

WEIDMANN'S DANK

Als Urtyp des salonfähigen Geländewagens von elitärem Charakter schrieb der Range Rover Automobilgeschichte. Die SUV von heute nahmen sich ihn zum Vorbild.

ES GIBT AUTOS, die kann man nicht vergessen. Sie wollen uns einfach nicht aus dem Kopf. Immer wieder tauchen sie auf – eine permanente Versuchung. In Annoncen, bei Gebrauchtwagenhändlern am Straßenrand und neuerdings auch im Internet. Sie kosten nicht die Welt, aber wenn man sich mit ihnen einlässt, fürchtet man sich vor dem Morgen danach.

Es sind immer die gleichen Verführer, die uns wie die Sirenen beciren und uns ein laszives „Kauf mich!“ einhauchen: Porsche 928, Maserati Biturbo, Jaguar XJ 12 Serie III, Lancia Thema 8.32 – und der ewig lockende Range Rover. Autos, vor denen uns vermeintliche Kenner warnen, in deren Garagen Wagen ohne Risiken und Nebenwirkungen wie Mazda MX-5, Mercedes-Benz 300 SL(R129) oder ein BMW 318i Cabriolet der Baureihe E30 stehen.

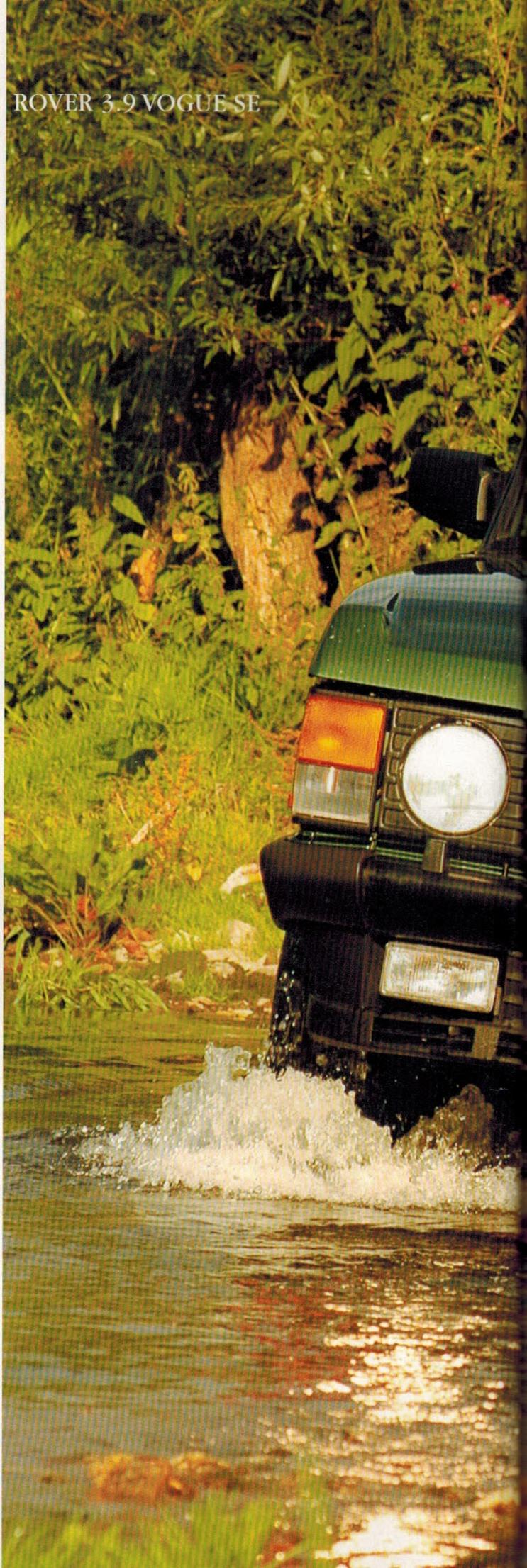
Sie sind für eine solche Mutprobe völlig ungeeignet. Dafür tauchen sie auch selten auf der Wunschliste obsessiver Autofantiker auf, weil sie zu wenig Charisma haben.

