

HARTE KAN



LAND ROVER 109 V8

LEERGEWICHT/ZULADUNG

1682/1028 kg

1935/535 kg

BODENFREIHEIT

209 mm

210 mm

TE ZEIGEN!

England gegen Japan, Rover gegen Toyota,
Aluminium gegen Stahlblech, V8 gegen
Reihensechszylinder – in
unserem heutigen Duell
treffen Weltanschauungen
aufeinander...



9 | 6

ANZAHL SITZPLÄTZE

WENDEKREIS



14,33 m

12,4 m

LAND CRUISER FJ55



AUTOMOBIL DUELL LAND ROVER VS. LAND CRUISER

TECHNISCHE DATEN

LAND ROVER
109 V8

Motor
Wassergekühlter Alu-V8, ohv mit Hydrostößeln, zwei Zenith-Stromberg-Vergaser

Hubraum
3528 ccm

PS bei U/min
91 bei 3500

Nm bei U/min
225 bei 2000

Antrieb
Viergang-Schaltgetriebe; Verteilergetriebe mit Untersetzung; permanenter Allradantrieb

Fahrwerk
Starrachsen an halbelliptischen Blattfedern und Teleskop-Stoßdämpfern

Karosserie
Teils mit Stahlprofilen verstärkte Alu-Karosserie; Leiterrahmen



Kann Bus: Selbst wenn alle neun Landy-Sitzplätze mit kräftigen Holzfällern besetzt sind, loten sie die zulässige Nutzlast nicht aus. Auf den Land-Cruiser-Bänken können kommod sechs Leute sitzen. Clever: Bei umgelegter Rückbank breiten sich 1,5 mal zwei Meter ebener Ladeboden



Macht aus acht: Die glatte Front ohne zurückspringenden Grill zeichnet den V8 aus und bescherte dem Land Rover ab 1979 mit 125 km/h zeitgemäße Fahrleistungen. Hinter dem freundlich-rustikalen Toyota-Bug werkelt ein schiffdieselartiger Sechszylinder aus schierem Graug

Eine Frage der Philosophie: Während der Landy permanent alle vier Räder antreibt, ist die Vorderachse beim Land Cruiser zuschaltbar



Hilfreiche Tipps nicht nur für die Dritte Welt: Nicht bei angeklemmten Batterien schweißen, Minus an Masse



Wer hätte das gedacht? Der Kühlerverschluss sollte stets fest verschraubt sein, der Wasserstand nur bei kaltem Motor gecheckt werden



Die rustikal-uneronomischen, aber clever versenkten Türgriffe schickte Land Rover 1983 in Rente. Aus den massiven Land-Cruiser-Griffen könnte man auch Kleinwagen-Querlenker pressen

Ich fürchte, dein Auto ist undicht – Anna läuft draußen herum!“, ruft Felix Sango in gespielter Sorge, während er sich das Grinsen kaum verkneifen kann. Die Labradorhündin horcht kurz auf, als ihr Name fällt, Herrchen Urs Stiegler verdreht genervt die Augen, und der Chronist schaut fragend. Felix Sango erklärt: „Es gibt diesen alten Witz mit der Dichtigkeitsprüfung. Demzufolge sperren deutsche Ingenieure über Nacht eine Katze in ein neu entwickeltes Auto, und wenn sie am nächsten Tag erstickt ist, gilt der Wagen als dicht. Ein Land Rover gilt als dicht, wenn die Katze noch da ist...“

Zack – der rechte Haken saß! Doch Urs Stiegler zuckt nicht mal, sondern parierte gelassen: „Pass du bei dem vielen Salz auf der Straße lieber auf, dass dein fernöstlicher Schnellroster nicht noch viel größere Löcher hat als mein Landy ab Werk, wenn du wieder daheim bist. Am besten schnell kärchern, sonst wird aus dem Eisenschwein ruck-zuck ein Spanferkel im Blätterteig.“

Eisenschwein? Felix Sango erkennt erneut die Ratlosigkeit im Blick des Autors: „Der Spitzname *Iron Pig*

rührt vom Aussehen und den zwei Tonnen Leergewicht her. Geprägt haben ihn die Amerikaner, für deren Land der FJ55 in erster Linie gebaut wurde. Die USA entwickelten sich ab den frühen sechziger Jahren zur Freizeitgesellschaft, die es wochenends zum Fischen, Jagen oder Wandern in die Natur zog. Diese Leute waren von ihren Pkw allen Komfort gewohnt und mussten sich dann in ein lahmes, lautes Allrad-Nutzfahrzeug quetschen, das auf dem Highway kaum mitkam.

