

Das kleine 4x4

Der Freundeskreis des urigen Allradlers Land Rover wächst stetig. Wer einen kaufen möchte, sollte auch über die notwendige Wartung Bescheid wissen.



DER LANDY IST eine besondere Art von Auto, mit dem nicht jeder glücklich wird – selbst wenn er immer von so einem Wagen geträumt hat. Denn dieser harte Bursche verlangt Nehmerqualitäten, und wer damit laut und langsam fernen Zielen entgegenrumpelt, kommt leicht auf den Gedanken, ihn bald wieder abzustoßen.

Andere wiederum sind von der urigen Art der Fortbewegung geradezu entzückt. Sie genießen diese elektronik- und servofreie Zone, die vielfältige Geräuschkulisse und freuen sich über den engen Kontakt zur Mechanik, der ihnen bei mancher Schrauberstunde zuteil wird. Die von Experte Thomas Schnell aus Hamburg an die Käufer älterer Land Rover gerichtete Warnung, „Ihr kauft Euch eine Dauerbaustelle“, schreckt solche Leute nicht ab. Sie gilt aber auch nicht für jeden Landy.

Allerdings ist heutzutage die Zahl der Hobby-Schrauber unter den Land Rover-Besitzern deutlich geringer als früher. Die meisten kaufen einen Landy nicht für den Alltagseinsatz, sondern sehen in ihm ein Liebhaberfahrzeug für besondere Gelegenheiten, manche achten sogar auf absolute Originalität.

Wer aber nicht selbst schraubt, muss mit dem Wagen in die Werkstatt und benötigt dafür eine finanzielle Reserve. Er

sollte nicht auf den Gedanken kommen, es handele sich um ein robustes, unverwundliches Auto, an dem nie etwas kaputt geht. Das stimmt leider nicht, und das zeigt sich besonders dann, wenn die Vorbesitzer schon so dachten und die Wartung des Landy schlichtweg vernachlässigten. Zudem hat die gesamte Technik 30 oder mehr Jahre auf dem Buckel – so bleibt es selten bei den in der Servicetabelle für bestimmte Arbeiten angegebenen Kosten, weil immer noch der eine oder andere Punkt dazukommt.

So zum Beispiel bei der Einstellung des Zenith-Vergasers, der beim Vierzylinder-Benzinmotor montiert ist, um den es in dieser Servicegeschichte bevorzugt geht. „Oft gibt es Probleme mit der CO-Einstellung“, sagt Ole Fauster, Werkstattmeister bei Landypoint. Extremere Verschleiß von Bauteilen wie etwa die Drosselklappenwelle machen eine korrekte Einstellung manchmal unmöglich. Den kompletten Vergaser gibt es zwar als Neuteil, „doch die Qualität ist mäßig, daher rüsten wir auf Weber um“, ergänzt Fauster. Kostenpunkt rund 400 Euro statt der 25 oder 30 Euro, mit der bei einer Vergaserjustierung normalerweise zu rechnen ist.

Sofern es sich um einen Motor in gutem Zustand handelt, hält sich der fi-

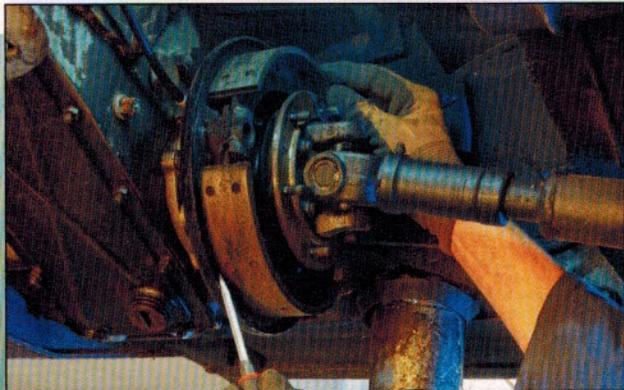
nanzielle Aufwand für Wartungsarbeiten wie die Kontrolle der Zündung, des Ventilspiels oder ein Keilriemenwechsel in einem überschaubaren Rahmen. Auch Arbeiten wie ein Thermostat- oder Wasserpumpenwechsel oder das Erneuern der Auspuffanlage – sofern die Schrauben am Krümmer nicht abreißen – sind dank günstig verfügbarer Ersatzteile relativ preiswert.

