



détails près (feux de position et commutateurs d'éclairage au tableau de bord), il est strictement identique à son jumeau insulaire. La légère portière refermée, l'univers militaire vous saute au volant. Plus spartiate, c'est difficile : autour de deux cadrans circulaires, boutons, tirettes et basculeurs non identifiés s'étalent à même la tole. Luxe incongru. Il y a même un chauffage ! L'événement est quant à elle, fournie par des volets genre 2 CV Citroën qui se relèvent sous le pare-brise en deux parties.

Couée à la fenêtre, bien tassé contre la portière, comme dans tout Land qui se respecte. J'y mets en route le Diesel. Diabli, il n'y a pas grand-chose qui répare de la salle des machines, surtout pas d'insonorisation ! Et le Land déhale comme une pénière, lâchant un gros nuage noir odorant que les cyclistes

hument avec délices ! Ferme et très précise, la boîte est agréable à utiliser, même si la première n'est toujours pas synchronisée d'une radio. Le chauffage abandonne la lutte contre les courants d'air, mais la direction, qui fait son poids, permet de se

COMMANDO SOUS SURVEILLANCE

Solide et éprouvé, le Land Commando souffre des mêmes maux que les 80 ou 109, ses cousins.

Moteur : toujours gras ! Les surtensions d'huile sont normales. C'est le contraire qui serait inquiétant ! Le moteur à essence est solide, mais on ne peut en dire autant du diesel 3 paliers construit sur la même base. Attention, fragiles ! Moins de problèmes avec les 5 paliers, plus silencieux.

Transmission : Boîte de vitesses et de transfert sont solides. Sur les Commando, le chargement de l'embrayage est plus sévère que sur les autres Land car d'acier plus facile. Attention aux vitesses qui sautent, signe d'une boîte fatiguée. Les boîtes de Sherrins III sont plus fragiles que les précédentes.

Châssis : attention à la corrosion de la traverse arrière, fréquentes sur des véhicules ayant roulé sur ces routes abominablement sarrées. Beaucoup de Land penchent d'un côté, suite à des lames de ressort avachies. Vérifier les frictions des lames.

Carrosserie : peu de soucis de corrosion, car en aluminium. Toutefois, l'encrage du pare-brise métallique est quelquefois corrodé. Voir aussi les charnières de hayon arrière.

Trains roulants : les roulements de roues prennent souvent du jeu. Les freins sont difficiles à purger. Sur certains modèles, le purgeur est placé plus bas que le cylindre de roue et il est difficile d'éliminer les bulles.

Électrique : typiquement British, les faisceaux sont fragiles et les connecteurs imparfaites suite aux frotements. Existe en 12 et 24 volts. À vérifier avant de brancher quoi que ce soit...

LE COÛT DE LA PANNE...

Boîte de vitesses Série III (reconditionnée) Military :	4 700 F
Crochet de remorque NATO :	575 F
Feux arrière (refabrication) Série I et II :	75 F
Pompe à eau :	750 F
Filtre à huile :	225 F
Bas de portières « Lightweight » (complet) :	1 000 F
Volant (Série III) :	270 F
Amortisseur :	600 F (la paire)
Embrayage : mécanisme + bulée :	425 F disque : 350 F
Maltre-cylindre freins :	1 900 F
Tambour de frein (avant/arrière) :	580 F/450 F
Ligne d'échappement :	950 F
Bâche (neuve ou d'occasion) :	à partir de 500 F
Pneu Avon « Traction Mileage » 600x19 :	570 F
Carburateur :	900 F
Démarrateur 12 volts :	790 F
Distributeur 12 volts :	1 050 F
Reservoir carburant (origine) :	2 500 F
Remorque Sarskey (Military) :	1 500 F
Pare-chocs avant (militaire) :	600 F
Capot avant :	2 400 F
Phare (optique H4) :	210 F
Pare-brise complet :	2 500 F
Jante tôle origine :	400 F



1 La motorisation diesel 2296 cm³ avec 62 chevaux à 4 000 U/min n'est pas un foudre de guerre, un combo pour un Military Power et extrêmement broyé, il faut surveiller.

2 La plaque constructeur et le numéro de châssis sont les cartes d'identité du Land. Par exemple, un Série III diesel en condition à gauche aura un numéro commençant par 895 s'il a été construit entre 1968 et 1969. Pour les versions suivantes, après 1969, il y aura le préfixe SALBAA suivi de 5 pour diesel, 2 pour condition à gauche et A pour Série III.

3 Bien à l'abri derrière le pont, l'échappement ne gêne absolument pas lors d'une descente de marches, par exemple.

4 À l'avant comme à l'arrière, le Commando fut conçu à d'infatigables ressorts à lames. Mais les déformations sont suffisantes pour retarder au maximum les croisements de pont.

5 Mécaniquement identique au Land Rover 68, le Commando utilise le même système de freinage, constitué de quatre tambours.

6 Le Carré et compact, le « Lightweight » a des angles d'attaque et de sortie particulièrement favorables qui, associés à une suspension tout plus souple que les Land 68, le rendent agile au capotage par et dur. Un peu de patience est nécessaire pour démonter les arceaux de la capote. Il ne reste plus qu'à tirer les portières pour obtenir une « Jeep » plus British. Ici une version Ley Tor terrain, non restaurée, dans son jus.