Jeep reagierte als erstes und brachte 1963 den Wagoneer heraus, einen kräftigen und komfortablen Allrad-Kombi, quasi das erste Großserien-SUV. Und Toyota folgte vier Jahre später mit dem FJ55 als Nummer zwei in der SUV-Ahnenreihe.“

Auf das Stichwort hat der Landy-Mann nur gewartet: „Aha, ein Boulevard-Kraxler zum Erklimmen von Bordsteinkanten vor Nobel-Boutiquen also! Also eigentlich genau der richtige Wagen für die jungen Männer aus den hippen Großstadt-Vierteln, die immer bei Starbucks sitzen, aber aussehen, als seien sie gerade erst aus einem kanadischen Holzfäller-Camp gestolpert. Schade, dass dein Toyo 50 Jahre zu früh kam...“

TECHNISCHE DATEN

LAND CRUISER FJ55

Motor
Wassergekühlter Reihensechszylinder, ohv, Einfachvergaser

Hubraum
4230 ccm

PS bei U/min
135 bei 3600

Nm bei U/min
294 bei 1800

Antrieb
Viergang-Schaltgetriebe; Verteilergetriebe mit Untersetzung; zuschaltbarer Frontantrieb

Fahrwerk
Starrachsen an halbelliptischen Blattfedern und Teleskop-Stoßdämpfern

Karosserie
Stahlkarosserie; Leiterrahmen

Felix weiß, dass Urs weiß, dass es nicht so ist, trotzdem kann er die Frotzelei nicht unkommentiert lassen: „Achsen, Antriebsstrang und Motor übernahm Toyota aus dem Standard-Land-Cruiser J4 – erwiesenermaßen ultrarobustes Material, das jederzeit für eine Million raue Kilometer gut ist. Und beim Rest haben sie sich in Japan ebenfalls nicht lumpen lassen, schließlich sollte der FJ55 auch auf dem anspruchsvollen australischen Markt Erfolg haben.“ Dann setzt er feixend nach: „Da war Land Rover ja auch mal gut vertreten, bevor Toyota sie vom Markt gefegt hat. Und das in einer ehemaligen britischen Kolonie!“

„Träum weiter“, kontert der Angesprochene. „Schon im ersten Produktionsjahr 1948 gingen von den nur 80 gefertigten Land Rover einige nach Australien, und als Ende 1971 die Serie III herauskam, waren es die Aussies, die sich beschwerten, dass man den neuen Kunststoff-Kühlergrill nun nicht mehr als Grillrost verwenden konnte wie bei den Vorgängern!“

Felix erkennt die Steilvorlage und verwandelt sofort: „Kein Wunder, dass die unterwegs immer grillen mussten, mit den schwachbrüstigen

294

NEWTONMETER

schlenzt der Toyota-Sechszylinder des Typs 2F bei 1800 Umdrehungen aus dem Handgelenk...

Land-Rover-Vierzylindern kommst du ja auch nicht voran. Im Lastenheft der FJ55-Entwicklung standen 130 km/h Reisetempo, das erreichten die Landys vor Einführung des V8 zwölf Jahre später höchstens im freien Fall!“

„Leider wahr“, gibt Urs widerwillig zu. 77 PS habe der 2,3-Liter-Benziner ab 1959 geliefert, der auf dem-

selben Motor basierende Diesel sogar nur 62 Pferde – gerade ausreichend für rund 100 Sachen. „Der ab 1967 angebotene Sechszylinder mit der prä-historischen ioe-Ventilsteuerung leistete kaum mehr, soff aber das Doppelte. Zum Glück kamen sie in Solihull 1979 endlich auf die Idee, den Rover-V8 unter die Landy-Haube zu stecken. Der ist aus Aluminium, wiegt daher kaum mehr als ein Vierzylinder und hat mit 91 PS und 225 Newtonmeter Drehmoment genug Druck, um deinem Sechszylinder-Grauguss-Klotz trotz 700 Kubik Hubraum-Manko Paroli zu bieten!“ Spricht's, klemmt sich hinter Lenkrad und ruft Felix lachend zu: „Catch me, if you can!“

Heiser fauchend setzt sich der Land Rover in Bewegung, mit etwas Verzögerung gefolgt vom deutlich größeren Land Cruiser, dessen Reihensechser nur ein sanftes Grummeln hören lässt – dass Felix Sango erst noch den Vorderradantrieb zuschalten muss, hat wertvolle Sekunden gekostet. Land Rover hingegen führte mit dem V8 auch den aus dem Range Rover bekannten Permanent-Allrad mit Mitteldifferential ein. Den Vorteil, bei überraschend auftauchenden Hindernissen stets gewappnet zu sein, bezahlten Landy-Eigner auf der Straße mit erhöhtem Verbrauch und Verschleiß, während der vordere Land-Cruiser-Antriebsstrang im 2WD-Modus sogar völlig ruhte, wenn der Käufer die populären Freilaufnaben geordert hatte.

