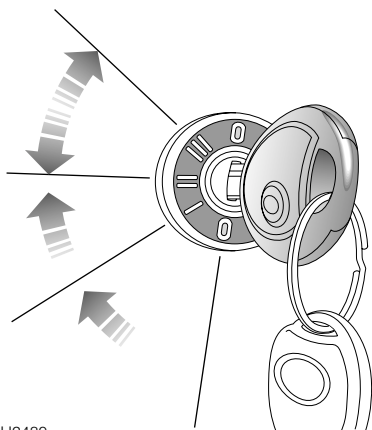


ANTIVOL DE DIRECTION



H2480

Pour débloquer la direction

Insérer **COMPLETEMENT** la clef et faire tourner le contacteur à clef dans la position "I". Une légère oscillation du volant au cours de la rotation de la clef facilitera son déblocage.

Pour bloquer la direction

Placer la clef de contact en position "0" et l'enlever du contacteur à clef. Faire tourner légèrement le volant, jusqu'à ce que l'antivol s'engage.

AVERTISSEMENT

Lorsque l'antivol est engagé, il est impossible de diriger le véhicule. NE PAS enlever la clef et ne pas la faire tourner dans la position "0" lorsque le véhicule se déplace.

CONTACTEUR A CLEF

Le contacteur à clef se trouve à droite de la colonne de direction et les différentes positions ci-après permettent de débloquer la direction, de mettre les circuits électriques en fonction et d'actionner le démarreur :

Position "0"

- Direction bloquée (si la clef est enlevée).
- La plupart des circuits électriques d'éclairage sont utilisables, y compris feux de position, phares et feux de détresse.

Position "I"

- Direction débloquée.
- La montre, l'autoradio / lecteur de cassettes et l'allume-cigares sont utilisables.

Position "II"

- Tous les instruments, les témoins et les circuits électriques fonctionnent.

Position "III"

- Le démarreur fonctionne.

Relâcher la clef dès que le moteur se met en marche (la clef reviendra automatiquement dans la position "II"). Noter que les fonctions électriques utilisables en position "I" seront interrompues au cours du démarrage.

REMARQUE : sur les modèles à boîte automatique, le démarrage n'est possible que dans les positions "P" ou "N".

MISE EN MARCHÉ - Modèles à moteur à essence

AVERTISSEMENT

Ne jamais mettre un moteur en marche ni le laisser tourner dans un local non ventilé - les gaz d'échappement sont toxiques et contiennent de l'oxyde de carbone, qui peut rendre inconscient et même être fatal.

Avant de mettre le moteur en marche et de conduire, PRENDRE SOIN de se familiariser avec les précautions indiquées à la section '*CONVERTISSEUR CATALYTIQUE**', page 122.

Noter tout particulièrement que, si le moteur ne démarre pas, des tentatives répétées peuvent envoyer de l'essence non brûlée dans le convertisseur et endommager celui-ci.

1. Contrôler que le frein à main est serré et que le levier de vitesses se trouve au point mort (position "P" ou "N" avec boîte de vitesses automatique).
2. Eteindre tout appareil électrique inutile.
3. Placer le contacteur en position "II" puis en position "III" pour actionner le démarreur. NE PAS appuyer sur la pédale d'accélérateur au cours du démarrage et RELACHER LA CLEF dès que le moteur se met en marche.

Dans les climats tempérés, NE PAS faire tourner le démarreur pendant plus de 10 secondes. Si le moteur ne démarre pas, couper le contact et attendre 10 secondes avant de recommencer.

REMARQUE : *une utilisation prolongée du démarreur décharge non seulement la batterie mais peut également endommager le démarreur et le convertisseur catalytique.*

REMARQUE : *les témoins de charge de batterie et de pression d'huile devraient s'éteindre dès que le moteur tourne.*

Par temps froid, ou lorsque la batterie est peu chargée, et si le véhicule est équipé d'une boîte manuelle, débrayer avant de mettre le moteur en marche et maintenir la pédale jusqu'à ce que le moteur tourne. Cela réduira la charge sur la batterie.

Climats froids

Par temps très froid, l'extinction du témoin de pression d'huile peut demander plusieurs secondes. De même, la durée d'entraînement du moteur augmentera également ; à -25°C, il peut être nécessaire d'utiliser le démarreur sans arrêt pendant un maximum de 30 secondes avant que le moteur ne se mette en marche. Pour cette raison, prendre soin d'éteindre tout appareil électrique non indispensable.

Chauffe-bloc

Utiliser uniquement des chauffe-bloc homologués, d'une puissance maximale de 400 W. Des chauffe-bloc plus puissants risquent d'endommager les composants du système de dépollution.

Véhicules à boîte de vitesses automatique

Après la mise en marche, serrer fermement le frein à main et la pédale de frein et relâcher la pédale d'accélérateur avant de déplacer le sélecteur de la position "N" ou "P" ; sinon, le véhicule risque de se déplacer dès qu'un des rapports de conduite (1, 2, 3, D ou R) est engagé. Cela est particulièrement important lorsque le moteur est froid, car son ralenti sera plus rapide que normalement.

MISE EN MARCHÉ - Modèles à moteur diesel

AVERTISSEMENT

Ne jamais mettre un moteur en marche ni le laisser tourner dans un local non ventilé - les gaz d'échappement sont toxiques et contiennent de l'oxyde de carbone, qui peut rendre inconscient et même être fatal.

Avant de mettre le moteur en marche et de conduire, prendre soin de SE FAMILIARISER avec les précautions indiquées sous 'CONVERTISSEUR CATALYTIQUE*', page 122.

Noter tout particulièrement que, si le moteur ne démarre pas, des tentatives répétées peuvent envoyer de l'essence non brûlée dans le convertisseur et endommager celui-ci.

1. Contrôler que le frein à main est serré et que le levier de vitesses se trouve au point mort (position "P" ou "N" avec boîte de vitesses automatique).
2. Eteindre tout appareil électrique inutile.
3. Engager la clef de contact et faire tourner le contacteur en position "II". Attendre que le témoin de bougie de préchauffage s'éteigne.

REMARQUE : la durée dépendra de la température du liquide de refroidissement (le témoin s'éteindra presque immédiatement lorsque le moteur est chaud).

4. Faire tourner la clef dans la position "III" pour actionner le démarreur. NE PAS pomper avec la pédale d'accélérateur au cours de la mise en marche. RELACHER LA CLEF dès que le moteur se met en marche.

Si le moteur cale ou ne démarre pas, REPLACER le contacteur à clef en position "I" avant toute nouvelle tentative de démarrage ; le moteur ne démarrera pas si la clef est laissée en position "II".

Dans les climats tempérés, NE PAS faire tourner le démarreur pendant plus de 10 secondes. Si le moteur ne démarre pas, couper le contact et attendre 10 secondes avant de recommencer.

REMARQUE : une utilisation prolongée du démarreur décharge non seulement la batterie mais peut également endommager le démarreur et le convertisseur catalytique.

REMARQUE : les témoins de charge de batterie et de pression d'huile devraient s'éteindre dès que le moteur tourne.

Par temps froid, ou lorsque la batterie est peu chargée, et si le véhicule est équipé d'une boîte manuelle, débrayer avant de mettre le moteur en marche et maintenir la pédale jusqu'à ce que le moteur tourne. Cela réduira la charge sur la batterie.

Précautions

- **Ne pas faire tourner le moteur diesel à un régime supérieur au ralenti avant que le témoin de pression d'huile ne s'éteigne. Cela permettra d'assurer un graissage adéquat des paliers du moteur et du turbocompresseur avant de conduire le véhicule à la vitesse normale.**
- **De même, TOUJOURS laisser tourner le moteur au ralenti pendant 10 secondes avant de l'arrêter.**

Mise en marche et conduite

Climats froids

Par temps très froid, l'extinction du témoin de pression d'huile peut demander plusieurs secondes. De même, la durée d'entraînement du moteur augmentera également ; à -25°C, il peut être nécessaire d'utiliser le démarreur sans arrêt pendant un maximum de 30 secondes avant que le moteur se mette en marche. Pour cette raison, prendre soin d'éteindre tout appareil électrique non indispensable.

Chauffe-bloc

Utiliser uniquement des chauffe-bloc homologués, d'une puissance maximale de 400 W. Des chauffe-bloc plus puissants risquent d'endommager les composants du système de dépollution.

Véhicules à boîte de vitesses automatique

Après la mise en marche, serrer fermement le frein à main et la pédale de frein et relâcher la pédale d'accélérateur avant de déplacer le sélecteur de la position "N" ou "P" ; sinon, le véhicule risque de se déplacer dès qu'un des rapports de conduite (1, 2, 3, D ou R) est engagé. Cela est particulièrement important lorsque le moteur est froid, car son ralenti sera plus rapide que normalement.

CONDUITE

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Stabilité du véhicule

Pour permettre une utilisation tout-terrain dans des conditions très diverses, la garde au sol de votre véhicule est plus élevée que celle d'une voiture de tourisme classique et son centre de gravité sera donc plus haut. Cette garde au sol plus élevée offrira une meilleure vision de la route et le conducteur pourra donc anticiper plus aisément les problèmes. Les conducteurs inexpérimentés devront redoubler de prudence et se souvenir que le Discovery ne peut pas négocier les virages à la même vitesse qu'une voiture de tourisme classique, pas plus qu'une voiture de sport surbaissée ne peut négocier le tout-terrain. Comme avec tous les autres véhicules de ce type, une utilisation incorrecte du Discovery peut provoquer des embardées ou même un retournement.

Hauteur du véhicule

La hauteur totale de votre véhicule dépasse celle d'une voiture de tourisme classique (pour votre commodité, la hauteur est indiquée sur la partie intérieure du pare-soleil). Ne jamais oublier la hauteur du véhicule et toujours contrôler la hauteur disponible avant la conduite dans des espaces à dégagement limité. Cela est particulièrement important si le véhicule est équipé d'une galerie de toit ou si le toit ouvrant est ouvert.

Instruments et témoins

Avant de conduire, il est important de bien comprendre les fonctions des instruments et des témoins (voir 'TABLEAU DE BORD', page 62).

REMARQUE : les témoins rouges ont une importance particulière et indiquent une anomalie lorsqu'ils s'allument. Si un témoin rouge s'allume, toujours arrêter le véhicule et faire appel à un mécanicien compétent avant de reprendre la route.

Réchauffage

NE PAS réchauffer le moteur en le laissant tourner au ralenti.

Pour des raisons d'économie, il est conseillé de conduire le véhicule dès la mise en marche du moteur, en se souvenant que des accélérations brusques ou des charges excessives avant d'avoir atteint la température d'utilisation normale peuvent endommager le moteur.

Rodage

La qualité du rodage aura une grande importance sur la fiabilité et la régularité de fonctionnement de votre véhicule pendant toute sa vie utile.

