



# Ferkel im Frack

In der Woche ins Büro, samstags ins Gelände – der Range Rover verbindet den Luxus britischer Limousinen mit den Nehmerqualitäten des Land Rover

»» Wer sagt, dass Kaschmir-Pulli, rahmengenähete Halbschuhe und Tweed-Jacke nicht zum Geländewagen passen? 1970 beantwortete der nagelneue Range Rover diese Frage deutlich. Der Edel-Kraxler sollte die Fahreigenschaften, die Kraft und den Luxus englischer Oberklassewagen mit erstklassigen Geländeeigenschaften verbinden. Der Spagat ge-

lang durch solide Bauweise, hochwertige Ausstattung – und ein kräftiges Achtzylindertriebwerk. Das lieferte anfangs 126 PS aus 3,5 Liter Hubraum. 1988 gab es 3,9 und ab 1992 auf Wunsch sogar 4,2 Liter. Ein robuster Leiterraum und eine solide Karosserie verleihen Geländeeignung, eine gediegene Innenausstattung sorgt für Salon-

Atmosphäre. Operation Range Rover gelungen, Patient trotzdem tot – zumindest das Gros der Serie-I-Autos. Denn die Karosserie war leider rostanfällig, was die braune Pest nicht hinraffte, fiel Rallye-Piloten, Trial-Cracks und Service-Ignoranten zum Opfer. Die Spezialisten vom *Landy Point* zeigen, wo seiner Lordschaft Schwächen versteckt sind.

## Motor

Nein, weder der raue Benziner des Land Rover noch der grobmotorische Diesel eigneten sich für das Projekt Range Rover. Aus dem Konzern kam nur der 3,5-Liter-V8 infrage, der 1967 im Rover P5 debütierte. Der Leichtmetall-Achtzylinder entstammt dem Buick-Regal und lief bis zum Range-Baubeginn mehr als eine halbe Million Mal von den Bändern. Neben seiner Zuverlässigkeit glänzt er mit einem Gewicht von nur 144 Kilo und entwickelt 126 PS. Die ersten elf Jahre rollen die Range Rover mit zwei SU-Vergasern vom Band, dann sorgen zwei Jahre lang Stromberg-Gasfabriken für Beatmung. Bei richtiger Pflege und regelmäßigem Ölen des Schiebers gibt es kaum Schwachstellen. Genauso problemlos injiziert die 1985 eingeführte Lucas-Einspritzung den Kraftstoff in die acht Brennräume – was unterm Strich für Verbräuche zwischen 14 und 20 Liter auf 100 Kilometern sorgt. Die Leistung kletterte 1988 mit dem Wachstum des Hubraums auf 3,9 Liter auf 173 PS. Der ab 1992 erhältliche 4,2 Liter drückte sogar 202 PS auf die Welle.

Sorgenfalten bereiten die Nockenwellenprobleme des Achtzylinders. Zwar weniger schlimm als in Foren behauptet, dennoch nicht selten. Regelmäßige Ölwechsel und sorgfältiges Warmfahren mildern den Verschleiß und beugen der Ölschlamm-Bildung vor. Vorsicht bei Autos jenseits der 150.000-Kilometer-Marke: Klappert es, ist die Nockenwelle fällig, viel Arbeit ist angesagt, im Falle eines Wechsels zu besser gehärteten Exemplaren (mit eventuell mehr Leistung) greifen.