Doch hier und jetzt spritzt beim Toyota Schlamm und die dicken Brocken von allen vier hoch, züchtig pflügen sich die einen Hügel hoch. Als Landy gleich taugt der Hillclimb nicht, zu unterschiedlich sind die Charaktere der Fahrer: Während der kurzhubigen Achtzylinder dreht, geht der gebürtige Meruner die Sache mit der Ruhe eines Mannes an, der in menschenleeren Savannen gelernt hat, sein Material zu

„Meine Mutter war Ende der Sechziger der erste Toyota-Kameruner. Als Firmenwagen hatte sie stets einen FJ55. Ich bin mit Autos groß geworden, das ist geprägt“, blickt Felix Sango. 2001 kam der gelernte Betriebs- und begeisterte Hobby-Schrauber nach Deutschland und landete Jahre später folgerichtig bei *ma extrem Fahrzeuge*, die sich um Erhalt und der Restaurierung von Land Cruisern und Expeditionswagen verschrieben hat (www.fahrzeuge.com, Tel. 07579/3333). In einer Scheune nahe des Berliner Firmengeländes betreibt der 42-Jährige neben drei Mitarbeitern mehrere top restaurierte Land-Cruiser aus vier Jahrzehnten. „Ich besaß ich auch einen Jeep Cherokee, den habe ich wieder verkauft, weil er passte nicht zu meiner Tradition.“ Von der frühkindlichen Prädisposition: Was begeistert ihn

Strand-Gut

Maurice Wilks treiben 1947 einige Probleme um. Als technischer Direktor der Rover Car Company sucht er nach Wegen, um das Unternehmen wieder auf Erfolgskurs zu bringen. Privat macht ihm sein Willys-Jeep Sorgen, der in der Seeluft am Strand vor Wilks Wochenendhaus im Zeitraffer Substanz verliert. Als sein Bruder ihn fragt, was er vorhat, wenn der Wagen am Ende sei, kommt Wilks die rettende Idee: Rover wird ein Jeep-artiges Nutzfahrzeug für den landwirtschaftlichen Einsatz entwickeln! Mit einer nicht rostenden Karosserie aus Alu, das es seit Kriegsende billig gibt! Die Idee zum Land Rover ist geboren, im Sommer '47 rollt der erste Prototyp...



Funktion statt Emotion: Die Spaltaxt-Gestaltung mit geraden Flächen sollte schlicht Werkzeugkosten sparen. Das doppellagige Tropendach sorgt in der Tropenzone für einen kühlen Innenraum.





Schaum statt Charme: Sicherheitsbestrebungen führten bei der Serie III zu einem geschäumten Armaturenbrett, vorbei die Zeit der Blechtafel mit Zentralinstrumenten (oben). Der Land Cruiser gibt sich wohlicher und weitgehend innenverkleidet



Willys' zweites Ziehhind

Als 1950 der Koreakrieg ausbricht, organisieren die Amerikaner die Versorgung des Südens über das von ihnen besetzte Japan und erteilen der darbenenden japanischen Autoindustrie wenig später den Auftrag zum Bau von mehreren 100 Geländewagen. Auch Japans eigene Armee darf wieder aufrüsten und fordert Allradler. Während Mitsubishi Jeeps in Lizenz fertigt (und damit die Armee-Ausschreibung gewinnt), geht Toyota eigene Wege. Der zuschaltbare Vorderradantrieb dürfte von einem Bantam-Jeep inspiriert sein, den die Japaner 1941 erbeutet und heimgeschickt hatten. Statt eines Untersetzungsgetriebes legt Toyota die ersten zwei Gänge jedoch extrem kurz aus und spannt einen drehmomentstarken 3,4-Liter-Sechszylinder des Typs B85 davor – der „BJ“ ist geboren. Wobei das „B“ auf den Motortyp hinweist und das „J“ für „Jeep“ steht. Von militärischen Vorgaben befreit, entwickelt Toyota das Modell zum 1955 erscheinenden J2 weiter (Foto oben), der die Form des fünf Jahre später präsentierten, legendären Land Cruisers der Baureihe J4 bereits vorwegnimmt...