Le moteur, la boîte de vitesses, les freins et les pneus demandent un rodage attentif pour s'adapter aux exigences rigoureuses de la conduite quotidienne. Au cours des premiers 800 km (500 miles), il est indispensable de conduire en tenant compte des exigences de rodage et des conseils suivants :

- NE PAS dépasser une vitesse sur route de 110 km/h ou 3.000 tr/min. Commencer par conduire avec une pression légère sur l'accélérateur et attendre d'avoir parcouru la distance de rodage spécifiée avant d'augmenter progressivement les régimes du moteur.
- NE PAS appuyer à fond sur l'accélérateur et ne faire peiner le moteur dans aucun rapport.
- EVITER une accélération rapide et un freinage puissant, sauf en cas d'urgence.

CONSOMMATION DE CARBURANT

La consommation de carburant est affectée par deux facteurs principaux :

- La façon d'entretenir le véhicule.
- Votre façon de conduire.

Pour obtenir une consommation de carburant optimale, il est indispensable que le véhicule soit entretenu conformément au programme du constructeur.

Les points tels que l'état de l'élément du filtre à air, les pressions des pneus et le parallélisme des roues peuvent affecter considérablement la consommation de carburant. La façon de conduire aura cependant la plus grande influence. Les conseils suivants peuvent vous aider à améliorer encore plus la consommation :

- Eviter tout trajet court inutile et les démarrages / arrêts fréquents.
- Eviter les démarrages brusques en accélérant doucement et progressivement.
- Ne pas rester dans les rapports inférieurs plus longtemps que nécessaire.
- Ralentir doucement et éviter des freinages brusques et puissants.
- Anticiper les encombrements et régler sa vitesse en conséquence.
- Lorsque le véhicule est arrêté par circulation encombrée, engager le point mort pour améliorer la consommation de carburant et les performances de la climatisation d'air.

EQUIPEMENT AUXILIAIRE

AVERTISSEMENT

N'utiliser AUCUN équipement auxiliaire, génératrice à galet par exemple, entraîné par une roue du véhicule, car il provoquerait une défaillance du différentiel de la boîte de vitesses.

SYSTEME ANTIPOLLUTION

AVERTISSEMENT

Les gaz d'échappement contiennent des substances toxiques pouvant rendre inconscient et même être fatales.

- ***NE PAS respirer les gaz d'échappement.***
- ***NE PAS mettre le moteur en marche ni le laisser tourner dans un local non ventilé et ne pas conduire avec la porte arrière ouverte.***
- ***NE JAMAIS modifier le système d'échappement d'origine.***
- ***TOUJOURS faire réparer immédiatement toute fuite du système d'échappement.***
- ***Si vous avez l'impression que des gaz d'échappement s'infiltrent dans le véhicule, en faire déterminer la cause et la corriger dès que possible.***

Les véhicules Land Rover sont équipés d'un équipement de contrôle de dépollution et d'évaporation de carburant permettant de satisfaire aux exigences de plusieurs pays.

La législation de nombreux pays interdit aux propriétaires de modifier ou d'altérer l'équipement de dépollution du véhicule ainsi qu'un remplacement ou une modification non autorisée de cet équipement. Dans ce cas, le propriétaire du véhicule et le réparateur risquent tous deux d'enfreindre la loi et seront responsables des conséquences.

Il est important de se souvenir que seuls les concessionnaires Land Rover disposent de l'outillage nécessaire pour entreprendre les réparations et l'entretien du système de dépollution de votre Discovery.

Convertisseur catalytique

CONVERTISSEUR CATALYTIQUE*

Le système d'échappement comporte un convertisseur catalytique qui transforme les émanations toxiques du moteur en gaz moins nocifs pour l'environnement.

AVERTISSEMENT

Les convertisseurs catalytiques peuvent être endommagés aisément par une conduite incorrecte, par un carburant inapproprié ou par des ratés du moteur. Pour cette raison, il est EXTREMEMENT IMPORTANT d'observer les précautions suivantes :

Carburant

Utiliser UNIQUEMENT le carburant recommandé pour votre véhicule.

Mise en marche du moteur

- NE PAS continuer de solliciter le démarreur après plusieurs échecs de démarrage (le carburant non brûlé pourrait être aspiré dans le système d'échappement et endommager le catalyseur) et ne pas essayer d'appuyer sur la pédale d'accélérateur en cas de raté - faire appel à un mécanicien compétent.
- Au cours du démarrage d'un moteur FROID, NE PAS conduire si l'on suspecte des ratés et NE PAS appuyer sur l'accélérateur en cas de ratés - faire appel à un mécanicien compétent.
- Ne pas essayer de mettre le moteur en marche en poussant ou en tirant le véhicule.

Conduite

- Si on suspecte des ratés, ou si le véhicule manque de puissance pendant la conduite alors que le moteur a atteint sa température normale d'utilisation, il peut être conduit LENTEMENT chez un concessionnaire Land Rover (au risque d'endommager le catalyseur).
- NE JAMAIS tomber en panne sèche (les ratés qui en résulteront peuvent endommager le catalyseur).
- Consulter le concessionnaire si la consommation d'huile semble excessive (fumée bleue à l'échappement) car elle réduira progressivement le rendement du catalyseur.
- Sur routes défoncées, éviter tout choc important sous le véhicule, lesquels pourraient endommager le convertisseur catalytique.
- NE PAS surcharger le moteur et ne pas l'emballer excessivement.
- NE PAS arrêter le moteur lorsque le véhicule se déplace avec un rapport engagé.

AVERTISSEMENT

Les températures d'échappement peuvent être extrêmement élevées ; NE PAS garer le véhicule au-dessus de matériaux combustibles, feuilles ou herbes sèches par exemple, pouvant toucher le système d'échappement - ils pourraient provoquer un incendie par temps sec.

Convertisseur catalytique

Entretien du véhicule

- Tout raté du moteur, toute réduction des performances du moteur ou tout auto-allumage peut endommager sérieusement le convertisseur catalytique. Pour cette raison, il est indispensable qu'aucune personne non qualifiée ne modifie les réglages du moteur et que celui-ci soit périodiquement entretenu par un concessionnaire Land Rover.
- Sur les véhicules à moteur à essence, NE PAS faire tourner le moteur avec une bougie déposée ou un câble HT débranché ni avec un dispositif devant être inséré dans une bougie.

Plein de carburant

SECURITE A LA STATION-SERVICE

AVERTISSEMENT

L'essence est hautement inflammable et également extrêmement déflagrante dans les espaces clos.

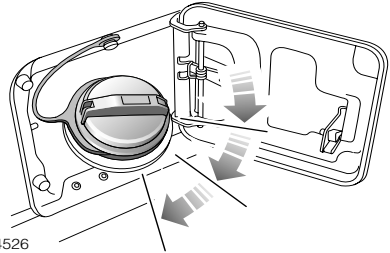
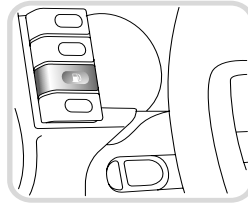
Toujours être prudent au cours du remplissage :

- Arrêter le moteur.
- Ne pas fumer et ne pas approcher de flammes.
- Ne pas utiliser de téléphone portatif.
- Prendre soin de ne pas renverser de carburant.
- Ne pas trop remplir le réservoir.

BOUCHON DE REMPLISSAGE DE CARBURANT

AVERTISSEMENT

NE PAS enlever le bouchon de remplissage avant d'avoir évacué la pression du réservoir (attendre que le sifflement cesse).



H4526

L'orifice de remplissage se trouve dans l'aile arrière droite. La clef de contact étant en position "0" ou "I", appuyer sur l'interrupteur de la nacelle (illustré) pour ouvrir la trappe à carburant.

Le bouchon de remplissage est conçu pour permettre l'évacuation de pression du réservoir au cours du premier demi-tour. Desserrer prudemment le bouchon d'un demi-tour, jusqu'à ce qu'une résistance soit ressentie, et attendre que la pression du réservoir s'échappe. Lorsque la pression a disparu (fin du sifflement), enlever complètement le bouchon.

Remonter le bouchon et le serrer dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que trois déclics soient audibles (voir illustration).

Fermer la trappe.

TYPE DE CARBURANT

AVERTISSEMENT

L'emploi d'essence AU PLOMB provoquera une détérioration importante du convertisseur catalytique des véhicules à moteur à essence qui en sont équipés !

Véhicules à moteur à essence

Véhicules avec convertisseur catalytique :

- *Moteurs à basse compression :*
Essence SANS PLOMB de 91 octanes, conforme à la spécification EN 228
- *Moteurs à haute compression :*
Essence SANS PLOMB de 95 octanes, conforme à la spécification EN 228

Véhicules sans convertisseur catalytique :

- Si possible, utiliser de l'essence SANS PLOMB de 91 octanes. Dans les pays où seul du carburant AU PLOMB est disponible, utiliser un carburant AU PLOMB de 95 octanes.

L'indice d'octane et le type d'essence (sans plomb ou au plomb) disponibles dans les stations-service seront différents dans diverses parties du monde. Par exemple, du carburant sans plomb de 95 octanes est disponible dans la plupart des pays d'Europe mais on ne trouvera parfois que du carburant au plomb ou un indice d'octane inférieur dans d'autres pays du monde. Les indices d'octane indiqués ci-dessus représentent le MINIMUM nécessaire et peuvent donc être dépassés en toute sécurité.

Les moteurs sont réglés en production pour le type de carburant le plus répandu dans le pays de vente du véhicule.

Cependant, si un véhicule est exporté dans un pays différent par la suite ou voyage entre différents pays, le propriétaire doit se souvenir que le carburant disponible ne convient pas nécessairement aux spécifications du moteur. En cas de doute, demander conseil dans le pays en question.

L'utilisation d'essence d'un indice d'octane inférieur à celui recommandé peut cependant provoquer un cliquetis important et constant. Il peut endommager le moteur s'il dépasse un certain niveau.

NOTA : un cliquetis occasionnel et léger se produisant au cours d'une accélération ou en côte est acceptable.

Véhicules à moteur diesel

AVERTISSEMENT

Ce véhicule n'est PAS compatible avec le biodiesel.

Utiliser du gazole (AGO) conforme à la norme EN 590.

La qualité du carburant diesel (gazole) peut varier suivant les pays et on ne devra utiliser que du carburant propre de bonne qualité. Il est important que la teneur en soufre du carburant diesel ne dépasse pas 0,3% ; en Europe, toutes les sources d'approvisionnement devraient se trouver entre ces limites mais, pour les autres pays du monde, s'en assurer auprès du fournisseur.

Lorsque la teneur en soufre dépasse 0,3%, l'huile moteur et le filtre devront être remplacés plus fréquemment.

AVERTISSEMENT

Si le réservoir est rempli accidentellement d'essence, il est INDISPENSABLE de demander conseil au concessionnaire AVANT toute tentative de mise en marche du moteur !

PLEIN DE CARBURANT

AVERTISSEMENT

NE PAS tenter de remplir le réservoir au maximum. Si le véhicule doit être garé en pente, au soleil ou dans un endroit chaud, la dilatation du carburant pourrait provoquer un débordement.

Les pompes des stations-service sont équipées d'un détecteur de coupure automatique permettant d'éviter tout débordement de carburant. Remplir le réservoir LENTEMENT, jusqu'à l'arrêt automatique du bec de pompe. NE PAS tenter de remplir le réservoir au-delà de ce point car on risque un débordement dû à la dilatation du carburant.

