



O  
Fa  
da  
  
Ber  
am  
Ste  
kas  
zu  
kno  
eng  
los  
ten  
mä  
tigt  
bei  
sich  
der  
ich  
in e  
aus  
erst  
Fah  
stä  
lich  
Geb  
unb  
aus

# ABENTEUER LANDWIRTSCHAFT

Ob Zombieapokalypse, völliger Verlust jedweder Verkehrsinfrastruktur oder ein Familiennachmittag im Offroad-Park: Seit 75 Jahren sorgt der Land Rover dafür, dass uns niemals die Traktion ausgeht

**A**uf losem Untergrund seift die Fuhre zwar mal nach links oder rechts weg, aber irgendein Rad hat immer Grip und wühlt uns weiter vorwärts. Der 2,25-Liter-Benziner hängt dabei überraschend direkt am Gas und surrt optimistisch. Lehm und Steine rappeln aufgewirbelt durch den Radkasten, quer im Weg liegende Äste werden zu Stöckchen degradiert. Und so sperrig knorpelig der zerklüftete Kasten aus dem englischen Solihull auch aussieht, so mühelos lässt er sich bedienen, lenken und schalten. Allem voran die Viergang-H-Schaltung macht Spaß. Definierte Gassen, kaum benötigte Bedienkräfte, und obwohl die ersten beiden Gänge nicht synchronisiert sind, lässt sich die jeweils benötigte Übersetzung jederzeit saugend und problemlos einlegen. Ich sitze auf einem dünnen Kunstlederkissen in einer kargen und unverkleideten Wanne aus Stahl und Aluminium und vertraue das erste Mal in meinem Leben einem britischen Fahrzeug. Kein anderes Auto ist mit einem stählernen Armaturenbrett und derart ärmlichen Sitzkissen in der Lage, dennoch so viel Geborgenheit zu vermitteln. Kein Auto ist so unbequem und man möchte dennoch nicht aussteigen. Mit diesem Land Rover der Serie

II würde ich jederzeit durch die Atacama-Wüste fahren. Ohne Trinkwasservorräte und Sonnencreme – was soll schon passieren? Anhänger der deutschen Wedelgasse würden jetzt das Kurvenverhalten und sein trampeliges Fahrwerk kritisieren, die Blattfedern und die starren Achsen hinten und vorne, dabei ist das zu kurz gedacht. Kurven sind was für Anfänger. Land-Rover-Fahrer denken in geraden Linien und querfeldein. Das Glück liegt auf der kürzesten Strecke zwischen zwei Punkten. Luftlinie dank Traktion.

**1946 tauschte der technische** Direktor von Rover, Maurice Wilks (1904-1963), seinen Loyd Carrier, einen kleinen, vier Meter kurzen und vier Tonnen leichten Feldpanzer aus dem Zweiten Weltkrieg, den er zur Gartenarbeit nutzte, gegen einen Willys Jeep ein. Diesen wiederum nahm er mit zu seinem walisischen Landsitz und zog mit dem Amerikaner sein Bötchen über den Strand der *Red Wharf Bay*. Das Salz der Irischen See ließ den Jeep jedoch in Rekordzeit rosten, sodass Maurice seinem Bruder Spencer Wilks, der praktischerweise geschäftsführender Direktor bei Rover war, vorschlug, einen Allrad-Rover zu bauen. Die ersten Prototypen basierten noch auf Jeep-Chassis, doch die Serienmodelle

wurden von britischem Stahl getragen. Unter der Aluhaube rödelte der viel zu verkopfte Vierzylinder aus dem Rover P3.

**Die Aluminiumkarosserie** war nicht irgendwelchen progressiven Leichtbaugedanken geschuldet, sondern einem ganz profanen Mangel an ausreichenden Mengen Stahl. Der Land Rover war das Auto, das die britischen Kolonien immer gebraucht hätten, doch das Empire begann zu zerfallen, als das *Go-Anywhere-Car* seinen Siegeszug antrat. Die offizielle Premiere des Land-Rover erfolgte nämlich erst am 30. April 1948 auf der *Amsterdam Motor Show*, und niemandem war zu diesem Zeitpunkt klar, dass das simple Entlein bis 2016 im Handel sein und der grob genietete Kasten Rover in Zukunft wirtschaftlich über Wasser halten würde. Zum 75. Geburtstag des Dauerläufers aus Solihull, der im Gegensatz zum Jeep nicht primär fürs Militär entworfen wurde, haben wir uns beim *Landy Point* im Donautal alle sechs Baureihen aus der Nähe und vom Fahrersitz aus angesehen.