Design wie ein Tonka-Blechspielzeug: Beim FJ55 nahmen erstmals Toyotas Formgestalter das Zepter in die Hand. Den Hardcore-Bruder J4 hatten die Ingenieure noch selbst entworfen



AUTOMOBIL DUELL LAND ROVER VS. LAND CRUISER



Ein riesiges Ladevolumen in aber nur gut 500 Kilo Nutzlast. Urs Stiegler ergibt das keine Hündin Anna ist es ohne



Der 144 Kilo leichte Alu-V8 entstand in den Fünfzigern bei Buick und wurde an Rover weitergereicht. Im Landy ist er von 135 auf 91 PS gedrosselt



Mit rund 350 Kilogramm lastet der mächtige 2F-Motor auf der Vorderachse. Der Durst ist beträchtlich, unter 14 Litern bewegt er sich nur äußerst phlegmatisch

Cruiser? „Die Einfachheit und Zuverlässigkeit der Technik. Kürzlich sind wir in Kamerun zu einer Wasserstelle gefahren, an der sich abends Elefanten treffen. Das ging stundenlang abseits aller Straßen quer durch den Busch und Flüsse. Solche Touren kannst du nur mit einem Land Cruiser machen.“

Und die Landy-Liebe des Urs Stiegler – wie kam es zu der? „Als Kind war ich mit meinen Eltern sehr oft in der Schweiz im Ur-

laub. Damals standen Land Rover dort an jeder Ecke, und so wurden diese Autos für mich zu einem Synonym des ehrlichen, guten Lebens. ‚Klick‘ gemacht hat es aber erst später, als mich ein guter Freund in der Schweiz bat, ihm beim Aufbau eines Landys zu helfen, mit dem er im Sommer zu seiner Almhütte fahren wollte. Der Wagen kostete 100 Franken, und gleich daneben stand einer weiterer, den ich mir für 150 Fränkli gesichert und zurechtgemacht habe.“ Und der letztlich dafür sorgte, dass der studierte Volkswirt Stiegler nicht in die väterliche Steuerberatungs-Kanzlei einstieg, sondern die Firma *LandyPoint* gründete und sein Leben den britischen Naturburschen widmete (www.landypoint.com, Tel. 07579/92110).

Sein Pladoyer pro Landy klingt denn auch wie eine Blaupause von Felix Sangos Lobgesang. Soviel Harmonie war selten, und bevor sich die beiden noch weinend in den Armen liegen, beschließt der Chronist, ein wenig Öl ins Feuer zu gießen und bittet zum Fahrerwechsel. Die Einweisung ist bei diesen selbsterklärenden Fahrzeugen Sekundensache, schon rollen beide los.

Zehn Minuten später kann man Felix Sangos förmlich am Gesicht ablesen, wie Tradition und Erziehung in seinem Innern einen Kampf austragen um die Worte, die er jetzt sagen wird. Der Kampf endet offenbar un-

entschieden: „Tja, ganz okay. Hätten den V8 im Landy nicht extra von 135 auf 91 PS gedrosselt, könnte er vermutlich mit meinem Toyota mithalten. Zwar wenn es einem gelingt, in diesem Landy den dritten und vierten Gang einzuschalten

„Das ‚Rührwerk‘ ist immerhin chronisiert“, begehrt Urs auf und führt den Gegenangriff: „Dass ein Toyota-Strang nach kaum 30.000 km solche Leckereien macht, hätte ich nicht gedacht. Die Lenkung ist so unpräzise, dass ein Kompasskurs kaum zu halten ist.“

Noch bevor der Traditionalist in den Landy einsteigen kann, fährt Felix surrend die Klapptür nach unten, öffnet die Klappen und macht eine einladende Handbewegung zum Laderaum – unendliche Weiten! Und geklappter Rückbank hast du eine riesige Fläche.“ „Nicht schlecht“, nickt Urs beeindruckt. „Was darf der denn zu dir? Betreten nuschelt Felix was von ‚gut lo‘. Anderthalbfaches Ladevolumen bei nur halb so hoher Nutzlast – Urs grinst immer noch und klettert hinter Steuer. „Bind lieber die Hündin fest“, ruft ihm Felix lachend zu.

TEXT **Dirk Ramackers**
FOTOS **Andreas Beyer/Archiv**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Clubadressen

Deutscher Land Rover Club e.V.

Baumühlenstr. 45, 42719 Solingen
Tel.: 030/692007420
www.deutscher-land-rover-club.de

Deutscher Land Cruiser-Club e.V.

Sebastian Rösen
Von-Siemens-Str. 21, 59757 Arnsberg
www.landcruiser-club.de

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de. Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter Tel.: 06131/992164 gern weiter.