Véhicules à moteur à essence

Sur les véhicules à moteur à essence conçus pour fonctionner à l'essence sans plomb UNIQUEMENT, le goulot de remplissage du réservoir n'acceptera QUE le bec étroit des pompes débitant de l'essence SANS PLOMB.

Sur les véhicules à moteur à essence conçus pour fonctionner à l'essence AU PLOMB, le goulot de remplissage acceptera le bec plus large des pompes débitant de l'essence au plomb.

Véhicules à moteur diesel

Le débit de remplissage maximum des pompes diesel des stations-service est de 45 l par minute. Les pompes pour véhicules utilitaires sont à débit plus rapide et elles peuvent provoquer un arrêt prématuré de la pompe et un débordement de carburant.

RESERVOIR DE CARBURANT VIDE

Véhicules à moteur à essence

Si le véhicule à moteur à essence est équipé d'un convertisseur catalytique, une panne sèche risque de provoquer des ratés qui pourraient endommager le convertisseur catalytique. NE PAS LAISSER LE RESERVOIR SE VIDER !

Véhicules à moteur diesel

Après toute panne sèche, verser au moins 4,5 litres de combustible dans le réservoir et procéder comme suit :

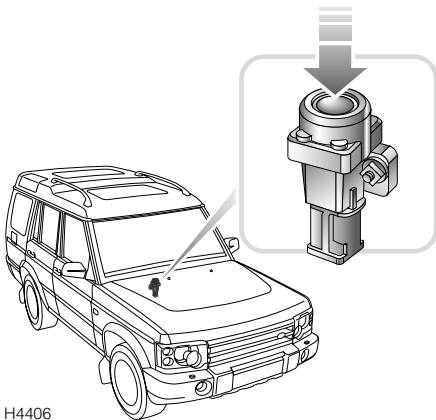
1. Couper le contact et attendre 15 secondes.
2. Placer la clef de contact en position "II" et attendre 30 secondes.
3. Recommencer les opérations 1 et 2 à six reprises.
4. A la fin du dernier intervalle de 30 secondes, appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur.
5. En maintenant la pédale d'accélérateur appuyée à fond, faire démarrer le moteur.
6. Continuer d'entraîner le moteur et, dès que le moteur tourne régulièrement, relâcher la pédale d'accélérateur à mi-course environ et relâcher la clef de contact. Le moteur devrait fonctionner.
7. Si le moteur ne démarre pas, recommencer l'opération.

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

NE PAS entraîner le moteur pendant plus de 20 secondes d'affilée.

Si l'opération ci-dessus est entreprise sur un véhicule qui n'est PAS tombé en panne sèche, le moteur sera noyé et ne démarrera pas.

DISJONCTEUR DE COUPURE DE CARBURANT



H4406

Le disjoncteur de coupure de carburant est un dispositif de sécurité qui interrompt automatiquement l'arrivée de carburant au moteur en cas de collision ou de choc brusque.

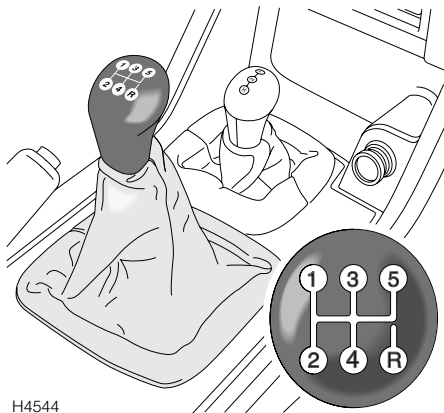
Ce disjoncteur se trouve sur le tablier du compartiment moteur. Après un choc, il faut réarmer ce disjoncteur en appuyant sur son capuchon en caoutchouc (voir illustration ci-dessus) avant de pouvoir remettre le moteur en marche.

AVERTISSEMENT

TOUJOURS rechercher toute fuite de carburant avant de réarmer le disjoncteur !

Boîte de vitesses manuelle

LEVIER DE CHANGEMENT DE VITESSES



H4544

Les véhicules à boîte manuelle sont équipés d'une boîte principale à cinq rapports et d'une boîte de transfert à deux rapports (LONG et COURT). La combinaison de la boîte principale et de la boîte de transfert permet donc d'obtenir dix rapports en marche avant et deux rapports en marche arrière.

Les positions des rapports de la boîte de vitesses principale sont indiquées sur la poignée du levier de changement de vitesses. Noter que, lorsque la boîte de vitesses est au point mort, un ressort aligne automatiquement le levier des vitesses entre la troisième et la quatrième.

AVERTISSEMENT

Ne pas engager la marche arrière avant que le véhicule ne soit arrêté.

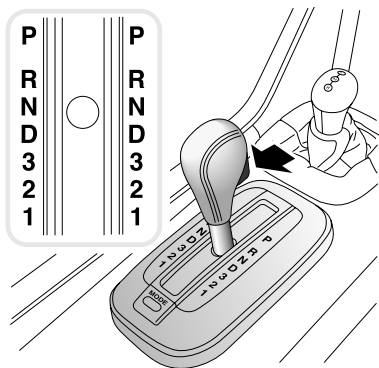
NE PAS tenter de mettre le moteur en marche avec un rapport engagé. Ne mettre le moteur en marche QU'AVEC le levier de vitesses au point mort et le frein à main serré.

Précautions au cours de la conduite

- NE PAS reposer la main sur le levier de vitesses au cours de la conduite - la pression de la main peut provoquer une usure prématurée du mécanisme sélecteur.
- NE PAS laisser reposer le pied sur la pédale d'embrayage. Pour éviter toute usure inutile, toujours bien écarter le pied de la pédale d'embrayage, sauf pour changer de rapport.
- NE PAS immobiliser le véhicule en côte en faisant patiner l'embrayage. Cela usera l'embrayage. Toujours serrer le frein à main.

Boîte de vitesses automatique

SELECTEUR DE VITESSES



H4545

La transmission automatique comporte une boîte de vitesses à quatre rapports avec convertisseur de couple et une boîte de transfert à deux rapports. L'utilisation de la boîte de vitesses conjointement avec les rapports de la boîte de transfert permet d'obtenir huit rapports de marche avant et deux de marche arrière.

Levier sélecteur de la boîte principale

Un loquet à ressort limite le déplacement du levier et empêche ainsi une sélection accidentelle de rapports. Appuyer sur le bouton de la poignée du sélecteur (fléché sur l'illustration) et le maintenir tout en déplaçant le sélecteur dans la position requise.

NOTA : Il est possible de passer de la position "D" à la position "3" en rapport long et court, sans enfoncer le bouton.

Positions du levier de sélection

• "P" Stationnement

Dans cette position, la transmission est bloquée pour empêcher le déplacement du véhicule.

Ne choisir cette position QUE lorsque le véhicule est arrêté, le frein à main étant serré.

• "R" Marche arrière

Ne choisir cette position QUE lorsque le véhicule est arrêté.

• "N" point mort

Utiliser cette position lorsque le véhicule est arrêté et que le moteur doit tourner au ralenti pendant quelque temps (feux de circulation par exemple).

• "D" Conduite

En rapport long, choisir cette position pour la conduite normale sur routes en bon état ; les changements de vitesse dans les quatre rapports de marche avant se feront automatiquement en fonction de la vitesse du véhicule et de la position de l'accélérateur.

• "3" (1ère, 2ème et 3ème)

Le changement automatique se limite à la première, la seconde et la troisième uniquement. Utiliser cette position en rapport long pour la conduite en ville et lorsque la circulation est encombrée.

• "2" (1ère et 2ème)

Le changement automatique se limite à la première et à la seconde uniquement. Utiliser cette position en rapport long pour gravir les côtes raides et sur les routes sinueuses très étroites. Cette position offre également un frein moteur modéré en pente.

Boîte de vitesses automatique

- **"1" (1ère uniquement)**

Utiliser cette sélection en pente forte, pour le remorquage en particulier, et lorsqu'un frein moteur maximum est nécessaire.

AVERTISSEMENT

Toujours laisser le sélecteur dans la position "P" (stationnement) lorsque le véhicule est garé.

Mise en marche et conduite

Les conducteurs ayant peu de pratique des boîtes automatiques devront se familiariser avec les instructions suivantes avant de conduire.

- Toujours serrer le frein à main et la pédale de frein avant de mettre le moteur en marche.
- Lorsque le moteur tourne, **SERRER LE FREIN A MAIN ET LA PEDALE DE FREIN** avant et pendant le déplacement du levier sélecteur dans la position voulue.
- Laisser les freins serrés jusqu'au moment du démarrage - ne pas oublier qu'un véhicule à boîte automatique aura tendance à avancer (ou reculer) lentement sans aucune accélération, dès qu'une position de conduite est engagée et que les freins sont desserrés.
- Ne jamais emballer le moteur au cours de la sélection d'un rapport de marche avant ou arrière, ni lorsque le véhicule est arrêté avec un rapport de conduite engagé - se souvenir qu'une "automatique" se déplace dès qu'on appuie sur l'accélérateur.

Vitesses de changement de rapport

En position "D", les vitesses sur route auxquelles se produiront les changements de rapports dépendront de la position de l'accélérateur : une accélération légère provoquera un changement de rapport à basse vitesse alors qu'une accélération plus forte retardera le changement de rapport pour atteindre une vitesse plus grande (et augmenter ainsi l'accélération).

Avec un peu d'expérience, il sera possible de provoquer des changements de rapport à différentes vitesses, en fonction de la pression sur la pédale d'accélérateur.

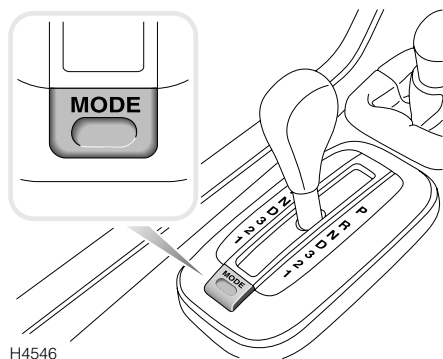
En côte longue, la boîte changera parfois d'elle-même d'un rapport à l'autre. Cela est dû au fait qu'il n'y a pas de rapport exact pour cette côte particulière et les conditions de chargement du véhicule. Cependant, des changements de rapport excessifs provoqueront une perte d'élan et augmenteront la consommation de carburant. Il est possible de les éviter en choisissant les positions "3" ou "2" pour limiter le nombre de rapports.

"Rétrogradation"

Pour obtenir une accélération rapide au cours d'un dépassement, enfoncer brusquement la pédale d'accélérateur à fond, en un mouvement continu (ce mouvement est désigné "rétrogradation forcée"). Suivant la vitesse, cela provoquera une rétrogradation immédiate au rapport inférieur le plus approprié, suivie d'une accélération rapide. Lorsque la pression sur la pédale est relâchée, les changements de rapport normaux se rétabliront (suivant la vitesse et la position de la pédale d'accélérateur).