In früheren Zeiten wurden die mit zunehmendem Alter durstig und schlapp werdenden Benzinmotoren oft durch Diesellaggregate von Mercedes oder Peugeot ersetzt, weil der Landy-Diesel keine prickelnde Alternative war. Heute gibt es auch im Rover-Programm potente Dieselmotoren, doch wer das H-Kennzeichen nicht aufs Spiel setzen will, bleibt besser bei der originalen Kraftquelle. Austauschmotoren aus England kosten etwa 5600 Euro, hinzu kommen dann noch an die zwei Tage Arbeitszeit und eventuell einige zusätzlich benötigte Teile.

Wer einen Ölfleck auf dem Boden unter seinem neu erworbenen Landy entdeckt, sollte aber nicht in Panik geraten und glauben, er benötige einen neuen Motor. Erstens dauert es eine Weile, bis die bei den Kosten für den Ölwechsel spürbaren fast sieben Liter Öl ausgelaufen sind,



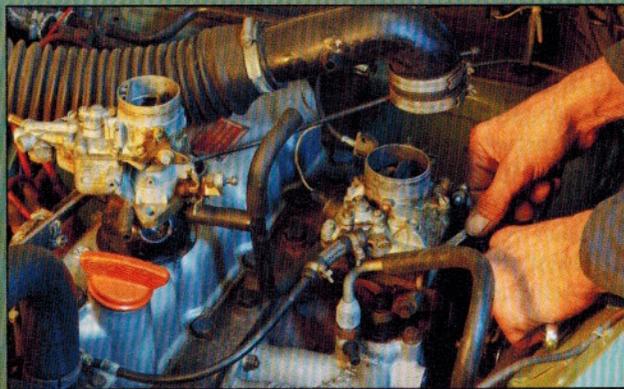
Im Land Rover ist ein sogenannter **Ölbadluftfilter** montiert. Dessen **Ölinhalt** sollte regelmäßig gewechselt werden



Die **Handbremse** wirkt auf die Kardanwelle. Der Belagwechsel ist einfach, sofern die Beläge nicht verölt und Zusatzarbeiten nötig sind



Die **hinteren Steckachsen** scheren gelegentlich mal ab. Sie lassen sich auch prophylaktisch samt den äußeren Mitnehmern erneuern



Ist der originale **Zenith-Vergaser** extrem verschlissen, wird wegen der mäßigen Qualität des verfügbaren Neuteils auf Weber-Vergaser umgerüstet

SERVICE UND KOSTEN

Arbeiten am Motor	Zirka-Preise*
Keilriemenwechsel	um 50 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	um 100 bis 120 Euro
Zündkerzenwechsel	um 35 Euro
Neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 60 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	ab 80 Euro
Steuerkette wechseln	um 600 Euro
Ölbadluftfilter neu befüllen	etwa 25 bis 30 Euro
Vergaser prüfen und einstellen	um 30 Euro
Kraftstofffilter austauschen	um 25 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (inklusive Frostschutz)	um 50 Euro
Wasserpumpe erneuern (S IIa, III)	um 120 Euro
Neuen Wasserkühler einbauen	um 450 Euro
Neuer Auspuff ab Krümmer	ab 320 Euro
Kupplungswechsel plus Ausrücklager (S III)	ca. 1000 Euro
AT-Motor (auch mit mehr PS erhältlich, ohne Einbau)	ab 5650 Euro
Arbeiten am Fahrwerk, den Bremsen etc.	
Einstellen der Achsgeometrie	ab 80 Euro
Abschmierdienst	etwa 50 Euro
Gebrauchte Lenkung einbauen	ab 950 Euro
Neues Lenkrelais montieren	um 450 Euro
Alle Spurstangenköpfe neu inklusive Vermessen	um 300 bis 350 Euro
Neue Achs- bzw. Stoßdämpfergummis + Buchsen vorn	ab 330 Euro
Neue Achs- bzw. Stoßdämpfergummis + Buchsen hinten	ab 330 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	um 300 Euro
Austausch Radlager vorn pro Seite	um 190 Euro
Austausch Radlager hinten pro Seite	um 190 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn/hinten	um 130/um 130 Euro
Wechsel der Handbremsbeläge	um 80 Euro
Wechsel der Bremsflüssigkeit (bei Zweikreisanlage)	etwa 100 Euro
Neue Bremsbeläge vorn plus neue Bremstrommeln und Radbremszylinder	ab 260 Euro
Sonstige Arbeiten	
Einbau eines überholten Vierganggetriebes	etwa 2300 Euro
Simmerring am Differenzial erneuern	etwa 85 Euro
Vordere Gelenkwelle erneuern	um 160 Euro
Neue Steckachsen hinten einbauen	ab 130 Euro