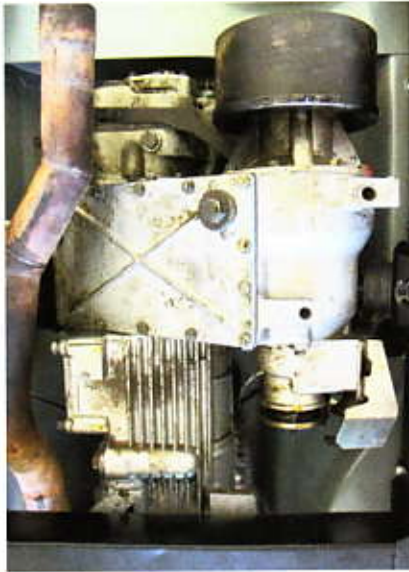




## 2 Getriebe

Hält das Getriebe dicht, ist es meist in Ordnung. Bis 1977 mussten sich Range-Rover-Käufer mit vier Gängen begnügen, danach gab es einen Overdrive. Hat der Erstbesitzer diese Option gewählt, unbedingt die Funktion prüfen. 1982 hielt eine Dreigang-Automatik Einzug, seit 1985 ließ sich ein ZF-Viergang-Automat ordern. Die Mehrzahl der Fahrzeuge kam mit manuellem Getriebe, ab Baujahr 1983 mit verbrauchskenndem fünftem Gang. Rauschen

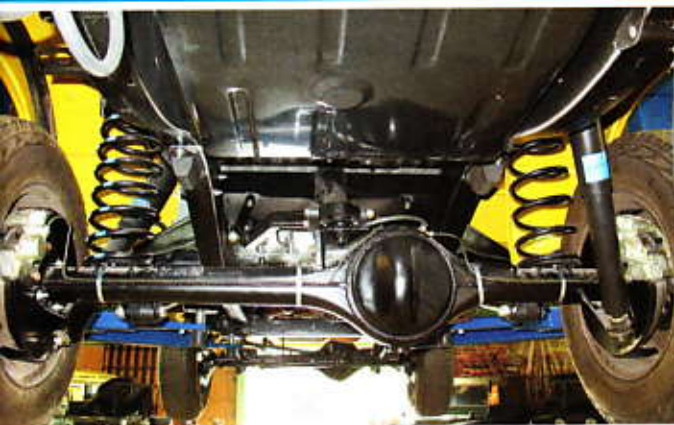
im Leerlauf kann von verschlissenen Lagern stammen, eine rufende Kupplung ist oft Folge gefühlloser Anhänger-Rangiererei. Regelmäßiger Wechsel der Kupplungsflüssigkeit ist Pflicht. Die Zwischengetriebe sind robust, selten gibt's hier Undichtigkeiten. Frühe Jahrgänge besitzen eine manuelle Mittelsperre, nach 1987 kam ein selbstsperrendes Zwischengetriebe mit Visco-Kupplung zum Einsatz.



## 3 Vorderachse

Vorn wie hinten rollt der Range Rover auf äußerst kräftig dimensionierten Starrachsen. Pkw-ähnliche Fahreigenschaften erhält der Deluxe-Offroader durch die komfortabel ausgelegten Schraubenfedern, verhältnismäßig lange Federwege und weich abgestimmte Dämpfer. Unerschrockene Geländesportler wechseln diese gern gegen Spezialfedern – die dem Komfortgedanken entgegenwirken. Federt der Range Rover auf Bodenwellen störrisch, kann das an solchen harten Dämpfern liegen. Die Ringe zum Abdichten der Vorderachsgelenke laufen auf Führungskugeln – diese müssen blank und stets gut gefettet sein. Sind die Kugeln rostig, kann es mit der Achsdichtigkeit bald vorbei sein. Spiel an der Vor-

derachse ist selten, die Bauart unglaublich robust. Undichtigkeiten gibt es an der Abdichtung zur Kardanwelle wie auch am Differential selbst. Leckt es rund ums „Banjo“, muss das Gehäuse zur Abdichtung zerlegt werden. Bei alten Fahrzeugen unbedingt auf den Ölzustand achten: Schwappt weißlich-wässrige Brühe in der Achse, zeugt das von vernachlässigten Ölwechseln, und Korrosion im Inneren ist wahrscheinlich...