Boîte de vitesses automatique

INTERRUPTEUR DE MODE



H4546

En rapport long, appuyer sur l'interrupteur de mode pour sélectionner le mode "Sport" (le témoin d'information "S" du tableau de bord s'allumera).

En rapport court, appuyer sur l'interrupteur de mode pour sélectionner le mode "Manuel" (le témoin d'information "M" s'allumera).

Appuyer de nouveau sur l'interrupteur pour rétablir le fonctionnement normal de la boîte de vitesses.

Mode "Sport"

Lorsque le mode "Sport" est sélectionné, la boîte de vitesses réagit plus rapidement aux sollicitations de la pédale d'accélérateur - les rétrogradations de rapport se produisent plus rapidement et les montées de rapport sont retardées pour utiliser plus efficacement la puissance du moteur au cours de l'accélération. Choisir le mode "Sport" pour obtenir de meilleures reprises ou sur des côtes longues ou des routes sinueuses. Noter que la conduite en mode "Sport" sera accompagnée d'un accroissement de la consommation.

REMARQUE : si l'on coupe le contact lorsque le mode "Sport" est engagé, le véhicule sera toujours en mode "Sport" lorsqu'on remet le contact. Le déplacement du levier de la boîte de transfert pour engager les rapports courts neutralisera le mode "Sport" ; il restera inactif lors de la sélection suivante des rapports longs.

Mode "Manuel"

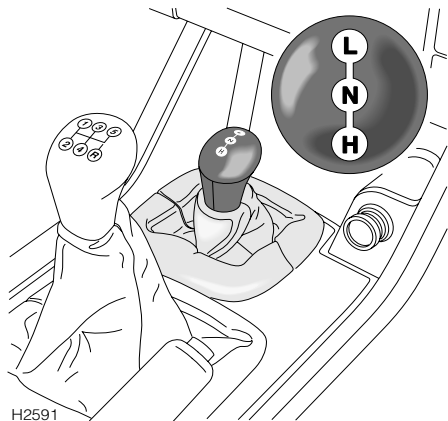
Le mode "Manuel" étant sélectionné en rapport court, la boîte de vitesses automatique se comporte comme une boîte manuelle et le conducteur devra changer manuellement les rapports ("D" = 4ème). Le mode manuel permet un contrôle excellent du véhicule et un frein moteur maximum - idéal en tout-terrain, dans des conditions particulièrement ardues. Noter que la rétrogradation forcée est neutralisée et que les rétrogradations automatiques de rapport ne se produiront que pour empêcher un calage du moteur.

REMARQUE : le mode "Manuel" sera neutralisé si l'on coupe le contact ou si l'on utilise la boîte de transfert.

Boîte de transfert

BOITE DE TRANSFERT

Véhicules à boîte de vitesses manuelle et automatique



Point mort de la boîte de transfert ("N")

Lorsque le levier de transfert se trouve au point mort, aucune puissance ne peut être transmise aux roues, quelle que soit la position du levier de la boîte de vitesses. Utiliser le point mort de la boîte de transfert lorsque le véhicule doit être remorqué.

La seconde boîte de vitesses (désignée boîte de transfert) est utilisée pour engager les rapports longs ou courts. Il y a également une position de point mort entre les rapports long et court.

Rapport long ("H")

Utiliser le rapport long pour la conduite normale sur route et également pour la conduite tout-terrain sur terrain sec et de niveau.

Rapport court ("L")

N'utiliser le rapport court QUE lorsque des manoeuvres à basse vitesse sont nécessaires, pour faire marche arrière avec une remorque ou négocier une rivière couverte de grosses pierres par exemple. Utiliser également les rapports courts en tout-terrain, dans des conditions particulièrement ardues, lorsqu'il n'est pas possible de maintenir les rapports longs. NE PAS tenter d'utiliser des rapports COURTS pour la conduite sur route normale.

Boîte de transfert

UTILISATION DE LA BOITE DE TRANSFERT

Le levier de la boîte de transfert peut être utilisé de deux façons :

1. De façon statique, c'est-à-dire en changeant de rapport à l'arrêt.
2. En marche ; il s'agit de la méthode recommandée qui pourra se faire en douceur et rapidement avec un peu de pratique.

Méthode statique

Véhicules à boîte de vitesses manuelle : le véhicule étant arrêté avec moteur en marche, débrayer et déplacer le levier à fond vers l'avant (ou vers l'arrière) en DEUX mouvements distincts mais positifs - "rapport long à point mort" ... "point mort à rapport court" (ou vice-versa). Si l'engagement d'un rapport est difficile (de la position de point mort en rapport long ou court), ne pas brusquer le levier.

Procéder comme suit :

1. La pédale d'embrayage étant toujours enfoncée (et la boîte de transfert se trouvant au point mort), placer le levier de la boîte de vitesses en 2ème.
2. Relâcher momentanément la pédale d'embrayage, la renfoncer et tenter de nouveau d'engager le rapport.
3. Placer le levier des vitesses de la boîte dans le rapport approprié pour le démarrage.

Véhicules à boîte de vitesses automatique : le véhicule étant arrêté avec moteur en marche, serrer la pédale de frein et déplacer le sélecteur de la boîte automatique en position "N" (point mort). Déplacer ensuite le levier de transfert à fond vers l'avant ou vers l'arrière, dans la position désirée. Si le dégagement du rapport est difficile, ne pas brusquer le levier. Dans ce cas, placer le sélecteur de la boîte automatique en position de marche arrière "R" pendant 2 secondes et le ramener en position de point mort "N" puis tenter de nouveau d'engager le rapport. Si l'engagement du rapport est difficile, (du point mort en position de rapport long ou court), ne pas brusquer le levier. Procéder comme suit :

1. Serrer le frein à main.
2. Le sélecteur de la boîte automatique étant toujours au point mort "N", emballer momentanément le moteur tout en exerçant une pression sur le levier de la boîte de transfert pour engager le rapport.
3. Placer le levier des vitesses de la boîte dans le rapport approprié pour le démarrage.

Changement de rapport en marche

Véhicules à boîte de vitesses manuelle :

Passage des rapports longs aux rapports courts en marche :

pendant que le véhicule ralentit et ne se déplace PAS A PLUS DE 8 km/h (5 mph), débrayer et placer le levier de transfert au point mort. Juste avant que les roues ne cessent de tourner (la boîte étant toujours débrayée), déplacer le levier à fond en avant, en position "L" (rapport court).

REMARQUE : *déplacer le levier positivement mais ne pas brusquer le changement de rapport.*

Boîte de transfert

Passage du rapport court au rapport long en marche:

il est possible de passer du rapport court "L" au rapport long "H" sans arrêter le véhicule, comme suit :

1. Pousser légèrement le levier de la boîte de transfert vers l'arrière, prêt au changement de rapport.
2. Ensuite, et au même moment, débrayer, relâcher la pédale d'accélérateur et tirer le levier de la boîte de transfert au point mort.
3. Relâcher la pédale d'embrayage pendant environ 3 secondes, débrayer de nouveau et déplacer fermement le levier de transfert en rapport long.
4. Engager finalement un rapport approprié de la boîte principale, embrayer et continuer de conduire.

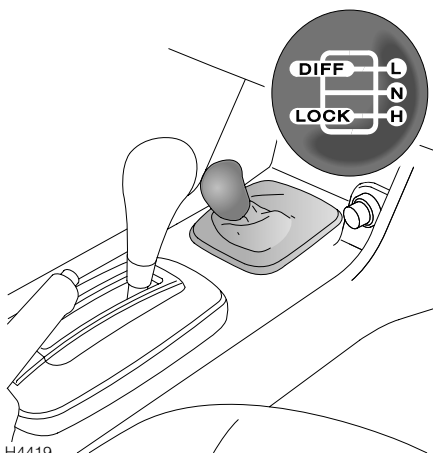
REMARQUE : avec un peu d'expérience, cette opération pourra être entreprise d'une façon uniforme, sans hésitations.

Véhicules à boîte de vitesses automatique :

Le véhicule se déplaçant vers l'avant, réduire (ou augmenter) la vitesse du véhicule à 8 km/h (5 mph) puis :

1. Relâcher l'accélérateur et placer le sélecteur de la boîte automatique au point mort "N".
2. Lorsque le véhicule atteint une vitesse de promenade, déplacer le levier de la boîte de transfert sur le rapport "H" ou "L" désiré. (Déplacer le levier positivement mais ne pas brusquer le changement de rapport).
3. Pour terminer, replacer le levier de la boîte de vitesses dans la position voulue et continuer de conduire normalement.

BLOPAGE DE DIFFERENTIEL *



H4419

Au contraire de la plupart des autres véhicules à quatre roues motrices, tous les véhicules Land Rover sont à transmission intégrale permanente sur les quatre roues.

Le Discovery peut être équipé en option d'un différentiel verrouillable (blocage de différentiel) entre les arbres de transmission avant et arrière. Lorsque le différentiel est bloqué, les arbres de transmission vers les roues avant et arrière sont "réunis" et tournent à la même vitesse.

Il s'agit d'une caractéristique normale sur tous les véhicules à quatre roues motrices, laquelle permet d'améliorer la traction lorsque les conditions sont difficiles en tout-terrain. Cependant, lorsque le différentiel est débloqué, il est possible de satisfaire aux exigences individuelles de fonctionnement des deux essieux, ce qui permet ainsi une utilisation du Discovery avec quatre roues motrices sur route normale ET en tout-terrain.

AVERTISSEMENT

NE PAS engager le blocage de différentiel si une ou plusieurs roues patinent - cela peut endommager la transmission. Si les roues patinent, relâcher la pédale d'accélérateur avant d'engager le blocage de différentiel.

Sélection du blocage de différentiel

Le blocage de différentiel peut être engagé et déengagé lorsque le véhicule est à l'arrêt ou en marche, à n'importe quelle vitesse inférieure à 60 km/h (40 mph). Cependant, si le véhicule se déplace, il est **INDISPENSABLE** qu'il se trouve sur une surface ferme, en ligne droite, et sans aucun patinage de roue.

Pour bloquer le différentiel

Déplacer le levier de la boîte de transfert vers la gauche - de la position haute "H" ou basse "L" (le témoin du tableau d'instruments s'allumera). Si le véhicule est équipé d'une boîte de vitesses manuelle, débrayer et embrayer pendant l'engagement du blocage du différentiel, comme pour un changement de rapport normal.

Pour débloquer le différentiel

Déplacer le levier de la boîte de transfert vers la droite - dans la position haute "H" ou basse "L", selon le besoin ; le témoin s'éteindra lorsque le blocage de différentiel est déengagé.

Quand utiliser le blocage de différentiel

En règle générale, ne verrouiller le différentiel que pour la conduite tout-terrain sur surfaces meubles ou glissantes. TOUJOURS débloquent le différentiel pour la conduite normale sur route ou dès qu'on se trouve sur une surface ferme, en rapport long tout comme en rapport court.

AVERTISSEMENT

NE PAS conduire le véhicule à des vitesses supérieures à 60 km/h (40 mph) si le blocage du différentiel est engagé. La conduite à des vitesses supérieures à 60 km/h (40 mph) lorsque le différentiel est verrouillé peut, dans certaines conditions, affecter le rendement des freins sous le contrôle de l'ABS.

