



**Extraként rendelhető dupla fedél a forráság ellen, és kalap!**

és a kürtöt, és ilyenkor két-két apró helyzetjelző és féklámpa jelenti az összes fényforrást.

### Traktor helyett

A gyártmányt nem katonai gépként vezette be a Rover; a háború után a brit mezőgazdaságban és újjáépítésben óriási igény mutatkozott terepen használható járművekre. Ez alapozta meg a Ferguson traktorok sikerét, de a tekintélyes személyautóiról ismert Rovernél nem akartak efféle szerkezet előállításába fogni. A vállalat főmérnöke, Maurice Wilks felismerte a terepen és közúton egyaránt használható gépkocsi kínálati lehetőségét. A levedlett Jeepek nagy népszerűségnek örvendtek, és a gyártmánynak nem akadt konkurense a piacon, így kézenfekvő volt valami hasonlót készíteni. „Ilyen autót fogunk építeni! Egy farmereknek szánt Rovert, amellyel bárhová eljuthatnak, bármilyen munkát elvégezhetnek. Egy univerzális Land-Rovert!” – adta ki az utasítást Wilks.

Bár 1947-ben az első prototípust még selejtezett Jeep alvázára építették, a hangsúlyt nem a katonai, hanem a mezőgazdasági alkalmazhatóságra helyezték, erre utal a kormánykerék traktorokat idéző, középső elhelyezése, illetve a gépek meghajtását szolgáló kivezetés. Szintén a Jeepből származott az osztómű, de az alkatrészek nagy hányadát saját modelljeiből emelte át a Rover. A későbbi prototípusok már teljesen hazai részekből álltak, és a kezelőszerkezetek jobboldalt helyezkedtek el.



**Hét személy szállítására alkalmas. A hosszabbikból 12 személyes változat is volt, a speciális adóbesorolás miatt alacsonyabb áron**

A gyár lekéste az 1948-as genfi autószalont a végleges változattal, így a premierre Amszterdamban került sor. Az első Land-Rover 2032 mm-es tengelytávval, 37 kW (51 LE) teljesítményű 1,6 literes motorral, négyfokozatú váltóval és – a korábbi gömbölyded formával ellentétben – szögletes alumíniumkarosszériával készült. Kezdetben nem alkalmaztak központi diffe-



**Nem a kényelmet szolgálja a felfüggesztés. A városi közlekedéshez ki lehet iktatni az első kerekeket**

renciált, a vezető egy kar segítségével tudta kiiktatni az első kerekek hajtását.

A fém- és vászontetős kabinos, illetve a platós változat mellé 1949-ben egy gazdagon felszerelt hétszemélyes modell jelent meg, de a Tickford cég közreműködésével készített Station Wagon nem lett hosszú életű. 1950-ben kétliteres motor, négy évvel később 2184 mm-re nyúlt tengelytáv jelentette az újdonságot, illetve a hosszabb, 2718 mm tengelytávú Pick Up. 1956-ban dobta piacra a megújult Station Wagont, kétféle tengelytávval, három- és ötajtós kivitelben. A következő esztendőben mindkét tengelytáv öt centivel nőtt, ekkor érték el a közel három évtizeden át használt 88 és 109 hüvelykes méretet – amely a típusszámot is adta. Ekkortól dízelmotort is kínáltak a kisebbik változathoz.