## 4 Hinterachse

Wie ihre vordere Schwester ist die Hinterachse frei nach Eiffel konstruiert: Viel Eisen macht stabil. Achsschäden durch Überbelastung oder Ermüdungsrisse sind ein Fremdwort. Aber wie bei der Vorderachse ignorieren manche Halter die fälligen Ölwechsel. Stimmt der Ölstand und ist der Schmierstoff nicht wässrig-weiß, ist alles okay. Vorsicht bei vergammelten Autos – hier wurde oft auch bei der Technik-Wartung geschlampt. Auf die Ölsorte achten: Die Hypoidverzahnung verlangt zwingend nach einem EP 80/90 Hypoidöl. Die Gelenke der Kardanwelle checken und auf den Zustand der Schmiernippel achten! Ein leichter Fettkragen deutet auf regelmäßige Schmierung hin, bleibt diese aus, ist Verschleiß programmiert. Auf der Hebebühne die Welle drehen und schauen, ob Aufsetzer im Gelände größere Beulen verursacht haben. Unrunde Wellen sind ein Fall für die Tonne. Ab Modelljahr 1992 schwebt die Variante *Vogue* auf Luftfederbälgen, hier sind die Dichtigkeit sowie der Zustand des Kompressors und der Regeleinheiten zu überprüfen. Vernehmliches Zischen deutet auf ein Leck hin.

## 5 Kühlsystem

„Für alle Kontinente“ war vor einigen Jahren in einer Range-Rover-Werbung zu lesen. Entsprechend großzügig ist das Kühlsystem dimensioniert, soll es doch in der Sahara so gut funktionieren wie in der Arktis. Ganz selten finden sich festsitzende Viscolüfter, bei stehendem kaltem Motor muss sich das Lüfterrad mit etwas Widerstand drehen lassen. Die Wasserpumpen sind recht langlebig, Ersatz ist preiswert. Bei alten Triebwerken und Fahrzeugen aus warmen Ländern ist innere Korrosion ein Thema. Im Zweifel das Kühlsystem gut spülen und mit einem für Leichtmetallmotoren geeigneten Frostschutzmittel befüllen. Ölschimmer auf der Flüssigkeit im Ausgleichsbehälter deutet nicht selten auf eine defekte Kopfdichtung hin.





## ⑥ Elektrik

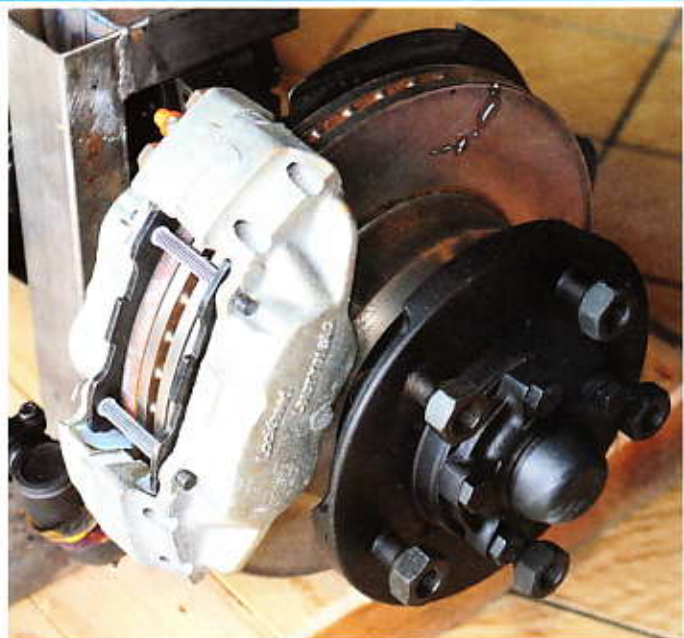
„Kein Thema, nächstes Thema“, könnte das Fazit des Elektrokapitels lauten. Lichtmaschine sowie Anlasser scheinen für die Ewigkeit dimensioniert und machen selten Ärger. Die Verdrahtung ist ordentlich, die Verbindungen zuverlässig – solange sie original sind. Probleme gibt es dort, wo „Strickefixe“ am Kabelbaum herumkneten, um irgendwelches Zubehör zu montieren. Während der Schaltplan bei frühen Modellen eher übersichtlich ist, spendierten die Techniker den späten und besonders den Sondermodellen jede Menge Extras. Da ist es wichtig, jedes Helferlein und jeden Schalter auf Funktion zu prüfen. Denn gerade bei selten geordnetem Zubehör ist Ersatz rar und oft weder als Neuteil noch gebraucht zu bekommen.



