

Pick-Up

Der knorrige Leyland Beaver ist die Basis für eine ungewöhnliche Huckepack-Methode, um fabrikneue Land-Rover zu transportieren. Typisch englisch eben ...

Rund 70 Prozent der Land-Rover-Produktion gehen zu Beginn in den Export. Für den Transport der Allradler an den Hafen setzt Rover auf eigens dafür angefertigte Lkw. Einer dieser Leyland Beaver mit Brockhouse-Aufbau hat den Weg nach Deutschland gefunden – sogar mit zeitgenössischer Fracht.

Der Land-Rover soll kurz nach dem Krieg Briten sicher durch dick und dünn bringen. Getreu dem Motto, dass weniger mehr ist, präsentiert Rover einen kargen Geländewagen. Weil es für den Rahmen keine Stahlträger in ausreichender Länge gibt, schweißt man kürzere Rahmenstücke zusammen. Stahlblech für die Karosserie ist im Königreich Mangelware, was es gibt ist Duraluminium, ein Überbleibsel vom Bomberbau. Allradantrieb mit Untersetzung und ein Benzinmotor bringen den Kraxler in Fahrt, die ersten Serienfahrzeuge feiern am 30. April 1948 auf der Amsterdamer Motorshow ihr Auslandsdebüt. Nur wenige Rover-Leute glauben an einen Erfolg der Konstruktion, vielen erscheint sie zu einfach. Doch die Messebesucher erkennen die Fähigkeiten des Autos und unterschreiben so viele Kaufverträge, dass die erste Vorserienproduktion umgehend ausverkauft ist.

Die Geländeeigenschaften des Land-Rovers sind sagenhaft, doch das gilt es immer wieder zu beweisen. Auf Vorführungen im ganzen Königreich treiben Testfahrer die Wagen durch härtestes Terrain, die Zuschauer sind begeistert. Sogar Premier Winston Churchill nimmt auf dem heißen Stuhl neben dem Fahrer Platz – und kann die Begeisterung nicht ganz teilen. Auf die Frage eines Reporters „Wie war’s“ soll er nicht sehr staatsmännisch geantwortet haben: „Wie in einer wild gewordenen Wäscheschleuder.“

Der Erfolg sorgt für Schlagzeilen, der Export brummt, der Land-Rover verschafft dem Hersteller und damit Großbritannien dringend benötigte ausländische Devisen.





ROVER

HELPING BRITAINS

DRIVE

LEYLAND

ROVER

One of Britain's Best

EFE 55

Das alles interessiert Dave und Richard nicht, die Männer erledigen pflichterfüllt ihren Job. Und der ist heute, Mitte August 1951, mal wieder besonders hart. Auf der ganzen Strecke kämpfen die Männer gegen die brütende Sommerhitze. Nur gut, dass sich die vorderen Tropfenfenster weit ausstellen lassen. Im Stop and Go der Londoner Randbezirke steigen erste leichte Dampfwolken aus dem Kühlerverschluss. Dave hält den Laster in Bewegung, nur durch Fahrtwind kann er den Motor vorm Hitzekollaps bewahren. Und so brummt der Diesel zwischen den Sitzen unbeirrt sein Lied von unbedingter Zuverlässigkeit und traktiert mit seiner Abwärme die Fahrer.

Jetzt beginnt die Entladezeremonie – die hat es in sich

Die Fracht ist wertvoll und wichtig, bringt sie doch Geld zum Wiederaufbau des Königreichs. „Exportiere oder stirb“ ist in diesen Tagen die oft propagierte Losung britischer Politiker. „Helping British Export Drive“ steht deshalb deutlich lesbar auf der Seite des Oberdecks. Oben stehen zwei nagelneue Land Rover, darunter noch zwei. Vier Fahrzeuge reisen auf dem Anhänger. Mit fast 20 Tonnen ist die Fuhre am Limit, die Männer sind hoch konzentriert. Gekonnt zirkeln sie den Leyland-Beaver durch die Londoner City, im Verkehr der frühen Morgenstunden müssen sie häufiger in den ersten Gang schalten. Dave hat den Bogen raus und aktiviert den

rechts neben dem Vierten (!) liegenden Kriechgang ohne Zahnradgeheul. Eigentlich war das Getriebe als Vierganggetriebe konzipiert, doch Militärkunden verlangten einen effektiven Kriechgang – für den im „normalen“ Schaltschema kein Platz war. Also wanderte der Erste dorthin, wo bei heutigen Getrieben der Fünfte wohnt ... London-City ist überwunden, nach weiteren drei Stunden anstrengender Fahrt erreichen sie den Hafen Dover.