* Preise sind nur Richtwerte für ein Auto in gutem Zustand. Sie variieren je nach Teilpreisen, nötigen Zusatzarbeiten und den Stundensätzen der Werkstatt deutlich. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der alphabetisch gelisteten Werkstätten ist rein zufällig

ADRESSEN

Allrad-Baus 63594 Hasselroth, Tel. 0 60 55/8 19 99 www.allrad-baus.de	Auf Land Rover und Range Rover spezialisierter Betrieb, Service-Arbeiten, Ersatzteile
Landypoint GmbH 88631 Beuron-Neidingen, Tel. 0 75 79/9 21 10 Fax 0 75 79/92 11 22 www.landypoint.de	Rundumservice für Landy und Range Rover, Wartung, Restaurierung, Teile, Fahrzeughandel
Landyman GmbH A-65020 Salzburg, Tel. 00 43/6 62/66 49 79 www.landyman.at	In Österreich ansässiger Betrieb für Wartung und Restaurierung, auch Teile- und Fahrzeughandel
Landy Schopf CH-3266 Wiler bei Seedorf Tel. 00 41/7 96 81 53 98 www.landy-schopf.ch	In der Schweiz gelegene Werkstatt für Land Rover, Fahrzeughandel, Gebrauchtteile
Landy-4x4-Service 28870 Ottersberg, Tel. 0 42 05/31 54 50 Fax 0 42 05/31 54 51 www.land-rover-service-gmbh.de	Betrieb mit über 20-jähriger Land Rover-Erfahrung, Werkstatt, Teile- und Fahrzeughandel
Land Rover Werkstatt 69123 Heidelberg, Tel. 0 62 21/7 57 03 55 Fax 0 62 21/7 57 03 55 www.gunst.de	Landy-Werkstatt von Alfred Kopf und Joachim Gunst, Reparaturen, Inspektionen, Service
LS-tec 4x4 32791 Lage, Tel. 0 52 32/69 66 00 Fax 0 52 32/6 96 60 29 www.ls-tec.de	Aus der Landy-Scheune hervorgegangene Werkstatt mit großem Service-Angebot
Matzker Kfz Technik GmbH 50739 Köln, Tel. 02 21/5 463 2 36 Fax 02 21/5 46 22 42 www.matzker.de	Offizieller Land Rover-Vertragshändler mit erfahrener Classic-Sparte, Wartung, Reparaturen
McCabe KFZ Technik A-9020 Klagenfurt, Tel. 00 43/664/2 03 80 40 www.landy-service.com	Österreichische Werkstatt mit Teilehandel, langjährige Land Rover-Erfahrung
Rinkert GmbH & Co KG 75449 Wurmberg, Tel. 0 70 44/95 00 09 Fax 0 70 44/95 00 10 www.rinkert.com	Ersatzteile und Reisezubehör, Werkstatt für alle Arbeiten an Land Rover, über 20 Jahre Erfahrung
Rolf Klobertanz 23863 Hamburg, Tel. 0 40/89 72 71 71 www.british4x4.de	Werkstatt eines auf Land Rover geschulten Kfz-Meisters, Reparaturen, Inspektionen
Thomas Schnell 22763 Hamburg, Tel. 0 40/8 80 88 92 Fax 0 40/8 80 70 64 www.thomasschnell.com	Land Rover-Spezialist mit über 30 Jahre Erfahrung, Service, Reparaturen, Restaurierung

und zweitens „erkennt man einen echten Landy daran, dass er sein Revier markiert“, scherzt Fauster.

