



IN DIVISA

Guerra e pace



LAND ROVER 101 FC



Alcuni particolari interni della cellula adibita ad ambulanza: le barelle da campo in tela **1** sono due, una per lato. Sotto alle barelle **2** ci sono due altre basi per il trasporto di due altri feriti. La cellula è dotata di numerose finestre **3** ed è coibentata e isolata termicamente. Il posto di guida **4** è decisamente spartano, con il volante scheletrico e i sedili essenziali caratteristici dei veicoli militari degli anni Ottanta.

È nato per trainare e mettere in batteria velocemente un cannone da campagna, ma si è anche trasformato in ambulanza 4x4

Aveva un'esigenza, l'esercito di sua Maestà britannica: spostare rapidamente il cannone 105 mm Light Gun (denominazione britannica del pezzo d'artiglieria L 118, sviluppato nella seconda metà degli anni Sessanta) sia sui piazzali asfaltati sia sui terreni ben più insidiosi e fangosi che sono generalmente teatro delle operazioni militari. L'appalto per progettare un veicolo paracadutabile con grande capacità di carico e di traino ed elevata mobilità venne assegnato, sul finire degli anni Sessanta, alla Land Rover; nome del veicolo 101 FC o più precisamente 101 Forward Control.

Il suo nome deriva dalla posizione di guida avanzata e dall'assenza del classico cofano motore. Così, con due sedili affiancati al motore posti sull'asse anteriore, dietro c'era tutto lo spazio necessario per i sei serventi e per il corredo del pezzo d'artiglieria, che raggiungeva il peso di 1858 kg. La struttura

doveva essere estremamente semplice, solida per essere paracadutabile e persino smontabile: per questo venne scelta una forma squadrata della carrozzeria. Al di là dell'originalità della linea, il Forward Control è interessante soprattutto per la sua meccanica. Per muovere un simile veicolo occorre un potente motore a benzina dalla notevole elasticità e, soprattutto, era necessario manovrare facilmente a bassa velocità. Così, dopo vari test, fu scelto quel motore di derivazione Buick 215 V8 di 3,5 litri di cilindrata, realizzato in lega di alluminio e dal peso particolarmente contenuto, che poi diventerà un classico sotto il cofano delle prime Range.

Come dicevamo, c'era l'esigenza di trainare un cannone o un rimorchio sia sull'asfalto sia sulla terra. La trazione integrale permanente era dunque un'esigenza primaria, così come avere la possibilità di utilizzare le ridotte anche sull'asfalto. Così è nato il riparti- ➤

Da buon veicolo militare, il 101 Forward Control è molto essenziale. Prima di toccare i comandi sparsi sul tunnel centrale **1**, con in bella evidenza la leva del riduttore, meglio leggere il manuale di istruzioni. Il tappo del serbatoio **2** è protetto da una serratura e le istruzioni mettono in guardia dai pericoli del rifornimento. Il cilindro applicato alla ruota anteriore **3** serve da gradino per accedere alla cabina di guida.



IN DIVISA LAND ROVER 101 FC



Ribaltando lo sportello con la freccia rossa si accede alla scaletta pieghevole che rende facile l'accesso a bordo. La scritta specifica che questo non è un punto da utilizzare per il traino, come invece accade sulle versioni GS (General Service) del trattore d'artiglieria 101 FC.

tore LT95 e, con lui, la prima trazione integrale permanente della Land Rover, con due ponti rigidi e con il differenziale centrale, oltre alle marce ridotte abbinate a un cambio manuale a 4 rapporti. È importante notare come l'inserimento del bloccaggio del differenziale sia assolutamente indipendente dal rapporto selezionato nel riduttore, così è possibile usare sia le marce lunghe sia quelle corte indifferente-mente con il differenziale centrale libero oppure bloccato. Così come il motore V8 a benzina, anche questa trazione integrale permanente sarà poi trasferita sulla Range Rover, diventando un classico e per anni

una delle trasmissioni più apprezzate sui fuoristrada. In pratica è lo stesso schema di trasmissione che è ancora oggi utilizzato con successo sulla Land Rover Defender. Mentre la Range Rover utilizzava molle elicoidali, sul 101 FC paracadutabile venivano invece mantenute le semplici e solide molle a balestra. Il Forward Control aveva una lunghezza del passo di 101 pollici, pari a 2.560 mm, e mon-

tava grossi pneumatici 9,00 x 16. A differenza dei tradizionali mozzi Land Rover a cinque colonnine, il 101 FC ne aveva sei per ogni ruota, così da garantire la massima affidabilità quando atterrava da un lancio aereo. Tra le caratteri-

