
Un correcteur de niveau automatique est monté dans la suspension arrière. Ce correcteur assure que le véhicule conserve une position horizontale sous différentes répartitions des charges intérieures et sous différents poids imposés sur le point d'attelage lorsqu'une remorque y est accrochée.

FREINS A DISQUES ASSISTÉS



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.



CARACTÉRISTIQUES

MOTEUR : V6 à haut rendement et soupapes en tête, tout aluminium. Alésage 88,9 mm (3,5 in). Course 71,12 mm (2,8 in). Cylindrée 3,528 cm³ (215 in³). Taux de compression 8,5 : 1. Puissance maximale au frein (DIN) 130 ch à 5.000 tr/min. couple maximal 25,6 kg.m (185 lb ft) à 2.500 tr/min. Puissance au couple en fonction de la vitesse en forte rapporteur, couplé d'origine avec poulie avec le carter. Culasses en alliage d'aluminium avec soupapes en ligne pour un meilleur rendement. Collecteur d'admission séparé en alliage d'aluminium avec deux carburateurs. Poussoirs de soupape hydrauliques auto-réglables. Les pistons sont d'un modèle léger spécial à jupes non équarries et présentent une légère concavité sur le dessous. Le vilebrequin, également fait des contre-poids, fonctionne à une vitesse de 5.000 tr/min. Les bielles sont en bronze et la partie inférieure est recouverte d'une couche de plomb-indium et il est équipée d'un amortisseur de vibrations de tension. Une pompe à engrenages envoie l'huile sous pression aux soupapes du vilebrequin, des têtes de bielles et de l'arbre à cames, aux poussoirs hydrauliques, à l'arbre d'entraînement de l'allumage et à la culbature. Des parois des cylindres sont lubrifiées par un jet d'huile provenant de chaque bielle. Le circuit de graissage comprend un filtre à huile à débit intégral. Un intensificateur est monté comme équipement standard.

SYSTÈME DE REFRIGÉRATION : Sous pression 11,6 kg/cm² (165 p.s.i.) avec pompe, ventilateur, thermostat et réservoir de dilatation pressurisé. Le circuit contient environ 11 litres (20 pimels). Radiateur à écoulement transversal.

SYSTÈME D'ALIMENTATION : Le réservoir, d'une contenance de 66 litres (19 gallons - 22,5 gallons U.S.), est installé à l'arrière, entre les longerons du châssis. Une lampe témoin, placée sur la planche de bord, se met à clignoter lorsque le niveau d'essence descend en dessous de 13,6 litres (3 gallons). La pompe A.C. est entraînée mécaniquement et elle envoie l'essence à deux carburateurs Zenith-Stromberg 20.

TRANSMISSION : L'embrayage est du type à diaphragme avec molette en acier de 27,7 cm (10,5 in) de diamètre. La transmission à vitesses multiples possède deux 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 pistons avant et arrière sont engrenés en permanence par l'intermédiaire d'un troisième différentiel que l'on peut bloquer au moyen d'une commande à dépression montée sur la boîte de vitesses. Les pistons sont entraînés par un couple conjoint halogéné et le pont avant comprend des joints homocinétiques enfermés. Le rapport de démultiplication est de 3,54 : 1 pour chaque des différents.

RAPPORTS TOTAUX (Entrainement final)

| Transfer | Transfer | |
|----------------|----------------|-------|
| Grande vitesse | Petite vitesse | |
| 4,16 | 11,76 | |
| Troisième | 6,25 | 17,69 |
| Deuxième | 10,17 | 28,78 |
| Première | 16,91 | 47,83 |
| Marche arrière | 15,23 | 43,97 |

DIRECTION : Type Burman à écoulement à billes et vise sans jeu avec un rapport de démultiplication de 1,75 : 1 et vitesse asturale. Diamètre de volant 0,43 m (17 in). Rotation du boîtier de direction 20,55 : 1 en ligne droite. Diamètre de braquage 11,3 m (37 ft). Rotation du volant de 4,34 tours de billes à butée.

