

# Terepre teremtve

Az angolok járműgyártása kissé olyan, mint a focijuk: az elmúlt száz évben számos alakulat próbált szerencsét, de csak féltucatnyi volt képes jelentős eredményt felmutatni a szigetországon kívül. És ahogy az elit klubcsapatok, az autógyárak is egy ideje már külföldi kézben vannak.

A tartalékként indult sikercsapat néhány sztárját *Póla Gergely* és *Papp Zoltán* mutatja be.

A harmincöt fokra tekintettel a jármű összes nyílásán szabad utat engedünk a szélnek – és vele együtt a pornak. Felhajtjuk a szélvédő alatti szelőlőzőket fedő lemezeket, eltoljuk az oldalablakokat, végállásba tekerjük a ventilátor fordulatszám-szabályzó karját, és indulás.

## Könnyed karakter

Csöndesen jár a motor, és meghökkentően könnyű a jármű kezelése. Lehet, hogy csak a

Óriási, jól használható tükrök az aprócska gyári helyett



teherautós érzés miatt vártam nagyobb ellenállást a tengelykapcsolótól, mindenesetre ha kisebb volna a pedál és nem adna ki kongó hangot a taposólemezrel való találkozása, azt is hihetném, hogy egy mai kisautó törékeny női láb-tervezett kuplungját nyomom tövig. Hasonlóan engedelmes a gyöngye mozdulatokra a kormány. Árnyaltabbá válik aztán a kép, amikor főútvonalon hajtok, figyelnem kell a sáv határaira, mert a Rover nemigen szereti a kötöttségeket. A fokozatok kapcsolása játékosan egyszerű, a ketteshöz szükséges dupla kuplungolást is könnyen megszokom, de igen rövid az áttétel, hatvanas tempótól már hiányzik a gyorsmeneti fokozat.

Eredetileg 15 liter a fogyasztás, azonban a tulajdonos kérésére szabadonfutót építettek az első kerekekhez és a Solex porlasztót Weberre cserélték, így néhány lóerőért cserébe 3 literrel lemond a motor. Kísérőm, Horváth Dávid, az autó restaurátora állítja, ezzel a karburátorral a gépezet sokkal egyenletesebben adja le az erőt, a gyárral hirtelen megugrik, de magasabb for-