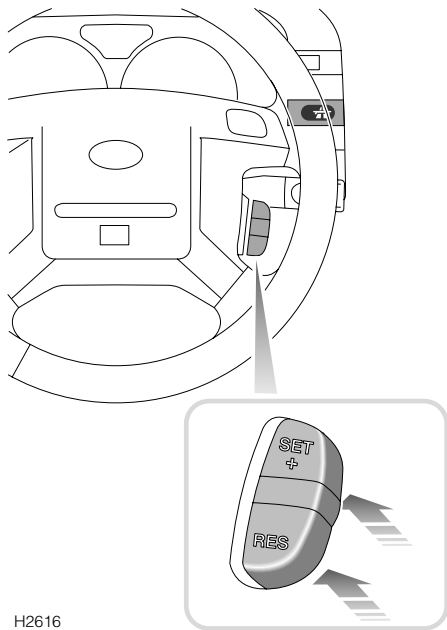
REMARQUE : la section "Conduite tout-terrain" du manuel contient des informations utiles au sujet de la conduite tout-terrain ainsi que de nombreuses références à la boîte de transfert et au blocage de différentiel.

AVERTISSEMENT

Si le différentiel est bloqué au cours de la conduite sur route normale, la direction sera dure, l'usure des pneus sera excessive et la transmission sera "en contrainte", ce qui produira des tensions excessives dans celle-ci.

Régulateur automatique de vitesse

REGULATEUR AUTOMATIQUE DE VITESSE*



H2616

Le régulateur automatique de vitesse permet au conducteur de maintenir une vitesse constante sans utiliser la pédale d'accélérateur. Il est particulièrement utile pour la conduite sur autoroute et partout où il est possible de maintenir une vitesse constante pendant longtemps.

Le régulateur automatique de vitesse comporte trois interrupteurs : un interrupteur principal, à droite du tableau de bord, et deux interrupteurs "SET+" et "RES", montés sur le volant.

AVERTISSEMENT

Sur les véhicules à moteur à essence, NE PAS placer le pied sous la pédale d'accélérateur lorsque le régulateur de vitesse est actif - il pourrait être coincé par la pédale.

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Toujours observer les précautions suivantes :

- NE PAS utiliser le régulateur automatique de vitesse en rapport court ni en marche arrière.
- NE PAS utiliser le régulateur automatique de vitesse sur les routes sinueuses ou glissantes ni par circulation encombrée, lorsqu'il n'est pas possible de maintenir aisément une vitesse constante.
- Il est déconseillé d'utiliser le mode "sport" des véhicules à boîte automatique lorsque le régulateur de vitesse est actif.
- TOUJOURS placer l'interrupteur principal en position d'arrêt lorsque le régulateur automatique de vitesse n'est plus requis.

Régulateur automatique de vitesse

Pour l'utiliser

1. Appuyer sur l'interrupteur principal (son témoin s'allume lorsqu'il est en fonction).
2. Accélérer pour atteindre la vitesse voulue. Cette vitesse doit être supérieure à 45 km/h (seuil minimum de fonctionnement du régulateur).
3. Appuyer sur l'interrupteur "SET +" pour mémoriser la vitesse du véhicule. Le régulateur automatique de vitesse maintiendra à présent cette vitesse sans qu'il soit nécessaire d'utiliser la pédale d'accélérateur.

Lorsque le régulateur automatique fonctionne, il est possible d'augmenter provisoirement la vitesse à l'aide de l'accélérateur, pendant un maximum de 30 secondes, pour dépasser par exemple. La vitesse est rétablie par le régulateur dès que l'accélérateur est relâché.

REMARQUE : si l'intervalle dépasse 30 secondes, le régulateur de vitesse se dégagera automatiquement. Appuyer sur l'interrupteur "RES" pour l'engager de nouveau.

Pour réduire la vitesse du régulateur :

appuyer sur l'interrupteur "RES" pour ralentir le véhicule, jusqu'à ce que la vitesse recherchée soit atteinte. Appuyer ensuite sur l'interrupteur "SET +" pour mémoriser la nouvelle vitesse (ne pas oublier que le régulateur ne fonctionnera pas à des vitesses inférieures à 45 km/h (28 mph).

Pour augmenter la vitesse du régulateur:

appuyer sur l'interrupteur "SET+" et le maintenir - le véhicule accélérera automatiquement. Relâcher l'interrupteur dès que la vitesse voulue est atteinte.

Autrement, il est possible d'augmenter progressivement la vitesse en "tapotant" sur l'interrupteur "SET+". Chaque pression sur l'interrupteur augmentera la vitesse de 1,5 km/h (environ).

Dégagement du régulateur automatique de vitesse

Le régulateur de vitesse des véhicules à boîte manuelle se dégagera automatiquement lorsqu'on appuie sur la pédale de frein ou d'embrayage. Sur les véhicules à boîte automatique, le régulateur se dégagera lorsque le sélecteur est placé au point mort ou si l'on appuie sur la pédale de frein. Il est également possible de neutraliser le régulateur de vitesse en appuyant sur l'interrupteur "RES".

Pour rétablir la vitesse précédente du régulateur automatique de vitesse, il suffit d'appuyer sur l'interrupteur "RES".

NOTA: la vitesse mémorisée par le régulateur sera effacée lorsqu'on replace l'interrupteur principal en position d'arrêt ou qu'on coupe le contact.

PEDALE DE FREIN

Pour plus de sécurité, le système hydraulique des freins comprend deux circuits. La défaillance d'un circuit n'affectera pas le fonctionnement de l'autre. Cependant, si un seul circuit de freins fonctionne après une défaillance, conduire lentement jusqu'au concessionnaire le plus proche. Dans ce cas, redoubler de prudence et ne pas oublier qu'il faudra exercer un plus grand effort sur la pédale de frein et que la course de la pédale ainsi que les distances d'arrêt seront accrues.

Servocommande

L'assistance des freins n'est disponible QUE lorsque le moteur tourne. Sans cette assistance, il faudra un plus grand effort sur la pédale de frein et les distances d'arrêt seront plus longues. Toujours observer les précautions suivantes :

- NE JAMAIS conduire le véhicule en roue libre avec moteur arrêté.
- TOUJOURS redoubler de prudence au cours du remorquage avec moteur arrêté.
- Si le moteur s'arrête pendant la conduite, quelle que soit la raison, arrêter le véhicule aussi vite qu'il est possible de le faire en toute sécurité et NE PAS pomper la pédale de frein sous peine d'épuiser toute réserve d'assistance encore disponible.

Répartition électronique de pression de freinage

De plus, votre véhicule est équipé d'un répartiteur électronique de pression de freinage (EBD), qui répartit les efforts de freinage entre les essieux avant et arrière, pour maintenir un freinage maximum dans toutes les conditions.

Par exemple : sous charge légère, le système EBD réduit l'effort vers les freins arrière pour maintenir la stabilité du véhicule alors qu'il réduit l'effort vers les freins avant lorsque le véhicule est fortement chargé ou tracte une remorque.

Plaquettes de frein

Les plaquettes de frein exigent une période de rodage. Eviter tout freinage puissant au cours des premiers 800 km.

Ne pas oublier ! Un entretien périodique est indispensable pour pouvoir contrôler les plaquettes de frein et les remplacer le cas échéant afin d'assurer des performances optimales et une sécurité à long terme.

AVERTISSEMENT

NE PAS laisser reposer le pied sur la pédale de frein pendant la conduite sous peine d'échauffer les freins, de réduire leur efficacité et de provoquer une usure excessive.

NE JAMAIS déplacer un véhicule avec moteur arrêté car l'assistance de freinage ne sera pas disponible. Les freins fonctionneront toujours mais il faudra exercer un plus grand effort sur la pédale.

Si le témoin de frein s'allume pendant la conduite, arrêter le véhicule dès que la circulation et la sécurité le permettent et faire appel à un technicien compétent avant de continuer. NE PAS pomper la pédale de frein - l'assistance de freinage encore disponible pourrait disparaître entièrement.

Freins

Conditions humides

La conduite dans l'eau ou par pluie forte peut affecter fortement le rendement des freins. Toujours sécher les surfaces de frottement en serrant légèrement les freins, à plusieurs reprises, après s'être assuré qu'aucun autre usager de la route ne se trouve à proximité.

FREIN A MAIN

Au contraire des autres véhicules, le frein à main agit sur l'arbre de transmission arrière et non PAS sur les roues. Un léger déplacement du véhicule peut se produire après le serrage du frein.

Tirer le levier vers le haut pour serrer le frein à main.

Pour le desserrer, tirer légèrement le levier vers le haut, enfoncer son bouton et l'abaisser complètement.

Toujours serrer le frein à main à fond au cours du stationnement.

Lorsque le véhicule est garé en pente, ne pas dépendre uniquement du frein à main pour immobiliser le véhicule. Sur les véhicules à boîte manuelle, engager un rapport inférieur de marche avant pour garer en côte ou la marche arrière si garé en pente. Si la pente est raide, il est conseillé de placer également le levier de transfert en rapport court, pour plus de sécurité.

Sur les modèles à boîte automatique, et spécialement si le rapport court est engagé, contrôler l'engagement complet du cliquet de stationnement en desserrant prudemment la pédale de frein et en laissant le véhicule "osciller" en position "P" (stationnement).

AVERTISSEMENT

NE PAS serrer le frein à main lorsque le véhicule se déplace car on risquerait une embardée et une détérioration de la boîte de vitesses.

NE PAS dépendre du frein à main après un passage dans la boue ou l'eau (consulter la section "Conduite tout-terrain").

FREINS ANTIBLOCCAGE

AVERTISSEMENT

L'ABS n'est pas capable d'arrêter le véhicule si la distance est trop courte, si la vitesse en virage est excessive ou au cours d'un aquaplaning, c'est-à-dire lorsqu'une couche d'eau empêche un contact entre les pneus et la surface de la route.

Le conducteur d'un véhicule équipé d'un système ABS ne doit jamais être tenté de prendre des risques pouvant affecter sa sécurité ou celle des autres usagers de la route. De toute façon, le conducteur a la responsabilité de respecter des marges de sécurité normales en tenant compte des conditions atmosphériques et de la circulation.

Le conducteur doit toujours tenir compte de la surface de la route et du fait que les réactions de la pédale de frein seront différentes de celles d'un véhicule sans ABS.

Le système antiblocage de freins (ABS) permet un freinage efficace sans blocage des roues, pour que le conducteur ne perde pas le contrôle du véhicule.

Au cours d'un freinage normal (lorsque l'adhérence sur la route est suffisante pour arrêter le véhicule sans bloquer les roues), le système ABS reste inactif. Cependant, si l'effort de freinage dépasse l'adhérence entre les pneumatiques et la route, le système ABS fonctionnera automatiquement. Cela produira une pulsation rapide dans la pédale de frein.

Au cours de la conduite normale, toujours serrer les freins à fond en cas d'urgence, même si la surface de la route est glissante. Le système antiblocage de freins contrôle constamment la vitesse de chaque roue et module la pression de freinage de chacune en fonction de la traction disponible, afin qu'aucune des roues ne se bloque.