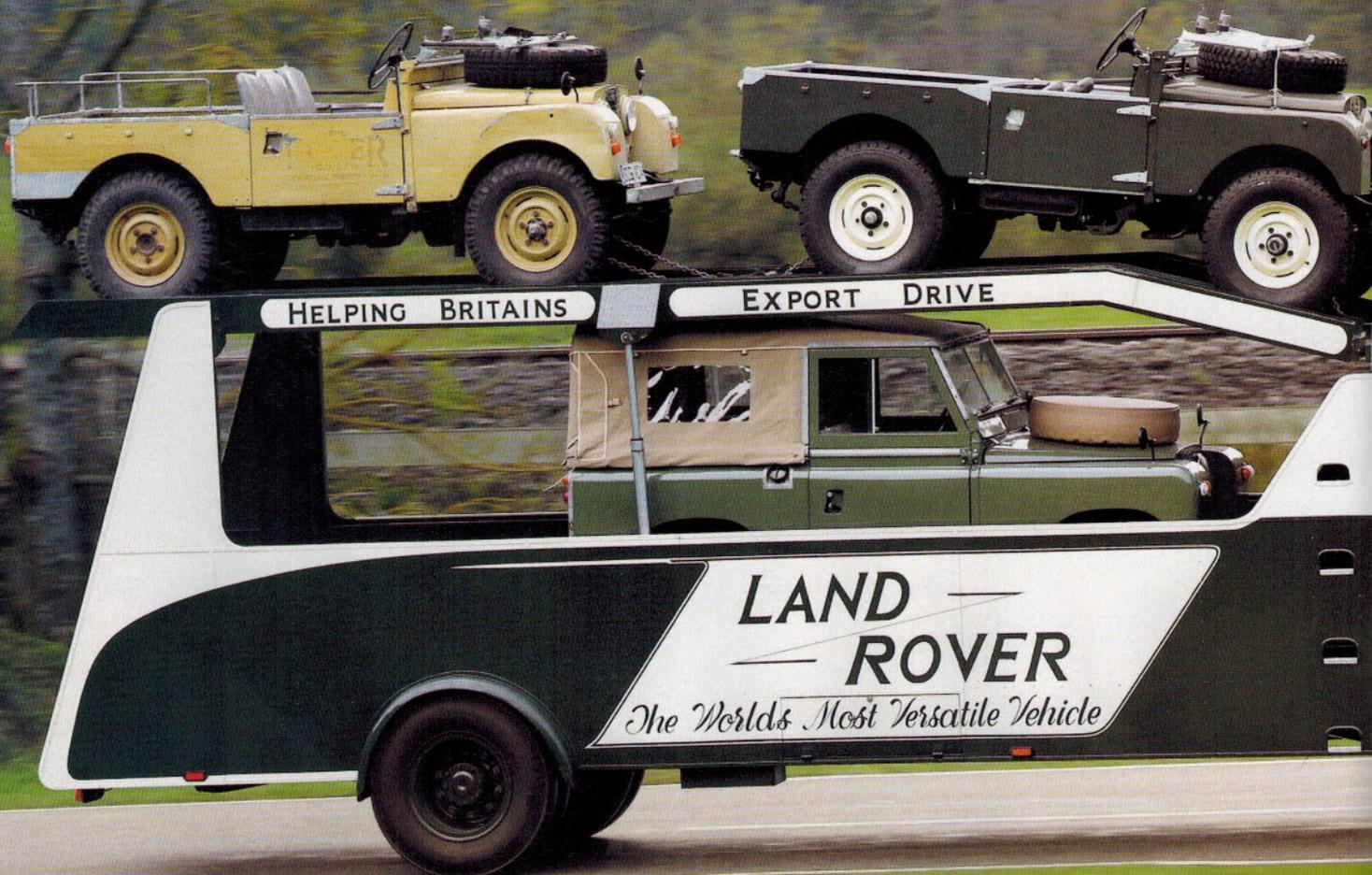
Dort beginnt die Entladezeremonie – die hat es in sich, bei der Gluthitze eine Plackerei. Mit vereinten Kräften koppeln die Männer den Hänger ab, sichern ihn und schwenken die Deichsel um 90 Grad zur Seite. Dave wendet den Beaver und rangiert ihn frontal bis gegen den Anhänger. Als Nächstes ziehen sie zwei stählerne Rampen aus einer Halterung und legen sie

