

# Urviech auf Speed

Land Rover der Serie I kann man knuffig finden; für den Verkehr unserer Tage sind sie mit 52 PS und 90 km/h Höchsttempo nur nervtötend lahm – aber nicht dieser hier...



**A**ls dieser altertümliche Off-roader 1954 vom Band in Solihull rollt, werden Land Rover noch als landwirtschaftliches Gerät vermarktet. Und fahren sich auch so. Seitlich versetzende Starrachsen, dazu heftige Nickbewegungen aufgrund des ultrakurzen Radstands von nur

2,18 Metern. Und so was mit einem 180 PS starken 3,9-Liter-V8 aus dem Range Rover – ob ich nach der Fahrt noch feste Nahrung zu mir nehmen kann?

Immerhin hat Restaurator LandyPoint aus Beuron-Neidingen (bei Sigmaringen) eine Menge gemacht am Fahrzeug: neue

Traversen am entrosteten Rahmen, überholte Achsen mit neuen Lagern, Gelenken, Bolzen und Buchsen, die (Trommel-) Bremsen und vom Rost Angeknuspertes wie Fußkästen und Teile der Spritzwand sind ebenfalls erneuert, die Elektrik ist komplett neu, eine Servolenkung nachgerüstet.

Ein Kühler mit größerer Kühlleistung musste her, so etwas können die Schwaben im ungefähren Design des Originalkühlers realisieren. In diesem Restomod (restaurierter wie modifizierter Oldtimer) stecken mehr als 1000 Arbeitsstunden, sagt LandyPoint-Chef Urs Stiegler,





**LR 86 Serie I**  
 Restomod mit  
 3,9-l-V8 · 180 PS  
 · 160 km/h ·  
 ca. 160 000 €

**LAND ROVER 86 SERIE I**  
 Baujahr 1954

**Der Restaurator**



Urs Stiegler (52) wäre heute Steuerberater, wenn es nach seinem Vater gegangen wäre. Schon als BWL-Student schraubte er lieber. „Mit dem Suzuki LJ fing’s an.“ Die Leidenschaft für bastelintensive Briten tritt ein Triumph Spitfire los. Wobei Urs viel von der Qualität der Land-Rover-Serien I bis III hält: „Die Kontaktkorrosion kam erst mit dem Defender.“ Anfang der 90er gründet er nahe Sigmaringen Landy-Point. Einer seiner ersten Restomod steht gerade zum Verkauf: optisch Serie II, auch innen, mit 3,9-Liter-V8, 85 000 Euro. Info: Tel. 0 75 79-9 21 10



2009 aufgebauter Restomod: Optik wie Serie II, ist aber ein Defender!

Jahrgang 1968. „Wir haben vorn auch Freilaufnaben nachgerüstet, die der Serie I normalerweise fehlen“, sagt Urs. „Die sind von Superwinch. Bei höherem Tempo fährt er damit angenehmer.“