La tenue de route du véhicule ne sera pas affectée, quel que soit l'effort sur la pédale de frein.

- NE JAMAIS pomper la pédale de frein ; le fonctionnement du système sera interrompu et la distance de freinage peut augmenter.
- NE PAS placer de tapis de sol non homologués ni aucun obstacle sous la pédale de frein. Ils réduiront la course de la pédale et affecteront le rendement des freins.

Témoin



Le système antiblocage comporte un dispositif de surveillance qui s'assure, dès que le contact est mis et à intervalles fréquents en cours de route, que tous les composants électriques fonctionnent correctement.

Le témoin du tableau de bord est un composant important de ce système. Le témoin devrait s'allumer pendant environ 3 secondes lorsqu'on place le contacteur à clef dans la position "II" et s'éteindre ensuite.

Si le témoin s'allume en cours de conduite ou reste allumé pendant plus de 3 secondes après avoir mis le contact, le système d'auto-diagnostic a détecté une panne et le système ABS peut ne pas fonctionner correctement - consulter le concessionnaire le plus proche dès que possible.

Le circuit de freins normal reste parfaitement utilisable et n'est pas affecté par une perte partielle ou totale de l'assistance ABS. Les distances d'arrêt risquent cependant de s'accroître.

Conduite tout-terrain

Bien que le système antiblocage ait été conçu pour être tout aussi efficace en tout-terrain, il est déconseillé d'en dépendre sur certaines surfaces - il ne faut pas oublier que, dans des conditions normales, le système antiblocage ne fonctionne QU'APRES que le conducteur ait perdu le contrôle du véhicule. Il ne peut pas compenser efficacement une erreur ou un manque d'expérience du conducteur en tout-terrain difficile.

Noter les points suivants :

- Sur les surfaces meubles ou profondes, telles que neige poudreuse, sable ou gravier, et sur terrain très irrégulier, la distance d'arrêt demandée par le système antiblocage peut dépasser la distance normale de freinage, même si la direction reste plus stable. Cela est dû au fait qu'un blocage des roues sur des surfaces meubles a tendance à former un coin de matière devant la roue, lequel tend à arrêter le véhicule.
- Si on arrête le véhicule sur une pente forte dont le revêtement offre très peu de résistance, le véhicule peut glisser avec ses roues bloquées parce qu'aucune rotation de roue ne peut fournir un signal au système ABS. Pour contrecarrer cet effet, desserrer brièvement les freins pour permettre le déplacement des roues et resserrer les freins pour permettre au système ABS de les contrôler.
- Lire attentivement la section "*Conduite tout-terrain*" de ce manuel et bien la comprendre avant toute tentative de conduite tout-terrain.

COMMANDE ELECTRONIQUE ANTIPATINAGE

La commande électronique antipatinage a pour fonction d'améliorer la traction lorsqu'une ou plusieurs roues patinent alors que l'adhérence des autres reste bonne, lorsqu'un côté du véhicule se trouve sur du verglas et l'autre sur le tarmac par exemple. Le système fonctionne en freinant la roue qui patine pour transmettre le couple aux autres roues.

NOTA: la commande antipatinage peut fonctionner jusqu'à 100 km/h.

Témoin



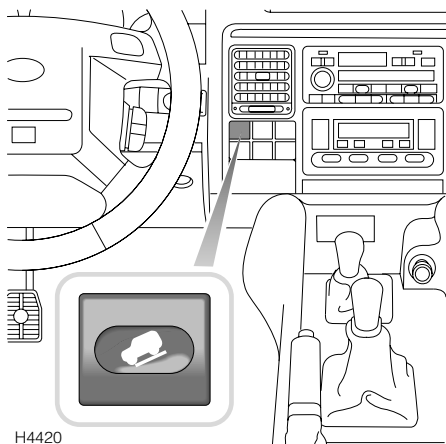
Le tableau d'instruments comporte un témoin de commande antipatinage (TC), qui s'allume pendant au moins 2 secondes lorsque le système fonctionne et qui s'allume également (pendant environ 3 secondes) lorsque le contacteur à clef est placé en position "II", pour contrôler le bon fonctionnement de l'ampoule.

Lorsqu'une panne du système est détectée, le témoin s'allumera continuellement et restera allumé à l'arrêt ; dans ce cas, contacter un concessionnaire dès que possible.

NOTA: toute panne du système ETC allumera également le témoin de contrôle d'adhérence en descente. Très souvent, les témoins d'ABS et du circuit de freins s'allumeront également.

Contrôle d'adhérence en descente

CONTROLE D'ADHERENCE EN DESCENTE



Le contrôle d'adhérence en descente (HDC) est utilisé conjointement avec le système antiblocage de freins pour mieux contrôler le véhicule en pente forte au cours de la conduite tout-terrain.

Pour engager le contrôle d'adhérence en descente (HDC)

La sélection du contrôle d'adhérence en descente (HDC) peut se faire à n'importe quel moment mais il ne sera actif qu'en rapport court, lorsque le véhicule se déplace à moins de 50 km/h et que l'embrayage est engagé (véhicules à boîte manuelle).

Appuyer sur l'interrupteur (illustré ci-dessus) pour sélectionner le contrôle d'adhérence en descente (HDC).

Si un rapport court est engagé, le témoin d'information HDC (VERT) du tableau de bord s'allumera (ce témoin clignotera si le rapport court n'est PAS sélectionné).

Pour neutraliser le contrôle d'adhérence en descente, appuyer une seconde fois sur l'interrupteur (le témoin d'information s'éteindra et un carillon unique retentira).

Fonctionnement du contrôle d'adhérence en descente

Au cours de la descente, si le frein moteur ne parvient pas à contrôler la vitesse du véhicule et si le contrôle HDC est engagé, il commandera automatiquement les freins pour ralentir le véhicule et maintenir une vitesse proportionnelle à la position de la pédale d'accélérateur et au rapport engagé.

Au cours de la conduite tout-terrain, le contrôle d'adhérence en descente HDC peut être engagé en permanence, afin d'être toujours disponible lorsqu'un rapport court est engagé. L'ABS et l'antipatinage restent opérationnels et fonctionneront si nécessaire.

NOTA: les changements de rapport peuvent se faire de la façon habituelle lorsque le contrôle HDC est engagé.

Toute pression sur la pédale de frein alors que le contrôle HDC est actif neutralisera ce dernier et les freins fonctionneront normalement (on peut ressentir une impulsion dans la pédale de frein). Si la pédale de frein est relâchée, le contrôle d'adhérence HDC redeviendra actif, si nécessaire.

Un débrayage de plus de 3 secondes alors que le contrôle HDC fonctionne fera clignoter le témoin d'information HDC. Si, après 60 secondes, la pédale d'embrayage n'est toujours pas relâchée, le témoin indicateur s'éteindra et le témoin d'avertissement de panne d'HDC clignotera pendant la neutralisation progressive du système (voir '*Neutralisation progressive du contrôle HDC*', page 145).

Si le système HDC est soumis à rude épreuve, il peut arriver que les températures des freins dépassent la limite. Dans ce cas, le témoin (ORANGE) d'avertissement de panne d'HDC se mettra à clignoter et le carillon retentira sans arrêt. Le contrôle d'adhérence continuera cependant de fonctionner normalement.

Contrôle d'adhérence en descente

Pour éviter tout accroissement supplémentaire de la température des freins, engager un rapport inférieur approprié pour descendre les pentes fortes et éviter toute vitesse supérieure à la vitesse minimum de descente. Si le témoin de défaillance continue de clignoter, le contrôle d'adhérence en descente sera neutralisé progressivement (voir '*Neutralisation progressive du contrôle HDC*', page 145).

Neutralisation progressive du contrôle HDC

La neutralisation du contrôle HDC réduit progressivement l'intervention des freins et la vitesse de descente augmentera. Dans ce cas, le témoin d'information d'HDC clignotera et le carillon retentira pendant la durée de neutralisation du contrôle HDC. Le contrôle HDC deviendra complètement inactif lorsque la descente est terminée.

Si nécessaire (par exemple, si l'angle de descente se réduit considérablement), il est possible de neutraliser délibérément le contrôle HDC en :

- interrompant le contrôle HDC pendant qu'il fonctionne.
- débrayant pendant plus de 60 secondes.

Lorsqu'une panne du système de contrôle HDC est détectée ou si la température des freins dépasse la limite dans des conditions extrêmes, le contrôle HDC sera neutralisé progressivement.

Témoins



Témoin d'information HDC - VERT

Ce témoin s'allume brièvement pour confirmer le bon fonctionnement de l'ampoule et du système lorsque la clef de contact est placée dans la position "II" et lorsque le contrôle d'adhérence en descente HDC est sélectionné.

Si le contrôle HDC est engagé alors que le rapport COURT fonctionne, le témoin s'allumera continuellement.

Si le contrôle d'adhérence en descente (HDC) est sélectionné alors que les critères de fonctionnement ne sont pas satisfaits (par exemple débrayage, boîte de vitesses en rapport long ou vitesse excessive du véhicule), le témoin d'information clignotera et le carillon retentira sans arrêt.

Si le témoin clignote pendant le fonctionnement du système HDC, il risque d'être neutralisé progressivement.



Le témoin d'anomalie HDC -

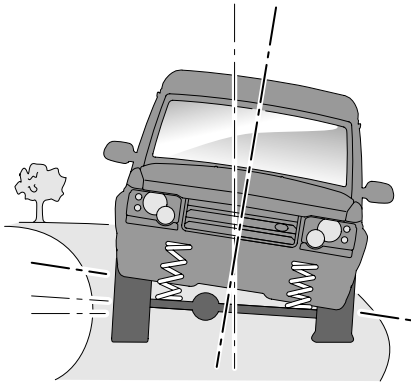
ORANGE

Ce témoin s'allume brièvement pour confirmer le bon fonctionnement de l'ampoule et du système lorsque la clef de contact se trouve en position "II".

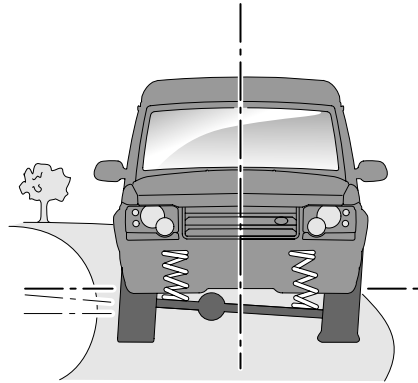
Si ce témoin s'allume à tout autre moment, il signale une panne de fonctionnement du système ou la détection d'un fonctionnement excessif qui peut provoquer sa neutralisation progressive.

NOTA : si des pannes du système provoquent l'allumage du témoin après le contrôle initial ou pendant la conduite, elles feront également retentir le carillon à 3 reprises.

Contrôle actif du roulis



H4422



CONTROLE ACTIF DU ROULIS*

AVERTISSEMENT

Si le témoin ROUGE s'allume, il signale une panne du système pouvant endommager gravement les composants du véhicule. Arrêter le véhicule dès qu'il est possible de le faire en toute sécurité et éteindre le moteur. Consulter immédiatement un mécanicien compétent.