Dann lieber grässliche Albträume von meterlangen

Zahnriemen ertragen, deren Austausch 2000 Euro kostet, sich vor Rostblasen fürchten, die immer größer werden, und vor einem Zündkerzenwechsel kapitulieren, der den Ausbau sämtlicher Nebenaggregate verlangt. Leidenschaft kommt eben von Leiden.

Auch der Range Rover, jenes stilvolle Multitalent, eine Art Leatherman in Autogestalt, Zugpferd, Lastesel, Einkaufs-Kombi und Salonlöwe zugleich, hat so ein Zicken-Image. Schon weil er ein Engländer ist, neu einmal 100 000 Mark gekostet hat, und das vor zwölf Jahren. Diese drei Faktoren potenzieren sich in der Fantasie böser Leute zum Roverkill.

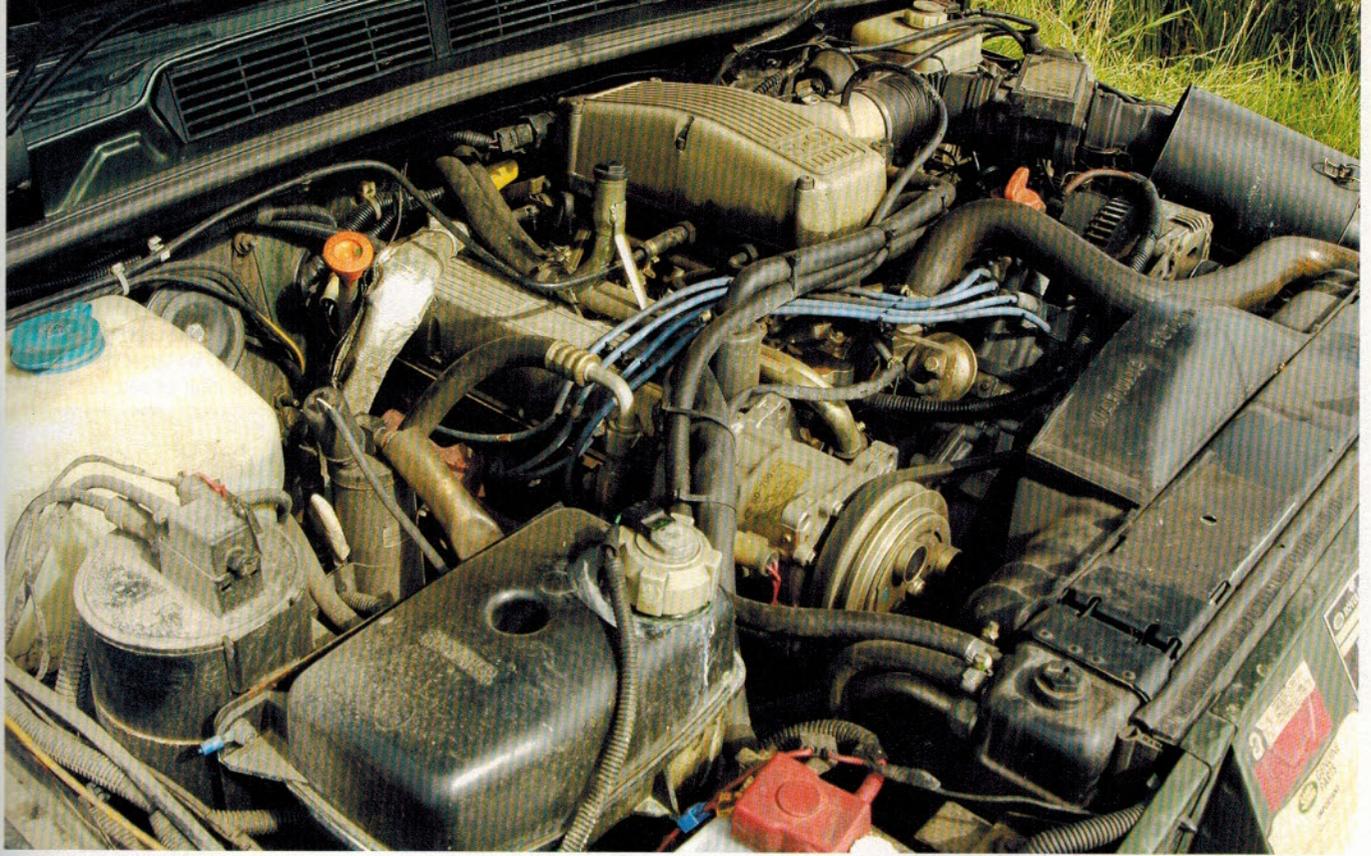
Genuss mit Reue scheint vorprogrammiert zu sein, wenn man sich für 5000 Euro den Traum vom coolen Achtzylinder-Mehrzweckwagen für 5000 Euro erfüllt, der ebenso zeit- wie klassenlos ist. Urs Stiegler, Allrad-Rover-Spezialist aus Sigmaringen, hat Motor Klassik einen späten 3,9 Vogue SE zur Verfügung gestellt. Er verteidigt den üppig motorisierten Vierrad-Cruiser: „Der Range-Rover-Rufmord beruht auf Vorurteilen. Britische Autos seien schlecht







