

**LAND
- ROVER**



LE VEHICULE UTILITAIRE DE RENOMMEE MONDIALE

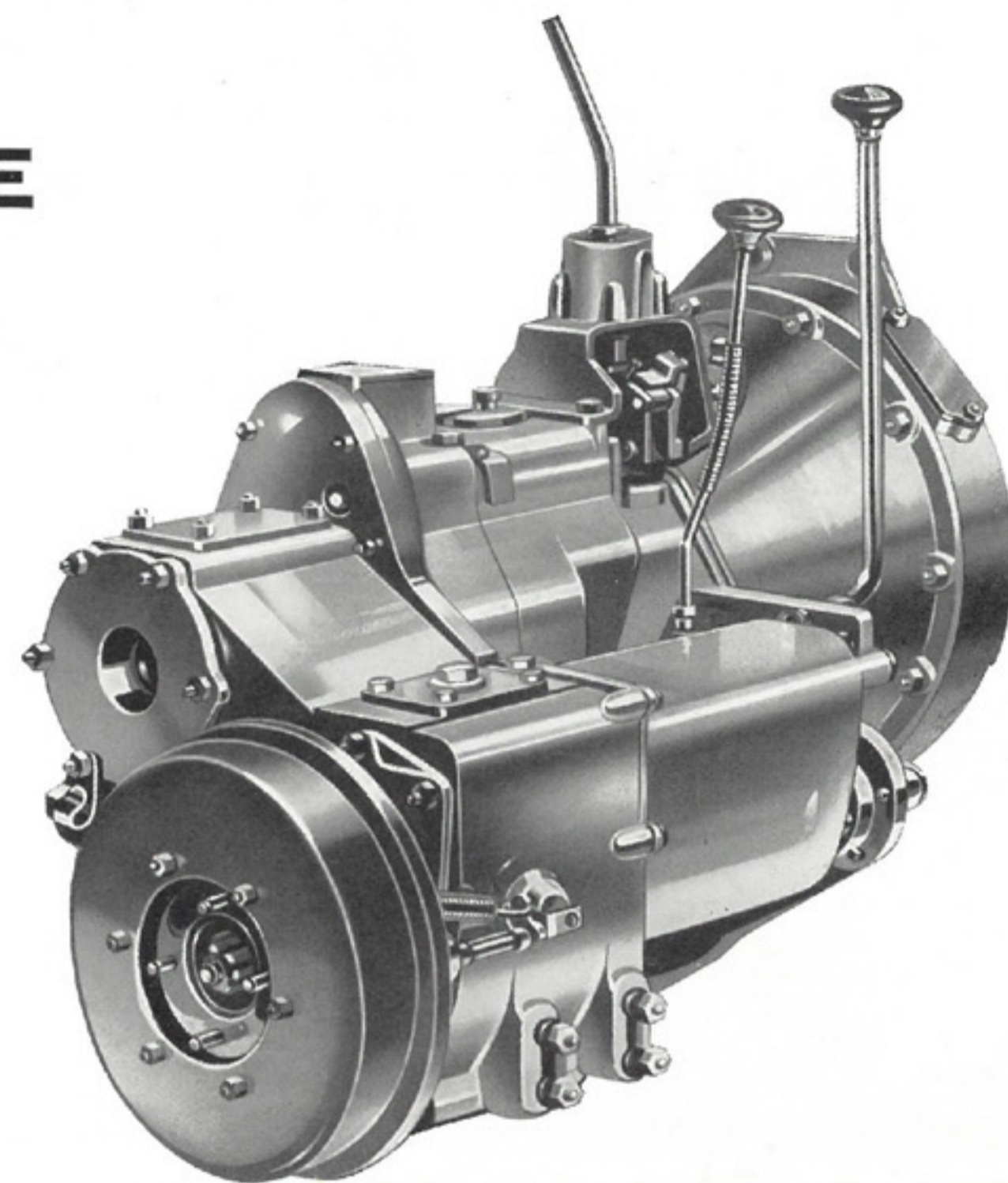
ROBUSTE

UN CHASSIS DE CONSTRUCTION ROBUSTE

Par sa construction extrêmement solide et rigide, en forme de caisson, le châssis de la Land-Rover résiste à tous les efforts de torsion ou de flexion auxquels il peut être soumis lors de ses multiples possibilités d'emploi. La peinture de protection du châssis est appliquée, avant le montage, aussi bien sur la surface interne que sur la surface externe et offre ainsi un maximum de résistance à la corrosion. La forme simple du châssis permet un entretien exceptionnellement facile. Le châssis long avec moteur essence 2½ litre est illustré ci-dessous.

