



EMPFANG: Alles im LandyPoint dreht sich um Land Rover.



TEMPEL: Auf dem Hof des LandyPoint tummeln sich stets an die 40 Fahrzeuge.

Wer sich nach Beuron verirrt, der hat sich entweder fürchterlich verfahren oder aber er möchte zu Land Rover-Papst Urs Stiegler vom LandyPoint. So etwas wie Zufallskäufe oder gar Laufkundschaft gibt's hier draußen im Donautal nicht. Man kommt mit einem Plan oder gar nicht.

Auf Urs' Hof findet man so ziemlich alles, was die Land Rover-Historie zu bieten hat: Alle Serie-Baureihen bis hin zum Td5 Defender. Dazu

Restaurationen sowie Auf- und Umbauten in allen Preis- und Zustandsklassen. Eine Serie II mit Servolenkung und V8-Vergasermotor gefällig? Oder doch lieber ein rennfertiger Defender? Kein Problem.

#### EIN BISSCHEN MUSEUM

Rund vierzig Autos stehen auf dem Hof, von denen längst nicht alle Urs gehören. „Viele meiner Kunden stellen ihre Fahrzeuge bei mir unter. So habe ich ein kleines Muse-



# Ein Mann,

Es gibt Schrauberbuden, Werkstätten und Tempel für Automobile in Deutschland. Der LandyPoint in Beuron ist eher Letzteres. Und der Tempelaufseher heißt Urs.

um und sie müssen sich nicht um ihre Schätze sorgen.“

Für die besonderen Exponate gibt's Platz im Showroom: Hier tummelt sich unter anderem einer der 40 Pre-Production-Land Rover, oder eine Serie II mit Jaguar-Reihensechszylinder. Die Halle platzt

aus allen Nähten. „Ich überlege schon, noch einmal eine Halle zu bauen, damit ich alles unter Dach bekomme.“

In der Werkstatt herrscht Business as usual – zumindest fast, denn mit normalem Alltag kann man nicht rechnen, wenn man mit eng-

EIN BISSCHEN LOUNGE: Gemütlich zusammensitzen gehört einfach dazu.



ALLES ORIGINAL: Die Serie I ist noch im Urzustand.







# ein Wort



**MUSEUM:** Die feinsten Exponate stehen unter Dach. Ganz rechts: ein Pre-Production-Land Rover.



**DER ZUKUNFT VORAUSS:** Diese Serie II kam mit BMW-Dieseln und H-Kennzeichen auf den Hof.

lischen Oldtimern arbeitet. Viele Teile müssen neu angefertigt werden, lackiert wird aber direkt vor Ort. Rund um die Gebäude stapeln sich Karosserieteile, die Ersatzteillager im Keller quellen über. Besonders Importe aus England machen den Mechanikern zu

schaffen. „Wenn du ein Auto von drüben holst, brauchst du dich nicht wundern, wenn es auf den ersten Blick super aussieht und auf den zweiten schlicht Schrott ist.“ Kein Wunder also, dass gute Exemplare richtig ins Geld gehen. Wenn nur wenig zu machen ist,

kommt man vielleicht mit knapp über 10000 Euro hin. Komplettrestaurierungen schaffen es aber schon auch auf hohe fünfstelligen Beträge.

### WILLKOMMEN ZU HAUSE

Wir sitzen im Empfangsbereich oder eher der Lounge des Landy Point, umgeben von allerlei Devotionalien der Land Rover-Gemeinde. Dazwischen Spielzeug und gelegentlich eines von Urs' Kindern. Es geht familiär zu. Jeder, der

zur Tür hereinkommt, bekommt einen Kaffee und für einen kleinen Ratsch ist auch immer Zeit. Nur so, erklärt man mir, lassen sich Arbeit und Familie wirklich miteinander vereinen. Urs hat das Prinzip perfektioniert: Er wohnt direkt über der Werkstatt. So kann er sich immer wieder mal fünf Minuten Zeit nehmen. Wir sind aber wegen der Autos hier. Oder eher wegen eines ganz besonderen. Natürlich fährt man

**URSPRÜNGLICH SCHWEIZER:** Zuerst diente der Wagen den Eidgenossen.



**ABSOLUT PUR:** Im Nutzfahrzeug braucht's keine Teppiche.







ACHT: Die Karosserie des Oldies erzählt von Feindkontakten.

im Hause Stiegler Serie I. Jeden Tag. Die Softtopversion. Unverbastelt und noch weitestgehend im Originalzustand.

### GESCHICHTE IN BLECH

So erzählt die Karosserie des 1956er Land Rover auch dessen gesamte Lebensgeschichte. Die Zeit hat Narben hinterlassen, Kratzer und Beulen berichten von Feindkontakt, das Leder ist rissig und spröde. Hier und da, wo der Lack mittlerweile ab ist, finden sich Spuren von Korrosion. Nichts Tragisches natürlich. Guten gebrauchten Zustand nennt man das. Vor 56 Jahren wurde der Wagen in

der Schweiz zum ersten Mal zugelassen. Vor 15 führte ihn sein Weg dann nach Deutschland. Wirklich besonders macht den Wagen aber, dass er ebenfalls nicht Urs gehört. Er hat ihn vor neun Jahren verschenkt. An seine Tochter. Zur Geburt. Für die nächsten mindestens acht Jahre bleibt er aber der Vormund für die alte Dame der jungen Dame. Das schließt gelegentliche Generalüberholungen des Motors ebenso ein wie den täglichen Gebrauch. Ich habe zum ersten Mal die Möglichkeit, eine Serie I selbst zu fahren. Bisher waren Serie II und III die ältesten Eisen, die ich treten darf.

te. Mitfahren ging aber schon mal und ich erinnere mich, dass es in erster Linie unbequem und extrem hart war. Hier ist das nicht so. Der ständige Gebrauch hat die Blattfedern weich gemacht – oder gehalten. So fährt sich der Wagen deutlich komfortabler, als ich es mir hätte erträumen können.

