



A 2286 cm³-es motornak dízel változata is volt



Új taposólemez a nagyméretű pedálok mögött. Majdnem mindig cserélni kell



A szellőztetés így a lehető legegyszerűbb



Szinte minden magasslat elérhető vele



Évtizedekig 88 és 109 hüvelykes (2235 és 2769 mm) tengelytávot alkalmaztak

1958-tól gyártották a kerekdedebb sárvédő-iról felismerhető Series II típuscsaládot, amelyben az új, 2286 cm³-es ohv-benzinmotor rövid idő után kiszorította a vegyes vezérlésű egységet. Három évvel később jött a IIA széria – amelyet a 2,3 literes dízellel is árultak –, és vele az Unimog-rivális fülkés teherautó, melyet Forward Control névre kereszteltek.

Mint a kis patakokat a folyók, úgy gyűjtötték egybe a brit autógyártókat a konszernnek a hatvanas években, hogy aztán maguk is összefolyva még nagyobb birodalmakat teremtsenek. A Rover 1967-ben jutott a Leyland Motor Corporation birtokába, amely a következő évben összeolvadt a British Motor Holdingsszal, létrehozva a szigetország gyakorlatilag teljes személygépkocsi-iparát lefedő British Leyland óriásvállalatot. A közösködést sokan megsínylették, de a sajátos piacot kiszolgáló Land-

Rover nem, sőt minden korábbinál nagyobb értékesítési és exportmutatókkal büszkélkedhetett. 1970-ben újtárra indították a Range Rover luxusterepjárót is.

A Landyk jellegzetes ábrázata 1968–69-ben tűnt el, a hagyományos fényszóró-elrendezés már előrevetítette a Series III 1971-es megjelenését. Az új modellt műanyag rács, modernebb belső tér, nagyobb fékek jellemezték, s általánossá vált az addig feláraszinkronizált váltó és a plusz lóerőket hozó nagyobb sűrítés. Ez a sorozat 1985-ig készült (1980-tól kötőjel nélkül írják a márkanévet), az utolsó két évben együtt a Defender előfutárának tekinthető 90-es és 110-es típusal.

A British Leyland felbomlása után a Land Rover kézzel járt, végül 2008-ban a Tata birtokába jutott. Vargabetűk ide, tulajdonosváltások oda, a márka a hatvanon túl is jó erőben van, ami elismerésre méltó teljesítmény, ha figyelembe vesszük a távol-keleti riválisok érkezését, illetve hogy olyan márkák tűntek el a Landy mellől, mint az Austin, a Morris vagy a Triumph. Annak idején Wilksék remélni sem mertek volna ilyen karriert, hiszen csak néhány évre terveztek terepjáró-gyártást, amíg a személyautó-piac magára nem talál. A közelmúltban a Rover is tetszhalott állapotba került, így a „tarcsi” végül nemcsak fényesebb kupákat nyert, hanem túl is élte a klub első csapatát. ■