## ⑦ Bremsen

Größe schafft Vertrauen: Vorn beißen je vier Kolben in die solide Bremsscheibe, hinten je zwei. Je nach Baujahr gibt es vorn innenbelüftete Scheiben, mit oder ohne Belüftung ist die Bremswirkung über jeden Zweifel erhaben. Die effektive Bremsanlage, die anno 1970 bei einem Geländewagen als Revolution galt, arbeitet perfekt und ist für Vollbremsungen aus hohen Geschwindigkeiten ausgelegt. Festsitzende Kolben sind nur bei Fahrzeugen mit Wartungsstau

ein Problem, bei regelmäßigem Flüssigkeitswechsel sind Defekte an Bremssätteln wie am Hauptbremszylinder höchst selten. Auch die Bremskraftverstärker gelten als langlebig. Wichtig ist ein Blick auf die Bremsleitungen – wurde das Fahrzeug durch harte „Salzwinter“ gequält, könnte hier Korrosion ein Thema sein. Korrosion ist auch an der ansonsten gut wirksamen Handbremse ein Problem, hier gammelt der Betätigungsmechanismus gern fest.



## ⑧ Lenkung

Das Lenkgetriebe ist von der robusten Sorte und macht selten Ärger. Achten Sie auf den Zustand der Servoschläuche, nach mehr als 20 Dienstjahren können sie porös sein. Die Servopumpen werkeln problemlos, Undichtigkeiten an der Welle sind gut sichtbar. Die kräftigen Spurstangen sind nicht wartungsfrei, alle

Schmiernippel sind turnusmäßig mit frischem Fett zu versorgen. Ein nicht zu frischer Fettkragen zeugt von regelmäßiger Wartung, kräftiges Rütteln lässt unzulässiges Spiel erkennen. Wichtig ist der Zustand der Gummimanschetten: Sind sie brüchig, kann Wasser ins Gelenk dringen – und zur Rostbildung führen.

