



Lord Range

Als die meisten seiner Artgenossen noch militärisch auf Blattfedern und untermotorisiert durch die Sümpfe krochen, erschien in England der erste Geländewagen mit Ambitionen auf Komfort und einem kräftigen Motor zum Reisen. Ob im tiefen Schlamm oder vor der Oper, der Range konnte alles!

» Historie

1 Bereits Ende der 50er-Jahre war man bei Land Rover davon überzeugt, dass man zusätzlich zu dem klassischen Geländewagen (Serie) noch ein komfortables und langstreckentaugliches Fahrzeug für den australischen und amerikanischen Markt ins Programm aufnehmen müsse. Man fing an, mit Kombikarossern und 100er-Fahrgestellen zu experimentieren. Als Motor wurde früh der Aluguss-3,5-Liter-V8 von Buick auserkoren.



Alter Range Rover Prospekt in SW.

Er war seiner Zeit weit voraus, als er im Jahre 1970 präsentiert wurde. Und er konnte ja eigentlich nur aus England kommen, wo es einen Bedarf an offroadtauglichem und gleichzeitig komfortablem Gefährt für den betuchten Jäger und Pferdenarr gab. Man hatte sich bei Rover schon lange mit dem Gedanken beschäftigt ein echtes Freizeitgefährt aus der Taufe zu heben, beobachtete man den Markt in den USA doch sehr genau, wo Scout, Bronco und Grand Waggoner bereits herumbollerten. Man entschied sich schlussendlich mitte der 60er-Jahre mit einem kleineren Alu-V8 zu experimentieren und konnte dann stolz auf das Endresultat sein. Ein echter Offroader mit 4 Schraubenfedern, Verteiler-

getriebe mit Untersetzung, zentraler Diff-Sperre und Scheibenbremsen vorne und hinten – und Fahrleistungen, die einige Pkw nicht einmal hinbekamen.

NICHT OHNE FEHL

Zunächst nur als Zweitürer zu bekommen, wurde 1981 der erste Viertürer präsentiert. Drei Jahre später folgte die erste Lederinnenausstattung und eine 3-Gang-Automatik. 1986 kam ein Facelift und die elektronische Einspritzung. 1989 wuchs der Hubraum von 3,5 auf 3,9 Liter. Die Innenausstattung verbesserte sich kontinuierlich und wurde immer luxuriöser mit den Jahren. Endausbaustufe, vor der Ablösung durch den P38 war der lange 4,2-Liter-Range mit sei-

nem legendären Luftfahrwerk, das zwar ultrakomfortabel agierte, aber selten wirklich lang fehlerfrei funktionierte. Ein Säufler ist der Range seit seiner Geburt, bekannte Rostproblematiken hat er durch alle Serien hindurch mit Stolz weiterentwickelt und viele Range endeten als Motor/Getriebe Teilelager. Aber in erster Linie ist er immer noch ein alltagstauglicher Klassiker mit ikonischem Design. Hat man vor einem Jahrzehnt noch Classic Range hinterhergeschmissen bekommen, ziehen die Preise in den letzten Jahren knackig an. Gute Exemplare wechseln ihre Besitzer kaum noch und Dauerbaustellen bekommt man nicht mehr unter 4000 Euro. Somit ist nun die letzte Chance einen bezahlbaren Range mit etwas Glück zu finden und ihn sich schick zu machen. Wir sagen euch worauf ihr achten solltet, damit es kein böses und teures Erwachen gibt nach dem Kauf. ■

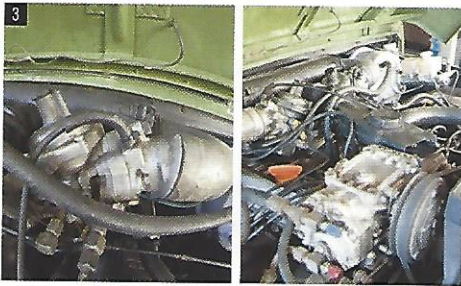
T|F Dr. Björn Schulz

» Motorvarianten RRC (D)