Dass der kurze blattgefederte Vollstarrachser mit V8 dem Fah-

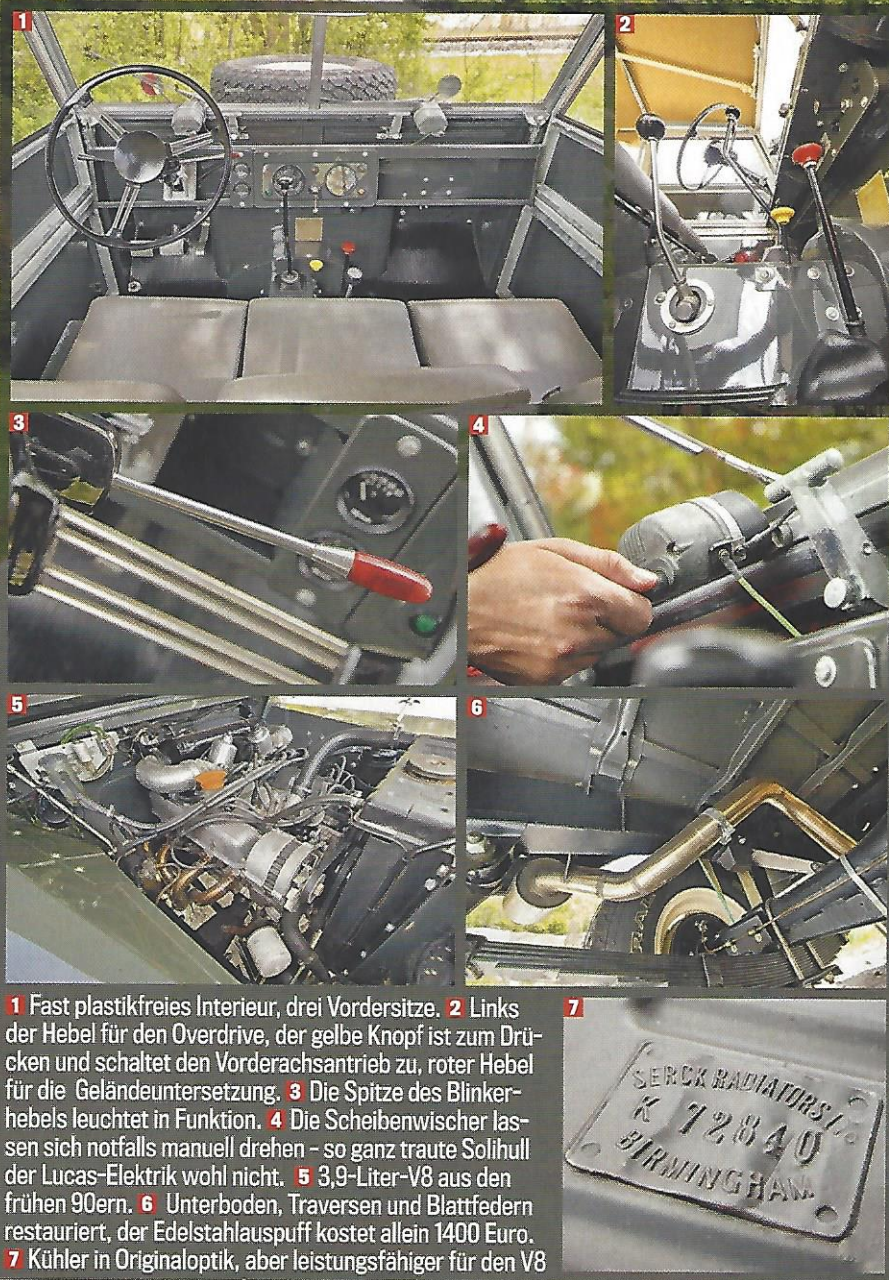
rer wegen heftiger Übermotorisierung eine gewisse Selbstdisziplin abverlangt, wird in einer flott gefahrenen Doppelkurve schnell spürbar. Das Auto droht aus dem Ruder zu laufen, torkelt undefinierbar um Hoch- wie Längsachse. Von Spurtreue oder Lenkpräzision kann keine Rede

mehr sein. Spaß macht’s schon. In diesem 1954er-Exemplar leitet das originale Vierganggetriebe die Kraft weiter ans Verteilerge triebe, ergänzt durch einen mechanischen Overdrive von Rocky Mountain Spares, die Urs für stabiler hält als die altenglischen von Laycock de Normanville. Die

Verwendung des originalen, geflügelscherenähnlich metallisch klingenden Getriebes bedeutet für den Fahrer: Nur die Gänge drei und vier sind synchronisiert. Wer von Gang drei aus herunterschaltet, muss zweimal auf die Kupplung treten und dazwischen einen wohllosierten ▶

