

RUOTECLASSICHE

PROTAGONISTI ATTILIO BETTEGA • INCONTRI RAVVICINATI GIANNI BERENGO GARDIN

ruoteclassiche.it

LAND ROVER 80

LE ORIGINI DEL MITO



CONSIGLI PRATICI

PREPARARE L'AUTO
PER VILLA D'ESTE

EVENTI

TECHNO CLASSICA ESSEN
TERRE DI CANOSSA
MEMORIAL MAURO PANE

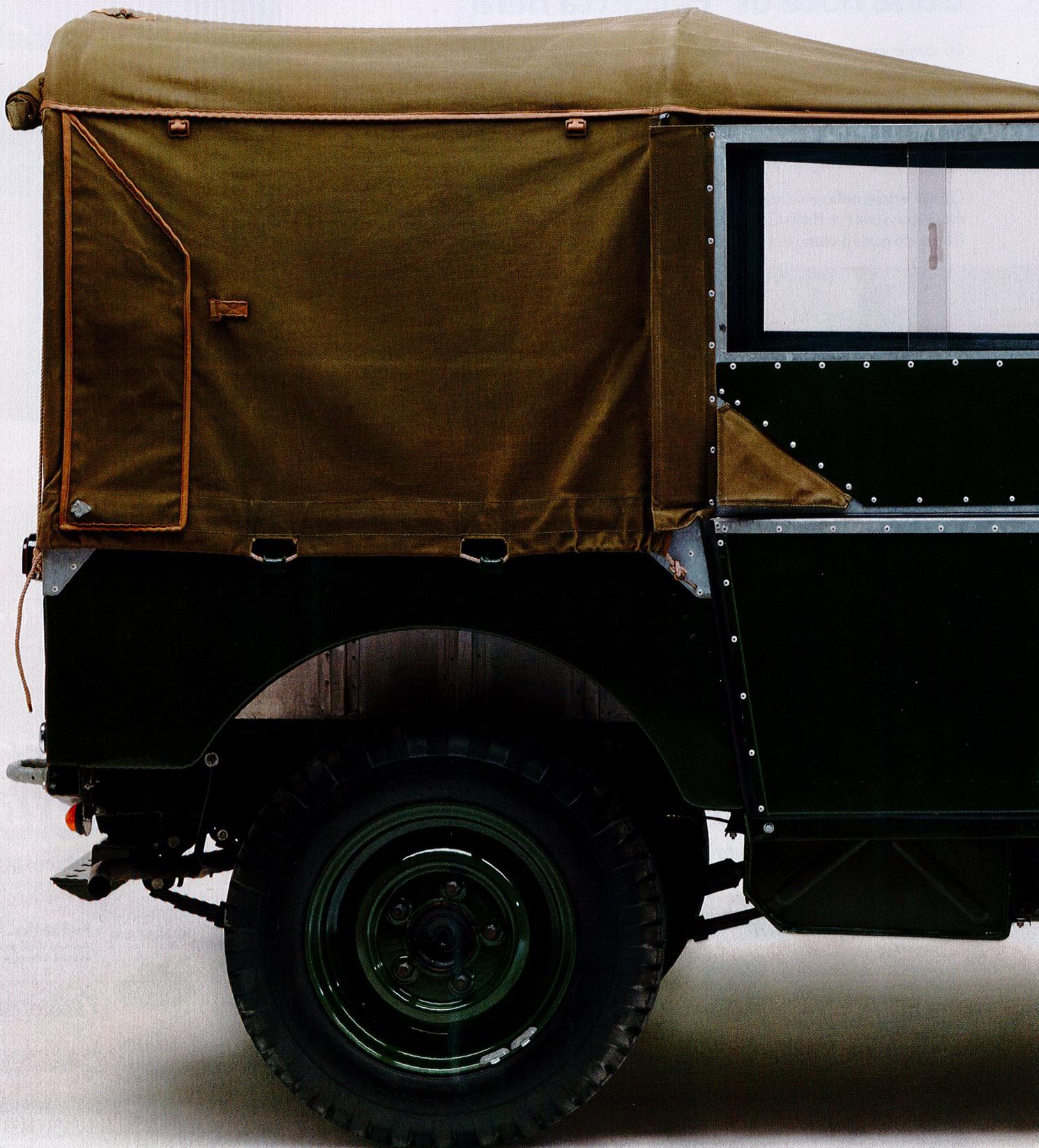
LE AUTO DEL MESE

ALFA ROMEO 6C 1750 GS
ASTON MARTIN ULSTER
BUGATTI 35 B
LOTUS ELISE
MORETTI 600
MORRIS MINOR TRAVELLER



NATE PER CORRERE

SIAMO SALITI SULLA
MERCEDES 300 SLR CHE
HA VINTO LA MILLE MIGLIA
CON SIR MOSS NEL 1955



ALLA CONQUISTA DEL MONDO

NIENTE È IMPOSSIBILE

Nel 1948 al Salone di Amsterdam venne svelata l'interpretazione britannica della Jeep. La Rover non si aspettava un successo del genere per un veicolo ideato solo per traghettare la Casa fuori dalla crisi del dopoguerra. E invece quella 4x4 divenne il suo modello di punta, acquisendo lo status di icona

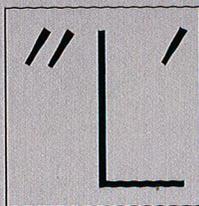
Testo di **Fabrizio Greggio** - foto di **Paolo Carlini**





Dettagli da prototipo

Questo esemplare è uno dei cinquanta prototipi utilizzati per testare il nuovo motore di 2 litri. Poiché erano necessari degli strumenti supplementari per controllare i parametri di funzionamento (come pressione dell'olio e temperatura dell'acqua) si dovette realizzare un cruscotto "temporaneo" in alluminio per ospitarli. Notare la robusta barra che funge da maniglia per i passeggeri. La corta leva col pomello giallo serve per inserire la trazione anteriore, mentre quella col terminale rosso seleziona le marce ridotte.



unico veicolo a motore visto da più di metà della popolazione mondiale". Così declamava un vecchio slogan pubblicitario della Land Rover.