TEXT **Norman Gocke**

FOTOS **Volker Rost, Andreas Beyer, Land Rover**  
n.gocke@oldtimer-markt.de

Fahrwerk und Ambiente sind mehr als robust – gemessen daran fährt sich die Serie II außerordentlich leichtfüßig



Weil der Vorführwagen für den Genfer Automobilsalon nicht rechtzeitig fertig wurde, fand die Premiere 1948 in Amsterdam statt



Praktisch, wenn einem zu warm ist oder man die Tür in der Küche lackieren will: Die Portale können ganz einfach nach oben aus den Angeln gehoben werden



Schlechter Sprit war der Grund, weshalb beim ioe-Motor die Einlassventile hingen, während die Auslassventile stehen mussten



Offen kostete der Land Rover anfangs nur 450 Pfund, da er als landwirtschaftliches Gerät Steuerprivilegien genoss. Der Station Wagon galt als Pkw, kostete deshalb 959 Pfund und wurde bis 1951 nur 641-mal gebaut



Das simpelste Gaspedal der Welt: Eine Biegung mit der Presse in den Flachstahl, und fertig ist das Montierereisen zur Drehzahlregulierung

## Serie I – Der Urwähler (1948-1958)

Schlüssel in der Mitte des Armaturenbretts rum, bis die funzelige Kontrollleuchte für den Öldruck aufglimmt, dann den Startknopf unter der Blechsicke darunter drücken, und der Anlasser bringt etwas angestrengt vier Kolben sowie stehende und hängende Ventile des Inlet-over-Exhaust-Motors in Wallung. Ein Motor, so schrullig und konstruktiv irre, wie er nur von der Insel kommen kann. Während die Auslassventile wie bei einem Vorkriegsmotor stehen, hängen die Einlassventile bereits progressiv von der Decke. „Wenn man zur Hälfte das Idealprinzip bereits verstanden und umgesetzt hatte, wieso hat man dann nicht gleich alle Ventile nach oben gehängt und müsste nun ferner nicht zu jeder Ventileinstellung den Krümmer abschrauben?“, könnte der technisch interessierte Leser sich fragen, doch den Rover-Ingenieuren zufolge führte der durch das ioe-Konzept entstandene, keilförmige Brennraum dazu, dass selbst der schlechteste Sprit der Nachkriegszeit gut verdaut werden konnte. In puncto Laufkultur oder Kraftentfaltung unterscheidet sich der Zweiliter nicht von konventionell konstruierten Vierzylindern mit vergleichbaren Hubräumen. Zuversichtlich röhrt er unter der Haube, dass die ersten beiden Gänge unsynchronisiert sind, fällt im normalen Drehzahlbereich gar nicht auf. Auf einer Anhöhe auf dem Rücken der fürs Donautal charakteristischen Kalksteinklippen endet die Fahrt mit durchdrehenden Rädern auf einer Eisfläche. Doch kaum ist der gelbe Hebel auf dem Kardantunnel mit Nachdruck runtergedrückt worden, ist die Vorder-

achse dazu geschaltet und unser Land Rover von 1956 pirscht weiter durch Morast und Unterholz wie ein Terrier, der eine Fährte verfolgt. Ihn wegen seiner schlichten, weil planen Seitenwände, die auch das Werk eines Hobbyisten oder eines volkseigenen Betriebs gewesen sein könnten, Ur-Land-Rover zu nennen, wäre aber nur bedingt richtig.

**Unser patiniertes Fotomodell** mit dem schlichten Gemüt hat nicht nur bereits den Zweiliter-Motor mit 52 PS anstatt des 1,6ers, der bis 1951 unter der Leichtmetallhaube schuftete, ferner ist der Radstand schon auf 86 Zoll respektive 2184 Millimeter gewachsen. Bis 1953 war der Radstand des ersten Land Rover mit 80 Zoll exakt so groß wie beim Willys-Jeep. 1951 flog aber nicht nur der aus dem Rover P3 entlehnte 1,6er mit 50 PS raus, auch die Scheinwerfer wurden größer und saßen nicht mehr länger hinter den Gittern des Kühlergrills. Ab 1957 gab es für Freunde des vertankten Heizöls optional erstmals einen Dieselmotor. Der 2,1-Liter leistet genau wie der

Benziner 52 PS, räuchert und schnauft dabei aber wie ein irischer Hafenschlepper.

