



Patina steht allen Landys gut. Rund 50 Prozent gingen ans Militär und an Behörden, verschiedene Lizenzbauten bahnten sich ebenfalls ihren Weg. Da die Besatzung hoch wie auf dem Himalaya hockt, behält sie die Übersicht



Held für Hartgesottene

Wer das Abenteuer sucht, der sitzt hier richtig – und das gleich im doppelten Sinne. Denn ein Land Rover ist nicht perfekt. Und selbst die Fahrt ins Büro wird damit zur Entdeckungsreise

■ Festhalten, da kommt ein Schlagloch! Rrrrrrumms! Die vordere Starrachse erzittert, als habe ein angriffslustiges Rhinoceros sein spitzes Horn in einen der Vorderreifen gebohrt. Schockwellen schwappen durchs Auto, die Hände krallen sich so fest ums Lenkrad, dass die Knöchel hervortreten.

Braune Soße klatscht gegen die Scheibe, und es scheppert, als dangle ein unsichtbarer Karosseriebauer während der Fahrt noch schnell die Alubleche des kastigen Aufbaus zurecht. Zur abenteuerlichen Verarbeitungsqualität würde das passen. Die Mini-Scheibenwischer haben unterdessen Mühe, ein Guckloch freizuschäufeln. Der Fahrer unseres Rechts-

lenkers ist längst auf Schmusekurs mit der Hartplastik-Türverkleidung, weil sein Sitz wegen des riesigen Kardantunnels ganz weit rechts angebracht ist. Seine Füße trampeln auf den schwergängigen Pedalen herum, die linke Hand schiebt den langen Schaltmast durch die hakelige Kulisse. Zwischen Lenkrad und Trennwand ist er eingequetscht wie in einer Sardinenbüchse.

Im Gelände stört ihn wenigstens die indirekte Lenkung nicht, während er auf der Straße bisweilen herumrudert, als müsse er die „Queen Elizabeth“ bei Windstärke 12 um Kap Hoorn wuchten. Konzentration ist also gefragt – auch weil ein Landy zwar Bremsen hat, aber eigentlich ▶



FOTOS: B. HANSELMAK (2)

Mords-Bodenfreiheit, Starrachsen, permanenter Allradantrieb, sperrbares Mitteldifferenzial, Untersetzung: Er kraxelt und kraxelt ...



Ein Landy fährt nicht bergab, er stürzt sich in die Tiefe. Das weiße Dach soll gegen Gluthitze schützen



Ein Cockpit für Menschen, die auch Holzfällersteaks mögen. Das Fünfgang-Schaltgetriebe kommt 1985. Legitär: Klimaanlage à la Land Rover, 1954-2007

erst stehen bleibt, wenn es ihm beliebt.

Es dauert nicht lange, dann protestieren die Bandscheiben gegen die rohe Behandlung, und der Rücken stellt sich taub. Zeit für eine Pause. Also Tür auf und runter vom Fahrersitz! Aber bitte beim Absteigen darauf achten, dass die Kanten des in die Öffnung ragenden Türschlosses die Oberbekleidung nicht zerreißen. Wär doch schade drum.

Auf der blau lackierten Karosserie hat sich eine braune Kruste gebildet, das passende Make-up für jeden Landy. Das steht ihm schon seit der Premiere 1948 gut. Im Grunde ist sich der Land Rover in den Grundfesten seines Stahl-Leiterrahmens mit der aufgesetzten Alu-Karosserie immer treu

geblieben. Außen wirkt er bis heute, als hätten bei seiner „Design“-Entwicklung ein paar grobe Blöcke Carrara-Marmor Pate gestanden.

Innen durfte er bis zur Modernisierung 2007 so urwüchsig bleiben wie ein unberührtes Stück Dschungel am Amazonas – mit zwei Lüftungsklappen, die es seit 1954 serienmäßig gab, und der Verarbeitungsgüte einer grob zusammengezimmerten Holzhütte. Ein Ende ist allen Unkenrufen zum Trotz noch immer nicht in Sicht. Eigentlich drohte dem Landy aufgrund von Crash- und Abgasnormen die Rente mit 67, doch wie es nach 2015 weitergeht, steht nach wie vor nicht hundertprozentig fest.