### FAHREN WIE VOR 50 JAHREN

Die ersten beiden Gänge sind nicht synchronisiert. Der Gangwechsel erfordert viel Gefühl und die richtige Drehzahl. Runterschalten? Nee, lass mal. Beim Dritten und Vierten geht's wieder wie gewohnt und eigentlich ist der Dritte auch

der wichtigste Gang. Mit dem kann man das meiste abdecken. Der letzte ist für hohe Geschwindigkeiten. Die 52 PS des 2-Liter-Reihen-Vierzylinders reichen angeblich für maximal 110 Stundenkilometer. Der Tacho des Landys will uns aber nur ungefähre Schätzungen erlauben. Wir sind gefühlt recht zügig unterwegs. Das mag aber auch am Geräuschniveau im – oder besser gesagt auf dem Rover liegen. Ohne Dach ist's eben etwas lauter. Die scheppernden Türen und Fenster machen es nicht leiser. Dazu kommt die leichtgängige Lenkung. Die ist vor allem deshalb erwähnenswert, weils in der er-

Ein Haufen Differenziale: Vorratshaltung à la LandyPoint.



KOMPLETTAUFBAU: Diese Serie I wird von Grund auf neu gebaut.



EINZIGES SIC

DAILY DRIVER

sten Se  
volenku  
schwer  
gefühl:  
sprüngen

### DIE RIC

Die perf  
dene d  
leider so  
trobild p  
uns ger  
Vorank  
Erlebnis  
verlassen  
und schl  
ge der Re  
im Landy





UNZIGES SICHERHEITSFEATURE: Hupe.



KORROSION: Die gehört einfach dazu.



PLATZ FÜR DREI: Das Cockpit ist funktional. Gurte sucht man freilich vergebens.



DAILY DRIVER: Nur ein benutzter Motor ist ein guter Motor.



ALLEINE: Immerhin ein Lenkstockhebel.



TEMPO: 110 km/h sind realistisch.

sten Serie freilich noch keine Servolenkung gab. So entsteht ein schwer zu beschreibendes Fahrgefühl: Pur, direkt und absolut ursprünglich.

### DIE RICHTIGE STRASSENWAHL

Die perfekte, wenn auch gewundene deutsche Landstraße will leider so überhaupt nicht ins Retrobild passen. Schließlich geht es uns gerade nicht ums schnelle vorankommen, sondern um das Erlebnis des Altmetalltreibens. Wir verlassen also die Hauptstraße und schlagen uns auf die Feldwege der Region. Hier fühlt man sich im Landy gleich bedeutend wohler

– kein Wunder, schließlich sitzt man in einem landwirtschaftlichen Nutzfahrzeug.

Eine weitere Besonderheit des Engländers, denn anders als sein Vorbild, der Willys MB, der Ur-Geländewagen schlechthin, war der Land Rover zumindest anfänglich eine rein zivile Entwicklung und eben nicht in erster Linie für den Kampf-, sondern für den Agrareinsatz konzipiert.

Das wird der alten Dame nun freilich nicht mehr zugemutet, obwohl Urs, wie er selbst sagt, überhaupt keine Scheu verspürt, das Auto auch durchs Gelände zu treiben. Nur im Donautal natürlich nicht.

Der Naturschutz geht schließlich vor. Wir beschränken uns also auf Feld- und Waldwege.

### ERLEBTE ENTSPANNUNG

Besonders der Alltagszustand der Serie I sorgt für ein gehöriges Maß an Entspannung. Denn man muss sich weniger Sorgen machen als bei einem perfekt restaurierten Gefährt. Der etwas verlebte Zustand alleine macht schon Spaß, die Technik funktioniert derweil perfekt. Das entspricht genau dem Geist der Zeit, in der sogenannte Ratcars, also Autos, die zum Teil bewusst beschädigt und korrodiert sind, in gebrauchtem Zustand

erhalten werden. Für uns endet nach diesem kleinen Ausflugs- tag eine ganz besondere Begegnung mit der englischen Fahrzeughistorie. Für die kleine Besitzerin liegt das noch in ferner Zukunft – zumindest was das Selberfahren anbelangt. Ob sie sich einst wohl über ihr erstes Auto freuen wird? Welches Mädchen träumt denn schon von einem englischen Oldtimer? Urs ist da ganz zuversichtlich: „Sie mag ihn ja jetzt schon, denn jeder, der ihn fährt, muss ihr eine Tüte Gummibärchen ausgeben.“ Damit habe ich jetzt Schulden bei einer Neunjährigen ... ■

T | Marc Ziegler F | Uwe Fischer

GLÄSERN: Im Scheibenlager findet man für jedes Baujahr das Passende.



ALLES BRAUCHBAR: Um die Werkstatt stapeln sich Ersatzteile.