V8-Benziner 3,5 Bj. 70-89	135 PS/101 kW
V8-Benziner 3,9 EFI (4,2) Bj. 89-95	173 PS/127 kW



» Unter der Lupe



1 Wieder zu Besuch bei LandyPoint

Will man alles en détail über alte Landys wissen, lohnt sich der Weg nach Beuron-Neidingen immer! Nirgendwo restauriert man so liebevoll britisches Altalu wie in der Schmiede von Urs Stiegler. Für uns steht ein 2-Door-Range von 79 bereit!

2 Das Lizenz-Herz

Der kleine V8 ist eigentlich ein guter, haltbarer Motor. Probleme machen in den ersten Jahren immer wieder die einlaufenden Nockenwellen. Diese können teure Schäden verursachen und sollten gegen gehärtete Wellen getauscht werden.

3 Vergaser und Kühlsystem

In den ersten 11 Jahren lief der Range mit zwei SU-Vergasern vom Band, dann folgten noch zwei Stromberg-Jahre. Bei Wartung und Pflege funktionieren beide problemlos. Die Lucas-EFI auf Laufruhe prüfen und auf Kühlwasser-Rost achten!

4 Schaltgetriebe/Automatik

Im Range wurde zunächst ein Viergang-Getriebe verbaut, dann kam eine Overdrive-Option (Funktion OD!) und erst später folgten 5-Gang- und Automatikgetriebe. Faustformel: Ist es dicht und geräuschlos, ist es okay. Öl anschauen!

5 Getriebe und Verteilergetriebe

Neben dem Check der Schaltfunktion ist natürlich auf eine fehlerfreie und geräuscharme Verrichtung der Arbeit zu achten. Singen und Zugeräusche deuten auf massiven Verschleiß hin. Auch hier lohnt die Prüfung des Öls auf Eintrübungen.

6 Vorderachse und Lenkung

Die Vorderachse ist robust und haltbar konstruiert, auf Undichtigkeiten am Diff und an den Führungskugeln achten, sonst droht Puzzlearbeit. Die Lenkung ist massiv. Auf Wartung, Schläuche und Manschetten achten und auf Spiel checken!

» Laufende Kosten

Strebt man die günstige H-Zulassung an, darf der Range natürlich nicht zu stark verändert sein. Auch bei diesem Klassiker drohen teure Werkstattaufenthalte, wenn man technisch völlig unbedarft ist, denn der Dicke verlangt einiges an Wartung (Motor, Getriebe usw.). Range fahren ist sowieso kein billiges Hobby, denn unter 14 Liter Super läuft nicht viel. Aber dafür bollert er schön ...

Steuer H-Zulassung 192 EUR

Versicherung nach Fahrzeugwert



» ET-Preise brutto

Tür (2-Door)	ab 529 EUR
Kühler	ab 109 EUR
Bremsbeläge (Satz)	ab 55 EUR
Bremszylinder (überh.)	ab 79 EUR
Servopumpe (gebr.)	ab 145 EUR
Windschutzscheibe	ab 149 EUR
Kühlergrill (orig.)	ab 299 EUR
Sitze (2-s.,gebr. Set)	ab 699 EUR
Antriebswelle (hinten)	ab 470 EUR
Schraubentfedern	ab 285 EUR
Stoßdämpfer (Set)	ab 320 EUR
AT-Motor (überh.)	ab 899 EUR
Wasserpumpe	ab 49 EUR
4-G-Getriebe (gebr.)	ab 799 EUR
Verteilergetr. (gebr.)	ab 550 EUR
Hinterachse (überh.)	ab 679 EUR



Viele 2-Door-Teile (Tür, Dichtungen) sind nahezu vergriffen und werden in Gold aufgewogen. Sonst gut!