Unser Foto-Exemplar ist dann 30 Jahre alt und H-Kennzeichenfähig. Ein „One Ten“ im Originalzustand mit 63 000 Meilen (also 100 000 Kilometern) auf dem Zähler und zwei Vorbesitzern ist selten. Wenn man einen solchen auftreibt, hat er oft bei der britischen Armee gedient. Unser Exemplar aus privatem englischem Besitz gehört Urs Stiegler, Chef des Landypoint im baden-württembergischen Beuron. „Er soll in unseren geplanten Museums-Neubau kommen. Ziel ist es, zusammen mit Kunden eine der umfassendsten Land-Rover-Sammlungen weltweit der Öffentlichkeit zu präsentieren“, sagt Stiegler. Derzeit läuft die Planungsphase für den Neubau, Informationen gibt es im Internet unter www.landy-point.com.

Genau gesagt handelt es sich hier um einen Land Rover 110 County V8, wobei die Zahl „110“ den Radstand in Inch, also Zoll angibt. Beim 110 beträgt er demnach 2794 Millimeter. Unter der Haube wummert der altbekannte

3,5-Liter-V8 von Rover, der 1979 mit zunächst nur 91 PS aus dem Range Rover in die Serie-III-Version übernommen wird – zusammen mit permanentem Allradantrieb. Im Serie-IV-Fotoauto von 1985 leistet er 114 PS und bietet ein maximales Drehmoment von 230 Nm bei 2200/min. Nicht viel, aber verglichen mit seinen Vierzylinder-Diesel- und Benziner-Brüdern doch sehr souverän.

Bitte aufsitzen! Wir fahren noch ein Stück durchs schöne Donautal. Der Fahrer packt mit beiden Händen das Lenkrad, wuchtet sich mit den Armen und ordentlich Schwung auf den Fahrersitz. Der Choke rechts hinter dem Lenkrad kann drinbleiben, der Motor ist ja noch warm. Ein Dreh am Schlüssel links im Zündschloss, ein bisschen Gas, der V8 grummelt wie ein alter Seebär – und das nächste Schlagloch kann kommen.

Übrigens: 75 Prozent aller gebauten Landys sollen noch existieren. Da ist sicher auch für Sie der Richtige dabei. Peter Michaely