Der Range Rover ist im Grunde seines Kastenrahmens kein Angeber-Auto für die Oper. Vor allem in freier Wildbahn fühlt er sich sehr wohl



Der kompakte 3,9-Liter-Achtzylindermotor aus Aluminium versteckt sich unter einer Fülle von Nebenaggregaten inklusive Klimakompressor

verarbeitet, heißt es. Und oft wird der Range Rover in der Komplexität in einem Atemzug mit dem Jaguar XJ 12 genannt. Das ist nicht wahr: Die Ersatzteile kosten weniger, und der Motor hält nahezu ewig. Auch mit eingelaufenen Nockenwellen, die früher ein Schwachpunkt waren, zeigt er kaum Leistungsverlust – oft klappert er noch nicht einmal.“

Für den Land-Rover-Autodidakten Stiegler bedeutet der Kauf eines Range Rovers selbst beim Fährhändler kein größeres Risiko als der eines anderen

betagten Automobils der Oberklasse.

„Wenn jemand eine ältere S-Klasse kauft, achtet er doch auch auf fremde Geräusche. Hört, ob das Automatikgetriebe korrekt schaltet und nimmt ihn auf die Bühne, um Rost an der Karosse und Ölverlust am Antrieb zu kontrollieren. Mehr Wissen verlangt auch der Range Rover nicht.“

Die Faszination des Range Rover wird vom Mythos des Pioniers ebenso genährt wie vom einzigartigen Fahrgefühl, das der geschmeidige Achtzylinder den beiden

permanent angetriebenen Starrachsen in die Luftfederbälge diktiert.

Seine eigene Legende, die exemplarisch für eine ganze Auto-Spezies steht und diese stolz anführt, macht den Range Rover auf platonische Weise begehrenswert.

Bereits 1970 wird der von Rover-Chefkonstrukteur C. Spencer King erdachte „100-inch-Station-Wagon“, wie sein Projektname bezogen auf den Radstand von 2,54 Meter lautete, Markenzeichen für das, was man später einmal SUV (Sport Utility Vehicle) nennen wird.

