

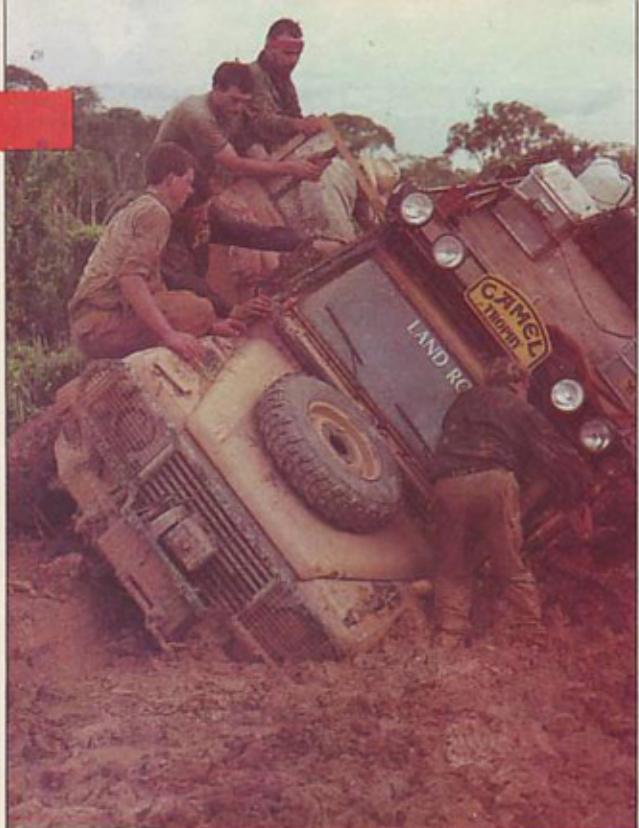
PREDSTAVITEV

Ko se je karavana 10. jubilejnega tekmovanja za »Camel Trophy« privalila v Manaus, na cilj avanturnističnega popotovanja skozi potročje Amazone je bilo za vsakim od 22 terencev, ki so vsi vzdržali naporno potovanje, okroglih 1700 km. Jugoslovanska posadka Franjo Božič in Robert Kašča sta si bila edina: »To kar je na osemnajstdnevne popotovanje prestat vsak od Land roverjev džipov, ga v rokah normalnega uporabnika ne čaka v celotni življenjski dobi!« Ob naravnost uničujočih pogojih potovanja po tropih, izrednih naporih udeležencev tekmovanja za »Camel Trophy« ter ob številnih nemogočih situacijah, iz katerih je bilo treba izvleči terenec iz blata za vsako ceno, so se vozila zelo prepričljivo odrezala. Eden od terencev, ki smo ga preizkusili, pa je bil prav tako del rumeke karavane v znaku modre kamele, že zato pa je bil pravi posebnec.

Lansko potovanje za »Camel Trophy« je potekalo na indonezijskem otoku Celebes (»Sulawesi«) od Manadoja do Ujung Pandanga na drugi strani otoka, terenec, ki smo ga imeli na preizkusu, pa je sodeloval v veliki avanturi v rokah francoske posadke, po tekmovanju pa je romal nazaj v tovarno, po izdatnem servisu pa je prišel k nam v Jugoslavijo, kjer so ga uporabili za testiranje spremnosti kandidatov, nato tudi za treninge jugoslovenskih predstavnikov na letosnjem tekmovanju, tako pa je že s precešnjim številom milij za sabo prišel tudi nam v roke.

Rover je svoj model land-80 prvič predstavljal leta 1948 na salonu v Amsterdamu, novinarji, angleške revije »Autocar« pa so tedaj zapisali: »Pravzaprav gre za inovacijo na avtomobilskem trgu! Opišemo jo lahko kot osebni avto, ki pa ob svojem transportnem námenu lahko reši še kopico drugih nalog, pravzaprav je hkrati delovno orodje, ki ob tem tudi omogoča

Volan brez servo ojačevalnika, na srednjem mostu ročica menjalnika, reduktora in centralnega diferenciala, na srednji konzoli stikala za dodatne luči in desno »trip-master« – števec prevoženih km



Land rover 110 TD – »Camel Trophy«

Terenec iz rumenega konvoja

Tekmovanje za »Camel Trophy« jene le eden od najtežjih preizkusov za človeka, pač pa tudi za vsakega od 22 terencev.