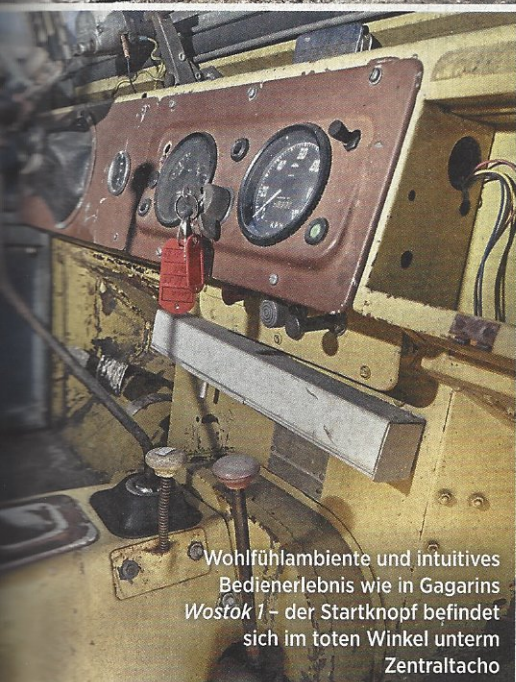
Kernfrage: Warum fährt man eigentlich einen Oldtimer? Ist es wegen der nachvollziehbaren, transparenten und meist simplen Technik oder wegen des schönen Designs, das noch nicht von unzähligen Zulassungsvorschriften bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt wurde? Wer sich zu den Augenmenschen zählt, geht bei der rohen Serie I eher leer aus – sie hatte zu keinem Zeitpunkt ihres Produktionszyklus einen Designer... Werkzeugfreunde mit Plüsch-Aversion fahren allerdings begeistert querfeldein bis zum Horizont und weiter.

Dieser Land Rover verbrachte seine ersten Lebensjahre bei der Schweizer Armée





Die ersten Land Rover hatten noch den gleichen Radstand wie der Jeep. Die Radnaben unseres Fotomodells trennen aber bereits 86 statt 80 Zoll



Wohlfühlambiente und intuitives Bedienerlebnis wie in Gagarins Wostok 1 - der Startknopf befindet sich im toten Winkel unterm Zentraltacho



Party zum zehnten Geburtstag 1958: Land-Rover-Vater Maurice Wilks (im Fahrzeug) stößt an



Zwilling ohne Kontaktkorrosion: Tempo fertigte circa 100 Land Rover in Lizenz für den Bundesgrenzschutz - allerdings mit Stahlkarosserie

The **LAND-ROVER**

THE "Go anywhere" VEHICLE



## Serie II – Design-Exzess auf den zweiten Blick (1958-1971)

Schlüssel in der Mitte des stählernen Armaturenbretts rum, den Startknopf darunter ertasten und den Motor mit dem Gaspedal, das wie ein Montiereisen geformt ist, im Kaltstart bei Laune halten, bis der unsynchronisierte Erste eingelegt ist. Von der Anwendung unterscheidet sich die Serie II kein bisschen von der ersten. Aber der Motor, der willig auf Knopfdruck anspringt, ist ein anderer. Der irre ioe-Vierzylinder wurde in der 1958 eingeführten Serie II nur kurz weiter verbaut, ehe im Herbst des Einführungsjahres ein *normal* konstruierter ohv mit 2,25 Litern den Job als Basismotorisierung übernahm. Und genau dieser hängt bei unserem Fotomodell mit 88-Zoll-Radstand von 1962 so gut am Gas, dass man gar nicht mehr aufhören will, den Acker umzupflügen.

**Doch die noch größere Revolution** fand bei der Serie II außen statt. Mit dem 33-jährigen, in Mannheim geborenen David Bache hatte der zweite Land Rover erstmals einen Designer. Baches größte Tat war die Rundung, die auf beiden Flanken unterhalb der Seitenfenster entlanglief und die die Karos-

seriebleche nicht nur versteifte, sondern den Land Rover auch etwas mehr nach einem Industrieprodukt und nicht nach einem Projekt aus der Hobbythek aussehen ließ. Bäche, der unter anderem auch für den Rover 2000, den SD1 oder den Range Rover verantwortlich zeichnete, wird immer wieder dafür gefeiert, für das Facelift des Land Rover nur sechs Wochen gebraucht zu haben. Naja, es ist ja nicht so, als hätte eine Rundung im Seitenteil dem Land Rover zu einem komplett neuen Auftreten verholfen. Wäre Bache dran- und hier und da mal länger abends im Büro geblieben, er hätte das Facelift bestimmt auch in vier Wochen durchgezogen.

