

RANGE ROVER

Land-Lord

Mit Gummistiefeln ins Grand Hotel – das machte der Range Rover, Europas erster 4x4 in Nadelstreifen, 1970 hoffähig. Wir fahren den jugendlich wirkenden Oldtimer

Sieh zu, dass du vorher was Leichtes isst“, hatte Jens noch empfohlen. „Und vergiss nicht die Reisetabletten.“ Danke für die Tipps, mein Lieber, gab ich zurück. Wissend, dass der Rat von einem Mediziner kommt. Und dass Mediziner wissen, warum sie welchen Rat geben. „Fragen Sie Ihren Arzt oder Apotheker“ – schallt ja nicht umsonst zigfach aus jedem Werbeblock der Volksmusik-Hitparade. Wobei Jens Nodop, im Bild rechts der fesche Bengel in stilechtem Forstverwalter-Ornat, in diesem Fall höchstes Vertrauen verdient. Er ist nicht nur Mediziner (genauer: Zahnarzt). Jens ist noch dazu Besitzer dieses – sagen wir mal – Autos.

Da steh' ich nun, könnte ich Herrn Faust zitieren. Aber nach Literatur ist mir gerade gar nicht. War der Salat schlecht? Die Reispille ein Placebo? Weder noch. Ich bin einfach das späte Opfer fahrlässiger Konstrukteure, die einst versuchten, zwei be-







kanntermaßen miteinander unvereinbare Kriterien – Starrachsen und Komfort – gleichsam umzusetzen. Wie ein Bananenfrachter in schwerer See stampft und pumpt der Range Rover durch den Verkehr, auf und ab und hin und her, ich mitendrin, bis der Magen am Schluckmuskel anknüpft. Gerade rechtzeitig bringe ich

den Wagen zum Stillstand, springe raus, atme tief durch. Bietet der ADAC eigentlich noch diesen netten „Bring'-mich-heim“-Chauffeurdienst an?

Allmählich nimmt die Peristaltik ab. Missbilligend umkreise ich die fürstergrüne Fuhre. Ist das überhaupt ein Oldtimer, ergo ein Kandidat für dieses Magazin? Nicht

eher ein stinknormaler Gebraucher? Man mag Letzteres mutmaßen, wurde dieser Typ doch bis 1996 kaum verändert gebaut. Aber liegt damit daneben. 1970, vor fast 40 Jahren, debütierte der Range Rover. Im Jahr des Ausverkaufs der letzten Jaguar 240, der finalen Form des Mk II. Zu Lebzeiten des Pagoden-SL. Muss man sich



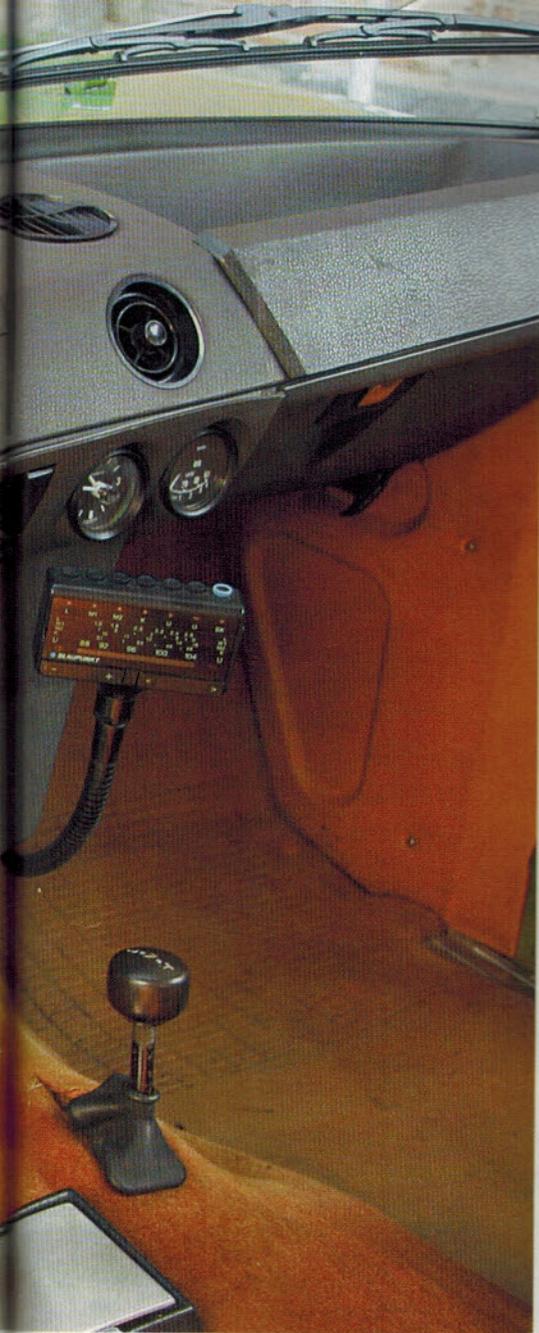
Schalten und falten: Fünf Hebel lugen aus vier Gummibälgen heraus. Der Overdrive (unten links) wurde erst 1980 nachgerüstet