SUSPENSION AVANT : Ressorts hélicoïdaux. Essieu manuel par bras de réaction et bielle Pathard. Amortisseurs télescopiques hydrauliques à grande course.

SUSPENSION ARRIÈRE : Ressorts hélicoïdaux. Essieu manuel par bras de réaction, barres de soutien et fourche centrale. Comporte un correcteur de niveau hydraulique "Ride Hydromat". 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 servofrein pour réduire l'effort à exercer sur la pédale. Un double circuit de freinage assure un freinage de secours par les étriers des disques ayant raccordé individuellement. Le frein à main est du type à tambour à expansion interne et il agit sur l'arbre de sortie arrière de la boîte de transfert.

ROUES ET PNEUS : Roues émaillées en acier embouties par chapeaux. Dimensions 6,00 JX 16. Pneus Michelin à carcasse radiale XM - 5 : 16 (8 chambre à air), ou radiale 205 X 16 (4 chambre à air).

ÉCLAIRAGE : Les phares sont du type "sealed beam". L'intermède phare-feux ou poche dans le combiné est également phare-feux ou poche-clignotants, avertisseur sonore installé sur le boîtier de la colonne de direction, sous le volant. Un combiné semblable est prévu pour les phares anti-brouillard et les projecteurs assaillants (supplément en option). Les feux de position et les clignotants sont montés sur les ailes avant et arrière devant les portes. Des feux de position et clignotants supplémentaires sont montés sur les ailes arrière. Ces feux sont également avertisseurs. Les feux de position et clignotants comprennent également un feu de neige. L'éclairage standard comprend un système de signalisation d'alarme qui est commandé au moyen d'un interrupteur monté sur le barreau 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, c'est-à-dire 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 ouvertes ou fermées par une bague. Une bague centrale, des ouïes, situées dans les panneaux de caisse, permettent une ventilation en circuit ouvert.

ESSUIE-GLACE ET LAVE-GLACE : On commande le fonctionnement des essuie-glace 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 caisseuses virées et d'une ossature en acier sur laquelle les panneaux extérieurs sont fixés par éléments peints 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 à l'ouverture d'appui sont venant 90°. Chacune d'elles possède une poignée de porte démontable et possède un déflecteur. Les grandes portes arrière s'ouvrent en coulissant vers l'arrière et comportent un arrêt à butoir-poussoir. Le plancher de la partie arrière est fait d'une forte tôle ondulée d'aluminium et il est recouvert d'un tapis en caoutchouc mousillé. Le hayon inférieur, qui occupe toute le 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.

INTÉRIEUR DE LA CARROSSERIE : Les sièges individuels sont en cuir et sont garnis de tissu. Ils sont confortables et diagonaux 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 formé par poignée de porte ainsi qu'une commande intérieure d'ouverture double pour les passagers avant et arrière. Chaque porte est pourvue d'un bouton de verrouillage et d'un bouton pour rabattre la banquette arrière pour augmenter le volume de chargement d'empêcher. Le verrou du dossier de la banquette se manœuvre 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 plancher dont l'allonge est commandé, soit par l'ouverture des portes, soit au moyen d'un interrupteur indépendant, un tableau de bord avec un indicateur de tension et un pare-soleil articulé, un rétroviseur intérieur de sécurité se détachant en cas de choc, une montre électrique, une rabatte à passagers 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 Linseed, Poussière Sahara, Or Bahama, Rouge Masai, Bleu Toscan, Blanc Davos. Tente de garnissage intérieur : Palomino.

DIMENSIONS ET CARACTÉRISTIQUES D'ENCOMBREMENT : Empattement 2,54 m (100 in); Voie 1,48 m (58,5 in); Hauteur au sol (sans les essuie-glace) 0,99 m (37,5 in); Hauteur au dessus du pare-brise 0,92 m (36,2 in); Diamètre de braquage 11,3 m (37 pieds); Longueur totale 4,6 m (15,1 ft); Largeur totale 1,78 m (30 in); Hauteur totale 1,78 m (30 in); Largeur de la roue 0,76 m (30 in).

