

KAKO JE LAND ROVER POSTAL LEGENDA



LR serija 1



Notranost



Izvedba Station wagon



Prednji del je izrazito poseben

Britanska firma Rover luksuznih avtomobilov je med vojno proizvajala za vojaške potrebe. Po vojni so v vodstvu razmišljali, ali ni pravi čas za nadaljevanje proizvodnje samo z avtomobili, da bi ohranili delovna mesta in zaslužek, seveda. Vodstvo je ocenilo, da bi trg potreboval neko večnamensko vozilo po vzoru ameriškega Jeepa, od katerega so za prototipe prevzeli šasijo. Medvojne vojaške tovarniške hale so se ponujale za novo proizvodnjo. Maurice Wilks je predlagal novo vrsto vozila predvsem za kmetijstvo in manjši transport. Na svojem posestvu je uporabljal v ta namen stari ameriški vojaški Jeep in si je nabral dovolj izkušenj s takim vozilom. S sodelavci je postavil osnovne značilnosti novega vozila, ki so ga poimenovali Land Rover, in te so se obdržale do zadnje izvedbe.

Vozilo je bilo v osnovi terensko, s čvrsto jekleno šasijo, spredaj in zadaj z listastimi vzmetmi, pri čemer sta obe togi premi tudi pogonski. Menjalnik in razvodnik pogona (stalno zadnji pogon in ročni vklop prednjega pogona ter z omejitvijo hitrosti pri hkratni uporabi obeh pogonov) z dodatkom ročnega reduktorja dajeta odlične vozne lastnosti tudi zunaj cestišč. Bencinski motor 1600 ccm z 51 KS je zadostoval.

Po vojni so bile precejšnje zaloge letalskega aluminija, zato so se odločili iz njega izdelati enostavno oblikovano karoserijo, ki je v osnovnih značilnostih ostala nespremenjena. Ta preprostost je ponujala uporabnikom in predelovalcem možnost posamičnih ali maloserijskih predelav.

Na lanskoletnem Silverstone Classicu so ob 68 letnici LR-a predstavili preko 80 različnih verzij od več vrst vojaških, sanitetnih, reševalskih, gasilskih, popotniških, prirejenih za vožnjo po afriških narodnih parkih do še mnogih drugih, tudi plavajočih.

Firma Rover je načrtovala izdelovati LR približno tri leta, da bi lahko s profitom ponovno zagnali proizvodnjo osebnih vozil. Toda odziv uporabnikov je bil drugačen in firma jim je sledila še desetletja.

V naslednjih letih so menjali motor z 2000 ccm in boljšim vodnim hlajenjem bloka. Vozila so uporabljali poslovno in tudi že za osebne namene. Vozilo je bilo uradno uvrščeno med poslovna vozila, zato je bila takrat dovoljena hitrost zanje 30 ml (48 km/h).

Ko je bil neki lord oglobljen zaradi prehitre vožnje, so prerazvrstili vozilo v razred večnamenskih vozil z dovoljeno normalno hitrostjo.

Leta 1956 so uvedli karavansko izvedbo s petimi vrati in za do 10 oseb. Zadnji del kabine je bil uporaben tudi za prevoz tovora.

Za zadnjo klopjo sta ob bočnih stenah nameščeni klopi za po dve osebi. Dostop do njiju je skozi zadnja vrata. Taka razporeditev sedežev je ostala do sedaj. Leta 1957 so ponudili tudi dieselski motor z 52 KS.

V letih 1958-61 je bila na trgu Serija II. Podaljšali so medosno razdaljo, namestili so nov bencinski motor 2250 ccm in 72 KS. Ta motor je bil najbolje sprejet bencinski motor do srede 1980, ko je dieselski motor postajal bolj popularen.

Dolga karoserija je nudila 12 sedežev. Ta sprememba temelji na britanskem davčnem sistemu, po katerem je bil ta tip LR-a cenejši od drugih izvedenk, ker je bil uradno uvrščen v minibusse (drugi tipi so ostali razvrščeni med večnamenska vozila).

Leta 1971 je prišel s tekočega traku 1,000.000. LR, in sicer že iz Serije III. To vozilo se na pogled komaj razlikuje od prejšnje izvedenke. Izboljšave so na motorju, med drugim 5 ležajev glavne gredi, vse štiri prestave so sinhronizirane. Ponudili so tudi avtomatski menjalnik. Obe premi sta ojačani.

Razvijali so posebne izvedenke, npr. za kmetijstvo, ponudbo so dopolnjevali z različnimi motorji, tudi Roverjev V8, 3500 ccm.

