



Családi és baráti körben egyaránt mindenki imádja Hervé piros Land Roverét, pedig néha okoz egy kis kalamajkát. Nyáron tető nélkül, lehajtott szélvédővel az igazi a kocsikázás



## típus-történet

Amint a jelzés is mutatja, az 1971 és 1985 között gyártott Series III a klasszikus Land Rover terepjáró harmadik nemzedéke. Közvetlen elődje a Series IIA (1961–71), amely 1968-ban már megkapta a III-as fiziskáját, előtte a front-rész süllyesztett részén, közvetlenül a hűtő mellett voltak a fényszórók. A típust kétféle tengelytávolsággal gyártották, a 88 hüvelykes (2235 mm) SWB (short

wheelbase), a hosszabb, 109 colos (2768 mm) LWB (long wheelbase) jelzéssel is közismert. 440 ezer példánnyal ez a legelterjedtebb változat. 1976-ban egy Series III volt az egymilliomodik Land Rover. Alapmotor a 2,25 literes (valójában 2286 köbcentis) benzines, és ennek közvetlen leszármazottja az ugyanilyen hengerűrtartalmú, körülbelül 15 százalékkal szerényebb



teljesítményű, ám nyomatékosabb és takarékosabb dízel – akár utólag is át lehet állni gázolajos üzemre, csak a gyújtáselosztó helyett adagolóra, valamint új hengerfejre, dugattyúra és gyűrűre van szükség. Benzineseknél további alternatíva volt a 2,6 literes, soros hathengeres (86 LE), és 1979-től a kifutásig a luxuskategóriás Range Roverből átvett, 135-ről 91 ló



erőre visszavett 3,5 literes V8-as – ez utóbbi állandó összkerekhajtással futott. A Series III már fém helyett műanyag műszerfalal érkezett, a négyfokozatú váltó pedig már az új fényszórós IIA-ban megkapta az első és a második fokozatához a szinkront. Érdekes, hogy a szabadonfutó és a differenciálzár utólag beépíthető opcióknak számított, a Land Rover alaphelyzetben csak felezővel és kapcsolható összkerekhajtással rendelkezett. A fékezést négy dobfékre bízták. A Series III utódja a korszerűsített 90, 110 sorozat lett, majd 1990-ben bevezették a mai napig használt Defender elnevezést.

ség fűrésztó dupla kuplungra, egyébként a jármű kis túlzással közelebb áll egy traktorhoz, mint bármilyen normál autóhoz. A külsőhöz hasonlóan a – jelen esetben háromszemélyes – kabin berendezése, műszerfala is darabos, az ajtók üvegeit elhúzni, nem letekerni kell, a pedálok, a kormány, a váltókar mozgatásához a mai túlszervósított, túlpuhított konstrukciókhoz képest egy díjbirkózó erejére van szükség. És a fapadosság mellett még lassú is a Landy.

A 2,3 literes, soros négyhengeres, karburátoros, OHV vezérlésű benzinmotor 70 lóereje papíron 107 km/h (néhány forrás szerint 102 km/h) végsebességre elegendő, de a próbán úgy tűnt, a komfortzóna 50–60 környékére tehető. Menet közben olyan mereven, patogósan viselkedett, akár egy darab deszka, mire Hervé megjegyezte, hogy hamarosan kisebb felújítást tervez, és a külső-belső esztétikai beavatkozások mellett újakra cserélteti a kemény hátsó laprugókat

– ezeket még a nehéz túzoltó-felépítmény miatt szerelték be, ezért rontják az utazási komfortot.

Egy Land Rover otthona a terep. Hogy is énekelte a nagy hohoho-horgász? Város széli puhányok, nyavalyások – ami annyit tesz, hogy a Landy nem nekik való pr-terepjáró, mert nincs sem automatikusan, sem gombnyomásra bekapcsoló, elektronikával bűvészkedő 4×4-es hajtása. Üdvözlét a való világban, itt dagonyázás előtt bizony ki kell szállni – ha sár van, hát sár van –, az első kerekeknél kézzel zárhatók a szabadonfutók, majd a váltó melletti sárga kar lenyomásával kapcsolható az összkerekhajtás. A piros kar univerzális, ha hátrahúzzuk, majd előretojljuk, újra 4×2-es az autó, szimplán hátrahúzva pedig aktiválható a felező 4×4-ben.

Néhány órát töltöttünk együtt, egy erdei tereppályán lezavart körnek hála, teljesen össze voltam törve, sajogtak a

csontjaim, és mítán örömmel konstatáltam, hogy nem haraptam el a nyelvem, félve tettem fel az utolsó kérdést: „Lábon jöttél vele Dél-Franciaországból?” Hervé mosolyog, a szeme csillogása elárulja, hogy rajta nem múlt volna Budapestig gurulni, de trélerrel praktikusabb volt a szállítás. És ha már itt van, nem is hagyja elpuhulni a nyugdíjas túzoltót, több családi-baráti túra szerepel a nyári tervek között, a Balaton körül, Somogyban. Mercí, au revoir – csillogtatom búcsúzásunkkor majdnem összes franciatudásom, Hervé stílusosan magyarul teszi ugyanezt, kezét rázunk, majd szűr egy egyest. A váltó fogaske-reke – akár régen a Zuknál – jól hallható, fémes csattanással kerül a helyére, és a kalandos történetű Landy komótosan elindul. Nem is marad más utána, csak egy kis kék füstpamacs.

Krepsz Zoltán  
Fotó: Papp Zoltán