Denn einerseits ist der Range Rover dank V8-Motor und permanentem Allradantrieb ein respektables Straßenfahrzeug – hinreichend schnell und komfortabel, dabei auffallend leise. Andererseits agiert er im Gelände keineswegs wie ein Pseudosportler. Er benimmt sich vielmehr, dank ausgeklügelter Kraftübertragung mit je einem Reduktions- und Verteilergetriebe samt Visco-Sperre, auch in schwerem Geläuf erstaunlich gelenkig.

Urs Stiegler führt es vor. Einen Landy würde er viel härter rannehmen, aber den

HISTORIE

- 1967: Rover-Chefkonstrukteur Charles Spencer King präsentiert im August intern den „100-inch-Station-Wagon“.
- 1970: Debüt des Range Rover; 3,5-Liter-V8-Motor, 135 PS.
- 1981: Range Rover als Viertürer, Luxus-Modell „In Vogue“.
- 1985: Range Rover Vogue Injection, 3,5-Liter-V8, 163 PS, ZF-Viergangautomatik löst die Borg Warner Dreigang ab.
- 1986: Range Rover Turbo Diesel Intercooler mit 2,4 Liter großem Vierzylinder, 112 PS von VM Motori SpA, Italien.
- 1987: G-Kat lieferbar (145 PS), waagerechte Grillrippen.
- 1989: 3,9-Liter-V8 mit 173 PS, automatische Visco-Sperre, neues Borg Warner Zwischengetriebe, elektrisches Dach.
- 1992: Range Rover 200 TDI, 2,5 Liter, 112 PS.
- 1993: Einführung der Luftfederung, Version mit langem Radstand und größerem Motor: Range Rover Vogue 4.2 LSEi.
- 1996: Ende des Range Rover I nach 317 615 Exemplaren.



Früher Zweitürer von 1975. Geglätteter Range Rover II 1994 bis 2002. Range Rover III (BMW-Regie) ab 2002 mit Einzelradaufhängung und selbsttragender Karosserie



Metallwaren-Handlung

Landy-Point heißt die letzte Bastion für Puristen. Solche, denen der Lack nichts, die Technik jedoch alles bedeutet.

Der Range Rover spielt nur eine Nebenrolle in Urs Stieglers Leben, aber eine wichtige. Er schätzt die Funktionalität dieses wirklich geländetauglichen Reisewagens und ist in seine Antriebsquelle vernarrt. „Dieser herrliche kleine V8 macht den Range Rover zu einem unverwechselbaren Original.“ Stiegler mag vor allem die frühen Zweitürer, weil sie so schön spartanisch sind und noch nicht das Verwöhneraroma des Luxus-SUV bieten wie die Vogue-Modelle.

Leider sind sie fast ausgestorben. „Auch in der Schweiz findet man sie kaum noch“, stellt der 36-jährige Überzeugungstäter fest, der zunächst Volks- und Betriebswirtschaft studiert hat. Dann machte er seine Passion zum Beruf und wechselte als begnadeter Autodidakt ins Kraftfahrzeugfach.

Auf dem Gelände eines Lokschuppens gründete er 2001 ein Asyl für alte Land Rover. Hündin Paula bewacht die malerische Workshop-Kulisse mit liebenswertem Argwohn. Sein Konzept ist überzeugend. Gut abgelagerte und patinierte Rohware dieser urigen Gefährte spürt der kumpelhafte Bursche, der ein bisschen wie Sting aussieht, in der Schweiz oder in Österreich auf, restauriert sie mit einer siebenköpfigen

Mechanikertruppe und bietet sie in seinem Lokschuppen namens Landy-Point zum Verkauf an.

Das Kernsortiment umfasst die Serien I bis III, zwischen 1949 und 1984 gebaut, alles kurze 88er oder auch als 109er-Station mit nachgerüstetem V8-Motor – Landy-Point schneidert seine urigen Metallbaukästen nach Maß. Der Kunde ist König, auch wenn er einen Peugeot-Diesel unter der Kantenhaube will.

