



Érzékenyek a lemezek: ha a sarkokat megütötte az előző tulaj, lehet készülni a cserére; az első sárvédő elviselhető árú (20-30 000 Ft), de a hátsó drága, 100 000 körüli összegbe kerül. Ezen a képen látszik az egyik legfeltűnőbb Santana-jellemző: a hátsó ajtó sík teteje a tető alatt véget ér, a Land Rovernél „kiharap” belőle

hatalmas mennyiségben. Ami ma Land Rover-felújításhoz kellhet, az itt megvan, vagy ha nincs, egy hét alatt megjön. Az angolok mindenből gyártanak újat, nem csoda, hogy a valaha forgalomba helyezett brit terepesek 70 százaléka ma is működik. Nincs drágaság, jellemzően Lada Niva-alkatrészáruak a cuccok: első lengéscsillapító 3700, első fényszóró 3700, jobb hátsó laprugóköteg 17 700, hátsó váztartó nyúlvány 9240, kuplungszerkezet pedig már 13 950 forintért kapható.

TEREPTÁRGY

LAND ROVEREK FELÚJÍTÁSA

Nem csak Nyugat-Európában nagy a legismertebb brit terepes rajongótábor. Könnyű javítani, és az alkatrészei sem drágák.

A második világháborúban a hazatérő amerikaiak nem vitték magukkal viharvert gépeiket, azok többsége itt maradt Európában. Az angolok is jó nagy mennyiséget „nyertek” így, főleg Jeepeket. Ennek legjobban a brit gazdák örültek, hiszen az összerékshajtású igavonók jól helyettesítették a traktorokat. Ezek a Jeepek adták a saját gyártású terepjáró ötletét is. A Rover akkori főnöke, *Maurice Wilks* munkához látott, és a Jeep-alapból kiindulva – egy gyengécske négyhengeres Rover-motor felhasználásával – 1947-ben már meg is született a prototípus, és elindult a próba-, majd a sorozatgyártás. Az eredeti Land Rover az elmúlt több mint 60 évben nagyon sokat megőrzött kezdeti értékeiből, egyszerűségét, robusztusságát a ma is kapható Defender-szériába is átörököltette.

Magyarországon viszonylag kevés az öreg „kocka” Land Rover. Ennek oka talán az, hogy a veteránoskörökben eleve kevesebb terepjáró-rajongót találni, és hogy ebben a kategóriában a rendszerváltás előtt-

ről „rajtunk maradt” viszonylag sok olcsón elérhető Gaz és Uaz is. De azért van land roveres élet, és találhatunk a kőkorszaki britre szakosodott szerelőket is. Ilyen *Horváth Dávid*, aki baráti kört alapított, épületgépész munkáját nemrégiben dobta sutba, és inkább főállású szerelőnek állt. Amikor információszerezési céllal (hogy mire számítson, aki veterán Land Roverre ácsingózik) meglátogattuk, éppen egy emelőre állított Santana aljával bíbelődött. Aki nem hallott volna még róla: így hívták a spanyol Land Rovert, csak apró részletekben különbözik az angol eredetitől. Rögtön az aljára mutat: az egyszerű létravázzal nem sok a gond, de tény, hogy hajlamos a rohadásra. Az elmállott részeket (például az első, hátsó és az ajtók alatti nyúlványt, valamint a lengéscsillapítók bekötési pontja alatti lemezeket) egyszerű javítani, még csak vasasmunkára sincs szükség, utángyártott javítóelemek mindből kaphatók. A nagyon szétrohadt alvázú példányoktól eltanácsol a szakember; a vásárlás előtti szemlére érdemes egy kalapácsot magunkkal vinni.

Vendéglátónk egy mozdulattal a falhoz csavarozott polcokhoz terel, ez az alkatrész-bázis. Kis és nagy dobozok, nyúlványhegyek, laprugókötegek, gumi alkatrészek

Típus történet

A Land Rover Series I 1948 és 1958 között készült, legismertebb azonosítójegye, hogy oldalmezeiben nincs hajlítás, teljesen síkban futnak. Lámpái a hűtőmaszk mellett, belül vannak, műszerfalra két, középre tett órából és sok lemezből áll. 1,6-os, 2,1-es benzinesekkel és 2,0 l-es dízellel gyártották, mind négyhengeres. A Series II 1958 és 1961 között volt új, szögletesebb kerékjarratokkal, az ablakvonaltól domborított lemezekkel. 2,0 l-es és 2,25-ös benzinesek, valamint az elődből is ismert dízel állt a vevők rendelkezésére. A Series II A változat 1971-ig volt gyártásban, legtöbb újdonságát a motorháztető alatt kell keresni: új a 2,25 literes dízel és a 2,6-os, soros hathengeres benzines. 1962-től készült a Series II A (később B) Forward Control nevű, előretolt fülkés, nagyobb raktérkapacitású változat. A Series III a leggyakoribb az utakon, ezt 1971 és 1985 között gyártották, legfontosabb újítása, hogy a fényszórók a sárvédőkre költöztek. 2,25 és 2,6 l-es négyhengeres, valamint 3,5 l-es V8-as benzinesekkel, 2,25 l-es dízellel jött. A Santanát 1958-tól kezdték összeszerelni Spanyolországban, az alkatrészek zöme Angliából érkezett, s a linaresi üzemben alakult terepjáróvá. A Land Rover rövid változatát 88, a hosszút 109-nek hívják; a számok a tengelytávolságot jelzik, colban.