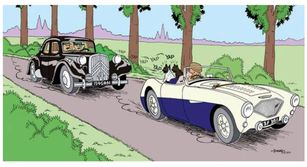

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Narodziny gwiazdy

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 lipca, 2026 0 komentarzy

Po sukcesie Jeepa i podobnych konstrukcji, w latach 60-tych zainteresowanie nimi spadło. Bardziej zamożni klienci szukali auta o podobnych zdolnościach terenowych, ale nowoczesnego i lepiej wyposażonego o komforcie podróżowania choćby przeciętnego samochodu. Amerykanie mieli wybór – nowego Jeepa Wagoneera lub Harvestera Scouta. Europa miała problem – albo Land Rover, albo „wynalazki" z demoludów. Pod koniec dekady na oba rynki weszli Japończycy z nowoczesnymi Toyotami, Nissanami i Mitsubishi.

Rover widząc zagrożenie ze strony rywali na początku lat 60-tych rozpoczął pracę nad pojazdem łączącym cechy produkowanego od 1948 roku modelu z wygodną limuzyną. Auto było pomysłem Charlesa Spencera Kinga i nosiło nazwę 100SW (od rozstawu osi w calach). Założenia konstrukcyjne były następujące: średnia wielkość, zawieszenie na sprężynach śrubowych, duży, mocny silnik, hamulce tarczowe i prędkość maksymalna 100 MPH, czyli 160 km/h. Do tego 5 miejsc w kabinie i duży uciąg tak, aby można ciągnąć przyczepę z koniem.

Jak u standardowego modelu Land Rovera, karoseria prototypu wykonana została z aluminium. Panele nadwozia przymocowano do stalowej ramy. Tylko 3 drzwi, ale boczne szyby w tylnej części nadwozia przesuwne. Wnętrze bardzo przestronne o znacznej (jak na „terenówkę") szerokości. Dostęp do tylnej kanapy poprzez uchylne oparcie siedzenia pasażera. Do tego pionowe klamki i lusterka na błotnikach. Stylistyka oszczędna, ale bardzo elegancka bez chromowanych dodatków czy innych niepotrzebnych udziwnień. Po prostu czysta forma.

Prototyp Range Rovera

Źródło: tomorrowstarted

Do luksusowej terenówki brakowało napędu. Zarówno diesle jak i benzyniaki Land Rovera nie były w stanie rozpędzić tego auta do pożądanych 100 mil/h. Były za słabe i z trudem przekraczały 120 km/h. Potrzebny był solidny silnik, najlepiej 6 lub 8 – cylindrowy. Wykorzystano silnik Buicka o 8 – miu cylindrach i poj. 3,5 dm^3. Pomimo archaicznej konstrukcji osiągał 135 KM, co pozwalało rozpędzić się do zakładanej prędkości. Zużycie paliwa? Napęd na 4 koła, wysoka sylwetka i duży silnik sprawiły, że normą było 15 litrów/100km – na trasie.

> **Czytaj:** Minerva - belgijska bogini

Range Rover został zaprezentowany w 1970 roku. Od razu został dobrze przyjęty przez bogatą klientelę. Był na tyle elegancki, że można było nim pojechać na premierę do teatru i tak sprawny, że polne drogi nie stanowiły najmniejszego problemu. Z czasem okazało się, że „Range" potrafi znacznie więcej. Bez problemu podholuje przyczepę z łodzią na przystań a na niedzielnym polowaniu przejedzie przez najgorsze wertepy. Uniwersalne auto, choć za wysoką cenę. Za Range Rovera można było kupić limuzynę i starego Jeepa, ale tylko Range łączył cechy oby dwu pojazdów.

Prowadzenie Range Rovera nie było wcale łatwe. Kierownica nie miała wspomagania a na szybko pokonywanych łukach nadwozie znacznie się wychylało. Dopiero zmiany wprowadzone w 1980 wyeliminowały ten problem. Słynne pneumatyczne zawieszenie zyskał dopiero w 1993 roku, gdy gotowy do produkcji był jego następca. Wcześniej, bo w 1980 Range Rover stał się pełnowartościową limuzyną – zyskał parę bocznych drzwi i bardziej funkcjonalne nadwozie. Ostatni 3 – drzwiowy Range wyjechał za bramę fabryki w Solihul w 1986 roku.

