



EIN LANDY

FÜR ALLE FÄLLE



Einst prüfte das Auto das korrekte Abrechnen von Zapfsäulen an britischen Autobahntankstellen, jetzt ist der Land Rover von 1969 ein klassisches Wohnmobil: TRÄUME WAGEN tuckerte mit dem knarrenden Unikum durch die Reste des Schweizer Schnees

Text und Fotos:
Roland Löwisch





Okay, man merkt ihm sein hartes Arbeitsleben an. Bis der Motor läuft, scheint mindestens eine Gedenkminute zu vergehen. Erst einmal unterwegs, knarrt er wie zehn schräge Türen, die nachts in einem schottischen Gruselschloss ein Eigenleben führen. Den zweiten Gang findet man – mit Glück – in einem

der, Chef der Meilenwerk AG. Der hat den nahezu verbrauchten Landy des Jahres 1969 irgendwo gefunden, irgendwie ins Herz geschlossen, und damit irgendwie gerettet. Dabei ist dieser Landy kein gewöhnlicher Vorläufer des modernen Defender, sondern war einst ein Arbeitstier, auf das jeder britische Autofahrer viel Wert legte – ein Eichwagen.



Der Aufbau, leicht rundlich, leicht übergewichtig erscheinend, stammt von dem englischen Aufbauspezialisten Dormobile Ltd. in Folkestone. Die heutigen Campingspezialisten bauten damals ein paar der Land Rover um als Eichfahrzeuge, damit die Autobahn-Tankstellenzapfsäulen auch den richtigen Betrag angaben. Irgendwann wurde der Landy dann doch zum Wohnmobil umgebaut, und das Meilenwerk besitzt den Wagen seit 2009. Erst als Bürofahrzeug genutzt, jetzt ein perfekter Botschafter für den Grundgedanken der kommenden Meilenwerke: Offen für alle Klassiker, welcher Erhaltungszustand auch immer...

Wir machen uns auf, ein bisschen um den Zürichsee zu kurven. Natürlich – sehr britisch – ist der Dormobile-Eichwagen ein Rechtslenker. Wir klettern auf die hohen Sitze, und merken schnell, wie englisch das Auto ist, denn der innere Türgriff kollidiert mit der Sitzlehne. Mit 62 PS ist kein Blitzstart möglich, aber die einfache Technik zieht den 109er mit dem hohen Aufbau trotzdem ganz willig an. Gemacht an diesem alten Landy sind vor allem die Achsaufnahmen, die Federpakete wurden verstärkt. Auch das Kraftstoffsystem musste überholt werden, was aber alles die kräftige Patina überhaupt nicht stört.

Mit einem Tempo zwischen schnellem Trecker und langsamem Lastwagen tuckern wir über Bergstraßen und sind

Schaltumkreis eines gefühlten Quadratmeters. Die Lenkung ist so direkt wie ein Ex-Bundespräsident bei einer Kreditauffreierklärung, und wegen extrem niedriger Frontscheiben-Oberkante (oder extrem hohen Gestühls) fühlt sich die Sitzposition an wie die natürliche Haltung des Glöckners von Big Ben. Jedenfalls dann, wenn der jemals einen gehabt hätte.

Zugegeben – da würde nicht jeder einsteigen. Aber es gibt ja auch Menschen, die verdienten automobilen Mitarbeitern ohne mit den Wimpern zu zucken einen Tritt versetzen, nur weil sie eine bestimmte Alters- und Fitnessgrenze überschritten haben. Zum Glück sind nicht alle so – und erst recht nicht alle, die noch ein bisschen verbleites Benzin im Blut haben. Wie Martin Hal-



Restauriert ist anders: Der Motor des Dormobile-Landys tut noch immer seine Pflicht, mehr aber auch nicht. Muss er ja auch nicht





Beengter Arbeitsplatz: Weder der Fahrerplatz noch die Beifahrerreihe sind in irgendeiner Weise gemütlich. Hier ist nur Funktionalität Trumpf. Die Unterhaltungselektronik oben passt nicht ins Gesamtbild



Dünnes Blech und dünnes Holz: Die 70er-Jahre-Wohnmobileinrichtung verspricht die gleiche Gemütlichkeit wie die Fahrerkabine – Komfort gleich Null. Die lichte Höhe des Aufbaues ist allerdings beeindruckend

froh, trotz funktionierender Heizung ordentlich Klamotten zu tragen. Wir müssen uns weit nach vorne beugen, um die Straße gut zu sehen, weil die Oberkante der Frontscheibe ausgesprochen niedrig ist. Die Außenspiegel schauen nicht wirklich an dem breiten Eichwagenaufbau vorbei, und der Ersatzreifen auf der Motorhaube trägt auch nicht wirklich zur besseren Sicht bei. Aber was soll's, wir überholen sowieso kaum, die anderen müssen sehen, dass sie an dem großen gerundeten Kasten vorbeikommen.

Der beherbergt einen mannshohen Durchgang zur Fahrerkabine und zwei Betten samt Hängeschränke, Stehschränke, Tische sowie Seiten- und sogar Dachfenster. Eine Jalousie am Heckfenster kann auf Wunsch den Blick auf das schlichte Buchenholz versperren, ansonsten verrät der Innenausbau keine Designertricks. Wahrscheinlich ist der Innenausbau nicht später von Dormobile gefertigt worden, sondern von einem Bastler eingesetzt.

Genug besichtigt, schauen wir uns lieber noch ein bisschen

im Cockpit um. Das Armaturenbrett besteht aus zwei mitig platzierten Rundinstrumenten (eines für Wassertemperatur, Tankinhalt und Batterieladestatus, das zweite für Tempo in Meilen und den Meilenzähler), drum herum paar Schalter in einem schlichten Blechaufsatz. Aus dem Boden ragen der wild gebogene Schalthebel, der Hebel für das Reduktionsgetriebe, der Hebel zur Zuschaltung des Frontantriebes (ja, der Landy damals besaß noch keinen permanenten Allradantrieb) und den geraden Stab für die Handbremse. Alles natürlich nicht verkleidet, den Boden hat jemand allerdings mal mit Riffel-Alu ausgekleidet.

Wir behandeln übrigens den 109er mit viel Respekt und Vorsicht – auch wenn er ächzt, optisch keine Chromleiste gewinnt und eher zu den Verkehrsbehinderungen als zu den -mitteln gehört. Einerseits verneigen wir uns vor dem mit Sicherheit prallen Dasein, dass der Landy durchlebt hat. Andererseits gibt es höchstwahrscheinlich nur noch insgesamt vier Stück mit diesem Dormobile-Aufbau. Möge er in Ruhe vor sich hinrentnern... ▲

LAND ROVER 109 (SERIE IIA) DORMOBILE EICHFahrZEUG

Motor: Vierzylinder-Diesel-Reihenmotor

Hubraum: 2.286 ccm

Leistung: 62 PS bei 4.000/min

max. Drehmoment: 139 Nm bei 1.800/min

Getriebe: Viergang-Handscharter, vollsynchronisiert, Untersetzung, Differenzialsperren

Antrieb: Hinterradantrieb, zuschaltbarer Allradantrieb

Fahrwerk: rundum Starrachsen, Blattfedern

Bremsen: rundum Trommeln

Länge: 4.445 mm

Höchstgeschwindigkeit: 110 km/h

Baujahr: 1969