Fotos: B. Hainischmann





**1** Fast plastikfreies Interieur, drei Vordersitze. **2** Links der Hebel für den Overdrive, der gelbe Knopf ist zum Drücken und schaltet den Vorderachsenantrieb zu, roter Hebel für die Geländeuntersetzung. **3** Die Spitze des Blinkerhebels leuchtet in Funktion. **4** Die Scheibenwischer lassen sich notfalls manuell drehen – so ganz traute Solihull der Lucas-Elektrik wohl nicht. **5** 3,9-Liter-V8 aus den frühen 90ern. **6** Unterboden, Traversen und Blattfedern restauriert, der Edelstahlauspuff kostet allein 1400 Euro. **7** Kühler in Originaloptik, aber leistungsfähiger für den V8



Gasstoß geben. Das will geübt sein. Die einfachere Methode: per Bremse das Tempo drosseln und erst später die Gänge wieder sortieren. Das Drehmomentstarke V8-Aggregat erledigt onroad ohnehin das Meiste in den Gängen drei und vier.

Auf der Habenseite steht, dass man mit dem Leichtgewicht im hektischen Verkehr unserer Tage unangestrengt mitschwim-

men kann, begleitet von lässigem Blubbern. Der Fahrer sollte allerdings die Grenzen seines Gefährts kennen – ein ESP wird

### Übermotorisierte Serie I verlangen Disziplin

ihn hier garantiert nicht einfangen. Und ganz schön warm wird's innen, wie in jedem klassischen V8 ohne Klimaanlage.

Der hier zum Einsatz kommende Rover-V8 will mit Sorgfalt ausgewählt sein: Die Briten nutzen den kleinen, von Buick entworfenen V8 mit anfangs 3,5 Liter Hubraum ab 1967 jahrzehntelang; die letzten sollen 2006 in Bowler-Wildcat-Exemplare eingebaut worden sein, einer rallyraid-tauglichen Defender-Ableitung aus Derbyshire. Der Hubraum steigt 1990 zunächst auf

3,9 Liter, 1992 (für den Range Rover Classic) auf 4,2, 1996 für den Range Rover II auf 4,6 Liter. Leider sinken Haltbarkeit und Materialqualität im Laufe der Bauzeit. In den ersten Jahrzehnten etwa sind Beschwerden über Hauptlagerschäden unbekannt; ab etwa 1986 kommen Probleme mit den Lagerflächen eben doch vor. Offenbar produzieren die Briten auf derart betagten Ma-





Die AT-Reifen von General Grabber sind hochflankiger als original: 235/85 R 16. Bodenfreiheit: 240 mm

schinen, dass die Fertigungstoleranzen ins nicht mehr Tolerable wachsen. Die in die Alu-Zylinderblocks eingepressten Laufbuchsen etwa können herausfallen! Steigende Hubräume und PS-Leistungen produzieren obendrein Hitze Probleme. Der mittlerweile untergegangene Sportwagenbauer TVR erweitert den Hubraum am Ende auf volle fünf Liter. LandyPoint verwendet ge-

brauchte 3,9-Liter von vor 1996 – da stimmte die Qualität insgesamt noch; der Rest lässt sich per sorgfältiger Überarbeitung durch

### Restaurierung dauert oft 1000 Arbeitsstunden

britische Spezialisten in den Griff bekommen.

Für einen Restaurierer wie LandyPoint haben sich die Zei-

ten geändert – zum Positiven. „Anfangs war’s kein gutes Geschäft“, erinnert sich Urs, der LandyPoint Anfang der 90er gründete. „Selbst für gut hergerichtete Fahrzeuge ließen sich kaum kostendeckende Preise erzielen.“ Heute kommen Kunden, die Sechsstelliges hinzublättern bereit sind. Und es akzeptieren, wenn vermeintlicher Kleinkram wie original aussehen-

de Lederriemen ins Geld geht. Der hier gefahrene, 2015 gebaute Restomod gehört einem Arzt aus Rendsburg. Einen gleichwertigen heute aufzubauen, würde um die 160 000 Euro kosten.

Der Trend geht weiter Richtung hochwertig. „Wir bleiben aber Puristen. Getunte Defender mit übertrieben großvolumigen Motoren etwa überlassen wir anderen.“

[Rolf Klein]