Jenseits der Gleise parkt etwa ein Dutzend restaurierungsfähiger Landys – wild, wie die Kräuter wuchern. Verwitterter Lack, zerborstene Scheiben, durchgerostete Türrahmen. Aber Urs schwärmt geradezu von der guten, restaurierungsfähigen Substanz. Makellosigkeit steht einer so verwitterten Alu-Karosserie eben nicht: Der Landy-Point-Kunde will in seiner Freizeitwelt der Perfektion entfliehen, trotzdem heil ankommen.

Wie auf Kommando prescht ein kurzer, saharafarbener 88er, Serie II, aufs Gelände. Der junge Mann in beigen Shorts und Sandalen sitzt fast vollständig draußen – kein Verdeck, hohe Sitzposition und ein frei stehendes Lenkrad.

Das ist die Freiheit, die sie meinen, die Landy-Freaks. Denn ihnen ist schon der Gummi auf den Pedalen zu viel.

Landy-Point ist eine Sehenswürdigkeit für anglophile Abenteurer. Urs Stiegler lebt es vor



Das Gesicht in der Menge mit zeitlosen Zügen. Waagerechte Kühlergrill-Stäbe trägt es seit der IAA 1987



Die Leichtmetallräder kamen mit der ersten Vogue-Luxusversion von 1981. Der Imagewandel bahnte sich an



Die zweigeteilte Heckklappe ist ein weiteres Range-Rover-Markenzeichen. Sie ist praktisch im Gebrauch



Markant kommt von kantig. Jedes Detail am Range Rover zeigt eine unverwechselbare, originale Prägung



Wurzelholz furnier, elektrisch verstellbare Ledersitze mit Armlehnen, erhabene Sitzposition. Im Range Rover lautet das Motto: My Car is my Castle

kann man auch hinterher mit dem Schlauch innen und außen abspritzen. Den Range fährt man im Gelände schonend, weil man den feinen Vogue-Anzug in Ardenes-Green nicht mit Stein schlägen strapazieren will.

Radstand, Bodenfreiheit und die ausgeprägte Verschränkbarkeit der beiden Starrachsen erlauben das mühelose Erklimmen der abenteuerlich zerklüfteten Streuobstwiese am Rande eines Truppenübungsplatzes, an die ein kleiner Fluss grenzt.

Ihn durchwatet der Range tapfer, ohne in seinem lockeren Kiesbett Traktionsprobleme zu haben. Urs Stiegler legt bei dem kleinen Vorführmanöver noch nicht einmal den Reduk-

tionsgang mit dem kurzen Joystick oberhalb der Automatikulisse ein.

Locker geht alles in Fahrstufe 1 des ZF-Automatikgetriebes, unter wohl dosiertem Gasgeben zieht der kraftvolle, drehmomentstarke Achtzylinder den Zweitonner, Hund und Fahrer eingerechnet, über die steile Uferböschung aus dem Wasser. Trotz seiner beachtlichen Geländetauglichkeit beginnt die wahre Lust am Fahren mit dem Range Rover auf der Straße.

Die platonische Zuneigung steigert sich dann in ein sinnliches Erlebnis. Die erhabene Sitzposition in den bequemen, elektrisch verstellbaren Sitzen erleben, die mit ihrem Komfort jeden Trucker glücklich ma-

chen würden. Den kräftigen Antritt des ebenso leisen wie mühelos hoch drehenden Vierliter-Achtzylindermotors spüren, der fast immer vom Abrollgeräusch der mächtigen Reifen über-tönt wird.

Bei Kickdown faucht er los und setzt den schweren Wagen vehement in Bewegung - immerhin liegen die Beschleunigungswerte auf dem Niveau eines BMW 525i von 1985. Wenn die alte Regel gilt, der Motor prägt das Auto, dann vor allem für den Range Rover.