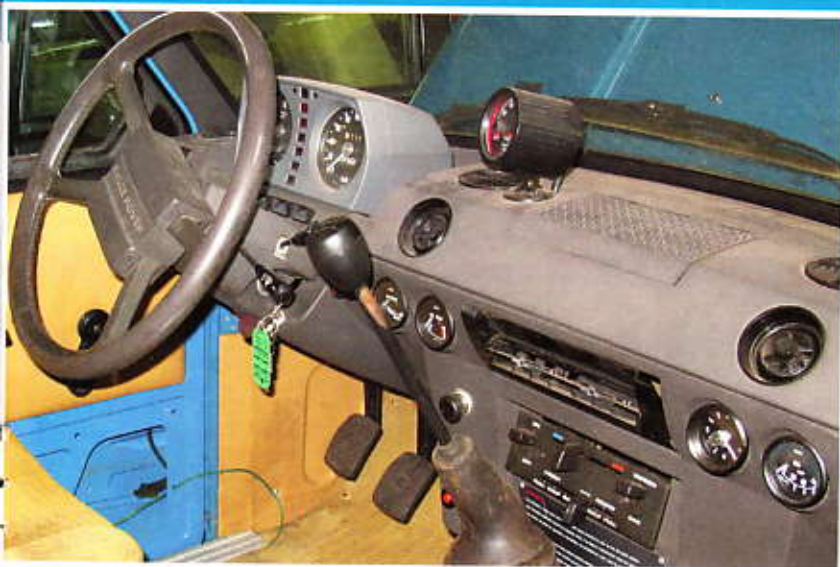




## 9 Karosserie und Rahmen

Wer diesen soliden Rahmen sieht, denkt nicht an Rost. Wohl auch nicht die Erbauer des Wagens und so verzichteten sie auf umfangreichen Korrosionsschutz – was sich besonders dann rächt, wenn der Range oft Schlamm, Schnee und Salz ausgesetzt war. Besonders im Spritzbereich der Räder sind Durchrostungen eher Regel als Ausnahme. Gut hinsehen! An Kanten und am Bereich um die Karosseriebefestigungen wütet der Rost ebenfalls ungeniert. Viele äußere Karosseriebleche bestehen aus Aluminium, viele tragende Teile aus Blech – und das gammelt. Ob unter der Motorhaube, in den Radkästen oder im Heckbereich ist Rost die Achillesferse des

Range Rover. Hier sind nicht nur typische Jäger-Autos betroffen, selbst Fahrzeuge, die nie Gelände sahen, rosten. Zur Kontrolle hilft eine Hebebühne. Überall wo sich Dreck sammelt, wütet die braune Pest. Sehr kritisch sind die Schweller: Die bilden trotz des tragenden Rahmens eine Verstärkung für die Karosserie und gammeln gern. Eine Kontrolle ist nur von unten möglich. Viele „Rost-Reparaturen“ am Range Rover lassen sich nur bei vom Rahmen getrennter Karosserie erledigen – und dann wird's aufwendig. Problemzonen finden sich rund um die Heckklappe: An der klappbaren Scheibe dringt gern Wasser in die Klappe ein und sorgt für Rostfraß von Innen.



## 10 Interieur

Dicke Teppiche, bequeme Sitze und beste Geräuschdämpfung: In Sachen Innenraum räumte der Range Rover gründlich mit dem Vorurteil vom harten, lauten und unbequemen Geländewagen auf. Die Teppiche geben auch Auskunft über diverse andere Baugruppen: Undefinierbare Flecken im Pedalbereich zeugen von Undichtigkeiten an Brems- oder Kupplungszyylinder, Stockflecken im Bodenbelag von Wassereintritt. Unbedingt auf den Zustand der Dichtungen und Fenster-

schächte achten: Dringt dort Wasser ein, bildet sich Rost in der Tür. Wichtig ist auch der Zustand und die Funktion der Instrumente und Schalter, hier muss alles funktionieren, Ersatz wird zunehmend rarer. Sämtliche Fensterheber auf Funktion überprüfen! Bei den Sitzen nicht nur auf Polster und Federung achten, manches Sitzgestell hat im Gelände vorm Gewicht schwerer Fahrer kapituliert und wurde stümperhaft zusammengebraten, ein Blick unters Gestühl ist ratsam.

## Fazit



Wie kaum ein anderes Auto verbindet der Ur-Range-Rover Luxus und Geländetauglichkeit. Besonders bei frühen Autos ziehen die Preise deutlich an, rostfreie Exemplare im Topzustand sprengen sogar die 50.000-Euro-Marke. „Ein guter Range der ersten Serie macht enorm Spaß. Unbedingt ein gutes Auto suchen, Restaurierungen gehen ins Geld. Weil ohne Abnehmen der Karosserie viele Rost-Reparaturen nicht machbar sind, verschlingt die Arbeit viele Stunden“, sagt Ottmar „Otte“ Käppeler, Range-Rover-Spezialist beim *Landy Point* in Beuron-Neidingen. „Autos unter 10.000 Euro sind solche Stundenfresser, ab 20.000 gibt's fahrbare Exemplare. Richtig gute Alltagsautos kosten ab 40.000 Euro aufwärts.“

Text: Dirk Köster, Fotos: Köster/Werksarchiv