La boîte principale comprend quatre vitesses avant et une marche arrière. La troisième et la quatrième sont synchronisées. La boîte de démultiplication fournit une gamme supplémentaire de rapports et permet d'utiliser huit vitesses avant et deux vitesses arrière. L'utilisation simultanée de ces vitesses et de deux ou quatre roues motrices confère à la Land-Rover ses remarquables qualités de véhicule tout-terrain.

UNE GAMME DE VITESSES ADAPTEE A TOUS LES USAGES



Châssis court "88" et châssis long "109" sont disponibles soit avec moteur Diesel soit avec moteur essence.

Les utilisations déjà si diverses de la Land-Rover peuvent encore être augmentées par le montage d'une prise de force en trois endroits différents. Celle-ci peut être placée au centre du châssis ou à l'arrière. Un treuil peut également être adapté à l'avant ou à l'arrière. Ces équipements sont livrables avec un supplément de prix.



NOM MONDIALEMENT CONNU PARMIS LES VÉHICULES À QUATRE ROUES MOTRICES

Pendant quatorze années de progrès constants, le nom de LAND-ROVER est devenu le plus célèbre dans la gamme des véhicules à quatre roues motrices et ceci dans toutes les régions civilisées ou encore primitives.

Aujourd'hui, sa supériorité est réellement incontestable. Avec son châssis long ou court, son moteur à essence ou Diesel, ses différents modèles de carrosserie et sa gamme d'accessoires supplémentaires comprenant les prises de force, la Land-Rover peut s'adapter à n'importe quels travaux dans tous les secteurs.



'109' Land-Rover châssis long avec son équipement standard.



Châssis long avec pont arrière bâché (supplément).



Châssis long, pont arrière bâché avec fenêtres latérales. Seulement prévu pour l'exportation (supplément).



Châssis long équipé d'un toit métallique (supplément). Disponible avec fenêtres latérales pour l'exportation.



Châssis long, entièrement bâché (supplément).



Le pont du châssis long.



'88' Land-Rover châssis court avec son équipement standard.



Châssis court avec bâche démontée.



Châssis court équipé de la cabine avant en tôle (supplément).



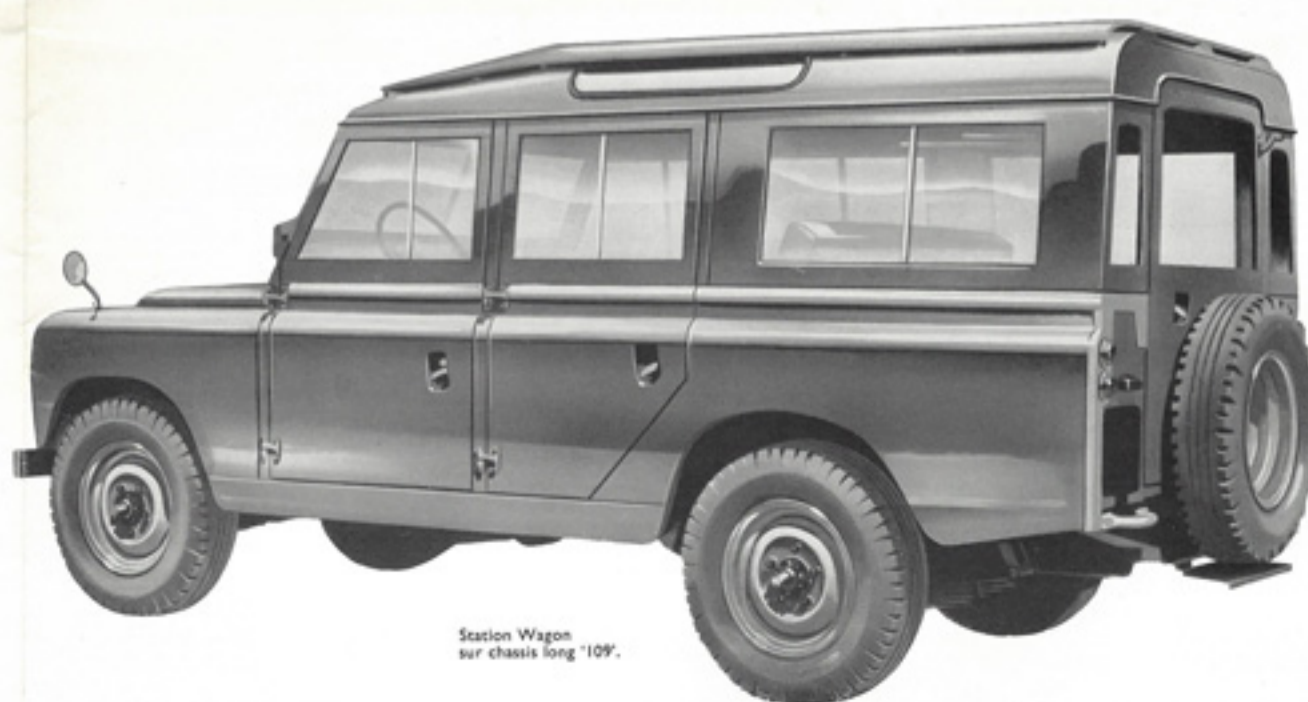
Châssis court équipé d'un toit métallique amovible avec fenêtres latérales. Disponible pour l'exportation seulement (supplément).