SUL MERCATO

La Land Rover 101 Forward Control ambulanza è difficile da reperire, perché molti veicoli sono stati camperizzati da civili. Si può trovare da 4.000 fino a 10.000 sterline (da 4600 a 11500 euro) per un esemplare in ordine. Per la ricerca e l'acquisto ci si può rivolgere al Land Rover Team, che ha messo a disposizione il 101 FC di questo servizio: tel. 0362 311370, www.landroverteam.it, e-mail: franco@landroverteam.it



Il particolare della grossa maniglia ❶ che sblocca le due ante posteriori della cellula ambulanza. L'interno ❷ con l'impianto elettrico in bella vista è dotato di riscaldatore. Tra le due file laterali di barelle ❸, al centro c'è un armadietto metallico per riporre le attrezzature mediche di primo soccorso. Davanti all'armadietto c'è un sedile; il seggiolino è dotato di un semplice cuscino, mentre lo schienale è un analogo cuscino applicato all'antenna dell'armadio. Questo è il posto riservato all'assistente sanitario. La cellula ambulanza è dotata di prese d'aria sul frontale, in zona ben rialzata e protetta ❹, attraverso le quali aspirano i ventilatori per l'aerazione dell'locale e il ricambio dell'aria.



Una vista globale dell'interno della spaziosa ambulanza. L'intera cellula è isolata e coibentata termicamente. In tutto possono essere trasportati quattro feriti su due barelle per ogni lato, mentre al centro siede l'operatore sanitario. Le barelle possono essere posizionate a differenti altezze.

stiche tecniche più importanti, bisogna segnalare che il Forward Control era prodotto anche con il PTO: power take-off o come diciamo noi presa di forza. Così venne pensato per essere abbinato a un rimorchio con asse motore e trazione propria, utilizzando un ponte rigido Land Rover con tanto di differenziale. Il 101 FC poteva diventare così un 6x6 dalla eccezionale capacità di carico, ma il progetto venne poi abbandonato, sia per problemi di costi sia per motivi tecnici.

Nel 1972 venne annunciata la produzione a Solihull del 101 Forward Control che aveva la carrozzeria telonata e due soli posti anteriori (GS, General Service) quindi adatto al ruolo di trattore d'artiglieria. La catena di montaggio era estremamente flessibile e, a seconda delle esigenze, poteva avere la guida a destra o a sinistra, mentre l'impianto elettrico poteva essere a 12V o a 24 V.

L'impiego del 101 FC non fu esclusivamente come trattore. Un discreto numero di questi fu infatti convertito per usi più "pacifici". Grazie all'applicazione di uno speciale hard top il 101 FC fu trasformato anche in ambulanza. La cellula rigida di questo allestimento è particolarmente capiente grazie alla sua maggiore larghezza e alla superiore altezza rispetto alla versione originale telonata. Così, aperte le due grosse ante posteriori si entra nell'infermeria: l'accesso al pianale decisamente alto è agevolato dalla scaletta re-



Qui affiancate le due posizioni della croce rossa. Sollevando la mezza anta orizzontale inferiore si visualizza il riconoscimento dell'ambulanza.

trattile che è posta subito sotto le due porte. Le barelle dei feriti sono alloggiate su due guide parallele esterne, mentre al centro c'è lo spazio per un sedile di fortuna riservato all'infermiere.

Piuttosto lento su strada e con quattro essenziali freni a tamburo, il Forward Control, come ogni Land Rover, ha una notevole mobilità grazie alla distanza dal suolo elevata e agli sbalzi molto contenuti della carrozzeria. Solo il baricentro alto richiede attenzione, ma questo ben lo sanno i cultori del 101 Forward Control.

Testo e foto di Eugenio Martignani