



Nem sokat változott a forma, az utcán is alig nézik meg ezt a veteránt



Huzat rejtette a gyári kárpitot hátul



Teherautós hangulatot áraszt a műszerfal...



...de akadnak finom részletek: figyeljék meg a kis nyílban végződő mutatókat

Ennél is közelebb visz a szafariézéshez az 1974-es Series III 4x2 modell, amely ponyvatevés, így a napfény és a por még könnyebben megtalál minket. Tényleg csak néhány zebra és zsiráf hiányzik, de Felsőrákoson elég valószínűtlen a felbukkanásuk, így inkább az autó részleteiben merülünk el. Igazi ritkaság, csupán 1400 darabot készítettek belőle. A belga hadsereg által kiírt pályázatból hiányzott az összerakékhajtás követelménye, így a Rovernél kivették az osztóművet és az első differenciált, hátulra részlegesen önzáró difit szereltek, s az árat az összes versenytársé alá tudták csökkenteni. Dávid állítja, így is szinte mindenhol elmegy az autó. „Kivételesen jó kezelést kapott a gyárban, Belgiumban pedig alig használták, lelkiismeretesen bántak vele. Teljesen működőképes volt, amikor megérkezett, csak a szelepeket állítottuk be. Hibátlan az alváz és a tűzfal is, a legtöbb hasonló korúban már nem található meg a bordázott gyári tűzfal.”

Ha már itt tartunk, érdemes egy pillantást vetni a katonai változatokra. A kivétel mindig a meg-



Függetlenes kézfékkar, egekbe nyúló váltókar. A kardánalagút mellett, piros fejjel a felező

rendelő igényeitől függött, de általánosnak mondható a 24 voltos elektromos rendszer, a dupla üzemanyagtartály, a földelt elemek, a civil válto-

zatétól eltérő generátor, gyertyapipák és kábelek, illetve a kapcsolható légvédelmi üzemmód. Egy gombot elforgatva a vezető letiltja az irányjelzőt