Toiture métallique standard, amovible (supplément).



Station Wagon sur châssis court '88'. (Rétroviseur pour aile droite supplément.)



Station Wagon sur châssis long '109'.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR A ESSENCE: Quatre cylindres, soupapes d'admission et d'échappement en tête. Alésage: 90,47 mm, course: 88,9 mm, cylindrée: 2,286 cm³, puissance maximum: 77CV à 4250 t.m. Couple maximum: 17 mkg à 2500 t.m. Taux de compression: 7,5 : 1.

Cylindres: Font partie du groupe coulé monobloc.

Culasse: Démontable, en fonte supportant toute la culbuterie de distribution.

Vilebrequin: En acier forgé, à trois paliers. Entièrement équilibré avec contrepoids.

Coussinets de paliers: Trois coussinets minces à coquille d'acier recouverte de cupro-plomb. Bagues de butée sur le palier central.

Arbre à cames: En acier forgé. Quatre paliers à coquille d'acier, recouverte de métal blanc. Mû par chaîne Duplex à rouleaux. Tension de chaîne assurée par un pignon denté, à réglage automatique, commandé par un ressort à pression et par la pression d'huile.

Pistons: Alliage d'aluminium à faible dilatation, étamés. Deux segments et un segment raclleur. Axes de pistons flottants.

Bielles: En acier forgé avec coussinets minces de tête de bielle à coquille d'acier recouverte de cupro-plomb.

Allumage: Bobine et batterie, avance automatique. Batterie 12 volts, 57 ampères.

Système d'alimentation: Réservoir de 45 litres, sous le siège avant droit. Sur la Station Wagon, châssis long, réservoir de 73 litres à l'arrière du châssis.

Carburateur: Inversé.

Filtre à air: Centrifuge à bain d'huile avec épurateur intégral.

Système de refroidissement: Pompe et ventilateur avec thermostat, sous pression, contenance: 10 litres.

Lubrification: Sous pression, par pompe à engrenages distribuant l'huile à tous les coussinets, chaîne et pignon de distribution. Filtre à plein débit. Contenance: 6 litres.

MOTEUR DIESEL: 4 cylindres, alésage: 90,475 mm, course: 88,9 mm, cylindrée: 2286 c.c. Puissance maximum: 62 H.P. à 4000 t.m. Couple maximum: 14,5 mkg à 1750 t.m. Taux de compression: 23:1. Culasse démontable, en fonte, portant toute la culbuterie. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs, coussinets de bielles et de ligne d'arbre au cupro-plomb. Tendeur hydraulique de chaîne de distribution. Pousoirs à rouleaux. Pistons en alliage d'aluminium étamé avec alvéole coulée dans la couronne.