Für die Herkunft solcher Öltropfen gibt es viele Möglichkeiten, denn an einem Landy existieren etliche Ölreservoirs, die natürlich regelmäßig zu kontrollieren sind. Neben der Motorölwanne zählen dazu das Hauptgetriebe, das Reduziergetriebe, die beiden Differenziale, die beiden Achsschenkelgehäuse, das Lenkgetriebe, das Lenkrelais, das die Lenkbewegung durch die Traverse beim Kühler nach unten leitet, und sogar der Luftfilter. Doch zumindest dieser ist in aller Regel dicht.



SERVICE-TIPP

Land Rover S II und S III

Öl ist beim Landy ein großes Thema, wie bereits aus dem Text hervorgeht. Ergänzend dazu sei noch erwähnt, dass es auch Schmiernippel an den Gelenkwellen zu versorgen gilt, und Gas- sowie Handbremsgestänge, Schösser und Scharniere ab und zu geölt werden sollten. Wer extreme Geländeeinsätze fährt, sollte wegen der Schräglagen den Motorölstand nicht zu tief absinken lassen.

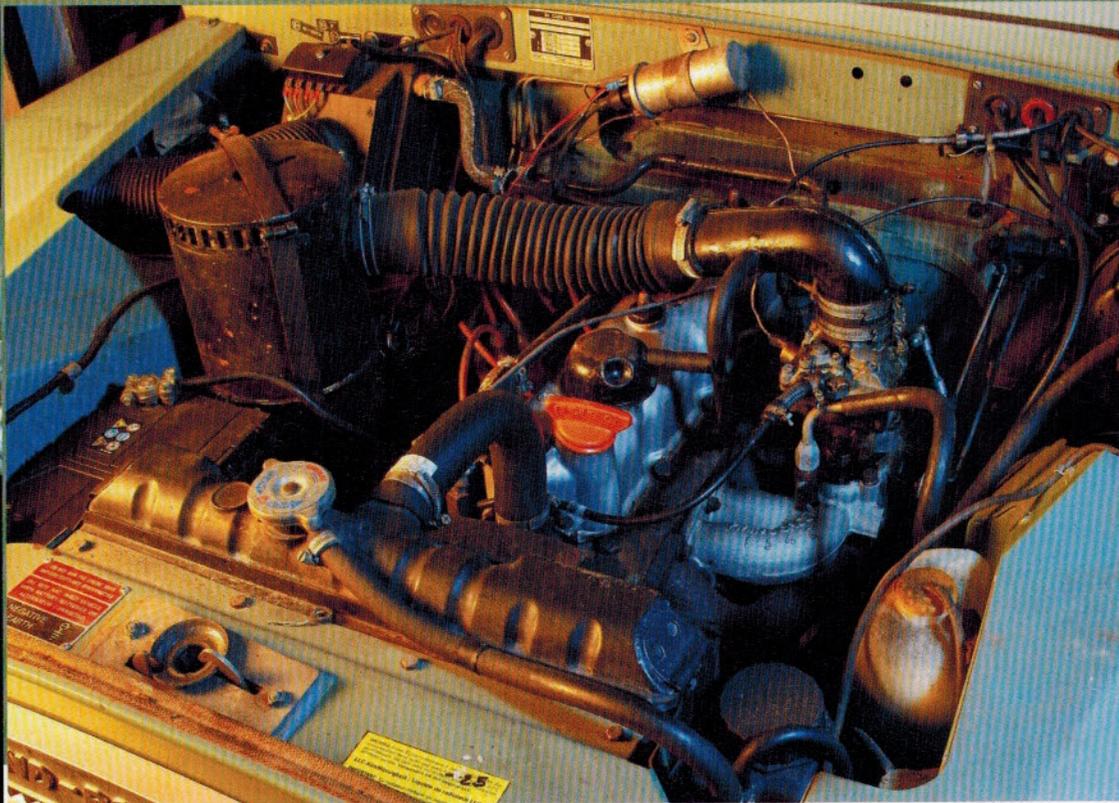
Sehr hilfreich im Umgang mit einem Landy ist ein Werkstatthandbuch. Tipps kann man sich auch in Internetforen, bei den Landy-Werkstätten oder bei Teilelieferanten holen. Ein Landy-Urgestein ist Emanuel Ebner – www.fwd-ebner.de