Notausstieg: Mittels zusätzlicher Zugbügel sind die Türen auch von der Rückbank aus zu öffnen. Unschön: das Material der Türtafeln



Wüstentauglich: das Bordwerkzeug – inklusive mehrteiliger Notkurbel. Wer den V8 damit anwerfen soll, verrät das Bordbuch nicht



dieser damals gängige Begriff nicht gemeint haben.

Wogegen sich indes kein Käufer wehren konnte, ist das Fahrwerk. Starrachsen, meinetwegen. Aber um die Kiste auch ohne teure Achssperren feld- und waldkompatibel hinzubiegen, spendierten sie ihr extrem weiche Schraubenfedern und ewig lange Federwege. Das bringt Achsver-

Inhumaner Arbeitsplatz: Hartplastik-Gebirge, wild verstreute Uhren, Düsen und Schalter, null Servo



Spiegelblank, Kärcher-fest: Sitzbezüge mit der Haptik eines Cabrio-Heckfensters

schränkungen auf Unimog-Niveau offroad bei angenehmer Schluckfreude onroad – was sehr gut ist. Aber eben auch besagten magenfeindlichen Wellengang – was sehr schlecht ist. Schlecht ist vor allem mir.

Zum V8-Sound bei V8-Power. Sound? Was innen von dem geschmeidigen Antrieb zu hören ist, ist bestenfalls das Rauschen des Kühlpropellers. Power? Mal so gesagt: Ein Renault Kangoo mit partikelgefiltertem Einsüfner-Dieselmotor – quasi der legitime R4-Erbe – ist drehmomentmäßig gleichauf und fährt dem greisen Achtender lässig davon. Eine unverschämte Analogie? Möglich. Aber für wen eigentlich?

Was den Klassiker in diesen Disziplinen rehabilitiert, sind abermals Vergleiche mit zeitgenössischen Über-Stock-und-Stein-Kandidaten. Die keuchten gerade mal in unterste dreistellige Temporegionen empor, während der Range Rover einem Opel Rekord 1700 zum Abschied mit dem Heckwischer winken, später – mit optionalem Overdrive – sogar Mercedes 200 oder BMW 1602 ängstigen konnte. Übrigens: Selbst der später lancierte, viel stärkere Mercedes 280 GE lief nur 150 Sachen. Um das Wort Höchstgeschwindigkeit nicht zu missbrauchen.

Echtes Verwöhnaroma will auch innen nicht aufkommen. Teppichboden ist nur spärlich verlegt, ansonsten bewohnt speckig glänzender Gummibelag das Erdgeschoss. Und das Material der Türtafeln würde sogar die Testnote eines Lada Niva ruinieren. Krönung: die Sitzbezüge. Jeder Sitzfläche und -lehne ist ein einziges Formteil übergestülpt, dessen PVC-Spritzguss-Anmutung beim Anfassen Ekel hervorruft. Man fühlt sich an die Haptik eines Cabrio-Heckfensters erinnert, falls man dem Range Rover gewogen ist. Oder an das Gestühl im Verhörraum einer sibirischen KGB-Filiale, falls nicht. Zumindest stimmt die Sitzposition in Reihe eins. Dahinter geht es zu wie im Truppentransporter. Beinraum? Der entstünde durch das Verschieben des Beifahrersitzes. Doch selbst diese Option bietet der frühe Range Rover nicht.

Der Blick streift über die schmucklosen Weiten der Armaturenlandschaft. Manche

Kantig und ehrlich: Das Styling des Range Rover scheint vom Bauzeichner zu stammen, keine Kurve stört die geradlinige Geometrie

mal bewusst machen. Das ist etwa so, als erzähltest du jemandem, Deep Purple hätte sich nach langer Pause reformiert, und er kontert, dass diese Meldung auch schon wieder 24 Jahre alt ist. Kinder, wie die Zeit rennt.