Système d'alimentation: Pompe d'alimentation mécanique. Filtre à combustible. Pompe d'injection CAV-DPA avec régulateur mécanique. Injecteurs type Pintaux. Bougie de réchauffage pour départ à froid.

EMBRAYAGE: Monodisque à sec, 23 cm. de diamètre.

TRANSMISSION: Mouvement transmis par l'intermédiaire d'une boîte de démultiplication à deux rapports aux ponts avant et arrière, au moyen d'arbres de cardans à découvert.

VITESSES: Quatre vitesses avant et une arrière. Boîte de démultiplication à deux rapports donnant avec la boîte de vitesses principale huit vitesses avant et deux marches arrière:

Rapports:

| Boîte principale | Boîte de démultiplication | |
|------------------|---------------------------|---------------|
| | Grand rapport | Petit rapport |
| 1ère | 16,171 | 40,688 |
| 2ème | 11,026 | 27,742 |
| 3ème | 7,435 | 18,707 |
| 4ème | 5,396 | 13,578 |
| Marche arrière | 13,745 | 34,585 |

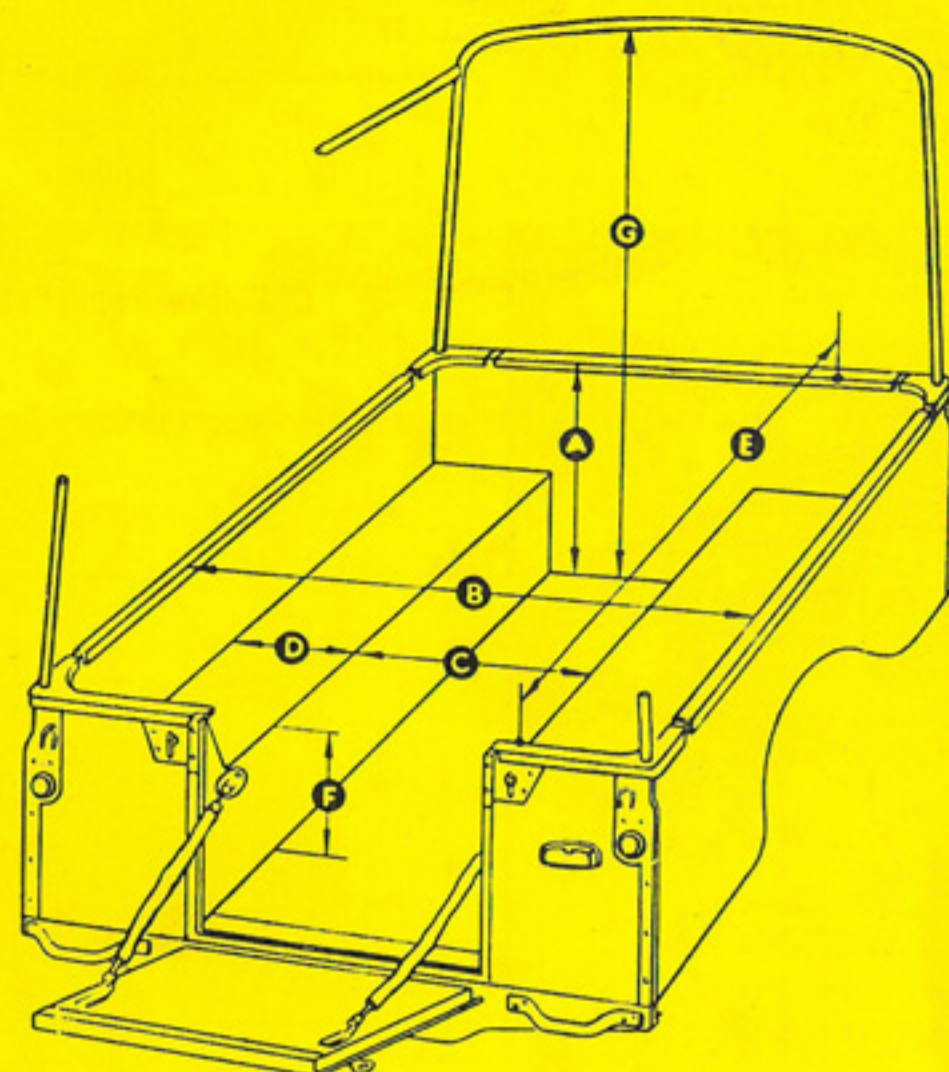
PONT ARRIERE: Entièrement flottant, à taille hélicoïdale. Rapport: 4,7 : 1.