Kmalu po nastanku LR-a so ga licenčno začeli izdelovati tudi v Avstraliji. Z nekaterimi predelavami so se odzvali potrebam njihovega trga.

V Južni Afriki so že leta 1949 postavili svojo tovarno teh vozi.

Posebna verzija LR kot Serija IIB se je pojavila leta 1966. Vozilo ima sprednji pogon.

Leta 1983 so uvedli novo izvedenko v dveh dolžinah in ju tako tudi poimenovali LR 90 in 110 (dolžina v inch).

Ko pa so leta 1989 ponudili nov tip LR Discovery, so prvotnemu LR dodali naziv Defender 90 oziroma 110. To vozilo je močno posodobljeno. Vijačne vzmeti, izboljšano vpetje obeh prem, možnost stalnega štirikolesnega pogona, ki je prevzeta od Range Roverja. Notranjost je bogatejša, čeprav landroverško špartanskega izraza.

Kot motorje ponujajo od 2500 ccm do 3500 ccm bencinske in dokaj šibek (68 KS) diesel motor.

Po zunanosti se loči od vseh dotodanjih LR-jev po izbočeni maski hladilnika, medtem ko je bila prej značilno potisnjena nazaj glede prednjih škatlastih blatnikov. Luči so premestili v blatnika, prej so bile nameščene v maski hladilnika, da je bilo dovolj prostora pred blatnikoma na odbijaču za dva karnistra





Ena mnogih vojaških izvedb



Zadnji Defenderji



Bo novi Defender presegel slavnega predhodnika?

goriva ali vode. Na prednjih blatnikih je nameščena aluminijasta pohodna plošča. Vsi blatniki imajo izbočene kolesne obrobe. Vetrobransko steklo je po novem nedeljeno.

Leta 1983 so dali na trg podaljšano izvedbo Defender 127 (medosna razdalja 3,22m), ki je bil predviden za posebne nadgradnje: reševalno vozilo, gasilsko, vojaške različice, itd.).

Klasični LR pa je vedno bolj postajal legenda, ki so jo ustvarili uporabniki. Izmišljali so si vsemogoče uporabe, tudi plavajoči LR so izvedli.

Verjetno ni znana številka, na koliko ekspedicijah je bil LR osnovno vozilo. Vožnja z Land Roverjem je svojevrstna. Ves čas čutiš motor in cestišče. Če to sprejmeš, ti kmalu postne veselje in vožnja užitek. Seveda vožnja z LR-jem ni dirka ali reli. Gre za doživljajsko vožnjo. Tudi okolico sprejemaš ob počasni vožnji močnejše. Pozabiš na pomanjkljivo udobje. Če gre za npr. nepalsko pogozdono področje s kolovozi in ob straneh ceste s slamnatimi kolibami in nasmejanimi ljudmi, ki mahajo v pozdrav, bi se bilo voziti z udobnim klimatiziranim terencem kar greh.

In koliko koristnega so dosegli v nerazvitih deželah prav z LR-jem! Pred vhomom v muzej v Katmanduju je pod nadstreškom na častnem mestu razstavljen star Land Rover.

Razen uspešne konstrukcije vozila pa so se od 70-ih let dalje kopičile denarne težave. Lastništvo je prehajalo od ene do druge firme, nekaj je bilo denarniških, druge pa različne avtomobilске firme (Ford, BMW). Sedaj je v lasti indijske firme Tata, ki med drugim proizvaja tovornjake, osebna terenska vozila, pa tudi kuhinjske ekonom lonce, satelitske antene s sončnim napajalnikom in še marsikaj drugega. Odgovorni iz Tata je takoj odpravil dvom in skrb o nadaljnjem razvoju Land Roverjev in Jaguarja, ki ga je ista firma tudi kupila. »Ohraniti želimo britanski duh v teh vozilih.« je rekel.

Toda za LR Defender so se bližali zadnji časi. Klasična zasnova ne omogoča cenovno in tehnično sodobne izvedbe. Pred leti so predstavili skico naslednika. Uporabniki so takoj dvignili glas, da v vozilu ni zaznati duha Defenderja. Firma je umaknila projekt in lani se je pojavil nov, pravi serijski naslednik, ki pa ni več starodobnik.

Ko so najavili zaključek proizvodnje, so se pojavila nepredvidena številna naročila za legendo. Odločili so se postaviti novo tovarno na Slovaškem in tja prenesti proizvodnjo Defenderja dokler bo povpraševanje. (Naložba 1, 1 milijarde GBP).

Nekoč je predsednik indijskega kluba klasičnih Land Roverjev zapisal, da je to vozilo, ki za vožnjo ne potrebuje ceste. Legenda živi dalje.