



## A műhely szinte kizárólag korai Land Roverekre – elsősorban Series II és Series III modellekre – szakosodott – egyéb járművet csak akkor vállalnak, ha tulajdonosuk visszatérő vendég és korábban már megbízást adott egy brit munkagép restaurálására

### Vállaltok-e tessék-lássék feltámasztást?

– Nem. Ha valaki idehoz egy öreg Land Rovert, akkor vagy az utolsó csavarig felújítjuk és olyan lesz, mint új korában, vagy bele sem kezdünk. A félig elvégzett felújítás ugyanis felemás hatást kelt. Ha néhány rész újszerű, akkor a leharcolt részek még siralmasabbnak tűnnek és jönnek a kérdések: „Azzal nem tudtatok volna valamit kezdeni?”. Nem szeretem azt sem, ha egy más által már felújított autó kerül az utamba. Sokkal jobb a rozsdás, negyven-ötven éve nem érintett autó, mint az, amelyet már korábban – és többnyire szakszerűtlenül – „kipofoztak”. Már jól ismerjük azokat a helyeket, ahol

megbújhatnak az árullkodó részletek és megmutatják, hogy valaki már megpiszkálta az autót.

### Egy Series II feltámasztása, üzemeltetése mekkora szakértelmet igényel?

– Ha nem cél a muzeális minősítés, mert valakinek csak egy napi járás terepjáró kell és nem

érendeli a külső sem, akkor akár maga is feltámaszthat, működőképes állapotúra hozhat egy öreg Land Rovert. Nem kellene hozzá különleges szerszámok, de még szakértelem se. Minden porcikája funkcionális, mechanikus, gépszerű. A váltójában például nincsen tolrúd, de a kormányában

sincs szervó. Motorja egyszerű, de tartós, ereje pont elég, de nem túl nagy ahhoz, hogy szét szakítsa a váltót. A műhely udvarán áll, jelenleg még restaurálásra váró „ügyfél” Belgiumból jött, szolgálta a hadsereget is, majd évtizedekig be sem indították. Kitisztogattam az üzemanyag vezetékeit, kicseréltem az elöregedett elektromos csatlakozásokat, majd kapott egy új akkumulátort. Természetesen pöccre indult és hibátlanul működik! Jó játék, kikapcsolódás egy ilyen öreg vassal való munka, mert egyszerű, átgondolt szerkezet.

A második világháború után Nagy Britanniá egykor világhírű autópára meglehetősen nehezen talált magára. A már korábban is jelentős angol gyártónak számító Rover vezetői (Spencer és Maurice Wilks) helyesen ismerték fel, hogy vásárlóik elsősorban olcsó, egyszerű autót szeretnének. Egy ideig fontolgatták, hogy egy, jellegében a bogárhátú Volkswagenre, vagy a Citroen „kacsára” emlékeztető népaútót gyártsanak majd, de végül inkább az amerikai Jeepek filozófiáját követték. A Rover tömegautója ezért többcélú, országúton és a szántóföldön is haladni képes jármű lett, amelyet tulajdonosai mezőgazdasági munkák végzésekor is használhattak. Mivel az autóépítéshez szükséges acélnak híján voltak, a gépkocsi karosszériáját alumíniumból készítették el. Az első Rover terepjáró Series I néven debütált 1947-ben és szinte azonnal nagy siker lett. Utódai a „Series II”, majd „Series III” nevet viselték. Egy különleges, légideszant alakulatok által is használható változata különösen könnyűre sikerült, nem véletlenül kapta a „Lightweight” nevet. A Rover terepjárós ágazata a nagy siker eredményeként „Land Rover” néven önállósodott, népszerűségére pedig jellemző, hogy a Rover az ötvenes évektől a hetvenes évekig tartó aranykorát leginkább neki köszönheti.