

Vegyünk autót

Ha eldől, hogy jöhet a családba a Land Rover, jól nézzünk körbe a piacon. Magyarországon már 400 000 forinttól kapható veterán korú autók. A kínálat zöme külföldről származik, általában felújításra váró darabok. Ha a cikkben is említett állapotfelmérés nem tár fel nagyobb bajt, jöhet a felújítás. Egy csillogó-villogó kiglancolt Land Rover a vételárral együtt 1-1,2 millió forintot emészt fel. Külföldön sokkal drágábbak a restaurált darabok, 5000-6000 euro az indulási ár. Amennyiben felújítandót keresünk, érdemes Ausztriában, Németországban, Svájcban körülnézni, ezekben az országokban jellemzően eredeti állapotukban megőrzött példányokat találni. Az angolok szeretnek fabrikálni, ecsettel festegetni, ott sok a szedett-vedett, átalakított darab. A jobb kormányos változatok sokkal olcsóbbak, s utólag átépíthetők egy új kormánymű és néhány futóműalkatrész árán.



Fontos alkatrész a fényesen csillogó ökölfej. Ha elrohadt, inkább nézzünk másik példány után

Motorikusan megbízható, ha törődnek vele, nem könnyű tönkretenni. A gyári Zenith-karburátor helyére tehetünk Webert, ezzel az egyébként 13-15 l/100 km-es átlagfogyasztás 1-2 literrel csökkenthető

Az első ablakhoz megyünk, ez kritikus pont: ha a tűzfal közvetlenül az üveg alatt rohad, nehezen javítható, inkább vászszunk másik autót. Rozsdásodhat a tűzfal alja és a taposólemez is, ám ezekkel könnyű boldogulni. A hosszú modellciklus előnye, hogy a mai Defender tűzfala csereszabatos a régiekével. A vizslatott Santana alumíniumkarosszériája nemrég jött meg a fényezőtől, látszik, hogy néhány helyen maradt horpadás. Dávid szerint az apró nyomokkal nem érdemes foglalkozni. Ha a

javitó nincs a helyzet magaslatán, a javított lemez sokszor hepehupás, csupán rengeteg gittel hozható helyre.

Az alacsony kompressziójú, alaposan túlméretezett benzinmotor nagyon strapabíró, de csak ha időben cserélték benne az olajat. Elhanyagoltabb autónál érdemes a gyújtótráfót, a kondenzátort, a gyújtáselosztó fedelet és a megszakítót is kicserélni, s lehet kapni megszakító nélküli, elektronikus gyújtást is.

Dávid még egy érdekességre felhívja a figyelmet: a dízel és a benzines nagyon közeli rokonságban állnak egymással. Ha valaki dízelesíteni szeretné az Otto-motort, mindössze a gyújtáselosztó helyére való adagolót, új hengerfejet, dugattyúkat, hajtókarokat és gyűrűket kell vennie, a többi alkatrész maradhat. Az eredmény: nagyobb nyomaték, 2-3 literrel kisebb fogyasztás, nagyobb zaj, és kisebb utazósebesség (max. 80 km/óra).

A négyfokozatú sebességváltó szerkezete szétesésre hajlamos, és a szinkrongyűrűkkel is lehet gond. Az I-es és II-es sorozatban az egyes és kettes fokozat még nem

Robusztus és strapabíró az alváz, és javítani sem körülményes. Pár ezer forintért van kipufogódob, a kardán jól bírja

volt szinkronizálva. A III-as sorozat kapott szinkronos váltót és modernebb lett a kuplungszerkezete is. Egyébként négyféle jelzésű, A, B C és D váltót tettek a motor után. A terepváltó, a differenciálmű nem problémás. A Land Roverben gyárilag csak kapcsolható összkerekhajtás és felező volt, diffizár nem, ezt az extrát a különleges kivitelek kapták, utólag bármelyikbe beszerelhető. A rugó fáradását mutatja, ha az egyik oldalon lejjebb ül a kasztni, de mert az alkatrész olcsó, a leereszkedett futómű ne tántorítson el senkit a vételtől. Figyelni kell az úgynevezett ökölfeje is. Az első kerékek jellegzetes, csillogó kerékagy fémgömbje elrohadhat, és drágán pótolható. Ebbe fut bele a féltengely, és ez helyettesíti a gömbfejeket is. A négydobos, szervós fékrendszer nem erejéről híres, viszont ha jól beállítják, elbír a nagy karosszériával. Kapható négytárcsás átalakító kit is.

A szakember szerint a Land Rover egyik óriási előnye, hogy kezdő veterános is könnyen boldogul vele, néhány villáskulccsal és csavarhúzóval szinte bármit meg lehet rajta javítani. Vásárlás előtt mindenkinek próbaautat javasol, hiszen az utasfülke szűk (a keresztmerezítő lemez miatt nem nagyon lehet hátratólni az üléseket), a kormány hatalmas, a pedálok nagy erővel működnek, az egész szerkezet nyers és darabos.

KaMi