» LJ 80-Onlinemarkt

Wir beginnen mit einer positiven Überraschung auf den ersten Blick. Dieser Range hat zwar fast 300.000 km zurückgelegt, sieht auf den Bildern aber durchaus gut aus. LPG ist installiert und die HU ist neu. Günstiger kann man ihn nicht fahren. Der Preis: 5000 VB. Check?



Gefunden bei mobile.de

H-Zulassung und nahezu rostfrei: Das klingt schon mal gar nicht schlecht. Ein Import aus dem sonnigen Süden, nur der Lack hat die Sonne nicht so gut vertragen. V8-Handscharter aus dem Jahre 1984 mit zwei Türen und unverbastelt. Hier lohnt sich ein Blick, denn es kann eine gute Basis werden. Preis: 7900 Euro.



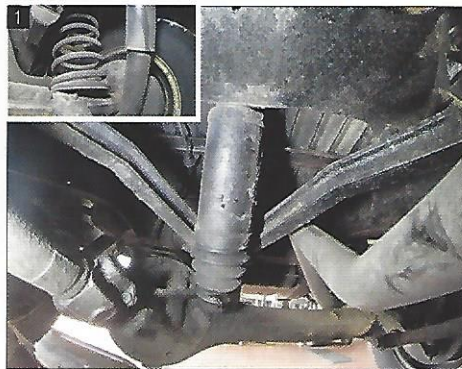
Von privat bei mobile.de

Scheckheftgepflegter Range mit wenig Kilometern: Dieser 1989er-Range könnte schon in ein paar Monaten als Oldtimer durch die Innenstadt blubbern. Nichts verbastelt und viele Verschleißteile erneuert, steht er wirklich gut da. Eine teure, aber sichere Basis? Der Preis: 15.850 Euro.



Gefunden bei autoscout24.de

» Unter der Lupe



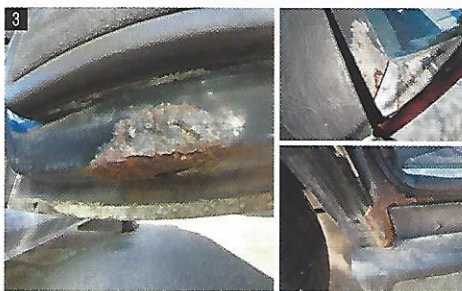
1 Hinterachse

Die Hinterachse ist auch nur mit Vernachlässigung totzukriegen! Werden die Ölwechsel ignoriert, übernimmt irgendwann das Wasser die Oberhand und es wird milchig! Ohne Schutz und Schmierfilm droht ein Diff-Schaden. Öl-Check!



2 Fahrwerk und Wellen

Das originale Range-Fahrwerk war von Beginn an auf ein Höchstmaß an Komfort ausgelegt. Zeigt er sich bei der Probefahrt bockig, liegt es häufig an nachträglich verbauten Aftermarket-Federn. Die Wellen sind massiv und abschmierbar. Check!



3 Rostcheck

Prävention und gute Planung war nicht die Stärke der Range-Ingenieure zu ihrer Zeit. Beim Rahmen dachte man, der ist für die Ewigkeit gebaut und bei der Alukarosserie ging man auch von einem rostfreien Autoleben aus. Dem war nicht so ...



4 Rostcheck Karosserie

Ganz einfach: Überall schauen! Klassische Anfangspunkte sind dort, wo Stahl und Alu zusammenkommen. Heckklappe und Türwinkel, Fensterrahmen und an der Front. Bei teuren angeblich restaurierten ruhig Zeit und Magnet mitnehmen.



5 Der Rahmen

Ist deutlich besser als das Alukleid, aber dennoch wurde die Vorsorge ab Werk vernachlässigt. Hier müssen alle Aufnahmepunkte gecheckt werden und die Hecktraverse. Bei unserem Test-Range fanden wir angemaltes Papier statt Stahl! Check!!