Es klappt selten, einen Landy ganz trocken zu bekommen. „Erneuert man zum Beispiel einen Achssimmerring, kann der Schmierstoff trotzdem noch austreten, wenn der Flansch eingelaufen ist, der dann ebenfalls ersetzt werden müsste“, erklärt Fauster.

Noch schlimmer: Nach seiner Erfahrung gibt es bei 80 Prozent der Land Rover Probleme mit den vorderen Chromkugeln, auch Achsschenkelgehäuse oder Gehäuseglocken der Kugelgelenke genannt. Die ungeschützten Kugeln werden von Steinschlägen malträtiert, es entsteht Rost – dann leidet die Abdichtung. Eine entsprechende Reparatur kos-



Die 70 PS des Vierzylinder-Benzinmotors reichen nur für eine bescheidene Höchstgeschwindigkeit – Feldwege bereiten daher mehr Spaß als Autobahnen



**„Ein Landy ist hart,
aber herzlich,
pur und unverfälscht
und erdet auf
wunderbare Weise“**

Urs Stiegler, Chef von Landy Point

tet richtig Geld, wenn sich dabei ergibt, dass die Achsschenkelbolzen in den Kugeln zu viel Spiel haben. Dann steht locker ein vierstelliger Betrag auf der Rechnung. Okay, manches muss sein, aber bei Ölverlust sollten Kunden grundsätzlich mit der Werkstatt absprechen, wie weit der sinnvolle Aufwand getrieben wird, ohne dass die Kosten zu sehr explodieren.

Noch ein paar Worte zum Fahrwerk. Auch hier kann jede Arbeit teurer ausfallen, als zuvor kalkuliert wurde. So etwa beim optischen Vermessen oder einem Wechsel der Spurstangenköpfe. Besonders wenn der Landy im Gelände eingesetzt wurde, sind die Gewinde verdreht und

festgerostet – es erfordert etliche Arbeitszeit, sie wieder gängig zu machen. Ähnlich lange in Atem halten den Mechaniker die häufig extrem festsitzenden Silentbuchsen in den Blattfederaugen.

Weitere Beispiele gefällig? Kein Problem. Bei einem Wechsel der Trommelbremsbeläge sind oft zusätzlich die Radbremszylinder fällig. Oder irgendwelche Simmerringe, weil die Bremse verölt ist ... und, und, und. Das sind keine Kleinigkeiten. Wenn die hintere Steckachse absichert und Pech im Spiel ist, steckt ein Stück des Bauteils hartnäckig im Differenzial fest, weshalb man gezwungen ist, „das Differenzial auszubauen, was einen zu-

sätzlichen Aufwand von anderthalb bis zwei Stunden bedeutet“, sagt Fauster.

Das alles klingt, als sei der Landy eine Katastrophe – was nicht stimmt, wenn er in gutem Zustand ist. Doch ein wenig Schraubergeschick schadet nicht. Wer aber zwei linke Hände und ein verbasteltes Auto hat, dem rät Thomas Schnell stets ein Handy mitzunehmen – und einen Picknickkorb, um entspannt auf den Pannendienst warten zu können.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact

Nächste Folge: Ferrari 512 BB