



beröfönt a dízel. Hangos örömjongások után kezdtük igazán elhinni, hogy hazajuthatunk a géppel. Én elkezdtem használni gumik után futkározni, Lipót nekifogott a fékeknek. Sajnos csak „lehúzó” bontót találtam, és csak olyan gumikat tudtam venni, amiket itthon már rég kidob az ember. Kiderült, hogy a spanyolok se járnak sokkal előtünk, sőt!

Mire ránk sötétedett a kocsis darabokra volt szedve, úgy nézett ki, mintha másnap akarnánk vinni a vastelepre. Az első éjszakánkat az új zsákmányunk mellett a kocsiban aludva töltöttük.

ELSŐ MÉTEREK

Másnap reggel némileg agyonfagyva ért minket a mélypont. Mikor a kuplunghidraulikát próbáltuk feljavítani, szétduzzant az egyik gumicső, és természetesen nem vittünk másikat. Egy 50 éves landyhoz, a semmi közepén, nulla spanyol tudással próbáltam gumicsövet szerezni. Mentorunk segítségével némi internetezés és telefonálgatás után eljutottam egy céghez, ahol 5 perc alatt legyártották az alkatrészt. Úgy érzem, gumicsőnek ennyire nem örültem, mint ott akkor. Az indulás egyre elérhetőbb közelségbe került.

Összefoglalva állapotunkat: fék, kuplung kész, olajcsere megvolt, gumink van. Motor szépen rőfögött, hűtőt visszaszereltük, igaz, eléggé folyt, bár azt az infót kaptuk előzőleg, hogy megjavították, sebjaj, majd töltötünk utána. Legszükségesebb lámpákat megjavítottuk. Hátsó difi híján, négykerékbe kapcsolva első hajtást tudtuk használni. Jöhetett az első próbaút. Landynk

jól húzott, váltó rendben volt. A kikapott szilentek miatt fékezésnél hatalmasakat csattant a laprugó, vagy valami más, de már minden mindegy alapon nem érdekelt bennünket semmi, csak az, hogy induljunk már el.

IRÁNY MAGYARORSZÁGI!

Hazafelé vettük az irányt, és hihetetlen módon ment a szekér. Fokozatosan emeltük a végsebességet, míg elértük a 70 km/órás legfelső korlátunkat. Ennek az út során leginkább a kamionosok örültek, akik folyamatosan ledudáltak minket az útról.

Barcelonában visszaadtuk Gyurinak a kölcsönautót, kifejeztük neki hálánkat, megnéztük a csodálatos éjszakai tengerpartot, és Franciaország felé vettük az irányt. Óránként megálltunk utántölteni a hűtőt, kb. 1-1,5 liter fogyott ki addigra. **Úgy gondoltuk, hogy az első tesztfázisban inkább kerüljük az autópályákat, mert bármi történhet a technikával, és ott ciki lenne tolni a járgányt. Sejtésünk be is igazolódott, másnap hajnalban a francia határ átlépése után nem sokkal a bal első gumink durrdefektes lett.** Kiderült, hogy az elég silány állapotú gumikat a még silányabb használt belsővel rakták össze, és ebben a párosításban eddig bírták. Elindultam gumikat guberálni. Itt már szeren-

ÚJJÁSZÜLETÉS

Ezt a típust Spanyolországban, a SANTANA gyárban gyártották 1962-ben. Itt 1958 óta gyártanak licence alapján Land Rovereket. Először csak összeszerelés folyt, később saját alkatrészgyártás is beindult. (Ebben a gyárban készül ma az Iveco Massif.) A Santana kivitelezése minőségben megfelel az eredetinek, az anyamodellhez képest minimális a változtatás, az alkatrészek teljesen csereszabatosak. Megfigyelhető különbség a szétszerelhető hátsó ajtó és a felette lévő leegyenésített tetővonal. A műszerfal kicsit csillogóbb az eredetihez képest. Az indexvilágítás kapcsolója, illetve a dudu is más helyre került.



Megérkezésünk után pár héttel kezdtük a terepjáró felújítását. Az autót a spanyol klíma elég jól konzerválta, 50 éves korából jó párat letagadhatott volna. Alig volt rajta olyan rész, amin komolyabb lakatosmunkát kellett végezni.

Az összes fém alkatrészt — a vázat, homloklafát, tengelyeket, valamint a legtöbb kis alkatrészt — homokszórtuk, epoxy-alapozót és 2K fedőfestéket kaptunk. Felújítottuk a komplett fékrendszert és az összes kopó alkatrészt kicseréltük.

Bár szépen hazarepített minket 2000 km-en keresztül, a szétszerelés után kiderült, hogy a motor is felújításra szorul. A gépmunkákon felül felpoliroztuk az alumínium alkatrészeket, kívülről is lefényeztük a blokkot. A váltóban a csapágyakat és a tömítéseket cseréltük ki.

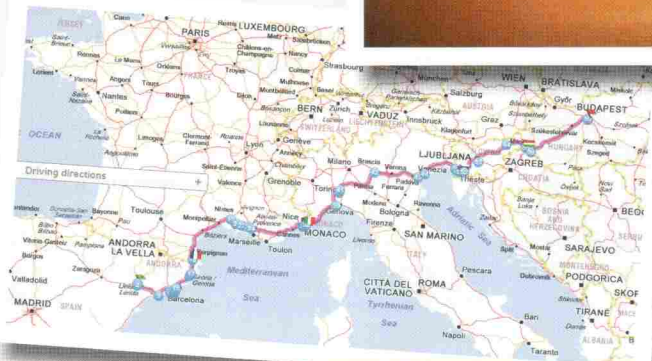
A kocsi színe a megrendelő kívánása szerint „Deep bronze green” nevű korhű árnyalatra változott.

Nagy élmény volt egy ilyen szép állapotban megmaradt oldtimeren dolgozni. Minden nap elcsodálkozok az ember a makulátlan állapotban megmaradt alkatrészekben, az eredeti festékrétegen, és a többi számos apróságon.

csére jobbkat találtam kidobálva, mint amikért a spanyoloknál 120 eurót fizettem. Néhány kilométer kerékgurítás a gumisig, kis szerelés, és újra menetkész állapotban voltunk. Lipót ötlete nyomán vettünk hűtőtömítő adalékot (amit nem volt egyszerű el-activitizni az eladónak), beleöntöttük a hűtő-

be, és a lyuk szerencsére eltömítődött és egészen hazáig bírta. Én alig akartam elhinni, azért biztonság kedvéért még jópárszor leellenőriztem.

Következő köztes úti célunk Monaco volt. Az F1 pályát semmi pénzért nem hagytuk volna ki. Gyönyörű utakon haladtunk, kas-



télyok és szőlőföldek váltották egymást. Működött minden, leginkább a kormányművet volt lehetőségünk tesztelni a rengeteg körforgalomban.

Éjfél körül érkezünk meg. Komoly kontrasztot képeztünk a