Selbst wenn er mit dem hoch gelobten 200 TDI zum Spottpreis beim Fähnchenhändler stünde, er ließe uns kalt wie ein alter Nissan Micra. Der Range Rover ist aus dem edlen Holz der Iko-

nen geschnitzt. Sein unverwechselbares Design trägt bei aller Zweckmäßigkeit elegante Züge.

Sein Luxusinterieur verwöhnt die Passagiere. Und sein V8-Motor zelebriert jene entspannte Gelassenheit, die Fernreisen angenehm macht. Außerdem ist er ein Multitalent. Er zieht unbeeindruckt schwere Anhänger, bietet einen Laderaum für zwei Kubikmeter, ist perfekt wintertauglich, fühlt sich auch im Gelände wohl und macht auch vor dem Luxushotel eine gute Figur.

Dabei hat er nur 5000 Euro gekostet, letzte Woche, beim Fähnchenhändler an der Ausfallstraße.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Hardy Mutschler

DATEN & FAKTEN

Motor: Achtzylinder V-Motor (90 Grad), Zylinderköpfe und Block aus Leichtmetall, eine kettengetriebene Nockenwelle im Block, Hydrostößel, 5-fach gelagerte Kurbelwelle. Hubraum 3947 cm³, Bohrung x Hub 83,9 x 71,1 mm, Leistung 182 PS bei 4750/min, max. Drehmoment 308 Nm bei 3500/min, Lucas L-Jetronic, G-Kat
Kraftübertragung: Permanenter Allradantrieb, Viergang-Automatikgetriebe ZF 4 HP 22 oder

manuelles Fünfganggetriebe, zentrales Differenzial mit Visco-Kupplung und Kettenantrieb, Reduktions- und Verteilergetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Kastenrahmen mit Traversen, Alu-Karosserie auf Stahlgerippe, vorn Starrachse an Längslenkern, Schraubenfedern und Panhardstab, Stabilisator, hinten Starrachse an Längslenkern plus oberem Dreieckslänglenker, elektronisch regulierte Luftfederelemente,

Kugelumlauf lenkung mit Servo, Vierrad-Scheibenbremse, Reifen 205/80 R 16, Räder 7J x 16

Maße und Gewicht: Länge 4450 mm, Breite 1815 mm, Höhe 1790 mm, Radstand 2540 mm, Gewicht 1825 kg, Automatik plus 45 kg, Tank 82 Liter,

Fahrleistungen und Verbrauch: V-max 180 km/h, Beschl. 0 bis 100 in 10,7 s, Verbrauch (Straße) 13,5 bis 18 Liter Super/100 km

KAUFBERATUNG RANGE ROVER V8 (1970 - 1996)

Der Range Rover leidet unter dem Ruf, ein kompliziertes und anfälliges Automobil zu sein, das hohe Unterhaltskosten erfordert. In Wahrheit ist er ein kalkulierbares Risiko. Vor allem die nach 1985 gebauten Autos zeichnen sich durch einen hohen Reifegrad und gute Qualität aus.

★★★★☆ **Alltagstauglichkeit**
★★★★☆ **Ersatzteillage**

★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**
★★★☆☆ **Unterhaltskosten**

★★★★☆ **Verfügbarkeit**
★★★☆☆ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Zwar wiesen die in Solihull gefertigten Range Rover in den Siebzigern einen für Leyland-Verhältnisse ordentlichen Qualitätsstandard auf, dennoch sind frühe Modelle selten. Obwohl die Außenhaut des eleganten Off-Roaders mit Ausnahme der **Motorhaube** aus Aluminiumblechen besteht, sind sie vor Rost nicht gefeit. Unter dem Alu steckt nämlich ein **tragendes Stahlgerippe**, das Türen und Heckklappe die nötige Stabilität gibt. Erst ab 1985 erreichte der Korrosionsschutz das notwendige Maß.