Poche parole che sintetizzano una verità inoppugnabile: la gloriosa fuoristrada assemblata nello stabilimento di Solihull (GB) è stata davvero ovunque, divenendo una delle sagome più riconosciute e riconoscibili al mondo. Ecco quindi che oggi la notizia, a dire il vero non inattesa, sul pensionamento della Defender alla fine del 2015 non può lasciare indifferenti.

Una carriera lunghissima, iniziata nel 1948 e continuata per 67 anni senza interruzioni. Mai e poi mai i fratelli Spencer e Maurice Wilks, rispettivamente managing director e technical engineer della Rover, avrebbero potuto immaginare un successo planetario di tale portata quando nel 1947 avviarono lo sviluppo di una vettura polivalente a trazione integrale che replicasse l'impostazione dell'americana Willys MB (la Jeep). Anzi, il progetto nacque dalla necessità di disporre di un veicolo di transizione capace di traghettare la Rover fuori dall'austerità imposta dal governo britannico all'industria locale per far riprendere l'esangue economia del Paese, duramente provata dalla guerra. Ma cosa spinse la Rover, le cui eleganti berline erano particolarmente amate dalla middle class d'Oltremania, a produrre una fuoristrada spartana adatta al duro lavoro nei campi e ad affrontare percorsi accidentati negli angoli più remoti del pianeta? Semplice, la sopravvivenza. Nell'immediato dopoguerra l'accesso alla fornitura di acciaio era infatti rigorosamente razionato dallo Stato e solo i costruttori in grado di esportare il 50% della produzione potevano ottenere ulteriori quantitativi, assolutamente indispensa-