Unterm Strich blieb auch die Serie II ein roher Geselle mit geringem Kunststoffanteil und dem Innenraumambiente eines Schlachthofs, für den sich weltweit immer mehr Armeen begeisterten.

**Obwohl im Gegensatz** zum Jeep nicht primär für den Kriegsdienst konzipiert, vertraute nicht nur das britische Militär dem „Go anywhere car“. Genau wie der Vertreter der Serie I auf den vorherigen Seiten war auch

dieses Fotoauto vom *Landy Point* einst im Dienst der Schweizer Armee.

Genau genommen handelt es sich um einen Land Rover der Serie IIA, eine überarbeitete Version, die im Oktober 1961 auf den Markt kam. Erstmals war von da an auch ein Sechszylinder bestellbar, der aus 2,6 Litern 85 PS schöpfte. Zulassungsbestimmungen in den USA und den Benelux-Ländern erforderten es, dass die Hauptscheinwerfer erstmals aus der Fahrzeugmitte in die Kotflügel wandern mussten, damit der Gegenverkehr bei Dunkelheit besser die Fahrzeugbreite abschätzen konnte. Ab April 1969 litt kein Land Rover mehr unter der charakteristischen Augenfehlstellung und alle bekamen die Scheinwerfer unabhängig vom Zielland in die Kotflügel gepflanzt.

Gegen Ende der Baureihe waren dann auch erstmals alle Gänge synchronisiert. Zum Aussteigen muss allerdings weiterhin der Türöffner im toten Winkel auf Höhe des Hüftknochens erfummelt werden. Der Reiz des Land Rover lag unter anderem bis zu seiner Einstellung 2016 in der nicht vorhandenen Ergonomie.

Ab April 1969 hatten alle Land Rover die Hauptscheinwerfer in den Kotflügeln und nicht mehr im Grill. Manch einer spricht von der Serie IIB



72 PS aus 2,25 Litern, das ganze diesmal konventionell als ohv-Motor ausgelegt. Der Land Rover riss auch damit Bäume aus, eingelegte Untersetzung vorausgesetzt



Restauriert beruflich oft *high end*, mag privat Patina: *Landy-Point*-Gründer Urs Stiegler und seine Serie II von 1962

Den gelben Hebel runterdrücken, um die Vorderachse dazuzuschalten, den roten zu sich ziehen, um die Untersetzung einzulegen



Daktari? Die beste Land-Rover-Filmzene verdanken wir Jim Carrey. In *Ace Ventura - Jetzt wird's wild* dreht er am Serie-II-Steuer durch

**Besonderer Schutz für besondere Fahrzeuge.**

**Oldtimerversicherung**

**Digital. Telefonisch. Persönlich.**



Weitere Infos unter [oldtimer.de](http://oldtimer.de) und Telefon 0711 662 725778

**w&w württembergische**

Ihr Fels in der Brandung.



Plastik jetzt auch außen: Erstmals ist bei der Serie III der Kühlergrill aus Kunststoff



Die Siebziger, Jahrzehnt des Plastiks. Doch die neue, leicht abwischbare Wohnlichkeit trägt



An der Bedienung des Allradantriebs hat sich von 1948 bis 1985 nichts geändert. Das Getriebe ist nun vollsynchronisiert



Das Reserverad auf der Haube lässt tote Winkel so groß wie die Sahelzone werden



Die V8-Varianten trugen erstmals eine begradigte Front

## Serie III – Schöner Wohnen (1971-1985)

Die siebziger Jahre: Die ganze Welt pflasterte die Wände ihrer kargen Sozialbauwohnungen mit Paneelen zu, um es ein bisschen behaglicher zu haben. *British Leyland* konnte sich diesem Wohntrend nicht entziehen, ließ den Land Rover der Serie III in puncto Fahrwerk und Antrieb größtenteils unangetastet, aber beplankte ebenfalls erstmals alles im Innenraum. Nur nicht mit geiztem Fichtenholz, sondern dem angesagtesten Material der frühen Siebziger überhaupt: Plastik. Erstmals hatte der Land Rover etwas weichere Türverkleidungen, das gesamte Armaturenbrett kam auch aus dem Spritzgussautomaten, und die Instrumente waren nun direkt vorm Fahrer angeordnet.