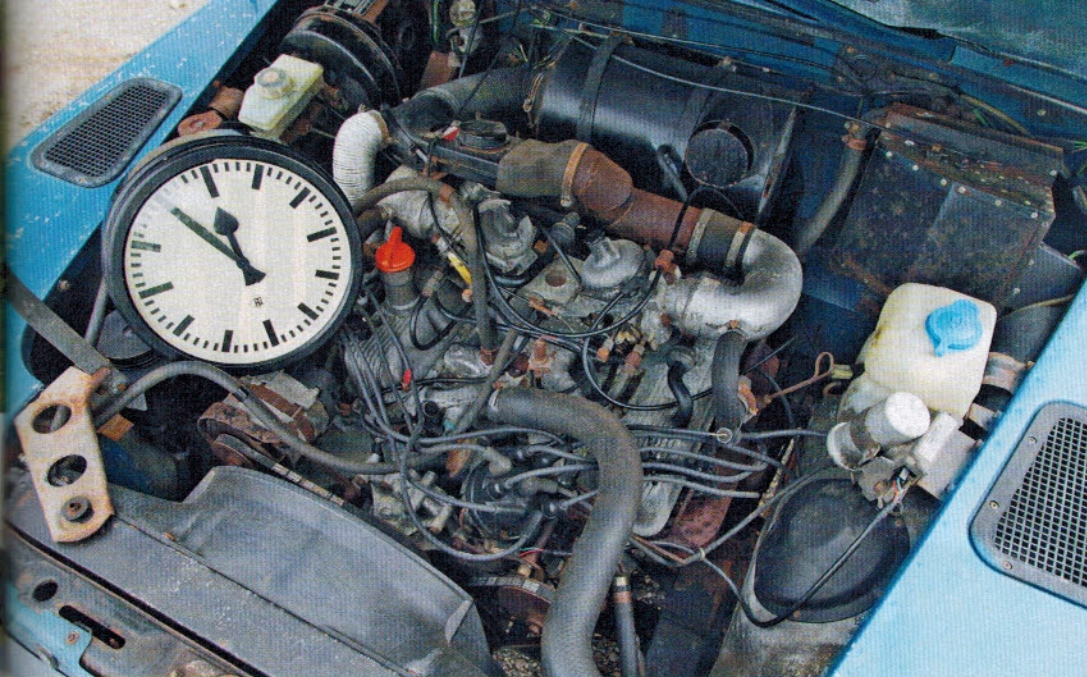


Na ja, bequem sind die Sitze vorn und hinten wirklich nicht. Durch die sogenannten Alpine-Fenster (oben) kann man Alpengipfel und mehr betrachten

Ab 1983: Kotflügelverbreiterungen, neue Spiegel. Die Türgriffe sind Relikte von 1954



KLASSIKER mit Wert-Potenzial



Für ein Urviech wie den Landy ist ein grummeliger V8 wie geschaffen. Der 3,5-Liter-Motor feiert 1970 im Range Rover seine Geländewagen-Premiere. Im Foto-Modell leistet er 114 PS. V8-Landys sind begehrt – Zeit, zuzuschlagen!

TECHNISCHE DATEN

Land Rover 110 County V8

Motor: V8, vorn längs • zentrale Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, zwei Zenith-Stromberg-Vergaser • Hubraum 3528 cm³ • Leistung 84 kW (114 PS) bei 3500/min • max. Drehmoment 230 Nm bei 2200/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgangschaltgetriebe (ab 1985) mit Verteilergetriebe, sperrbares Mitteldifferenzial • permanenter Allradantrieb • Leiterrahmen mit



Aluminium-Karosserie, vorn und hinten Starrachse an Schubstreben, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer • Reifengröße 7.50 x 16 **Maße:** Radstand 2794 mm • L/B/H 4590/1790/2060 mm (alle Maße für 110) • Leergewicht ca. 2000 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h k. A. • Spitze 140 km/h • Verbrauch ca. 17 l/s pro 100 km • **Neupreis:** 39 990 Mark (1985)

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★
Ersatzteilversorgung	★★★★★
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Preisprognose	★★★★★

➔PLUS/MINUS

Mal ehrlich: Wer will sich nicht bei jeder Fahrt wie ein Entdeckungsreisender fühlen? Schwächen wie das miserable Raumgefühl nehmen Fans da gern in Kauf. Um zu spüren, wo der Landy sich zu Hause fühlt, genügt es, von der Hauptstraße in einen Feldweg abzubiegen – es muss ja nicht gleich ein harter Geländeeritt sein. Dank dem unschlagbaren Sympathiewert hat der rustikale Brite eine treue Fangemeinde. Die Technik der vierten Serie (von 1983 bis 1990 vor Umbenennung in Defender als „90“ oder „110“ bezeichnet) ist überschaubar. Allerdings nagt an Rahmen und Spritzwand, die aus Stahl bestehen, gern der Rost, und wo die Aluhaut mit dem Stahlgerippe in Berührung kommt, ist Kontaktkorrosion die Folge. Die Vierzylinder-Benziner mit 2,3 (74 PS, 1983/84) oder 2,5 Liter Hubraum (83 PS, 1984-1994) sowie der V8 (3,5 Liter/114, ab 1987 137 PS) gelten als robuster als die 2,5-Liter-Saug- oder Turbodiesel (67,85 beziehungsweise 107 PS). Wichtig ist eine Probefahrt, bei der man prüfen sollte, ob die Untersetzung und die Differenzialsperre funktionieren. Großes Spiel im Antriebsstrang und Ölverlust, zum Beispiel am Lenkgetriebe, sollten misstrauisch machen.

