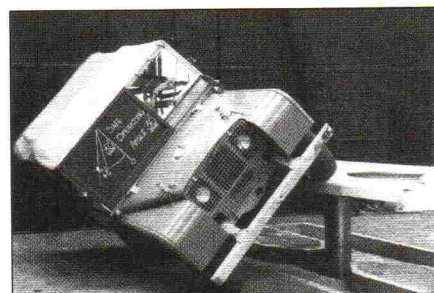


Terepre teremtvé



Az élet minden területén szolgált



1950-ig rács volt a fényszóró előtt is



A Forward Controlban debütált a 109-esekben is használt hathengeres



Kezdetben mezőgazdasági eszköznek sorolták be, és 30 mérföld/órás (48 km/h) sebességkorlátozás vonatkozott rá



1400 darab készült a 4x2-esből



Olcsóbb lett az egyszerűbb felépítéssel

hajtással mentünk! Kiszáll, bevonja az első kerekeket, és újból nekiveselkedünk. Lenyűgözően méltóságteljes az a könnyedség, ahogy átlépünk az imént még akadályként tornyosuló magaslaton. A restaurátor közben azon mosolyog, ahogy én az elviselhetetlen hőség dacára csillogó szemekkel, fülig érő szájjal vezetek. Talán akkor vághattam hasonló arcot, amikor először ültem pedálos Moszkvicsban.

A móka végén Dávid mutat még néhány érdekességet a kocsin: eredeti a dinamó – a legtöbb régi Landyben már nincs meg –, és szintén gyári a hátsó ülések Elephant Hide Grey (elefántbőr-szürke) borítása, melyet nemrég fedeztek fel a ráhúzott szürke műbőr alatt. Kiszálláskor tudom meg, hogy a fülkét dupla lemezes szafaritető óvja a felmelegedéstől – adja magát a kérdés: vajon hogy bírtuk volna ki nélküle?

Nyitott könyv

A bemutatott IIA történetének szinte minden mozzanata ismert. 1966. március 25-én gyártották, április 18-án szállították a zürichi importőrhez, és július 15-én vette meg egy építőipari céget irányító férfi. 1971-ig használta a kocsit, majd eladta egy, a Wägitalersee mellett működő, hajóbérléssel foglalkozó társaságnak. Az autó a sólyákon állt szolgálatba, alig három évvel később viszont már egy Range Rover segédkezett a hajók vízre bocsátásában és partra húzásában. Nyugdíjazása után a Landy több mint húsz évig pajtában állt, majd 1996-ban eladták egy svájci-magyar úrnak. Itt mintha megakadt volna a tű a történet lemezén: az Érden élő tulajdonos sosem használta, s egy idő után eladta egy ugyancsak érdi embernek, aki ugyancsak nem vette használatba, és ugyancsak továbbadta. Három udvaron töltött év után a Rover a Pécelen élő Tjeerd David De Waard birtokába jutott.

Tjeerd édesapja angoltanárként több brit lapot járatott, melyekben rendszeresen feltűnt a Camel hirdetése. A tizenéves srácra nagy hatással volt a Land Rover mellett, a semmi közepén cigarettázó ember látványa, no és persze a

Camel Trophy verseny, melynek poszterei beborították szobája falát. „Arra is emlékszem, ahogy az ausztriai nyaralásokon gyönyörködtem a tűzoltóságok piros Land Rovereiben. A birtoklási vágy egyre csak erősödött bennem.”

Három éve bukkant a kocsit hirdetésére a neten, másnap felhívta a tulajt, harmadnap az érdi kert végében volt. „Régóta állt használaton kívül, de megfakulva, repedezett gumikkal, gazzal körbenőve is gyönyörű volt! A tulajdonos azt sem tudta, működőképes-e, mondtam, töltsse fel az akkut, öntsön benzint a tankba, következő nap visszamegyek. Másnap azonnal beindult.” Új gazdája szerette volna maga restaurálni, de ideje, elegendő tudása, célszerszámai és megfelelő helye sem volt hozzá.

„Az OT-vizsga óta szinte mindennap használom, hozom-viszem a gyerekeket, bevásárolni megyek, és hetente legalább kétszer munkába is ezzel járok. Nem a garázsban fogom őrizni, élvezni szeretném minden percét. Óriási szabadságérzést ad, és 45 évesen is eljut olyan helyekre, ahová egyetlen más kocsit sem.” Tjeerd a restaurálás után képeket küldött az összes korábbi gazdának, akik mind lelkesedéssel fogadták, hogy az autó milyen jó egészségnek örvend.