hiter in precej udoben prevoz. Spartansko vozilo s pogonom na vsa štiri kolesa je tudi gibljivi agregat, na katerega se preko kardanske osi da priključiti tudi različna orodja: dvigala, kosilnice, črpalke ali plug. Vitel, vgrajen na prednji

strani land roverja 80, prav tako ponuja več možnosti — ob osnovnem namenu ga lahko uporabimo denimo tudi v pomoč drvarjem, ki morajo izvleči hlide iz goščevja! To vozilo je zelo uporabno za vsakega, ki živi na podeželju, ne gledeče je to v kmetijskem področju ali v divljini step. Pravzaprav gre za vozilo skoraj neomejene uporabnosti.«

Model 80 je predstavljal kratki model teranca, ki je imel medosno razdaljo 80 palcev, že leta 1954 so naredili nekoliko večjo izvedbo (land 88), dve leti kasneje pa so izdelali tudi model 107 s podaljšano karoserijo in medosno razdaljo natanko 107 palcev, zaradi sprememb na prenosnem mehanizmu je postal »veliki« model leta 1971 že za dva palca daljši (model 109), dokler niso pri Roverju v prvih letih tega desetletja v celoti obnovili svojo proizvodno paletto vozil ter proizvedli prvi land rover 110. V začetku leta 1984 so z njimi prvič opremili karavano »Camel Trophy«, po izredno zahtevenem testu na področju osrednje Amazonie, pa so šli takšni land roverji s štirivaljnim dizelskim motorjem

tudi v serijsko proizvodnjo. Ko so v Roverju v iskanju večje moči razvili tudi izvedbo s turbodizelskim motorjem, so s tem motorjem ponudili kupcem obe vozili — kratkega »90« in dolgega »110«. Land rover 110 TD (turbodizel) pa je svojo premiero doživel na Madagaskarju, prav na tekmovanju za »Camel Trophy« leta 1987. Od tedaj dalje predstavljajo ti terenci standard za vsa potovanja, ki vključujejo prečkanje vseh težko prehodnih terenov.

Ko sem se prvič srečal z volantom land roverja so tudi zame veljali enaki pogoji, kot za vse kandidate izbirnega tekmovanja. Polygon speljan po stezi za motokros v Jastrebarskem, z zelo drsečimi in razmočenimi odseki, oblica blata in vode v kolesnicah, presunljivi vzponi, nevarni stranski nagibi, težaven spust po strmini. Na sovozniškem sedežu je tedaj sedel Richard Fox, eden od glavnih instruktorjev iz Land Roverja, ki je popolnoma mirno prenašal vse dramatične situacije ter v vsakem trenutku našel spodbudo ali nasvet. Skorajda ni situacije, ki se jo za volantom tega vozila ni dalo obvladati s spretnim sukanjem volana in nekoliko občutka za plin! Na vsak način pa je vendarle potrebno ohraniti mirno kri in vso zbranost. Že tedaj sem spoznal, da so praktične meje tega teranca res presestljive. Ko je bila v Manausu za prvo jugoslovensko ekipo pri koncu tudi odisejana na tekmovanju za »Camel Trophy«, smo se vsi skupaj, oba voznika in midva z Djordjem Ličino, ki sva kot novinarja vso pot spremilala našo posadko, še večkrat čudili, kaj vse je zdržal ta rumeni terenec.

Šasija iz jeklenih profilov, toga prednja in toga zadnja prema, vse telo robustno in izdatno dimenzionirano, na šasiji privita lahka karoserija iz aluminija, ojačana z roll-barom, v nosu turbodizelski motor, ki preko menjalnika z reduktanjem stalno poganja vsa štiri kolesa pomeni pravzaprav precej enostaven recept in zanesljiv recept za ta vzdržljivi voz. Pri terenski vožnji pride zelo prav uporaba reduktiorja, ki omogoča zelo natancno stopnjevanje moči glede na zahtevnost terena, tako da že v 5. prestavi doseže najvišjo hitrost kakih 35-40 km/h, z 2. prestavo pa se zmore povzeti tudi v največjo strmino. Prva prestava z reduktanjem pride do izraza le, če je treba s koreninami vred izruvati kakje drevo! Bez reduktiorja je land rover 110 TD čisto običajen poltovornjak, s petimi prestavami pa omogoča hitrost do 120 km/h. Pri terenski vožnji najbolj pride do izraza tudi zapora centralnega diferenciala, ki preprečuje, da bi prednji ali zadnji par koles zdrsnil. Land rover je običajno na voljo tudi s servo volanom, kar vozniku izredno olajša delo, v izvedbi za »Camel Trophy« pa je brez njega, tako da delo z volantom pri terenski vožnji in še posebej pri parkiranju zahteva od voznika precej moči in odločnosti. Tudi pri vožnji po običajni cesti je volan pri večjih hitrostih nenatančen, tako da ga



