

*Rileggiamo  
i classici*

# Il peso della storia

Avrebbe dovuto pesare meno della Land 88 da cui deriva. Ma i rinforzi richiesti resero nulli gli alleggerimenti della carrozzeria, che però si smonta in fretta e con facilità.

La Half Ton Serie III si riconosce per i fari esterni sui parafanghi, mentre la Serie II iniziale li aveva accanto alla calandra del radiatore. Questo esemplare era destinato ai collegamenti radio e dispone di due voluminose antenne sui parafanghi.

L'americana Willys MB impiegata nella Seconda Guerra Mondiale ci ha insegnato quanto sia importante disporre di una 4x4 leggera e maneggevole, per il trasporto dei militari e per i collegamenti tra le varie basi operative nelle aree di guerra o nelle zone di interesse bellico. I requisiti di un simile veicolo sono proprio la leggerezza, la semplicità costruttiva e la facilità di guida.

Dell'importanza della leggerezza se ne è reso conto anche l'Esercito inglese di Sua Maestà quando si è accorto che serviva un 4x4 abbastanza leggero da essere aviotrasportato, sia dentro il vano di carico dell'aereo da trasporto Argosy sia appeso all'elicottero Westland Wessex, per essere paracadutato. Doveva inoltre essere tanto compatto da essere imbarcato sui mezzi anfibi e scaricato facilmente sulla terraferma. Erano i primi anni del decennio 1960 e la British Army esigeva un veicolo ancora più affidabile della Land Rover 88 Serie IIA allora disponibile. Identico nella struttura, il veicolo doveva avere trasmissione rinforzata e scocca più solida,

per sopportare un impiego gravoso ed essere paracadutata. Così però il peso saliva troppo e proprio l'elicottero Westland Wessex non ce l'avrebbe fatta ad alzarsi da terra con una Land agganciata. La soluzione? Semplice, bastava creare una nuova carrozzeria ancora più essenziale, ma soprattutto che potesse essere spogliata di tutto il superfluo

per essere aviotrasportata, e per essere rimontata una volta scaricata nella zona operativa. Porte, parabrezza col relativo telaio, portello posteriore, telone e centine, sedili posteriori, ruota di scorta, tutto si smontava facilmente - almeno per l'epoca, oggi ci pare invece piuttosto laborioso - così che il veicolo ►

### SUL MERCATO

Non particolarmente rare, ma molto ambite dagli appassionati, che le considerano le più Land Rover tra le Land Rover, le Half Ton hanno quotazioni piuttosto elevate: per un veicolo Serie III marciante e in ordine con i documenti le richieste partono da 6.000 euro. Per un bell'esemplare "pronto raduno" bisogna mettere in preventivo, in genere, una cifra attorno ai 9.000 euro; per un modello perfetto e completo di apparati radio abbiamo visto spendere anche 15 mila euro. Le Half Ton Serie IIA valgono addirittura un 30-40% in più.

## LAND ROVER LIGHTWEIGHT

nudo, ma ugualmente funzionante, ri-en-trasse nel peso dei 1206 kg con circa 20 litri di benzina nel serbatoio, pari alla portata dell'elicottero.

Il risultato è la Half Ton ovvero "mezza tonnellata", che era chiamata anche Lightweight o Airportable. La produzione della Half Ton iniziò alla fine degli Anni 60. La Lightweight si distingueva immediatamente dalla 88 per i parafranghi tagliati e squadrati, ma usava il medesimo motore 4 cilindri a benzina di 2286 cc che sviluppava 72 CV a 4000 giri/min e 17,1 kgm a 1500 giri/min. Il cambio era a 4 marce non sincronizzate con riduttore, la trazione era posteriore con la trazione anteriore inseribile e le sospensioni erano a ponte rigido con molle a balestra. Una curiosità: il coperchio del differenziale posteriore di alcune versioni era verniciato di bianco. Si tratta degli esemplari destinati alle operazioni notturne a luci spente, con illuminazione a infrarossi. Solo una piccola luce sotto il pianale, in prossimità del ponte rigido posteriore, illuminava il differenziale e agevolava così il trasferimento in convoglio.

Le prime Half Ton sono riconoscibili dai fari posti accanto alla calandra del radiatore e vennero impiegate dai corpi militari britannici con specifiche sempre diverse. Quelle anfibe avevano una capacità di guado di 1 metro e mezzo, quelle per le operazioni Nato in Norvegia un kit di riscaldamento supplementare e quelle per i ponti radio un impianto elettrico rinforzato da 24 Volt (con generatore di corrente e relativo impianto elettrico stagno per utilizzo in area umida o per lo sbarco dagli anfibi).

Per soddisfare le esigenze degli eserciti stranieri, che volevano i fari esterni sui parafranghi e non interni sulla calandra del radiatore, la Land Rover approntò la Half Ton Late II A, "ultima

Sulla Half Ton tutto è estremamente spartano. La plancia ha la strumentazione centrale, perché sotto il parabrezza si aprono due lunghe feritoie per la ventilazione dinamica dell'abitacolo. I sedili sono dei semplici cuscini facilmente lavabili ma dalla imbottitura piuttosto scarsa. Le leve sul tunnel della trasmissione sono quattro: freno di stazionamento, cambio, trazione integrale e riduttore. I cablaggi della stazione radio sono esterni (ma a tenuta stagna). Al vano posteriore si accede ribaltando il portello incernierato alla base del pianale.



## AL SERVIZIO DELLA CORONA

La Half Ton, nelle sue varianti su specifiche dei singoli corpi, ha prestato servizio in numerosi reparti dell'Esercito britannico: nei Royal Marines, nella Royal Navy e nella Raf, oltre che come veicolo appoggio della pattuglia acrobatica Red Arrows. Prodotta in Inghilterra con il solo motore a benzina di 2.286 cc, è stata eccezionalmente allestita per l'Olanda con il motore Diesel. Il veicolo del nostro servizio è una Serie III FFR (Fitted For Radio) appartenente alla collezione del Land Rover Team ([www.landroverteam.it](http://www.landroverteam.it)) di Birone di Giussano (MB), telefono 0362.311370 fax 0362.335845, leader in Italia per ricambi, manutenzione e revisione di veicoli Land Rover storici.

LONDRA  
RAF 1998





IIA', antesignana della Serie III che arrivò tra il 1971 e il 1972. La Lightweight Serie III, ovvero derivata dalla 88 terza serie, aveva come più importante aggiornamento meccanico il cambio completamente sincronizzato e, per questo è apprezzata dagli appassionati.

Certamente la Half Ton prima generazione è più ambita dai veri collezionisti,

ma la serie successiva è più gradevole da guidare proprio perché dotata di marce sincronizzate e perché, essendo più recente, è teoricamente più affidabile. Infatti è stata prodotta fino al 1985 e ha prestato servizio fino all'arrivo della Land Rover Defender XD (eXtra Duty) all'inizio del duemila. Oltre che oggetto per i collezionisti, la Half

Ton è ancora oggi un fuoristrada estremamente valido per chi vuole cimentarsi sui tratturi e nel fango.

Il suo motore a benzina ha una erogazione della coppia estremamente regolare e, grazie alla robustezza e alla favorevole distanza da terra ha una mobilità ancora oggi invidiabile. ■

testo e foto di Eugenio Martignani

**FALKLAND**  
ROYAL MARINES 1982



**KUWAIT**  
1ST ARMD. DIV. 1991