**Der Zündschlüssel baumelt** nicht mehr mittig überm Schalthebel: sportiv wie im 911 wird jetzt links vom Lenkrad gezündet. Nur, dass dazu der Schlüssel zum Fahrer gedreht werden muss. Wer sich bei laufendem Motor instinktiv in der Drehrichtung vertut, wird vom einrückenden Anlasser angekrächzt. Aber die Wohnlichkeit hört nicht beim Auge auf. Erstmals sind auch echte Autositze und

nicht nur Sitzgelegenheiten verbaut. Fahrer, die sich bereits bereitwillig anschnallen, freuen sich über Bedienschalter, die so arrangiert sind, dass man sie auch angegurlet betätigen kann. Und weil man bei *British Leyland* 1971 so in Kunststofflaune war, ist auch der freundlicher gestaltete Kühlergrill fortan aus diesem modernen Teufelszeug, das einfach nicht rosten will. Obwohl unterm Alublech größtenteils alles beim Alten blieb und auch unser Fotoauto von 1978 den gleichen 2,25-Liter verbaut hat wie der Vertreter der Serie II, landet Rover gleich zur Markteinführung einen Superlativ: 56.564 gebaute Land Rover in einem Jahr werden bis zur Einstellung des echten Land Rover 2016 der Firmen-Rekord bleiben.

**Zwar gibt sich die Serie III** optisch deutlich ziviler, das Fahrwerk ist aber weiterhin blattgefedert, der Allradantrieb wird immer noch bedient wie schon 1948, indem der gelbe Hebel zum Zuschalten der Vorderachse kräftig runtergedrückt und mit dem roten Hebel die Geländeuntersetzung zugeschaltet wird. 1977 wurde zwar der etwas träge

ansprechende Sechszylinder aus dem Programm gekickt, dafür erschien aber 1979, nachdem Land Rover 1978 als eigene Marke von Rover abgekoppelt worden war, der *Stage One*. Der erste Land Rover mit V8 war von außen an seiner nicht mehr zerklüfteten Frontgestaltung identifizierbar. Dahinter wummerte der 3,5-Liter-V8, den ursprünglich Buick entwickelt und 1961 präsentiert hatte. Da der Motor aus Aluminium war, war er General Motors auf Dauer zu teuer, und des Weiteren machte die hohe Fehlerquote beim Guss den kleinen V8 für den damals größten Autobauer der Welt unattraktiv, sodass die Amerikaner ihn nach England verkauften. Rover erwarb die Rechte und steckte den 3,5-Liter als Erstes in den P5B und daraufhin eigentlich in alles, was schneller werden musste.

Obwohl *Stage One* heute noch ein Begriff ist, der in der Land-Rover-Szene jeden nervös zucken lässt, leistet das Aggregat im Allradler gerade einmal 91 gedrosselte PS. Was aber angesichts der Trommelbremsen an allen vier Rädern vielleicht gar nicht so schlecht ist.

## 90/110 – Namenlos in die Zukunft (1983-1989)

Nicht nur, dass der Land Rover ab 1983 keinen Nachnamen mehr hatte, sondern nur noch nach seinem Radstand in Zoll gerufen würde, auch erste Verweichlichungstendenzen machten sich breit, wenngleich diese für normal gepolte Autofahrer kaum spürbar waren. Die vierte Land-Rover-Serie brach mit dem unzerstörbaren Blattfeder-Fahrwerk und näherte sich mit etwas komfortableren Schraubenfedern rundum zumindest minimal dem Range Rover an. Außerdem wurde der Allradantrieb erstmals seit 1948 komplett überarbeitet. Ab sofort waren permanent alle vier Räder angetrieben und bei Bedarf konnte eine Mitteldifferentialsperre eingelegt werden. Ferner war die Untersetzung nun auch nutzbar, ohne dass automatisch auch die Achsen gesperrt waren. Die bei der Serie III nur dem V8 vorbehaltenen, gerade gezogene *Flush Front* war nun unabhängig von der Motorisierung Standard, die Windschutzscheibe nicht mehr geteilt. Insgesamt war nun die Optik festgelegt, die der Land Rover bis zum Schluss haben würde.

Ab Mai 1985 waren wieder V8-Varianten lieferbar, aber als interessanter gestalteten sich die ab Oktober 1986 erhältlichen Turbo-

diesel. Der Land Rover war damit als Selbstzünder nicht mehr zwangsläufig ein Verkehrshindernis. Ebenfalls ab Oktober 1986 gab es endlich menschenwürdige Türgriffe, die den Grundregeln der Ergonomie folgten. Dank eines Garrett-T2-Turboladers holte der Vierzylinder nun aus 2,5 Litern 85 statt 67 PS. Der Land Rover 90 folgte ein Jahr nach der Präsentation des 110 auf dem *Genfer Salon* im März 1983. Unser Fotoauto ist ein 1987er 90 mit dem sagenumwobenen 3,5-Liter-V8. Doch ein bisschen lässt der Achtbeiner einen hinterm Lenkrad grübelnd zurück.