Tehnični podatki: land rover TD 110-TD - model »Camel Trophy«

Motor: štirivaljni – vrstni – štiritaktni dizel – nameščen spredaj vzdolžno – s turbinskim polnilnikom Garrett air research T-2 – delovna prostornina: 24915 kubikov – vrtina in gib: 90,47 x 97 mm – kompresija 21:1 – največja moč: 63,4 kW (85 KM) pri 4000/min – največji navor: 203,7 Nm pri 1800/min – indirektno vbrizganje goriva – petkrat uležajena ročična gred – odmična gred v glavi gnana z zobatim jermenom – dva ventila na valj – akumulator 12 V, 95 Ah, alternator 45 A.

Prenos moči: motor spredaj stalno poganja vsa štiri kolesa preko sredinskega diferenciala z zaporo in hidravilčne enoploščne (0 235 mm) suhe sklopke – petstopeniški sinhronizirani menjalnik z reduktorjem, – prestavnina razmerja: I. 3,585; II. 2,301; III. 1,507; IV. 1,000; V. 0,381, vzvratna: 3,701, prenosno razmerje reduktorja – visoko (H): 1,667; nizko (L): 3,320; diferencial: 3,54; platišča 5,5x16 – gume Michelin XCL – radial 7,50x16.

Voz in obsega: – izvedba »station wagon« z dolgo karoserijo za 5 oseb in ločenim prtljažnim prostorom – jeklena nosilna šasija in karoserija iz aluminijaste pločevine – toga prednja prema s teleskopskimi blažilniki in vzdolžnimi vodili, panhardov drog in progresivne vijačne vzmeti – toga zadnja prema s teleskopskimi blažilniki, vijačnimi vzmetmi in stabilizatorjem – zavore: spredaj kolutne zadaj bobnaste, servo – mehanska ročna zavora za zadnji kolesi volan s položajem rajdni krog 12,8 m (4 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke) brez servo naprave.

Mere in teže: dolžina 4445 mm (celotna z vitlom warn M8274 in prednjim odbijačem 4813 mm) – širina 1790 mm (s CT ogledal 2070 mm) – višina 2035 mm (s prtljažnikom na strehi in štirimi ročkami za gorivo 2517 mm) – medosna razdalja 2794 mm (110 palcev) kolotek spredaj in zadaj 1486 mm – teža praznega vozila (osnovna izvedba brez CT opreme) 1906 kg (s kompletno CT opremo približno 2200 kg) – dovoljena obremenitev 1091 kg – posoda za gorivo 80 l (dodate posode za gorivo na strehi skupaj 45 l) – prtljažni prostor 1420 l.

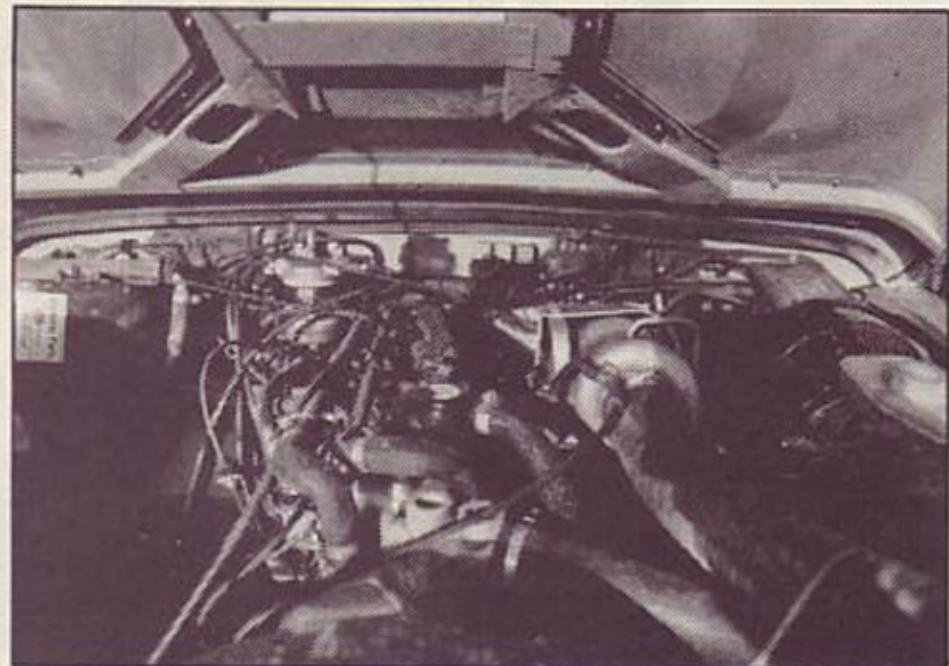
Zmogljivosti: najvišja hitrost 125 km na uro (tovarna za »SW« model), za testni CT model 120 km na uro – poraba goriva (ECE): 11/-12,2 l plinskega olja na 100 km (tovarna); poraba goriva med terensko vožnjo okrog 16 1/100 km, poraba na testu 14,6 1/100 km.

