

Jenseits von Sigmaringen:
Urs Stiegler, Hündin Paula und
sein Landy Serie I von 1954



Landy-Lord

*Zwischen Schlössern und Feldern lebt
Urs Stiegler seinen Traum und haucht historischen
Land Rover neues automobiles Leben ein.*

Er könnte hier geboren sein. Die Landschaft sanft hügelig, das Wetter bisweilen so rau wie die Menschen würzig. Sogar Highland-Games gibt es. Zwar in Kreenheinstetten und schwäbische, aber immerhin. Selbst die Schlösserdichte hat britische Ausmaße. Das liegt an den Hohenzollern in Sigmaringen. Blaues Blut und Traktor-Blubbern bestimmen die Fließgeschwindigkeit des Alltags. Das natürliche Terrain für einen Land Rover.

Er ist hier geboren. Urs Stiegler, 35. Breites Grinsen im Gesicht, mittelbreiter schwäbischer Slang auf der Zunge und die schmale Sonnenbrille ins Haar hochgeschoben. Kein verkleideter Brite aus Überzeugung, kein Tweed, keine Pfeife, kein blaues Blut. Aber trotzdem ein kleiner Lord. Der Landy-Lord – und sein Reich wird größer.

Sigmaringen hinterm Bahnhof. Es sieht aus, wie es aussieht, wenn ein einstiger Staatsbetrieb wie die Bahn zur AG mutiert und mehr auf die Stim-

mungslage der Finanzanalysten schielen muss als auf den Graswuchs seiner überzählig gewordenen Liegenschaften. Hier lebt Urs Stiegler seinen Traum. Herzstück ist ein alter Lokschuppen, der jetzt als Werkstatt des Landypoint dient.

Und natürlich sind da die Landys. Als würden sie wild wachsen, schnuppern Landy-Schnauzen um Gebäudeecken, sprießen Landy-Karossern zwischen Gras hervor. Es gibt die Ausschlachtecke, den Standplatz für die Vorzeige-Modelle und den Platz der Schwererziehbaren.

Etwa 60 Fahrzeuge bevölkern das Areal und verspinnen sich zum Historien Gemälde der älteren Land Rover-Geschichte. Denn das Interesse Urs Stieglers konzentriert sich auf die frühen Serien I bis III, die fast unbeirrt von technischen Neuerungen zwischen 1949 und 1984 gebaut wurden. Nicht dass der 35-Jährige etwas gegen einen Defender hätte oder gegen einen Range. Mit denen lassen sich „erstklassige Geschäfte machen“, sagt Stiegler und deu-



Alarmstufe Rot: Defender im Revier der Historischen



Automobile Urviecher in Freilandhaltung



Dick aufgetragen bei der Fehlerfindung

Landy-Partie am
Donau-Ufer: eintauchen in
die kleinen Abenteuer



*„Ein Land Rover muss im Grunde so sein
wie eine abgewetzte Barbour-Jacke“*



Fehlersuche als Gemeinschaftserlebnis



Generationen-Gesichter: Landy I (rechts), Landy II (links), Landy III (Mitte)

tet auf einen Defender, der bis vor kurzem in einem Schweizer Bergkaff seine Runden als Feuerwehrauto drehte. Mit einer Laufleistung unter 60 000 Kilometern und einem V8-Motor unter der Haube ein Glücksgriff: „Keine Stunde stand der im Internet.“

Mit solchen schnellen Geschäften lässt sich der ein oder andere historische Pflegling entspannter in alltagstauglichen Zustand versetzen. Da rechnet Stiegler schnell eins und eins zusammen.

Kein Wunder, denn wie bei vielen Menschen, die aus Leidenschaft zu ihrem Job gekommen sind, waren die beruflichen Schienen bei Stiegler ganz anders justiert. Betriebs- und Volkswirtschaft hat er studiert, sollte hernach in die Steuerberatungskanzlei seines Erzeugers eintreten.

Das hat er dann auch getan, anfangs Vollzeit, dann verdrückte er sich immer öfter in seinen Schrauber-Schuppen. 2001 eröffnete er schließlich seinem nur mäßig begeisterten Vater, dass er seine Zukunft in der Vergangenheit der automobilen Ackergäule sieht.

Manchmal reibt sich Urs Stiegler die Augen bei dem, was seither geschehen ist: Inzwischen hat er zehn Mitarbeiter, und der Landypoint zählt zu den ersten Adressen bundesweit, was die Aufbereitung historischer Land Rover angeht. 60 hat er in der ersten Jahreshälfte verkauft, was „eigentlich ein Wahnsinn ist“.