**251 Newtonmeter bei 2500 Umdrehungen** sind zwar ganz ordentlich im Gegensatz zu den 134 PS bei 5000 Umdrehungen, aber unterm Strich erfüllt das Leichtmetallaggregat nicht ganz die Erwartungen, die man an einen Achtzylinder stellt, und ein Land Rover ist der falsche, genietete Ort, um weiche Faktoren wie Laufkultur oder Prestige anzuführen. Der Turbodiesel stellt zum Beispiel bei bereits 1800 Umdrehungen immerhin auch 203 Newtonmeter bereit, lässt einen aber bei einer Sahara- oder Atacama-Durchquerung weniger sklavisch nach der nächsten Tankgelegenheit Ausschau halten. Doch

neben ariden Wüstenregionen und tropischen Regenwäldern eroberte der Land Rover in den Achtzigern seit seiner schonend dosierten Domestizierung ohnehin immer mehr Wohnsiedlungen und Büroparks. Der einst primär für die Landwirtschaft entwickelte Wühler wurde schleichend zu einem Lifestyle-Mobil. Der erste Turbodiesel im Land Rover galt zwar als noch nicht ganz ausgereift, aber der Weg in die Moderne war damit vorgegeben und die weitere Zukunft des Allrad-Fossils gesichert.



Ab sofort ist der Allradantrieb permanent, der gelbe und der rote Hebel sind Geschichte



Den 3,5-Liter-V8 kaufte Rover von General Motors und bestückte ihn in Solihull mit zwei SU-Vergasern



Die Camel Trophy war die größte PR-Aktion für den Land Rover, so wie hier 1985 in Borneo. Als Defender ging er bei der größten Nikotin-Expedition nie an den Start

Die Front sieht zwar schon wie bei den späteren Defender aus, auf den Emblemen steht aber lediglich der Radstand





## Defender I – Der Letzte ohne Spenderherz (1990-2007)

Der neue Name Defender lässt den Land Rover rückwirkend militärischer wirken, als er anfangs gedacht war. Aber „Farmer“ hätte wahrscheinlich weniger gut geklungen oder zu einem Rechtsstreit mit Fendt geführt. Dabei nagelte es irgendwann im Motorraum fast nur noch wie bei einem Trecker. Benzinmotoren gab es zwar weiterhin, unter anderem sogar bis 1998 als Vierliter-V8, aber die Turbodiesel stiegen ab 1998 zur Standardmotorisierung auf.

**Der Actionheld-Name** war zwischenzeitlich nötig geworden, da der Land Rover Discovery seit 1989 die große Lücke zwischen dem rustikalen Land Rover und dem adeligen Range Rover schloss, und Opa somit auch einen richtigen Modellnamen brauchte. Bis auf die neuen Embleme unterschied sich der Defender optisch sonst kaum vom 90 beziehungsweise 110. Technisch wurde es hingegen 1998 interessant, als der TD5-Motor aus dem Discovery auch im Defender ein Zuhause fand. Dem Fünfzylinder-Turbo-

diesel mit 122 PS ging in keiner Lebenslage die Puste aus, dafür grummelte er satt aus dem Keller heraus. Für viele hatte der Land Rover damit zu seinem 50. Geburtstag den besten Motor seines Lebens erhalten und wurde von immer mehr Menschen als potenzielles Alltagsauto wahrgenommen, die ausschließlich auf Asphalt unterwegs waren. Land Rover bediente den Trend mit quietschbunten Sondermodellen wie dem Defender *Eastnor* oder dem *Xtrem*, deren serienmäßige Aluräder eine zivilisatorische Note einbrachten, wobei ein abschaltbarer Allradantrieb sinnvoller gewesen wäre.

2003 dann der Durchbruch im Hinblick auf die *User Experience*: Erstmals nach 55 Jahren wurde der Land Rover mit elektrischen Fensterhebern und einem Schlüssel für alle Schlösser ausgeliefert. Doch weder Alus noch Generalschlüssel konnten den Fakt kaschieren, dass der Land Rover immer noch kein Auto für Warmduscher war. Die Wenigsten waren Langstrecken mit ihm gewachsen, auch nicht auf Teer.