Die Kontaktadresse

Name

Straße

Ort



an der unteren Ladefläche an. Per Ratschenkurbel lösen sie die Ketten der hier stehenden Land-Rover und bugsieren sie von der Ladefläche. Denselben Vorgang wiederholen sie am Heck des Hängers. Jetzt heißt es klettern: Richard erklimmt den oberen Teil und verbindet mit Stahlrampen die Fahrrinnen von Anhänger und Zugfahrzeug. Denn nur die obere Ladefläche des Motorwagens lässt sich hydraulisch absenken, die des Hängers ist starr.

Also sind alle Autos auf dem Oberdeck des Hängers über das Zugfahrzeug rückwärts zu rangieren, ein Job für Profis. Geschafft: Nach knapp 50 Minuten stehen die Landys aufgereiht im Zollhafen. Nach einem Frühstück in der Beaver-Kabine geht es zurück nach Solihull. Zweimal pro Woche bewältigen die Teams die Strecke, manchmal schaffen sie eine Hinfahrt mehr.

Noch weiter zurück, ins Jahr 1949: Um die Exportbestellungen ausliefern zu können, müssen die Land-Rover zu den Häfen. Eine Überführung auf Achse kommt nicht in Frage, normale Autotransporter fassen nur drei der Geländegänger, eine wirtschaftlichere Lösung muss her.

Wenn es keinen geeigneten Transporter gibt, muss man ihn passend bauen. Auf der Earls Court Show im Oktober 1948 hat die Firma Brockhouse in West Bromwich

Technische Daten: Leyland Beaver 12 B

Motor:

Wassergekühlter Sechszylinder-Vorkammerdiesel (Typ Leyland 0.600), ohv-gesteuert, geteilte Zylinderköpfe für je drei Zylinder; Simms-Einspritzpumpe (Export: CAV); Druckumlaufschmierung

Bohrung x Hub: 122 x 138 mm

Hubraum: 9800 ccm

Leistung: 125 PS bei 1800 U/min

Drehmoment: 556 Nm bei 900 U/min

Fahrgestell:

U-Profil-Leiterrahmen; Starrachsen vorn und hinten, Längsblattfedern

Leergewicht:

7250 kg (Zugfahrzeug)

Zul. Gesamtgewicht:

12.000 kg (Zugfahrzeug)

Gesamtzuggewicht: 19.500 kg

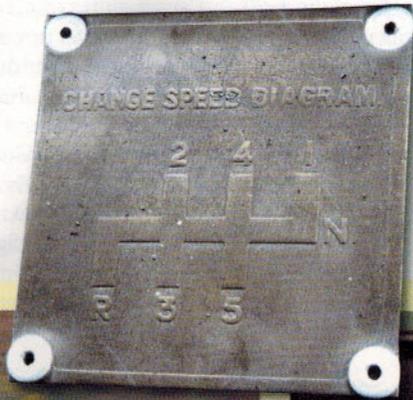
Zug-Länge: 16,8 m

Höchstgeschwindigkeit: ca. 53 km/h

Verbrauch: ca. 26 l/100 km

Baujahr (dieses Fahrzeug): 1948

Bauzeit: 1946 bis 1957



Art-Deco-Uhren: Die Instrumente im Stil der dreißiger Jahre geben Auskunft über Öldruck, Bremsdruck und Geschwindigkeit



Robuster Brummer: Der Leyland-Sechszylinder zwischen den Sitzen macht deutlich auf sich aufmerksam



Vier plus eins: Das Getriebe war ursprünglich als Viergang-Box geplant. Als das Militär einen Kriechgang forderte, platzierten ihn die Ingenieure rechts neben den Vierten



einen neuen Autotransporter mit hydraulisch absenkbarem Oberdeck vorgestellt, leider sind die Land-Rover zu hoch für die Konstruktion. Brockhouse ist dennoch der ideale Partner für den Auftrag, die Fabrik liegt unweit von Solihull und hat schon einen Anhänger für den Land-Rover entwickelt. Die Firma hat Erfahrung und beliefert seit Jahren Austin und Morris mit ihren „Pullmore“-Transportern.