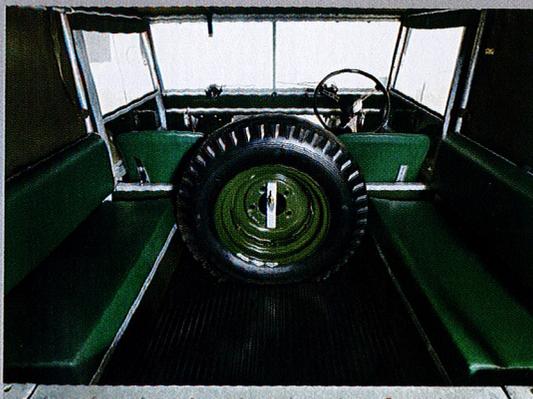
bili per poter mantenere un regime produttivo sufficiente a rimanere competitivi. Al contrario di Case quali la Austin e la MG, apprezzate sul mercato americano, la Rover non disponeva di un modello che potesse rivelarsi adatto ai mercati esteri.

DISEGNATA NELLA SABBIA

Il colpo di genio dei fratelli Wilks venne prendendo in considerazione, oltre alle necessità interne di fornire al settore agricolo un mezzo in grado di aiutare i contadini nella difficile ripresa post-bellica, l'enorme potenziale offerto dai Paesi del Commonwealth, che spaziavano dal Canada all'isola di Nauru, per i quali le prospettive di un veicolo 4x4 affidabile, semplice ed economico apparivano decisamente interessanti. Nei primi mesi del 1947 Maurice Wilks aveva acquistato come residuo bellico una Willys MB del 1943 per utilizzarla nella sua tenuta di Blackdown Manor (Warwickshire) e nelle sue proprietà sull'isola di Anglesey (Galles), imparando a conoscerne pregi e difetti. Si narra che proprio sulle spiagge di Red Wharf Bay Maurice Wilks abbia illustrato al fratello Spencer il concetto della nuova vettura delineandone le forme nella sabbia.

Il 4 settembre del 1947 l'idea per la futura Land-Rover venne presentata al consiglio d'amministrazione, che deliberò un primo lotto di 50 veicoli. Poiché la Casa non aveva alcuna esperienza nel settore dei fuoristrada, punto di partenza del nuovo progetto fu proprio la Willys di Maurice, che venne utilizzata per allestire il primo prototipo, soprannominato "The Centre Steer" per via del volante in posizione centrale. Ultimato nella seconda settimana di ottobre dopo appena tre settimane di lavoro, a eccezione del motore 1600 (con valvole di aspirazione in testa, mentre quelle di scarico erano laterali) della futura Rover P60, della scato-





Abitacolo per non fumatori

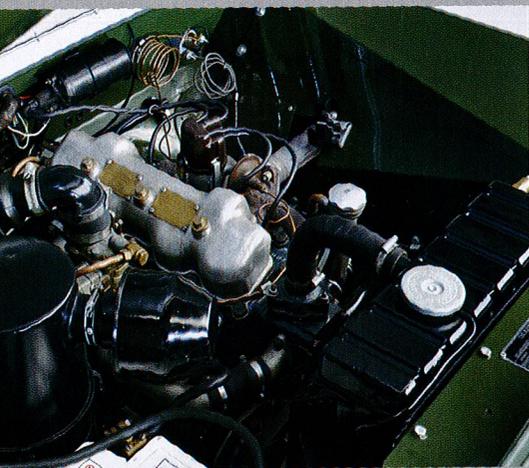
Il serbatoio (sopra) è alloggiato sotto il sedile destro, che deve essere tolto ogni volta che si fa rifornimento.

Il vano posteriore (sopra a sinistra) ospita le panchette e la ruota di scorta.