Ciekawą wersją był kabriolet. Powstał bez błogosławieństwa Land Rovera. W przeciwieństwie do modeli ze stałym dachem „otwarty" Range Rover zamiast tylnej kanapy miał dwie ławki umieszczone wzdłuż nadwozia. Dach z tworzyw sztucznych był mocowany zaczepami do dolnej części nadwozia. Po jego założeniu auto niczym nie różniło się od zwykłego, 3 – drzwiowego Range Rovera. Jeden z kabrioletów wystąpił nawet u boku agenta 007 ciągnąc przyczepę z małym odrzutowcem w środku. Pod koniec lat 80-tych i na początku lat 90-tych powstawały również wersje z klasyczną kanapą i pełnymi drzwiami – zarówno w wersji krótkiej jak i dłuższej, 5 – drzwiowej.

Range Rover z filmu „Ośmiorniczka"

Źródło: IMCDb

W związku ze znacznym spalaniem silnika V8 pod koniec lat 70-tych próbowano skonstruować silnik Diesla odpowiedni dla auta tej klasy. Firma Perkins chciała przebudować montowany już silnik, ale pomysł okazał się zbyt drogi. Dopiero w 1986 roku Land Rover podjął współpracę z VM – włoskim producentem silników. Silniki VM były nowoczesne a nawet przekombinowane, przez co auto stało się bardzo awaryjne (tak, to ten „wielogłosowy"). 4 – cylindrowe silniki o poj. 2,4 lub 2,5 dm^3 zastąpiono w 1992 roku własną konstrukcją o mniejszej awaryjności.

> **Czytaj:** Wcale nie taki "mały"...

W okresie eksperymentów z dieslami Range odnosił sukcesy w rajdach terenowych. W swojej klasie odniósł dwa zwycięstwa w Rajdzie Camel Trophy – w 1979 i 1981 roku. Luksusowa terenówka wielokrotnie brała udział w tym rajdzie oraz innych rajdach przeprawowych odnosząc liczne sukcesy. Na ich trasach rywalizowała również z klasycznym Land Roverem, który nie miał szans na szybkich pustynnych odcinkach. W 1982 roku dla papieża Jana Pawła II zbudowano Papamobile na bazie Range Rovera. Auto było używane podczas wizyty papieża w Szkocji.

Na początku lat 90-tych sprzedaż Range Rovera nieco spadła. Pomimo wielu zmian auto nie było już tak nowoczesne jak podobne amerykańskie lub japońskie terenówki. W 1992 roku wprowadzono wersję z dłuższym rozstawem kół. Dodatkowe 8 cali sprawiło, że pasażerowie tylnego rzędu mieli więcej miejsca na nogi. Auto stało się przez to dłuższe oraz cięższe. Najdroższą wersję wyposażono w silnik o poj. 4,2 dm^3, którego moc przekroczyła 200 KM. Najmocniejszy Range osiągał prędkość 180 km/h a do „setki" rozpędzał się po upływie niecałych 11 sekund.

5 – drzwiowy Range i Królowa Elżbieta II

Źródło: telegraph.co.uk

W 1994 roku zaprezentowano następcę Range Rovera. Wersję 1. generacji produkowano do 1996 roku. W tym okresie auto nosiło dodatkową nazwę Classic. Obecnie Range Rover to nie model a marka, w skład której wchodzą: „duży" Range Rover, nieco mniejszy Range Rover Sport oraz „mały" Evoque, który stylistyką nawiązuje do auta 1. generacji. Właścicielem marki w ciągu ostatnich 20 lat było BMW, później Ford a obecnie hinduska Tata Motors – pomimo tego Range Rover pozostał wierny koncepcji sprzed 40 lat.

Visited 14 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: CharlesKing , KrólowaElżbieta , LandRover , RangeRover , Rover

Zobacz wpisy
← O reklamie, czyli jesteś wyjątkowy i niepowtarzalny … London Taxi – jaki Londyn, takie Taxi →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« CZE

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge
Samochód minimalny
Cytryna z krainy dyktatora
Rzecz o słodkości zemsty
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) FiatS00 (6) Ford (22) Formula1 (8) FSO (6) Jaguar (8) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekarosseryjne (8) projekticiamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 4 971

Wszystkie wpisy: 662