Rost tritt auch bei jüngeren Range Rover gern im Motorraum auf. Die **Stehbleche** unter den Kotflügelschraubkanten neigen beidseits zum Durchrosten. Ebenso erwischt es manchmal den stabilen Rahmen in Höhe der vorderen Radhäuser oder an den Enden im Front- und Heckbereich. Die **Schweller** sind in diesem Stadium meist auch schon befallen.

Korrosionsreparaturen lassen sich beim Range jedoch leicht durchführen, eine Durchrostung muss noch nicht gleich vor dem Kauf abschrecken. Symptomatisch bei fast allen älteren Autos ist der Rost am oberen Rahmen der zweiteiligen Heckklappe. Auch die Motorhaube erwischt es manchmal an der Anschlagseite. Gut konserviert und regelmäßig gepflegt kann der Range Rover jedoch wegen seiner Stabilbauweise als echtes Langzeitauto gelten.

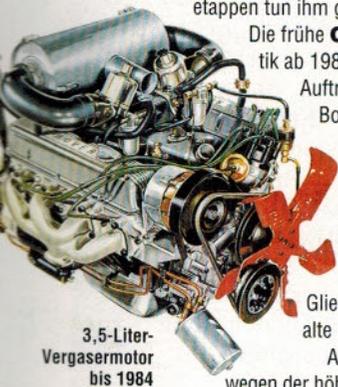
TECHNIK-CHECK

Der langlebige Buick-V8 leidet mitunter unter eingelaufenen Nockenwellen (Leistungsverlust, Klappergeräusche) und unter Ölschlammabbildung. Mittlerweile gibt es perfekt gehärtete Nockenwellen als Ersatzteile zu kaufen.

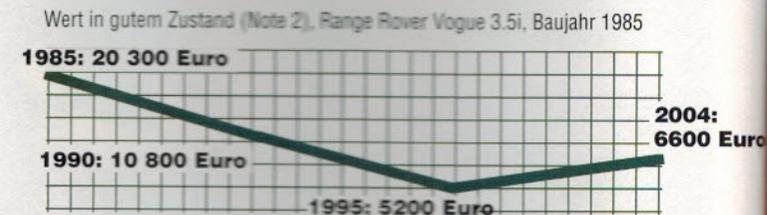
Der **Ölschlammabbildung** lässt sich mit Synthetiköl vorbeugen. Zudem mag der V8 keinen überwiegenden Kurzstreckenbetrieb, längere Autobahnetappen tun ihm gut. Die Kraftübertragung ist generell robust.

Die frühe **Chrysler Torqueflite**-Dreigang-Automatik ab 1982 hat im Gelände jedoch Nachteile. Bis zum Auftritt des ZF-Vierganggetriebes ist die Fünfgang-Box Trumpf. Ab Modelljahr 1989 veränderten die Techniker den Antriebsstrang. Eine stufenlose Visco-Sperre ersetzt die mechanische Sperre am Zentraldifferential, und das neue Zwischengetriebe von Borg Warner leitet die Kraft nicht mehr über Zahnräder, sondern über eine lauffruhige Triplex-Gliederkette an die Vorderräder. Kenner halten die alte Lösung für langlebiger.

Auch die **Luftfederung** (ab 1993) stößt wegen der höheren Anfälligkeit nicht auf ungeteilten Beifall.