Le contrôle actif du roulis (ACE) est une fonction brevetée par Land Rover. Ce système a pour objet d'éliminer le roulis de la carrosserie dans les virages pris à basse vitesse et de le réduire aux vitesses plus élevées, tout en maintenant une suspension douce, semblable à celle des voitures, pendant la conduite en ligne droite. Sur les surfaces défoncées et les pistes, le système ACE ajuste la suspension en fonction de la vitesse du véhicule et de l'état de la route, pour améliorer le confort des passagers.

Aux vitesses très basses, les barres antiroulis sont découplées pour permettre l'articulation des essieux et améliorer ainsi la conduite tout-terrain et la traction.

Le fonctionnement du système est entièrement automatique et ne peut pas être réglé par le conducteur. La fonction du témoin ACE du tableau de bord est très importante et le conducteur devra se souvenir des points suivants :

Témoin



Le témoin ROUGE s'allume lorsqu'on met le contact (position "II"). Après 2 secondes, le témoin

ROUGE devient ORANGE et il s'éteint deux secondes plus tard. Ce contrôle du système a lieu à chaque utilisation du véhicule. Si le système ACE fonctionne correctement, ce témoin ne s'allumera jamais pendant la marche.

Si le témoin s'allume, il signale une panne du système, comme suit :

- ***Si le témoin ROUGE clignote (il reste allumé sans clignoter après deux minutes et s'accompagne d'un carillon) :***
cela signale une panne grave du système, pouvant endommager les composants du véhicule et réduire les performances du contrôle actif du roulis. Arrêter le véhicule dès qu'il est possible de le faire en toute sécurité et éteindre le moteur. **NE PLUS CONDUIRE !** Faire appel immédiatement à un mécanicien compétent.
- ***Si le témoin ORANGE s'allume (éclairage constant) :***
cela signale une panne du système qui réduira les performances du contrôle actif du roulis sans que la conduite ne devienne dangereuse. Continuer de conduire à vitesse réduite, avec prudence, et consulter un concessionnaire Land Rover dès que possible.

Suspension à correction d'assiette automatique

SUSPENSION A CORRECTION D'ASSIETTE AUTOMATIQUE*

Lorsque le moteur tourne, le système de suspension à correction d'assiette (SLS) déplace automatiquement l'arrière du véhicule pour maintenir une hauteur correcte, quelle que soit sa charge.

FONCTIONNEMENT AUTOMATIQUE

Si la hauteur du véhicule est réduite par une charge supplémentaire (passagers sur les sièges arrière occasionnels ou attelage d'une remorque par exemple), le système SLS augmente automatiquement la pression d'air dans les ressorts pour compenser l'accroissement de poids ou le changement d'assiette du véhicule. De même, si une charge est supprimée et si la hauteur du véhicule augmente, le système réduit la pression d'air pour rétablir l'assiette du véhicule.

Mode étendu

Si, pendant la conduite tout-terrain, le dessous du véhicule touche le sol et la commande antipatinage devient active, le système SLS envoie automatiquement plus d'air dans les ressorts arrière pour dégager le châssis de l'obstacle et le libérer. Ce mode, désigné "mode étendu" fera clignoter le témoin de conduite tout-terrain. Lorsque le véhicule se remet en route, la hauteur de suspension précédente se rétablira et le témoin s'éteindra.

COMMANDE MANUELLE

Le système SLS peut également être commandé manuellement pour :

- Soulever l'arrière du véhicule de 40 mm (environ) pour augmenter la garde au sol et améliorer l'angle de sortie au cours de la conduite tout-terrain. Noter que cette fonction n'est disponible QU'A une vitesse inférieure à 30 km/h ; si la vitesse est supérieure, le véhicule repasse automatiquement à la hauteur de suspension normale.
- Abaisser le véhicule pour faciliter le chargement ou l'attelage d'une remorque. Le fonctionnement du système SLS deviendra automatique et ajustera la hauteur du véhicule 10 secondes après avoir atteint une vitesse de 5 km/h ou immédiatement si la vitesse dépasse 12 km/h.

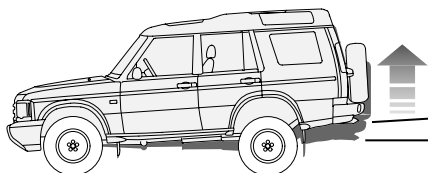
AVERTISSEMENT

NE PAS actionner l'interrupteur de commande tout-terrain pendant la conduite sur route ou si la suspension a été abaissée manuellement dans une position plus basse que la hauteur normale - tout changement brusque ou inattendu de la hauteur du véhicule ou de son assiette risquerait de provoquer une embardée ou d'affecter la répartition de poids / chargement du véhicule.

NE PAS sélectionner la hauteur tout-terrain lors d'un remorquage.

Suspension à correction d'assiette automatique

Ceci soulève manuellement la suspension pour la conduite tout-terrain



H4423

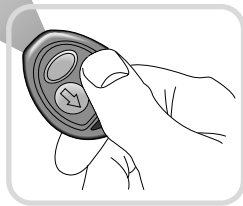
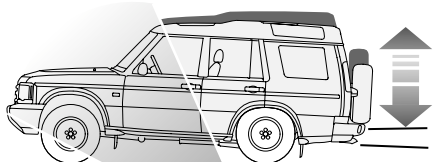
Le moteur étant en marche et toutes les portes étant fermées, appuyer sur l'interrupteur de mode tout-terrain du tableau de bord (voir illustration). Un carillon unique retentira, le témoin de commande tout-terrain du tableau de bord se mettra à clignoter et l'arrière du véhicule se soulèvera. Lorsque la hauteur de conduite tout-terrain est atteinte, le témoin cessera de clignoter et restera allumé. Le témoin restera allumé tant que le véhicule se trouve à la hauteur tout-terrain.

Pour rétablir la hauteur normale du véhicule, appuyer une seconde fois sur l'interrupteur de mode tout-terrain. Noter qu'un carillon unique retentira et que le témoin clignotera pendant que la suspension arrière s'abaisse.

NOTA : la sélection de hauteur tout-terrain peut être neutralisée si la course de l'essieu est excessive. Dans ce cas, trois carillons d'avertissement retentiront.

NOTA : si un changement de hauteur tout-terrain n'est pas permis (porte ouverte par exemple), le carillon retentira trois fois.

Pour abaisser manuellement la suspension



H4424

Il faut un émetteur de télécommande pour abaisser la suspension - voir illustration.

Le véhicule étant arrêté à la hauteur de suspension normale et le contacteur à clef se trouvant en position "II", appuyer longuement sur le bouton d'abaissement "DOWN" de l'émetteur. Relâcher le bouton lorsque la hauteur désirée est atteinte. Le témoin SLS du tableau de bord clignotera et un carillon retentira constamment pendant l'abaissement du véhicule.

Pour rétablir la hauteur normale du véhicule, appuyer longuement sur le bouton de relevage "UP" de l'émetteur. Le témoin clignotera (et le carillon retentira) pendant la durée du déplacement du véhicule. Tout déplacement de la suspension et clignotement du témoin cessera dès que la hauteur normale est atteinte.

NOTA : le système SLS ne fonctionnera pas si une porte est ouverte.

NOTA : le levage de la suspension prendra plus longtemps à haute altitude.

Suspension à correction d'assiette automatique

NOTA : tout abus de cette fonction neutralisera automatiquement le système pour éviter un échauffement des composants. Le système peut fonctionner pendant un total de trois minutes par cycle. Si cet intervalle est dépassé, le système s'arrêtera (un fonctionnement partiel sera rétabli après quelques minutes).

Émetteur de télécommande de suspension à correction d'assiette automatique

L'émetteur de télécommande SLS est fourni en accessoire par les concessionnaires Land Rover.

Le remplacement de la pile se fait comme pour l'émetteur à clef. Cette opération est décrite au paragraphe (voir 'PILE DE L'ÉMETTEUR DE TELECOMMANDE', page 36). La pile est identique.

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Noter que l'émetteur fonctionnera efficacement à l'intérieur du véhicule. Il est donc important de toujours le conserver à l'abri des enfants et particulièrement au cours d'un remorquage. Si l'émetteur est utilisé à l'intérieur de l'habitacle pour abaisser le véhicule afin d'y atteler une remorque, il est important de s'assurer tout d'abord qu'aucun obstacle sous le véhicule ne risque d'empêcher son mouvement et qu'un adulte responsable se trouve à l'extérieur pour contrôler l'abaissement.

TEMOINS

Tout-terrain - ORANGE



S'allume brièvement pour confirmer le bon fonctionnement de l'ampoule et du système lorsque le contacteur à clef est placé en position "II" et s'éteint ensuite.

Lorsqu'on appuie sur l'interrupteur tout-terrain :

le témoin clignote lorsque l'arrière du véhicule monte à la hauteur tout-terrain ou redescend à la hauteur normale. Le témoin reste ensuite allumé tant que la suspension se trouve à la hauteur tout-terrain.

De plus, le témoin clignotera lorsqu'on sélectionne le mode étendu.

Suspension à correction d'assiette automatique - ORANGE



S'allume brièvement pour confirmer le bon fonctionnement de l'ampoule et du système lorsque le contacteur à clef est placé en position "II" et s'éteint ensuite.

Si l'émetteur de télécommande est utilisé: le témoin clignote continuellement pendant que l'arrière du véhicule monte ou descend.

Si le témoin s'allume continuellement: cela signale une anomalie de suspension. Faire appel à un mécanicien compétent dès que possible.

Bien qu'il soit possible de conduire le véhicule dans cet état, cela risquerait d'endommager encore plus la suspension. De préférence, arrêter le véhicule dès que les conditions le permettent. Ne pas conduire plus qu'il ne faut pour atteindre le concessionnaire Land Rover le

Suspension à correction d'assiette automatique

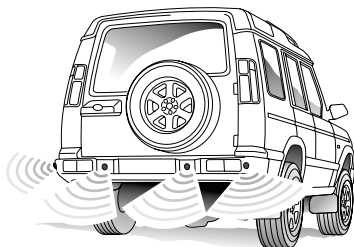
plus proche ou un endroit où il sera possible d'attendre un dépannage en toute sécurité. De toute façon, limiter la vitesse pour garantir constamment une conduite douce et sans heurts et n'utiliser de préférence que des routes macadamisées en bon état.

Système d'aide au stationnement

UTILISATION DU SYSTEME D'AIDE AU STATIONNEMENT

AVERTISSEMENT

Le système d'aide au stationnement n'est pas infallible ; sa seule fonction est de vous aider ! Les capteurs ne pourront pas toujours détecter certains types d'obstacles tels que des colonnes étroites ou de petits objets étroits, des objets de petite taille à proximité du sol et certains objets sombres dont la surface n'est pas réfléchissante.



H4525

Le système d'aide au stationnement aide le conducteur pendant les manoeuvres de stationnement ou partout où il faut éviter des obstacles, en l'avertissant en conséquence.

Le véhicule est équipé de quatre capteurs à ultrasons dans le pare-chocs arrière.