A richiesta quest'ultima poteva essere montata anche sul cofano motore, per il quale era previsto un apposito supporto. I ganci servono per chiudere il cofano e per fissare il parabrezza abbattibile.

↓ CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri Alesaggio 77,8 mm - Corsa 105 mm Cilindrata 1997 cm ³ Rapporto di compressione 6,8:1 Potenza 52 CV a 4000 giri/min Coppia 14 kgm a 1500 giri/min Due valvole per cilindro (aspirazione in testa, scarico laterale) Carburatore monocorpo Lubrificazione forzata a carter umido Impianto elettrico 12 V, batteria 51 Ah.
Trasmissione	Trazione posteriore, anteriore inseribile Cambio manuale a 4 marce + 4 ridotte Leva di comando centrale Frizione monodisco a secco Pneumatici 6.00-16 Cerchi in lamiera.
Corpo vettura	Torpedo, 7 posti Telaio a longheroni e traverse Carrozzeria in lega leggera Sospensioni anteriori e posteriori a ponte rigido, balestre semiellittiche longitudinali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo Sterzo a vite e dado Capacità serbatoio carburante 45 litri.
Dimensioni e peso	Passo 2030 mm Carreggiate 1270 mm Lunghezza 3350 mm - Larghezza 1550 mm Altezza 1920 mm Peso a vuoto 1043 kg.
Prestazioni	Velocità massima circa 90 km/h.



L'importanza della coppia

Il motore di 2 litri fu introdotto ufficialmente nell'autunno del 1951. Rispetto al precedente 1600 forniva circa il 25% in più di coppia; la potenza invece rimaneva pressoché invariata. Mantenuto anche lo schema della distribuzione, con valvole d'aspirazione in testa e quelle di scarico laterali. Questo esemplare, nato il 4 settembre 1950, appartiene a Franco Picchiotti, titolare della Land Rover Team, azienda di Birone di Giussano (MB) specializzata nell'assistenza, nel restauro e nella preparazione delle fuoristrada Land Rover.

→ la del cambio e della carrozzeria in alluminio, rimaneva a tutti gli effetti una Jeep. La scelta della lega leggera rispondeva a esigenze ben precise: era disponibile in quantità (una eredità lasciata dalla produzione bellica di aerei), il suo impiego consentiva di non intaccare le esigue forniture di acciaio destinate dal governo alla Rover e vantava una migliore resistenza all'ossidazione, qualità non trascurabile in un veicolo da lavoro. Inoltre in caso di urti i pannelli potevano essere raddrizzati facilmente.

Il 15 ottobre il "Centre Steer" venne ufficialmente fotografato e l'indomani Spencer Wilks "ottimisticamente" comunicò al consiglio d'azienda che "... la fabbricazione delle prime 50 vetture stava procedendo e che il primo prototipo era in corso di collaudo". Quello stesso giorno i vertici della Casa approvarono per il nuovo veicolo la denominazione ufficiale Landrover (subito dopo mutata in Land-Rover; il trattino sparirà progressivamente a partire dal 1978 con la nascita della Land Rover Ltd.). Nel frattempo due altre Jeep furono acquistate per essere smontate e analizzate. Il prototipo mise in luce carenze a livello di rigidità strutturale: la resistenza alla torsione nella Jeep era ottenuta infatti grazie all'accoppiamento tra il tradizionale telaio a longheroni e la robusta scocca in acciaio, una combinazione che però era venuta a mancare nel momento in cui si era optato per una carrozzeria in sottile alluminio.