Der Fünfzylinder-Turbodiesel wird aus dem Discovery übernommen und ist der letzte Land-Rover-Motor unter einer Defender-Haube



Niemand braucht eine Klimaanlage, solange es Fahrtwind und Lüftungsklappen gibt

## Defender II – Lebendes Fossil in einer Welt voll Airbags (2007-2016)

Auch bei der letzten Generation hatten die Konstrukteure den linken Arm des Fahrers vergessen. Schließt man die Tür hinter sich, steckt sie einem in der Schulter. Der Fahrersitz ist fast bündig mit der B-Säule montiert, am besten, man fährt die Scheibe elektrisch (!) runter und legt den Arm nach draußen. Dafür ist den Konstrukteuren das Kunststück gelungen, die Pedale noch weiter als den Sitz nach links zu rücken. Wer erstmals einsteigt, stellt sich mit dem linken Fuß unweigerlich auf die Bremse und mit dem rechten aufs Gas, um zu starten. Zwar ist bereits seit längerem eine Sitzheizung lieferbar, bequemer wird das Gestühl dadurch aber auch nicht. Das ist aber auch nicht nötig. Ein Defender will sich nicht anbieten, sondern einen durchbringen. Seit 2000 gehörte Land Rover bereits zu Ford, und das merkt man leider im Inneren. Das Armaturenbrett trägt deutlich die Designsprache des Fiesta und ist für den kantigen Briten viel zu verspielt, rund, pseudoergonomisch und freundlich gestaltet. Dadurch, dass durch das neue Armaturenbrett erstmals eine moderne Klimatisierung im Defender möglich war, sind leider die großartigen aber immer etwas undichten Lüftungsklappen unter der Windschutzscheibe entfallen, ihre vormalige Existenz ist von außen nur noch im Blech angedeutet. Ohnehin ist es seit 1983 nur noch Experten auf den ersten Blick möglich, die Land-Rover-Generation zu bestimmen. Statt „Defender“ steht nun „Land Rover“ dick und blockig auf der Haube, die von nun an buckelig ist. Der Fünfzylinder wurde von Land Rover in Rente geschickt, weil er die Euro-4-Norm nicht erreichte, und

durch den TDCI aus dem Ford Transit ersetzt, der aus vier Zylindern genauso 122 PS holt, aber höher baut, weshalb die Motorhaube angepasst werden musste. Bis 2011 hatte der Vierzylinder 2,4 Liter Hubraum, bei immer noch gleichbleibender Leistung wurde dieser dann auf 2,2 Liter reduziert. Für viele Land-Rover-Fundamentalisten war der Einzug von Ford-Aggregaten in den Vorderbau ein Sakrileg, aber vom Fünfzylinder-Brummeln einmal abgesehen, macht auch der Vierzylinder Spaß. Unser Fotoauto ist von 2009 und hat noch 2,4 Liter.

**360 Newtonmeter liegen bereits** bei 1950 Umdrehungen an, das Handschaltgetriebe von ZF hat nun sechs Gänge, wobei insbesondere der Rückwärtsgang höhere Bedienkräfte erfordert als in der Serie I. Kein

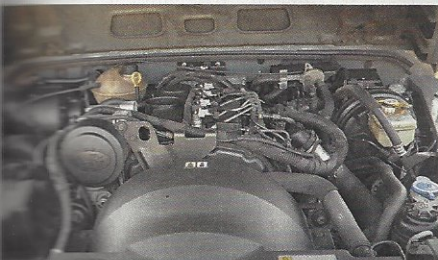
anderes Fahrzeug auf dem Neuwagenmarkt fuhr sich 2016 so archaisch und verlangte nach einem derart zupackenden Wesen. Während bei anderen Herstellern der Rückwärtsgang bereits per Touch-Befehl eingelegt wurde, mussten sich im Defender II schwächliche Nutzer mit dem ganzen Körpergewicht an den Schalthebel hängen. Kurz nach Einführung der letzten Generation verkaufte Ford 2008 Land Rover an die Tata-Gruppe weiter. Die Inder hatten eigentlich vor, den Defender 2010 verdient sterben zu lassen, denn die Fertigung war mit modernen Industrieprozessen nicht mehr vereinbar. 56 Stunden dauerte der Bau, der in weiten Teilen immer noch von Hand erfolgte. Wegen der Rahmenbauweise konnte der Defender ferner nicht mit Range Rover und Co. am selben Band gebaut werden.