Dem lässt sich kaum widersprechen. Um der Faszination des Land Rover auf die Fährte zu kommen, bedarf es schon philosophischer Anleihen, weil sich auf Seiten der Ratio partout kein Grund findet, warum man einen Land Rover braucht. Reduziert ist das Gefährt auf das Wesentliche und weniger: Bremse, Gas, ein Haufen Metall. Dem Fahrkomfort können nur stabile Bandscheiben widerstehen, und einen Wasserablauf braucht es nicht, weil es sowieso überall durchläuft.

Das Design folgte hier nicht einer Idee, ebensowenig der Einsatz von Aluminium für den Karosserieaufbau einer Innovation, sondern beides nur der materiellen Not der Nachkriegszeit: Aluminium wurde eingesetzt, weil Stahl knapp war, die

Form wurde Land Rover-Schöpfer Spencer Wilks vom Umstand diktiert, dass der vor der Pleite stehende Autobauer Rover Werkzeugkosten sparen musste.

Wen interessieren heute solche Bagatellen? Mit seiner notorischen Rückständigkeit wird das Gefährt zum passenden Gefährten, das den satten Wohlstandsmenschen auf der Jagd nach dem Weiter, Besser, Höher durchschnaufen lässt: „Viele haben die Schnauze voll von überperfekten Autos“, fällt Stiegler ein Urteil hart wie eine Landy-Starrachse.

Der Geschäftsmann in Stiegler vergleicht das mit dem Erfolg von Harley-Davidson: Die Menschen wollen ein individuelles Fahrzeug, aber dranschrauben? Nein danke. Hier sieht er seinen Auftrag: Die Landys so weit zu überarbeiten, dass sie alltagstauglich sind.

Das hat Grenzen: Ein historischer Landy werde nie ein günstiges Auto und auch keines, mit dem man 50 000 Kilometer im Jahr herunterspult.

Die Tauglichkeit als Alltags-Fluchtfahrzeug erhöht das höchstens. Motto: nicht für je-

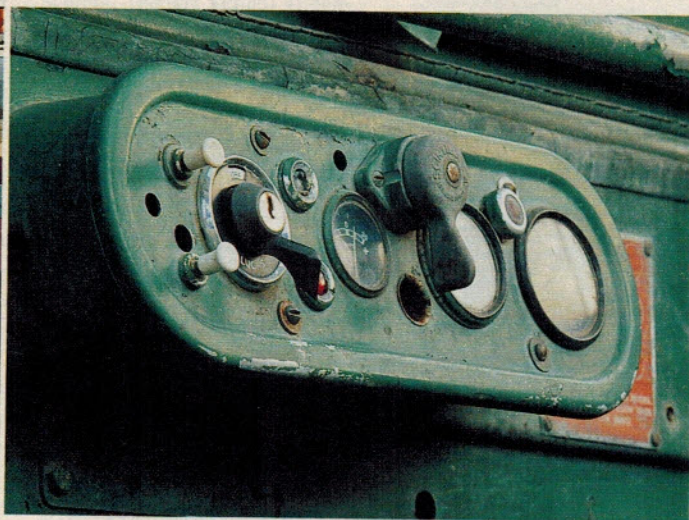
den, aber viel für Individualisten. Und wo die sich tummeln, sind Anekdoten nicht fern. Hoch vergnügt erinnert sich Stiegler an einen in München lebenden britischen Künstler. Der hatte sich via Internet einen Landy nebst Grundüberholung für stattlich über 10 000 Euro geordert. Als er aber das herausgeputzte Fahrzeug abholen wollte, erspähte er in einer Ecke einen völlig zerbeulten Landy. Den hat er dann mitgenommen. Zum Preis des aufbereiteten Fahrzeugs.

Ein extremes Beispiel, aber kein Einzelfall. Das ist wie im richtigen Leben: Bewundert werden die mit dem gegelten Haar, die nach Erfolg und Geld riechen, geliebt die mit den Ecken und Kanten und den kleinen Schwächen. Davon hat der Landy einiges zu bieten. Im Grunde, grübelt Urs Stiegler, „muss so ein Fahrzeug sein wie eine abgewetzte Barbour-Jacke“. Spricht's und nimmt mit seinem leicht patinierten Landy Baujahr 1954 sein Reich unter die Räder.

Text: **Frank Volk**
Fotos: **Reinhard Schmid**



Gras drauf: Die meisten Landys kommen aus der Schweiz



Ein Statement für das Schlichte: Innenleben eines Serie I-Modells