Gut, alt genug ist er also, der Range Rover. Und wo wir schon mal beim Ausmisten hartnäckiger Klischees sind: Der Luxus- und Langstreckengeländewagen, als der er gemeinhin gilt, ist er zumindest in der Urversion überhaupt nicht. Man mag das früher so gesehen haben, im direkten Vergleich mit den üblichen Flurbereinigern militärischer Herkunft, Jeep CJ-5 oder DKW Munga oder so. Aber von einer konsequenten Kultivierung der Kraxelgene kann zumindest nach heutigen Kriterien keine Rede sein. E-Fenster, Lenkservo, Klima, Automatik – nichts von alledem war in den ersten Jahren lieferbar. „Rolls Rover“ – viel mehr als den noblen Neupreis wird





Range Rover – die Entwicklungsgeschichte

Die ersten Ideen für eine zivilere Variante des ursprünglichen Gelände-Kraxlers Land Rover reiften bereits in den späten Vierzigern. Zwischen 1951 und 1955 entstanden mutmaßlich zwölf Prototypen des „Road Rover“, der eine technische Verwandtschaft zum Rover 75 (P4) zeigte. Der zweite Anlauf folgte 1956 in Gestalt des deutlich Pkw-ähnlicheren Road Rover II mit P5-Genen, von dem bis 1959 mindestens elf Studienexemplare gebaut wurden. Mangels Ressourcen gelangten beide Projekte nicht zur Serienfertigung.

1964 sondierte Rover einen stark wachsenden Markt für allradgetriebene Freizeitfahrzeuge in den USA. Tatsächlich boomte in den Folgejahren das durch den IHC Scout (ab 1961), den Jeep Wagoneer (ab 1962) und den Ford Bronco (ab 1965) repräsentierte Segment. Das technische Layout von Rovers „100 Inch Station



Ton in Ton: Urmodell (1967) mit Radkappen vom Rover P6 und Road-Rover-Schriftzug



Auch frisurmäßig ganz weit vorn: Range-Väter David Bache, Spen King und Gordon Bashford

Wagon“ (benannt nach dem vorgesehenen Radstand) nahm 1966 Gestalt an, wobei neben dem Leichtmetall-V8 auch mit dem Vierzylinder des Rover 2000 (P6) disponiert wurde. Für die endgültige Technik zeichneten Entwicklungschef Spen King und sein leitender Ingenieur Gordon Bashford verantwortlich – wie auch für die Gestaltung der Karosserie, die Chefdesigner David Bache 1967/1968 lediglich verfeinerte.

Im Herbst 1968 wurde der Modellname Range Rover festgelegt, der Vierzylinder gestrichen. Aus Gewichts-, Steifigkeits- und Kapazitätsgründen verwarf man bis auf Weiteres sogar den geplanten Viertürer. Gleichzeitig legte Rover das Automatikgetriebe auf Eis, kurz darauf auch die De-Luxe-Variante mit Klimaanlage, Servolenkung und drittem Vordersitz. Im April 1969 kamen die ersten

Prototypen mit Serienkarosserie, die Fließbandfertigung in Solihull lief im April 1970 an, die Markteinführung erfolgte im Spätsommer des Jahres. Der Linklenker startete im Frühjahr 1971. Im Mai 1972 debütierte der Range Rover in Deutschland. Und zwar selbstbewusst ausgepreist: Für 23.550 Mark gab es auch einen Porsche 911 oder einen S-Klasse-Mercedes. Die Servolenkung wurde 1973 als Extra nachgeschoben.

Die folgende Modellpflege wurde mangels Masse auf Sparflamme gehalten. Erst zum Modell 1982 kamen die ersten echten Neuerungen – etwa der Viertürer, den bis dahin der Schweizer Autobauer Monteverdi per Spezialumbau geschaffen hatte, ab Werk. 1983 erschien die optionale Getriebeautomatik, 1984 endlich eine Alternative zur Interieurfarbe beige. 1985 startete der Einspritzer (165 PS), 1986 der von VM gebaute Vierzylinder-Diesel (2,4 Liter, 112 PS), 1989 der 3,9-Liter-V8 mit 173 PS



Hüllenlos: 1970er Demochassis mit Ingenieur Roger Crathorne („Mr. Land Rover“) am Lenker



Der heutige Marktwert*

Range Rover	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Range Rover	70-79	17.000 €	11.200 €	6.700 €	2.500 €	1.000 €	23.550 DM