In Deutschland zugelassene Defender können selten ihr ganzes Potenzial entfalten und fahren ihre Starrachsen meist nicht artgerecht auf Asphalt spazieren



Traummaße 90/110/130: Den Defender gab es mit drei Radständen: Den 90 offen oder geschlossen, den 110 nur als geschlossenen Fünftürer, den 130 nur als Pick-up



Dass es ein Transit-Motor ist, merkt man hintern (nachgerüsteten) Sportlenkrad nicht



Dank neuem Armaturenbrett und Klimaanlage sind die Lüftungsklappen nur noch angedeutet



Wer den Amazonas durchqueren und dabei auf ein Ford-Fiesta-Armaturenbrett blicken will, ist mit dem Defender II gut bedient. Bis zum Schluss gab es keine Airbags



Wenige junge Gebrauchte fühlen sich derart nach Oldtimer an und machen deshalb so viel Spaß

Der Defender 110 ist gerade einmal 4,60 Meter lang, fühlt sich aber riesig an. Der 90 bringt es auf kompakte 3,72 Meter

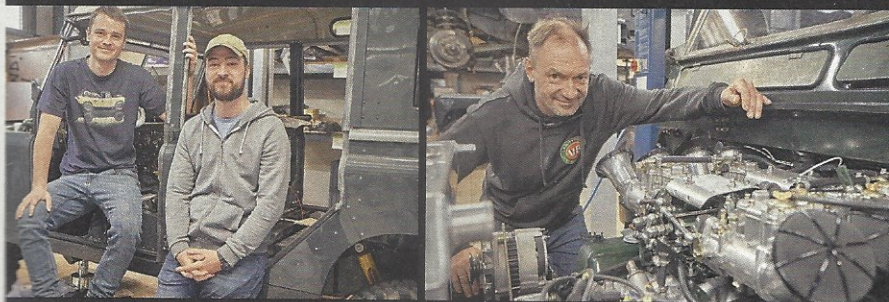


Baujahr 2009 und 1956 im Formationsflug. Die wenigsten Autos sind sich über insgesamt 68 Jahre so treu geblieben wie der Land Rover



## Das Basislager

**Eine ehemalige Ford-Werkstatt und Tankstelle** an der L277 im Donautal, fernab von Großstädten, Handynetzen oder Bundesautobahnen bildet das deutsche Epizentrum in Sachen Land Rover. Seit 2001 restauriert und repariert Urs Stiegler mit seiner Mannschaft die Allradlegende aus der Mitte Englands, Schwerpunkt V8-Umrüstung von Serie-I-Modellen. Aber auch jene, die gerne einen 4,2-Liter-Reihensechszylinder von Jaguar in ihrem Land Rover hätten, werden genauso bedient wie die, deren Defender II bitte wie eine Serie II aussehen soll. Da das Thema Land Rover nirgendwo so gelebt wird wie hier, sind die Gebrüder Lehmann (23 und 24) sogar aus Ostfriesland ausgewandert und arbeiten nun beide als Projektleiter im *Landy Point*. [www.landy-point.de](http://www.landy-point.de)



Es ist nie verkehrt, wenn eine Werkstatt wie ein Werkmuseum aussieht. Kein Wunder, dass der *Landy Point* uns alle sechs Land-Rover-Generationen zur Verfügung stellen konnte

## Finale - Abpiff 2016

Was echte Fossile auf dem Neuwagenmarkt angeht, ist jetzt nur noch der Lada Niva übrig. Gerade einmal zwei Millionen Land Rover entstanden während der epischen Bauzeit von 68 Jahren, dennoch rettete der Allradler Rover in der Nachkriegszeit. Schön für uns: Bis zum Produktionsende 2016 fahren sich alle Generationen wie Oldtimer. Für den Alltag wäre ein elektronikarmer Defender I TD5 als 110 unsere erste Wahl, für alles andere ein Land Rover Serie II. Noch kaschieren keine Kunststoffverkleidungen das Fahrerlebnis in der Wanne aus Stahl und Aluminium, das unsynchronisierte Getriebe ist alles andere als störrisch und im direkten Vergleich zur Serie I ist der Nachfolger ein Designerstück. Lesern, denen Mobilitätsgarantie wichtiger als ein gut bestückter, zölliger Werkzeugkasten ist, sei an dieser Stelle der Ineos Grenadier empfohlen. Ein britischer Milliardär war mit der Produktionseinstellung 2016 nicht einverstanden und hat im Gegensatz zum aktuellen Retro-Defender einen würdigen Nachfolger auf den Leiterrahmen gestellt.



Am 29. Januar 2016 rollte der letzte echte Land Rover in Solihull vom Band und direkt ins Werkmuseum



Ob mit oder ohne Land Rover: Die L277 durchs Donautal sollte jeder mal gefahren sein



Die ersten Ineos Grenadier werden zur Zeit ausgeliefert und sollen den Defender beerben



Ein seltenes Bild: Alle sechs Generationen grasen am Ufer der Donau