Also gibt Rover bei Brockhouse ungefähr ein Dutzend Lastwagen in Auftrag. Als Basis der Transporter dient der robuste und mit 125 PS für den Zweck ausreichend motorisierte Leyland-Beaver 12 B, der auf der Insel durch Zuverlässigkeit und Sparsamkeit einen Ruf wie Donnerhall genießt.

Doch die Konstruktion ist nicht einfach: Land-Rover sind höher als Limousinen,

deshalb kommt es auf jeden Zentimeter an. Dazu nutzt der Fahrzeugbauer die Möglichkeit, die Frontscheibe der Standard-Land-Rover zu klappen. Die unten geladenen Autos machen sich möglichst flach, so lässt sich das obere Ladendeck so tief anordnen, dass sich oben höhere Land-Rover mit Festaufbauten parken lassen. Die Höhe der oberen Rampe ist hydraulisch so verstellbar, dass das Laden auch umgekehrt funktioniert, allerdings nur bei trockenem Wetter – denn oben würden die „Cabrios“ bald absaufen.

Anfang Juli 1951 ist es so weit: Auf einer Land-Rover-Vorstellung rollt der erste Transporter unter den Augen der Presse an. Acht Landys auf nur einem Transporter sorgen für Staunen, passten doch früher gerade mal drei bis vier der Fahrzeuge

auf einen Lkw-Zug. Das Abladen geriet zur Showeinlage: In einer perfekt einstudierten Choreografie aus Rangiermanövern, dem scheinbar mühelosen Anlegen schwerer Rampen und viel Fahrkönnen am Land-Rover-Lenkrad stehen die Neuwagen nach nur 30 Minuten in Reih und Glied fotogen vor dem schicken Leyland.

„Loading Eight Vehicles in 30 Minutes“ titelt „Commercial Motors“ in der Juli-Ausgabe und bezeichnet den neuen Transporter als einen Meilenstein im Frachtgewerbe. Dass die beiden Fahrer den Ladevorgang wie ein Formel-Eins-Boxenteam wieder und wieder geübt haben, um unter die magische halbe Stunde zu kommen, ahnt damals niemand.

Die ausgeklügelte Hydraulik – mit den eigens vom Spezialisten für Militär-Hydraulik „Bromilow and Edwards“ entwickelten schnell arbeitenden Zylindern – trägt zum raschen Aufladen bei. Die über eine Gelenkwelle am Getriebe angeflanschte

Acht Landys auf nur einem Transporter sorgen für Staunen



Ladevorgang: Zuerst rangiert der Fahrer vorwärts vor den Anhänger. Dazu schwenkt er die Deichsel um 90 Grad. Dann rollen ...



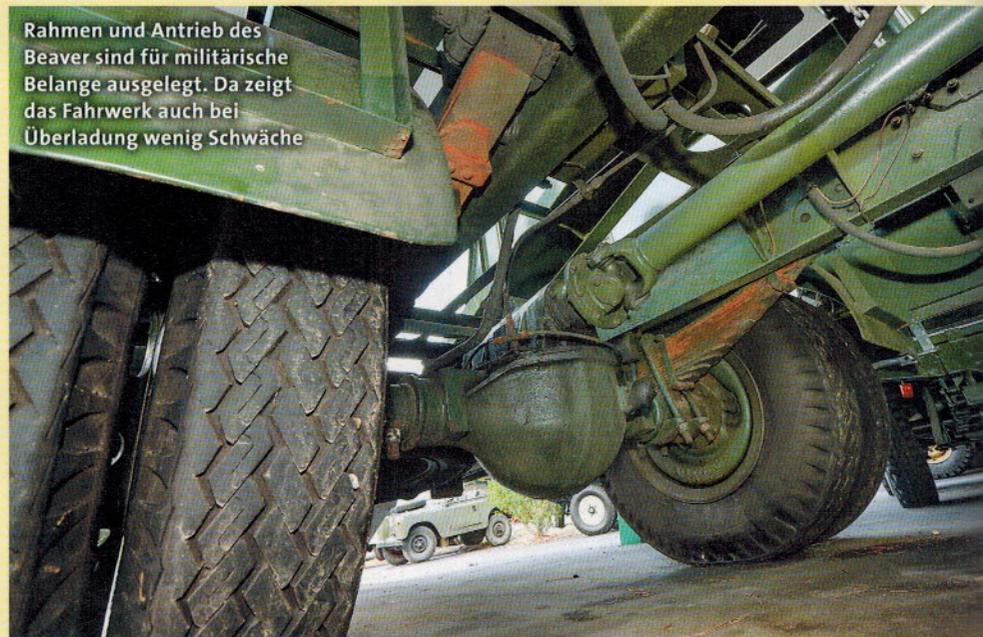
... die Autos auf das Oberdeck des Hängers. Dazu werden ganz pragmatisch kurze Rampen zwischen Fahrerhaus und Hänger gelegt