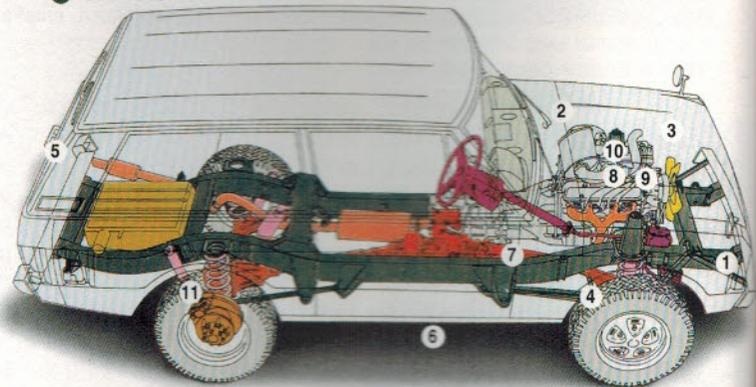


3,5-Liter-Vergasermotor bis 1984



SCHWACHPUNKTE

- 1 Rahmenspitzen
- 2 A-Säule/Stehbleche
- 3 Motorhaube
- 4 Vordere Radhäuser
- 5 Heckklappe
- 6 Schweller
- 7 Öldichtigkeiten Antrieb
- 8 Ölverschlämme Motor
- 9 Eingelaufene Nockenwellen
- 10 Defekte Hydrostößel
- 11 Luftfederung (ab 1993)



Range Rover Baujahr 1972

ERSATZTEILE

Auch die Teileversorgung für den Range Rover ist besser als ihr Ruf. Abgesehen von den Innenausstattungen für die erste Serie ist so gut wie alles lieferbar, die Preise sind moderat. Das gilt für allem für Karosserie und Technikteile. Bezugsquellen sind entweder die aktuellen Land Rover-Partner oder die spezialisierten freien Land Rover-Teilehändler, die sich mit den alten Modellen in der Regel besser auskennen, denn im 26-jährigen Dasein des Range Rover gab es eine Fülle von Detailverbesserungen und technischen Änderungen.

SPEZIALISTEN

Landy-Point, Urs Stiegler, Fahrzeuge, Restaurierung, Ersatzteile, Bahnhofstraße 7, 72488 Sigmaringen, Tel. 0 75 71/72 98 04, www.landy-point.com
Theo's Jeep Garage, Weedern 1, 24969 Lindewitt, Tel. 0 46 04/3 70
Rinkert-Schweikert, Ersatzteile, Fahrzeuge, Restaurierung, Im Steinernen Kreuz 13/15, 75449 Wurmberg, Tel. 0 70 44/95 00 09, www.rinkert.com
Landy-Team, Carsten Koch, Osterbenweg 2, 22305 Hamburg, Tel. 0 40/20 97 37 60, www.landy-team.com

PREISE

Bei Einführung 1972 (Deutscher Markt), 3,5 V8 23 350 Mark
 Bei Auslauf 1994 (Deutscher Markt), 3,9 SEI 98 750 Mark

Die große Vielfalt der Range Rover-Varianten macht einen Preisvergleich schwierig. Am teuersten sind besterhaltene Zweitürer aus den Siebzigern, sie kosten bis zu 20 000 Euro, sind aber kaum zu kriegen. Vielseitig und preiswert ist das Angebot von Einspritzmodellen ab 1985. Mit Glück findet sich schon für 3500 Euro ein gutes Exemplar ohne Kat. 3,9-Liter-Kat-Modelle gibt es in gutem Zustand ab 5000 Euro. Die VM- und TDI-Dieselmodelle finden als Alltagsautos Zuspruch, Liebhaber schwören auf den V8.

Als erweiterte Kaufberatung ist das Buch **Range Rover - Luxus als Standard** von Boris Schmitt und Stefan Thiele zu empfehlen. Autovision-Verlag, Hamburg, ISBN 3-9805832-9-5 - alles über Geschichte und Typologie.

CLUBS

Deutscher Rover Club, Geländewagen, Lutz Hausen, Brahmstraße 17, 22941 Bargtheide, Telefon 0 45 32/2 42 57, Fax ... 2 42 78
Land-Rover-Classic-Club, Dr. med. Dieter Sikorski, Dresdener Straße 23, 03119 Welzow, Telefon 0 35 75/1 58 94, Fax ... 1 08 10
Land Rover Club Deutschland e.V., Klaus Ptak, Wieselweg 3a, 48683 Ahaus, Telefon 0 25 61/4 41 91, Fax ... 4 41 92