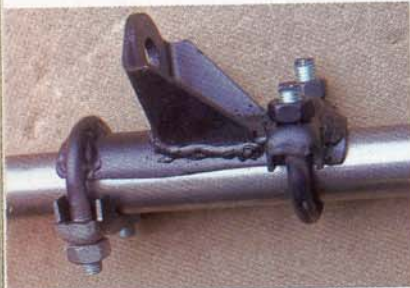


LES ASTUCES DE STÉPHANE



Stéphane Leuner, le patron de Distri 4x4, un garage indépendant Land Rover de la région de Metz, connaît les Land Rover depuis près de 25 ans. Il nous fait profiter des ses trucs et astuces.

Les Range Classic sont équipés d'un amortisseur de direction placé sur la barre d'accouplement, derrière l'essieu. En



tout terrain, cette pièce est très exposée. Pour l'installer devant le pont, on doit concevoir un nouveau système pour le fixer sur la barre de direction. Pour ce faire, on prend un morceau

de 15 cm de tube creux de diamètre 22 mm. On le coupe en deux dans le sens de la longueur afin de pouvoir prendre en sandwich la barre de direction. Dessus, on soude deux cavaliers métalliques pour serrer ce support sur la barre et une petite patte en U de 4 mm sur le demi-tube supérieur. On fixe l'amortisseur sur ce support via la patte soudée. De l'autre côté, l'amortisseur est fixé sur le longeron droit du châssis. Comme il n'y a pas de point de fixation d'origine, on soude sur la face inférieure du longeron un profilé en U en tôle de 40 mm x 40 mm en 4 mm d'épaisseur. Ce système de fixation peut être adapté sur les barres de direction renforcées en prenant un tube creux de diamètre supérieur.



Lorsqu'on remonte la culasse d'un moteur 200 Tdi, 300 Tdi ou VM, le dernier jeu de vis du côté du tablier, plaquant la culasse sur le bloc moteur, est peu accessible. On est obligé de les mettre en place

avant de positionner la culasse. La présence de ces vis qui dépassent du plan pose alors problème car il est délicat de placer correctement la culasse sur le bloc, sans endommager le joint. Une solution consiste à mettre un élastique emprisonnant les deux vis ensemble. Cet élastique les maintient en place et en hauteur, sans que les tiges dépassent de la culasse. Lorsque la culasse est en place, il suffit de couper l'élastique pour que les vis tombent dans leur logement.



est de 5 mm. Il suffit de glisser les joints de pistons sur l'épaulement et de les mettre en place sur l'étrier en les enfonçant d'un coup sec. On est sûr de les positionner bien à plat, au fond de leur emplacement.



cet aléa en utilisant une canette de soda comme centreur. On découpe les deux fonds de la canette pour récupérer la partie centrale, la feuille d'aluminium. Il suffit alors de la rouler sur elle-même et de glisser le joint spi dessus. Ensuite, on l'emmanche l'ensemble sur le pignon. On pousse le joint spi pour le mettre en place puis on retire doucement la feuille d'aluminium. De cette manière, on ne force pas sur le joint et on le met correctement en place.



le liquide dans le circuit. Il ne reste plus qu'à desserrer les vis de purge au niveau des étriers. Pas la peine de pomper avec la pédale de frein. Il ne faut pas exercer une pression supérieure à 800 g, sous peine d'endommager le circuit.

Pour enfoncer facilement les joints de pistons d'étriers de frein, on peut concevoir un petit outil spécial. Dans un morceau de bois, on confectionne un patin circulaire de 48 mm de diamètre, puis on le retravaille pour en obtenir un second de 40 mm. La hauteur de l'épaulement

Mettre en place un joint spi correctement est une chose peu facile. Si on le positionne mal, la lèvres intérieure se retourne, rendant caduque le changement. On peut éviter

On peut purger le circuit de freinage d'un véhicule équipé d'un moteur 200 Tdi, 300 Tdi ou d'un moteur V8 3,9 l injection ou 4,2 l en utilisant la compression de l'air. Sur le réservoir de liquide, on visse un bouchon spécial au centre duquel une Durit est fixée. On branche dessus une soufflette et on instaure une pression de 800 g dans le circuit. L'air comprime

RIDELLE SUR LAND 90

Je souhaite installer une ridelle à la place de la porte arrière sur mon Land 90 TD hard top de 1989. Comment dois-je procéder ?

■ **Alain Cavallé,**
alain-cavaille@wanadoo.fr

La dépose de la porte arrière et son remplacement par une ridelle ne pose pas de problème particulier. De nombreux passionnés font régulièrement cette opération en quelques heures. La benne arrière d'un Land hard top et d'un modèle bâché sont identiques et il n'est pas nécessaire de percer pour les charnières de la ridelle. La dépose de la porte arrière nécessite deux personnes et, pour accéder à la charnière basse, on doit passer derrière l'aile intérieure, ce qui est peu pratique. Hormis ces deux points, cette transformation est simple. Il suffit de se procurer une ridelle complète référencé MUC 8736 avec le système de fermeture, chez Land Rover. En revanche, si on conserve le hard top, on doit trouver un système de hayon supérieur pour fermer l'accès à la benne.

LA BONNE PLACE

Je voudrais installer un ventilateur électrique sur mon Range Rover VM de 1987 mais, je ne sais pas où poser la sonde pour déclencher le moteur du ventilateur.

■ **Patrick Flamme,**
Mickael.Langlais@ArvinMeritor.com

La sonde doit être installée à l'endroit où le liquide de refroidissement est le plus chaud, c'est-à-dire sur la Durit de sortie du moteur du circuit de refroidissement. Pour cela, il faut adapter la sonde sur Durit en y perçant un petit trou et en y taraudant la sonde dessus.

TAILLE MAXIMUM

Mon Range Classic V8 3,5 l est équipé de pneumatiques en 215 x 85/16.

J'aimerais installer une monte plus grande. Quelle dimension maximum puis-je envisager sans avoir à découper les ailes ?

■ **Christophe Planeix,**
christophe.planeix@wanadoo.fr

Les Range Classic reçoivent, sans souci, des pneumatiques plus grands, en 7.00 x 16. Au-dessus, cette monte, les roues frottent contre les ailes, les passages en croisements de pont. Il n'y a qu'une seule exception avec le Michelin OR. Le modèle en 7.50 x 16 est le plus petit du marché avec un diamètre de 814 mm. Cette caractéristique permet de le monter sur les Range sans devoir couper les ailes.