je treba loviti kar s kamionskimi prijemi, svoj delež k temu pa prispevajo tudi kombinirane gume, namenjene predvsem brezpotju.

Ob številni dodatni opremi, nujni za potovanje avanturistov, pa je land rover izredno učinkovito prevozno sredstvo namenjeno predvsem prevozu štirih do petih potnikov. V serijski izvedbi (brez opreme za »Camel Trophy«) so na voljo po trije (dokaj ozki in ne-

udobni) sedeži v vsaki vrsti, še štirje pomožni sedeži pa se nahajajo v prtljažnem rostoru, tako da je terenec precej pripravno prevozno sredstvo skupini delavcev pa tudi skoraj desetini vojakov ali miličnikov.

Najpomembnejši del opreme in po besedah Jurija Malinkovskega – ameriškega poslovneža sicer makedonskega rodu, ki je tudi instruktor firme Warn – je najboljši



Pod motornim pokrovom se nahaja štirivaljni dizelski motor z garrettovim airresearch T-3 turbinskim polnilnikom in dovodom zraka skozi »snorkel«

prijatelj vsakega od udeležencev »Camel Trophy« ravno vitel, ki zmore izvleči vozilo iz skoraj neverjetnih situacij. Skupaj z obsežnim prtljažnikom in dodatnimi ročkami za gorivo pa ima tak terenec za »Camel Trophy« res navdušuječe zmogljivosti transporta različne opreme ob avtonomiji doseg 800-1000 km v puščavi ali goščavi.

Land rover TD 110 – najsi bo v serijski izvedbi ali z vso opremo za »Camel Trophy« – predstavlja transportno sredstvo avanturistov, delavcev na odročnih področjih in vseh tistih, ki so vezani na zanesljiv prevoz s štirikolesnim pogonom.

* * *

V enem od prese netljivih trenutkov, ki spremljajo vsak »Camel Trophy«, je land rover imel priložnost pokazati tudi svoje letalne zmogljivosti! Zgodilo se je nekako 200 km pred ciljem odprave v Manausu, kjer je bil odsek ceste znova boljši, tako da so vozniki lahko spet pognali vozila tudi s hitrostjo 80-90 km/h. Land rover na čelu kolone se je že precej oddalil

ostalom v konvoju, ko se je nendaoma znašel pred razpoko v cesti, ki jo je povzročilo deževje, celotna cesta pa se je pogreznila za skoraj cel meter in pol. Terenec, ki je pridrel s polno hitrostjo, je poletel v prazno kakor bi ga izstrelili iz topa. Skoraj tri tone težko vozilo je letelo kakih deset metrov, pristalo, nakar se je terenec ponovno odbil v zrak, preletel še kake tri ali štiri metre vse dokler ni ponovno pristal na tleh, ko ga je tudi voznik končno obvladal. Vodja karavane, Anglež, ki je ves čas poleta obdeloval kot prilepljen na sovozniški sedež, je komajda verjal svojim očem, kljub temu da je na land roverju pozna vsak vijak. Na srečo je med »testom pilotiranja« voznik ohranil mirno kri in ni zasukal volana, tako da je vozilo po pristanku nadaljevalo pot naravnost, sicer bi se kaj lahko zgodila huda nesreča. Vodja karavane pa je po analizi situacije, resda še vedno nekoliko v šoku, na videz hladnokrvno zamrmral: »Ta land rover ima pa res odlične karakteristike – tudi v letenju!«

VELJKO JUKIČ

Foto: ALFRED KOLOMBO