

A Land Rover magával ragadó egyéniség. Vezetve azonnal Afrika szavannáin érezhetjük magunkat.



▶ Az első hajtás „ököljeje”



▶ Az összerékkapcsolás logikus és egyszerű, mint minden az autón



▶ Az utastér szellőztetését ilyen tetőajtók biztosítják



a legnagyobb különbség a lámpák elhelyezésében, illetve abban van, hogy a II. szériában a váltó nem szinkronizált, emiatt nagyobb türelem szükségeltetik a kapcsolások között.

A másik óriási előnye, hogy szinte a mai napig kapható hozzá szinte mindenféle alkatrész, és az erőnyeit még az is emeli, hogy számosan ezekből a szériától vagy verziótól függetlenül kompatibilisek egymással.

Land Roverünk

1973-ban gördült le a gyártószalagról a 109 típusszámot viselő egyed. (Ez a jelölés a tengelytáv megadott értéke hüvelykben. Ez a jelölési szisztéma egyébként a Land Rover típus valamennyi modelljére vonatkozik.) Szóval mielőtt átlépte volna a magyar határt, Ausztriában teljesített szolgálatot, feltehetően hegyi mentők autója lehetett. **A viszonylag kis lokális használata miatt ezért korát meghazudtolóan kevés kilométert futott.** Az autó restaurálását a Landycenter végezte, ahol a legapróbb részletekig helyreál-

lították az eredeti állapotot, olyanra, hogy még az abroncsának korhű mintázatára is odafigyeltek.

A 2,3 literes, egészen pontosan 2286 köbcentis dízelnek nemcsak úrtartalma ugyanakkora, mint a benzinesé, hanem a blokkjuk is megegyezik, tehát kis túlzással a hengerfeje, dugattyúk és hajtókarok, no meg az adagoló karburátorra cserélése után benzinesként fungálhat. A bemutatott autó a dízeles erőforrással van szerelve, ami fogyasztás tekintetében is megfelel a mai elvárásoknak. A bennfentesek úgy definiálják, hogy a gázolajos teherautó-sabb, míg a benzines személyau-

tós érzetet kelt. Egyébiránt amíg a gázolajos átlagosan 10 literrel is megelégszik, addig a benzines étvágya majdnem kétszer akkora. A magas fogyasztást egy karburátorcserével ugyan mérsékelni lehet, de ennek a teljesítmény is a kárát látja. A dízelaggregát 60 lóerőt teljesít.

A Land Rover bölcs előrelátását dicséri, hogy függetlenül attól, hogy a gyártását 1985-ben leállították, még a kilencvenes években készült motorokat is be lehet építeni, mert a felfogási pontjaik azonosak. Tehát aki modernizálni akarja, az megteheti, hiszen akár a 200 TDI motort is bele tudja szerelni. (De ki akarná, hogy

egy ilyen módosítással odalegyen a patinás üdvösség?) A fent említett felújításra szakosodott cég tapasztalata szerint a Land Rover mindhárom szériáját szinte a legnagyobb enyészetből is vissza lehet hozni. Ugyanis kiváló alkatrészellátása és rendkívüli jól szerelhetősége miatt bármi pótolható és jól javítható eredeti alkatrészekkel, mindez még honi viszonylatban is kedvező árért. Elmondásuk szerint a legszűkebb keresztmetszet a taposólemez állapota, illetve az alváz, valamint az első hajtásban lévő „ököljeje”. Természetesen ezek cseréje is megoldható, de ennek a két egységnek az állapota vi-