PONT AVANT: Même différentiel qu'au pont arrière. Transmission aux roues avant par cardans entièrement étanches.

FREINS: Freins à pied hydrauliques ne nécessitant qu'une faible pression du pied et qu'un réglage peu fréquent. Frein à main mécanique sur l'arbre de cardan arrière. Les châssis longs ont deux mâchoires primaires sur les roues avant.

DIRECTION: A vis et écrou avec circulation de billes. Rapport variable: 15,6: 1 en ligne droite—23,8: 1 à fond de braquage.

CHASSIS: Longerons et traverses à section carrée formant un ensemble extrêmement rigide.



RESSORTS: Semi-elliptiques à l'avant et à l'arrière. Amortisseurs télescopiques.

ROUES: Roues à disques démontables—Pneus 6,00 x 16 sur le châssis court—Pneus 7,50 x 16 sur le châssis long—Autres dimensions disponibles contre supplément.

TRACTION A LA BARRE: 1800 kgs.

PRISE DE FORCE ARRIERE (contre supplément): Mouvement transmis de l'arrière de la boîte à vitesses à l'arrière du châssis. Peut être équipée d'une poulie pour actionner une batteuse, un hache-paille, une scie circulaire etc., ou d'un arbre cannelé pour actionner faucheuses, lieuses, moissonneuses etc.

PRISE DE FORCE CENTRALE (contre supplément): Placée de manière à actionner au moyen de courroies trapézoïdales, compresseurs, génératrices, pulvérisateurs ou tout autre équipement pouvant être monté à l'intérieur du véhicule.

CARROSSERIE: Panneaux en alliage léger, anti-corrosion. Toutes les parties extérieures en acier sont fortement galvanisées.

| DIMENSIONS HORS-TOUT | CHASSIS COURT | CHASSIS LONG |
|--|------------------------|------------------------|
| Empattement | 2,23 m. | 2,77 m. |
| Voie | 1,31 m. | 1,31 m. |
| Garde au sol | 203 mm. | 248 mm. |
| Diamètre de braquage | 11,58 m. | 13,72 m. |
| Longueur hors-tout | 3,62 m. | 4,44 m. |
| Largeur hors-tout | 1,63 m. | 1,63 m. |
| Hauteur hors-tout (max.) | 1,97 m. | 2,06 m. |
| DIMENSIONS INTERIEURES | | |
| Hauteur des côtés A | 495 mm. | 483 mm. |
| Largeur de la caisse entre les flancs B | 1,44 m. | 1,44 m. |
| Largeur du plancher entre les roues C | 0,921 m. | 0,921 m. |
| Largeur des passages de roues D | 0,349 m. | 0,349 m. |
| Longueur de la caisse entre les côtés E | 1,09 m. | 1,85 m. |
| Hauteur des passages de roues F | 0,216 m. | 0,229 m. |
| Hauteur du plancher au toit (max.) G | 1,23 m. | 1,22 m. |
| CHARGE UTILE AVEC PNEUS STANDARD | | |
| Sur route | 3 personnes + 450 kgs. | 3 personnes + 900 kgs. |
| En tout-terrain | 3 personnes + 365 kgs. | 3 personnes + 816 kgs. |
| Poids en ordre de marche avec 22 l. d'essence | 1315 kgs. | 1494 kgs. |

The Rover Company Ltd., se réserve le droit de modifier les spécifications, couleurs, conception ou prix de ses véhicules sans préavis. La documentation Rover s'efforce de fournir des renseignements strictement à jour, mais la Société dégage toute responsabilité pour les modifications qui pourraient se produire après la mise sous presse. Les personnes vendant les véhicules et accessoires de la Société ne sont pas ses agents et n'ont aucune autorité pour engager la Société par ce qu'ils expriment ou impliquent.

THE ROVER COMPANY LIMITED • SOLIHULL • WARWICKSHIRE • ENGLAND

Printed in England by Petty & Sons Ltd., Leeds

Publication No. 603/French/3.