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

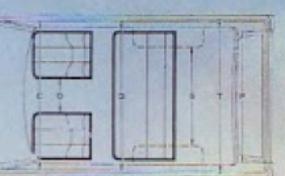
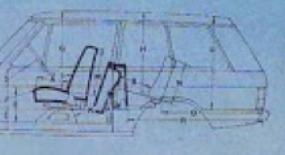
La course totale de réglage longitudinal des sièges est de 0,186 m (7,312 in) pour le siège du conducteur et de 0,189 m (7,438 in) pour le passager.

Ces spécifications ne s'appliquent pas à n'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 approprié. Ces modifications pourront être d'importance mineure ou majeure. En conséquence, et dans la mesure où nous faisons le maximum pour assurer l'exactitude des renseignements contenus dans le présent brochure, ni la Société, ni le Distributeur ou le Concessionnaire par qui cette publication est distribuée ne seraient en aucune circonstance tenu pour responsable des éventuelles inexactitudes.

PIÈCES

| | Code de la pièce | Code de la pièce | Code de la pièce |
|--|------------------|------------------|------------------|
| A vis de plus 22,7 | 862 | 900 | 902 |
| limes (3 gallons) | 896 | 1900 | 1900 |
| d'essence | 896 | 2200 | 1506 |
| Poids brut | 896 | 3320 | 2554 |
| *Charge utile totale | | | 5620 |
| *C'est-à-dire cinq personnes + 440 kg (970 lb) ou deux personnes + 664 kg (1420 lb). | | | 280-1720 |

Nota : Ces chiffres comprennent un poids de 100 kg (220 lb) pour le montage d'un treuil et d'équipement supplémentaires, 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 "tous-terrains" | 1000 kg | 3604 kg |
| | 2205 lb | 7725 lb |
| Remorque route + freins assis | 4000 kg | 6504 kg |
| | 8814 lb | 14338 lb |
| Emploi uniquement limité aux cas d'urgence. Vitesse maximale sur route 40 km/H (25 mph). | 6000 kg | 8904 kg |
| | 13237 lb | 18747 lb |

DIMENSIONS INTÉRIEURES

| | Mètres | Pouces |
|---|--------|--------|
| A Profondeur des sièges avant | 0,457 | 18,00 |
| B Profondeur de la banquette arrière | 0,420 | 16,50 |
| C Largeur de la carrosserie devant les sièges avant | 1,510 | 59,50 |
| D Longueur 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 la banquette arrière et plancher | 0,330 | 14,50 |
| G* Hauteur au-dessus des sièges avant | 0,890 | 35,00 |
| H* Hauteur au-dessus de la banquette | 0,910 | 35,75 |
| J Entre siège avant et pédale d'accélérateur | 0,534 | 20,25 |
| K Entre banquette arrière et ceinture des sièges avant | 0,480 | 18,00 |
| L Entre dossier avant et volant | 0,375 | 14,75 |
| M Hauteur des dossiers avant | 0,580 | 22,50 |
| N Hauteur du dossier arrière | 0,490 | 19,25 |
| O Espace entre sièges avant | 0,430 | 17,00 |
| P Longueur d'ouverture des hayons | 1,403 | 55,25 |
| Q Longueur de la souche à bagages (banquette en place) | 1,067 | 42,00 |
| R Longueur de la souche à bagages (banquette rabattue) | 1,473 | 58,00 |
| S Largeur de la souche à bagages (entre passages de roue) | 1,092 | 43,00 |
| T Largeur de la souche à bagages (hauteur) | 1,613 | 63,50 |
| U Hauteur de la souche à bagages (à plat sur le plancher) | 1,041 | 41,00 |

*Avec une personne d'un poids moyen.

Measures relevées avec siège du conducteur en position médiane.

La course totale de réglage longitudinal des sièges est de 0,186 m (7,312 in) pour le siège du conducteur et de 0,189 m (7,438 in) pour le passager.



GXC 915L



British Leyland International Limited
Leyland House
London, England

