



A műszerfal minimalizált.
Az eredendően 4x2 hajtásláncba
visszakerült az első hajtás is

tek a „hagyományos” helyett. Így nehezebb terepen is jól elboldogult. Az üzlet ezzel a „csavarral” tehát összejött és Beherman Demoen segédelmével a British Leyland 1600 darabos kontingens gyártására szerződhetett.

FÉLSZOBAI GONDOLAT

Tulajdonképpen adódik a kérdés, hogy miért volt szüksége a Land Rovernek csak hátsókerék-hajtást is csinálnia, hiszen az első szükség szerint bármikor kikacsolható. Ezt már feltehetőleg sosem tudjuk meg, minden bizonnyal a megrendelői igények után mentek. A márka fennállása alatt két alkalommal rendelték ezt a hajtásláncot. Az egyiket az említett belga kontingens ese-

tében, a másik pedig a brit hadseregben volt rendszeresítve.

AZ OBSZITOS

Cikkünk anyja is az egykori belga flotta egyik tagja volt. A puha tetős kivételben készült kocsi feltehetőleg rádiós kocsiként teljesíthetett szolgálatot. Erre utal például a jelentősen megnövelt kapacitású generátora, illetve az összes vezetékének leárnyékolt megoldása. Egyébként a belga verzió mindegyike 24 voltos elektromos hálózattal készült.

Az autó rendkívül jó állapotban került a Landy Centerbe, ahol a felújítását végezték. Ez annak köszönhető, hogy egy nagyon szívós alvázvédelemmel látták el annak idején. A többretegű és vastag védőanyagoknak köszönhetően az al-