



A gyári igazolás szerint 1963. március 11-én készült el, egy héttel később pedig már útnak is indították Rómába. A fényezés neve hivatalosan Light Green

A VADON SZAVA

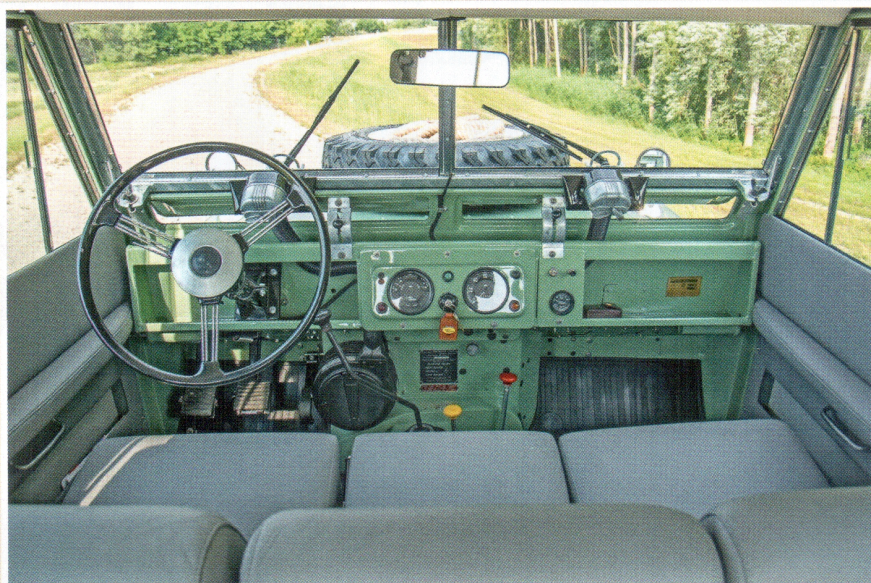
LAND ROVER SERIES IIA (1963)

A klasszikus kocka-Land Rover tartós, de távolról sem igénytelen szerkezet. Díjnyertes példányt próbáltunk.

„Apa, apa, egy dzsip!” – kiáltott fel integetve a hároméves forma kisfiú, amikor diszk-rét motorzúgással elsuhantunk mellettük. És a Land Rover születéséhez tényleg van némi köze az amerikai márkának. A Jeep név a terepjárók szinonimája, de ez nem árnyékolja be a Land Rover immár 67 év óta tartó világsikerét. A sztori rövid: a Rover igazgatója, *Spencer Wilks* olyan univerzális gépet akart, ami traktor (szántás) és vontató (terményszállítás) egyszerre, miközben közúti közlekedésre is alkalmas. Az ötletet a katonai Willys Jeep adta, ebből a háború után szép számmal maradt Angliában, és a legenda szerint Spencer fivére, *Maurice*, a főmérnök a Red Wharf-öböl fövényére rajzolta az első skiccet. Hogy ne legyen gond az exporttal – a kivitelt akkoriban komolyan dotálta a brit állam –, a Jeep-alvázra javarészt Rover-személyautóalkatrészekből felépített 1947-es Centre Steer prototípusnál középre tették a kormányt. Ezt a szériamo-

dellnél később elvetették, a formát leegyszerűsítették, a felépítmény pedig acél helyett alumíniumból készült. A típus hivatalosan

a Land Rover nevet kapta, sorozatgyártása 1948-ban, Solihullban kezdődött (itt túl vannak a kétmilliomodik példányon). *Szabó Gábor* gyerekként szeretett bele a típusba. Nagybátyja Angliában telepedett le az ötvenes években, három évtizeddel később autóval jött látogatóba, több Land Roverjük is volt. Gábort nem a terepjárás kalandvágy ejtette rabul, sokkal inkább az autó őszinte,



Szártaián egyszerű műszerfal, vékony kormányjal. A nagy fekete dob a fűtés, a piros gombos karral az összkerék, a felező és a kardánkihajtás kapcsolható, a sárgával csak az összkerékkihajtás