Selbes Prinzip, stilistisch nicht ganz so schick wie unser Fotoauto mit seiner Seitenverkleidung. Auch dieser Lkw bringt acht Landys an den Hafen



Hartes Auto für harte Männer: Komfort ist im Fahrerhaus ein Fremdwort. Der spartanische Sitz lässt sich zwischen eng und ganz eng einstellen



Rahmen und Antrieb des Beaver sind für militärische Belange ausgelegt. Da zeigt das Fahrwerk auch bei Überladung wenig Schwäche

Pumpe sorgt für fixes Heben und Senken der oberen Plattform, das Oberdeck am Anhänger ist starr. In der Regel wird, wie beschrieben, der Hänger über den Motorwagen entladen. Ist das nicht möglich, verbirgt sich im Trailer eine mächtige Aufbaurampe mit Mittelstütze, deren Aufbau aber wegen der schweren Arbeit möglichst vermieden wird.

Auch wenn normal begabte Fahrer für das Be- und Entladen fast eine Stunde brauchen, revolutioniert der Laster die Fahrzeugüberführung. Rovers Transportmanager, Mr. C. W. Blythe, zieht damals begeistert Bilanz: „Wir konnten die Lieferkosten pro Land-Rover mehr als halbieren – auf nur zwei Pfund. Wir können rund dreimal so viele Land-Rover in kürzerer Zeit zu den Häfen bringen als vorher.“

Sind nur Fahrzeuge mit festem Aufbau zu laden, rollen die Land-Rover auf hölzernen kleinen Hilfsrädern auf den Transporter. Das bringt die entscheidenden Zenti-

meter weniger Höhe und es passen auch hier acht Autos drauf. Wegen der dann fehlenden Traktion ziehen die Fahrer die Land-Rover per Winde auf die Decks.

Voll beladen bringt der 16,8 Meter lange Zug 19 Tonnen und zehn Zentner auf die Waage, das Leergewicht vom Beaver-Zugfahrzeug beträgt sieben Tonnen und fünf Zentner. Der Anhänger ist mit zwei Tonnen und fünf Zentner ein guter Beweis für die Leichtbaukünste der Brockhouse-Ingenieure. Um den voll beladenen Zug im Zaum zu halten, arbeiten an Motorwagen und Hänger üppig dimensionierte Druckluftbremsen.

Unzählige Land-Rover gelangen mit der Transporterflotte von Solihull zu den britischen Häfen und großen Land-Rover-Vorfürungen in England. Die Leyland-Beaver zeigen sich als zähe Meilenfresser. Doch der Alltag in Wind und Wetter zehrt an der Substanz, Ende der sechziger Jahre mustert Rover die Transporter nach und

nach aus und alle fallen der Schrottpresse zum Opfer. Alle, ausnahmslos alle.

Und wieso können wir dieses schicke Exemplar präsentieren? Die Antwort gibt uns Urs Stiegler, Geschäftsführer vom Landy-Point in Beuron: „Zum 60. Land-Rover-Geburtstag in Jahr 1998 ließen die britischen Sammler-Legenden Ken und Alan Wheelwright diesen absolut originalgetreuen Transporter bauen. Als Basis diente ein Beaver-12 B-Röntgenwagen von 1948 aus Militärbeständen und einige zerkniterte Fotos. Als wir dieses tolle Fahrzeug für unsere Sammlung bekommen konnten, habe ich keine Sekunde gezögert.“

Kompliziert an den Hänger rangieren und die schwere Deichsel verdrehen, das müssen die Jungs vom Landy-Point allerdings nicht: Für die perfekte Replik gibt es (noch) keinen Trailer.

Text: Dirk W. Köster
Fotos: Stephan Lindloff, Archiv

Die kräftigen Hydraulikzylinder drücken ziemlich mittig unter die Ladefläche. Voll aufgestellt, lassen sich unten auch hohe Autos laden