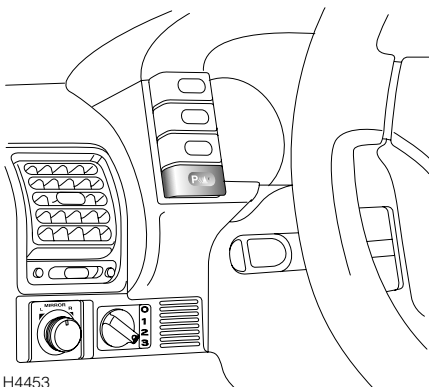
La portée des deux capteurs extérieurs est d'environ 0,6 m ; la portée des deux capteurs intérieurs est d'environ 2 m.

AVERTISSEMENT

S'assurer que les capteurs ne soient pas sales ni couverts de givre ou de neige. Une accumulation de saletés sur la surface des capteurs peut affecter leurs performances. Au cours du lavage du véhicule, éviter de diriger le jet à haute pression vers les capteurs.

Engagement du système d'aide au stationnement

Le système d'aide au stationnement est engagé automatiquement chaque fois que la marche arrière ("R") est sélectionnée. Lorsqu'on met le contact, le témoin de l'interrupteur s'allume et une confirmation sonore brève a lieu après une seconde.



H4453

Le système d'aide au stationnement peut également être sélectionné manuellement en appuyant sur l'interrupteur du groupe gauche de la nacelle (le témoin de l'interrupteur s'allume et une tonalité brève confirme l'engagement). Une seconde pression sur l'interrupteur neutralise le système.

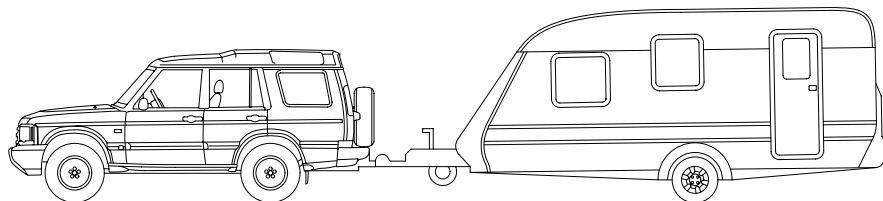
Si une tonalité aiguë retentit longuement et si le témoin de l'interrupteur clignote lorsque le système d'aide au stationnement est activé, ceci signale une anomalie du système - demander l'aide du concessionnaire.

Système d'aide au stationnement

Fonctionnement du système d'aide au stationnement

La distance entre le véhicule et l'obstacle est indiquée par une tonalité intermittente. La fréquence de la tonalité augmente proportionnellement au rapprochement de l'obstacle.

Lorsque la distance entre le capteur et l'obstacle est inférieure à environ 0,4 m, la tonalité devient continue.



H4425

REMORQUAGE

Les couples offerts par les moteurs Land Rover permettent de remorquer les charges maximales en douceur et de réduire les changements de rapports en côte ou sur terrain défoncé. Pour démarrer en douceur avec des remorques de plus de 2000 kg (4400 lb), utiliser le rapport court et passer en rapport long en cours de route.

La suspension a été conçue de façon à permettre l'emploi d'une remorque lourde sans affecter l'équilibre ni la tenue de route du véhicule.

AVERTISSEMENT

Il est recommandé de n'installer que des accessoires de remorquage approuvés par Land Rover.

Pour plus de sécurité, ne pas dépasser le poids brut du véhicule, la charge maximum sur l'essieu arrière, le poids maximum de la remorque et le poids sur le point d'attelage (désigné poids à la flèche).

NE PAS utiliser les oeillets d'arrimage ni les oeillets de remorquage du véhicule pour tirer une remorque ou une caravane.

Le conducteur a la responsabilité de s'assurer que le véhicule et la remorque ou la caravane sont chargés et équilibrés de telle façon que l'ensemble soit stable pendant la conduite. Au cours des préparatifs de remorquage du véhicule, lire attentivement toute instruction fournie par le constructeur de remorque / caravane ainsi que les informations suivantes.

Équilibrage de l'ensemble

Pour assurer une stabilité maximale, il est indispensable que la remorque soit horizontale. En d'autres mots, la remorque doit être parallèle au sol, les hauteurs du crochet d'attelage et de la barre de la remorque étant identiques (remarquer l'illustration en haut de la page). Cela est particulièrement important au cours du remorquage des remorques à essieux jumelés !

- La remorque chargée doit être parallèle au sol.
- Régler la hauteur du crochet d'attelage de la barre de façon que la remorque attelée au véhicule chargé soit horizontale (dans le cas des véhicules à suspension automatique, le moteur doit être en marche, les portes doivent être fermées et la suspension doit se trouver à sa hauteur normale de conduite).

Remorquage

Quelques points importants :

- Lors du calcul du poids en charge de la remorque, ne pas oublier d'inclure le poids de la remorque PLUS celui de la charge.
- Le poids à la flèche plus le poids combiné du chargement à l'arrière du véhicule et des passagers des sièges arrière ne doit jamais dépasser la charge maximale spécifiée pour l'essieu arrière (voir '*POIDS DE REMORQUAGE*', page 249).
- Lorsqu'il est possible de répartir la charge entre la remorque et le véhicule tracteur, la stabilité de l'ensemble sera améliorée en chargeant davantage le véhicule. Cependant, prendre soin de ne pas dépasser le poids brut du véhicule ni le poids maximum sur l'essieu arrière et s'assurer que l'ensemble reste de niveau.
- Les législations sur le remorquage varient d'un pays à l'autre. Toujours respecter la législation nationale concernant les poids de remorque et les limites de vitesse (consulter l'association automobile nationale appropriée pour plus d'information). La charge maximale suivante concerne les limites d'étude du véhicule et NON des limites territoriales spécifiques quelconques (voir '*POIDS DE REMORQUAGE*', page 249).

REMARQUE : la vitesse maximale de remorquage est de 100 km/h.

Modèles à boîte de vitesses automatique

Pour éviter un échauffement de la boîte de vitesses, il est déconseillé de tracter des remorques lourdes à plus de 32 km/h si on utilise le rapport long de la boîte principale. Il vaut mieux choisir le rapport court de la boîte de transfert.

REMARQUE : à plus de 300 mètres, l'altitude peut affecter les performances du moteur et provoquer un échauffement.

Poids du véhicule

Lors du chargement à son maximum du véhicule (poids brut du véhicule), tenir compte du poids à vide du véhicule et de la répartition du chargement afin de ne pas dépasser les charges maximales par essieu. La responsabilité de limiter la charge du véhicule afin de ne pas dépasser les charges maximales par essieu ni le poids en charge du véhicule est entièrement vôtre.

Prise de remorque

Lorsque le moteur tourne, l'intensité du courant à la prise de remorque ne doit PAS dépasser 5 ampères.

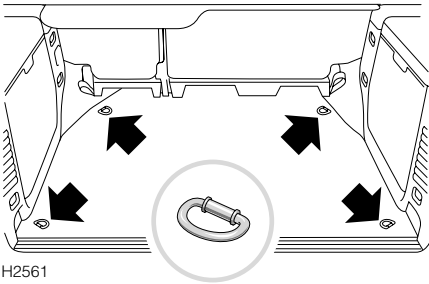
Remorquage

CONTROLES INDISPENSABLES AVANT LE REMORQUAGE

Pressions de gonflage :	Augmenter les pressions des pneus arrière du véhicule tracteur d'au-moins 0,2 bar jusqu'à un maximum de 3,2 bar. S'assurer que les pneus de la remorque / caravane soient gonflés à la pression recommandée.
Chargement :	Le chargement de la remorque devra être bien arrimé, bien réparti et aussi bas que possible, les charges les plus lourdes se trouvant au-dessus de l'essieu. Ne pas dépasser les poids maximum par essieu du véhicule ni le poids brut du véhicule.
Poids à la flèche :	Doit être d'au-moins 7% du poids brut de la caravane / remorque et ne doit pas dépasser 250 kg - voir le tableau des poids du véhicule / remorque / crochet d'attelage dans les "Caractéristiques techniques".
Hauteur d'attelage :	Doit être réglée de façon que la caravane / remorque soit horizontale lorsqu'elle est attelée au véhicule tracteur avec moteur en marche.

Transport de charges

POINTS D'ANCRAGE DES BAGAGES

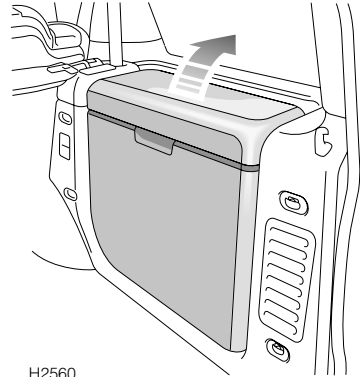


Quatre points d'ancrage sont prévus sur le plancher arrière, pour pouvoir attacher fermement les bagages encombrants.

AVERTISSEMENT

NE PAS transporter d'équipements, outils ou bagages non arrimés pouvant se déplacer et entraîner des blessures en cas d'accident ou de manœuvre d'urgence, sur route ou en tout-terrain.

CASIERS DE RANGEMENT



Certains véhicules sont équipés de casiers de rangement, de chaque côté de l'espace de chargement. Soulever le couvercle pour l'ouvrir.

GALERIES DE TOIT

La galerie de toit est constituée de deux longerons, montés en permanence sur le toit du véhicule, et de traverses, fournies en accessoires par les concessionnaires Land Rover.

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

Toujours observer les précautions suivantes :

- La charge **MAXIMALE** sur la galerie de toit est de 50 kg pour la conduite normale ou de 30 kg en tout-terrain.
- Une galerie de toit chargée peut réduire la stabilité du véhicule, spécialement dans les tournants et par grand vent.
- Les charges doivent être réparties de façon régulière et bien attachées et ne doivent pas dépasser le périmètre de la galerie.
- N'utiliser que des galeries de toit conçues pour votre véhicule. En cas de doute, consulter le concessionnaire.
- La conduite tout terrain avec galerie de toit chargée n'est pas recommandée. Lorsqu'il est indispensable de placer des bagages sur la galerie lors de la conduite tout-terrain, enlever toute charge avant de franchir des pentes en biais.

Conduite tout-terrain

Conduite tout-terrain

AVANT DE CONDUIRE	161
TECHNIQUES FONDAMENTALES	
DU TOUT-TERRAIN	161
APRES LA CONDUITE TOUT-TERRAIN	165
EXIGENCES D'ENTRETIEN	165

Techniques de conduite

CONDUITE SUR SABLE	
SEC ET TERRAINS MEUBLES	166
CONDUITE SUR SURFACES GLISSANTES (verglas, neige, boue, herbe mouillée)	166
CONDUITE SUR MAUVAISES PISTES	166
COTES ABRUPTES	167
DESCENTES DIFFICILES	168
TRAVERSEE D'UNE PENTE	169
CONDUITE AU FOND D'UN RAVIN ETROIT	169
CONDUITE DANS LES TRACES D'AUTRES	
ROUES	169
FRANCHISSEMENT D'UNE ARETE	170
FRANCHISSEMENT D'UN FOSSE	170
PASSAGE A GUE	171