LONGHERONI SCATOLATI

Gordon Bashford (responsabile della sezione design) sviluppò quindi un telaio sempre dal passo di 80" (lo stesso della Jeep), ma formato da longheroni scatolati (quelli della Jeep erano con sezione a C), con lamiere spesse 2,05 mm (inizialmente lo spessore era stato di 2,65 mm, ma la struttura era risultata troppo rigida e pesante). La realizzazione di elementi scatolati tuttavia avrebbe richiesto macchinari troppo costosi nella produzione in serie: fu così che Olaf Poppe (chief production engineer) suggerì di realizzare i longheroni saldando tra loro quattro fogli di acciaio. Poiché il contenimento dei costi era prioritario, l'idea di zincare i telai per proteggerli dalla ruggine venne in seguito abbandonata a favore di una semplice verniciatura. Al fine di garantire la massima mobilità in tutte le condizioni la Land-Rover adottò la trazione integrale permanente (la Jeep invece aveva uno schema a trazione posteriore con quella anteriore inseribile manualmente in caso di fondi a scarsa aderenza); per evitare sollecitazioni anomale della trasmissione e dei pneumatici su fondi a buona aderenza fu previsto un dispositivo a ruota libera che disinnervava il moto al ponte anteriore quando il motore non era in tiro o veniva inserita la retromarcia. Il meccanismo era bloccabile tramite un pomello (Front Wheel Drive Lock), situato sulla destra del tunnel del cambio, nel caso si doves-

La carrozzeria in alluminio è leggera, resistente alla corrosione e facilmente riparabile da chiunque e ovunque

sero affrontare discese o tratti in retromarcia su terreni insidiosi. L'11 marzo del 1948 venne ultimata la terza delle 50 vetture deliberate nella riunione del 4 settembre: si trattava della prima vera Land-Rover, identificata nei registri della Rover come "01" in quanto i precedenti veicoli erano stati in realtà prototipi ibridi assemblati con componenti di provenienza Jeep.

Perso l'importante appuntamento con il Salone di Ginevra, ci si preparò per quello di Amsterdam, che avrebbe aperto i battenti alcune settimane dopo, il 30 aprile. Furono due le Land esposte, presumibilmente la L03 (guida a sinistra) in configurazione standard, e la L05, equipaggiata con una saldatrice ad arco. La prima, parcheggiata all'esterno del padiglione a scopi dimostrativi, evidenziò problemi al cambio, causando un certo imbarazzo; nonostante l'inconveniente, dovuto a una frettolosa

messa a punto, l'interesse dei visitatori superò le più rosee aspettative. Dei 50 esemplari previste in realtà ne furono assemblati 48 (ma i componenti per gli ultimi due furono comunque costruiti); terminato quel lotto nell'agosto del 1948 la fabbrica di Solihull era pronta per avviare la produzione in serie.

Già nel 1949 si avvertì la necessità di un motore in grado di erogare una coppia maggiore; la soluzione individuata dall'ingegnere Jack Swaine fu quella di aumentare la cilindrata da 1595 a 1997 cm³ (l'alesaggio passò da 69,5 a 77,8 mm). Il nuovo propulsore erogava solo un paio di cavalli in più, ma una coppia massima di 14 kgm invece di 11, per di più a 1500 giri/minuto anziché a 2000. Allo scopo di mettere a punto un motore capace di sopportare ogni tipo di maltrattamento nel corso del 1950 furono allestite 50 Land-Rover equi-

paggiate col 2 litri, tra le quali la protagonista di queste pagine, nata il 4 settembre (numero di telaio 07100048). Questi esemplari, identificati da una specifica sequenza numerica, furono in parte utilizzati dalla stessa Casa e in parte consegnati a clienti speciali.

Mentre i test valutativi sul due litri procedevano, nell'ottobre del 1950 venne abbandonata la trazione integrale permanente col dispositivo Freewheel per adottare lo schema cosiddetto part-time (trazione posteriore, anteriore inseribile), più economico da produrre. Nell'autunno del 1951 il nuovo motore venne ufficialmente introdotto. Due anni dopo, a settembre, la cosiddetta 80" avrebbe lasciato il posto, dopo essere stata prodotta in 64.869 unità, alle successive Series I con passo 86", 88", 107" e infine 109": le Land-Rover si apprestavano a conquistare il mondo. **R**