6 Interieur und Elektrik

Unverbastelte Elektrik macht in der Regel keine Probleme. Erst bei unfachmännischer Nachverklebung wird aus dem Range ein Fürst der Finsternis. Schalter und Batterie auf Funktion prüfen. Im Innenraum auf Risse und Dachhimmel achten!





Der Traum-Range hat zwei Türen und ist natürlich gepflegt, aber man muss sich vor Betrug schützen!



» Auf einen Blick

- +** **Alltagstauglicher V8-Offroader:** Getriebe und Achsen sterben nur durch Vernachlässigung.
- +** **Tolle 4x4-Investition:** Ein echter Geländewagen, der gut und liebevoll restauriert, im Preis steigen wird!
- **Rost:** Der Todfeind der Range Rover. Viele Verbastelungen und der ewige Kampf mit dem Rost stehen an.
- **Unterhalt und Preise:** Nicht mal „Schrott“ ist günstig zu haben.

» Schon gecheckt:

Fahrzeug	BRONCO Ausgabe
➔ LR Defender Td5	04-2015
➔ Mitsubishi Pajero V20	07-2015
➔ VW Touareg	10-2015
➔ Mercedes G 320 CDI	12-2015
➔ Jeep CJ-7	02-2016
➔ Land Rover Discovery II	05-2016
➔ Kia Sorento I	07-2016
➔ Nissan Patrol	09-2016
➔ Toyota Hilux	01-2017
➔ Suzuki Jimny	03-2017
➔ Lada Niva	05-2017
➔ Jeep Grand Cherokee	08-2017
➔ Isuzu D-Max	10-2017
➔ Toyota Land Cruiser BJ42	04-2018
➔ Suzuki LJ 80	07-2018

Zu bestellen online unter: www.off-road.de -> Shop

» Range Rover Classic – eine durstige, alltagstaugliche Investition!

Schnäppchen oder Funde werden immer seltener. Die Preise, besonders bei den seltenen 2-Türern, sind explodiert. Im Ausland (FRA, ES) gab es ihn durchgängig in dieser Version. Dort kann man am ehesten noch fündig werden. Aber Obacht ist geboten! Nicht jeder Verkäufer hat wirklich die Arbeit

reingesteckt, die er angibt. Unser grüner Test-Range ist ein echter Blender: Lackiertes Pappmaschee am Heck, beschädigte Dichtungen rundum (Ersatz nahezu unauffindbar). Er machte seinen neuen Besitzer unglücklich, denn anstatt zu fahren bescherte er ihm saftige Kosten. Wenn man sich unsicher

ist, empfiehlt es sich, einen echten Experten zu Rate zu ziehen, bevor man sein Geld wegwirft. Die aktuelle Marktbeobachtung von www.classic-data.de sieht einen RRC Bj. 79 mit Note 1 bei 40 500, mit Note 2 bei 17 800 Euro. Tendenz auch hier steigend! Eine wirklich coole Investition! Check!

» Unser **OFFROAD**-Experte: Urs Stiegler

Der Lord der Landys. Seit über 20 Jahren dreht sich bei Urs Stiegler alles nur um britisches Altmetall. Anfangs war er Hobbyschrauber neben dem Studium, heute ist seine Firma LANDYPOINT in Europa mitführend in Sachen Restauration und Umbauten klassischer englischer Gefährte. Unvergesslich seine Jaguar-Motor-Conversions in alte Serie-Rover. Auch der Range Classic hat es ihm angetan und wandelt man durch seine heiligen Hallen, bekommt man einen guten Überblick, wie so ein Auto im absoluten Bestzustand auszusehen hat! Wirklich unglaublich, was die alles machen ...

Kontakt:
LandyPoint GmbH
D-88631 Beuron-Neidingen
Neidinger Str. 41
Tel. +49-75 79 - 92 11 0
Web: www.landy-point.de

So viele schöne Restaurationen auf einem Haufen! Tolle Arbeit, danke an Urs von LandyPoint.