➔ERSATZTEILE

Einige Anbieter haben sich auf Land Rover spezialisiert, etwa Landypoint (landypoint.com), Rinkert (rinkert.com) oder die Landy-Scheune (landy-scheune.de). Technikeile sind problemlos und meist auch günstig zu bekommen, bei Karosserieblechen ist die Lage deutlich angespannter.

➔MARKTLAGE

Noch führen „Ninety“ und „One Ten“ ein Nischendasein – vielleicht weil in der zweiten Hälfte der 80er-Jahre die meisten Landys in die Dritte Welt exportiert wurden. Wer einen guten, originalen V8 sucht, braucht Geduld und muss im Extremfall um die 15 000 Euro zahlen. Bastelbudnen gibt es für weniger als 10 000 Euro.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

➔EMPFEHLUNG

Nehmen Sie einen Experten zur Begutachtung mit. Die Mehrzahl der angebotenen Modelle hat einen Wartungs- und Reparaturstau, der hohe Folgekosten nach sich zieht. Harter Geländeeinsatz und Breitreifen-Exzesse setzen dem Fahrwerk zu. Ein originales, gut gewartetes Exemplar sollte daher das Ziel der Suche sein. Die Mühe lohnt sich: Billiger werden Landys nicht mehr, schon gar nicht die V8-Versionen.

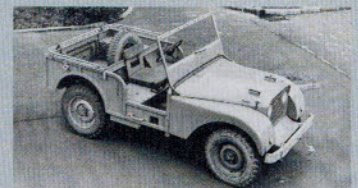
➔ADRESSEN

Club: Deutscher Land Rover Club e.V.; www.deutscher-land-rover-club.de

Literatur: Matthias Pfannmüller, Boris Schmidt: Land Rover 1948 bis heute, Delius Klasing, 38 Euro

➔HISTORIE

Dass es den Land Rover gibt, verdanken wir Maurice Wilks (1904-1963). Inspiriert vom amerikanischen Willys Jeep, den er auf seinem Grundstück auf der Insel Anglesey benutzt, kommt der Technische Direktor von Rover auf die Idee, einen Geländewagen für Farmer zu bauen. Die Bezeichnung Land Rover (bis 1980 mit Bindestrich) wird von Anfang an verwendet. Erste Prototypen entstehen bereits 1947 im Werk Solihull bei Birmingham. 1948 wird der Land Rover auf der Motor Show in Amsterdam präsentiert. Bis 1958 läuft die Serie I vom Band, gefolgt von den Serie-II-Modellen. 1971 kommt die Serie III, 1983 die Serie IV. Allen gemeinsam sind Leiterrahmen und Spritzwand aus Stahl als Rückgrat für die Alu-Karosserie. Serie-IV-Modelle werden anfangs nach ihrem Radstand in Zoll als 90 („Ninety“) und 110 („One Ten“) bezeichnet. Zu den wichtigsten Neuerungen zählen Schraubenstätt Blattfedern. Nach dem Debüt des Discovery 1989 wird für die klassischen Landys 1990 der Name Defender eingeführt. Seit 1948 wurden rund zwei Millionen Stück gebaut. Eigentlich sollte die Produktion 2015 enden. Wann wirklich definitiv Schluss ist, steht aber immer noch nicht fest.



Centersteer-Landy Der Prototyp trägt das Lenkrad mittig, das Chassis spendet ein Jeep



Serie I Ganz zu Anfang sitzen die Scheinwerfer noch hinter dem Kühlergrill



Serie II Optisch und technisch überarbeitet – aber man merkt es kaum



Serie III Mit geändertem Grill aus Plastik; der V8 debütiert und nimmt die Serie-IV-Optik vorweg

FOTOS: B. HANSELMANN (7), HERSTELLER (4)