* Ermittelt von Classic Data GmbH, Herner Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Dick und durstig: Der 3,5-Liter-Leichtmetall-V8, den Rover 1965 von Buick übernommen hatte, befeuerte später auch MGB GT V8, Morgan +8, TVR 350i und andere Modelle. *auto motor und sport* testete den Range Rover 1975. Durchschnittskonsum: 23,4 Liter auf 100 Kilometer

RANGE ROVER



Tarnname anno 1969: Fast 50 Testfahrzeuge der Nullserie waren als Velar unterwegs

Direkter Vorläufer des Werks-Viertürers: Monteverdi-Umbau, angeboten ab 1980



und G-Kat. 1993, ein Jahr vor der Präsentation des Nachfolgers Range Rover II, debütierte noch eine Langversion. Erst Anfang 1996 rollte das letzte von 317.615 Exemplaren der Generation eins vom Band. Letzter Basispreis des Range Rover Classic mit 182-PS-V8: genau 90.000 Mark. Inzwischen sind die Modelljahre bis Mitte der Achtziger praktisch ausgestorben.

der Kunststoffteile sind von der Sonne und der Heizluft deformiert wie einst die Spielzeugautos des Herstellers Norev – autobegeisterte Ex-Kinder wissen, was gemeint ist. Die Schaltung ist knorrig bis knochig, beim Parcours durch die Gänge legt der Hebel enorme Distanzen zurück. 15 Sekunden von Null bis 100? Gefühle fünf davon vergehen allein während der Fernreisen zwischen den Fahrstufen. Lenken, Kuppeln – auch diese Tätigkeiten arten aufgrund heftiger mechanischer Widerstände in schwere Arbeit aus.

Das Exterieur rundet den rustikalen Charakter ab. Die Türgriffe wirken wie beim Zugang zur Kühlkammer, die Spaltmaße dürften Herrn Piëch Schnappatmung bereiten, das aufstellbare Rückfenster ist etwa so dicht wie ein zerfränkter Duschvorhang. Und wenn du die Heckklappe darunter entriegelst, werden deine Finger schmerzhaft an den warzenförmigen Kennzeichenleuchten eingequetscht. Was müssen das für Leute sein, die solch ein Fahrzeug damals neu kauften? Oder heute freiwillig bewegen?

Die erste Antwort gibt Gerhard Esser, Jahrgang 1938, Kaufmann aus Koblenz. Er erwarb den Range Rover neu, ließ Standheizung, Schwanenhals-Blaupunkt und Overdrive nachrüsten, liebte und pflegte

ihn. Um ihn nach 33 Jahren und 218.000 Kilometern schweren Herzens wegzugeben – per Annonce in OLDTIMER MARKT. Jens kaufte das Auto mitsamt dem Leitz-Ordner, der seit dem Einheften der Neuwagenrechnung stattdell angewachsen war, änderte die Zulassung von KO-RR 747H in HH-ZZ 747H. Und ist seitdem ein glücklicherer Mensch als zuvor. Gerhard Esser, Jens Nodop – zwei sympathische Genussmenschen, wie ich feststellen muss. Was mich misstrauisch macht: Stimmt am Ende mit mir etwas nicht?

Um diesen schlimmen Verdacht auszuräumen, schwinde ich mich nochmals hinter Lenkrad. Beiße die Zähne zusammen, schalte meine Geschmacksnerven und Verdauungsorgane in den Standby-Modus, gebe tapfer Gas.

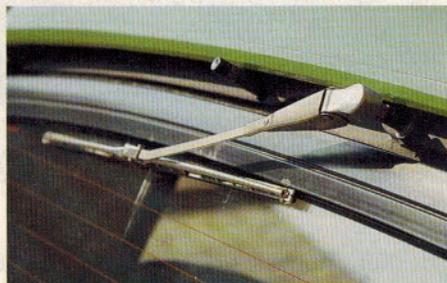
Drei Stunden und 150 Kilometer später herrscht Klarheit: Ich brauchte nur etwas länger zur Eingewöhnung. Plötzlich genieße ich den Range Rover. Weide mich am Fehlen jeglicher Windgeräusche, am sanften Wiegen durch den Verkehr. Labe mich an einer Rundumsicht, wie sie sich sonst nur von der Kirchturmspitze aus bietet. Kurbele das Fenster runter und bade in dem wohligh-dumpfen Grollen des V8. Rufe Jens an, teile ihm mit, dass es wohl noch etwas dauert. Vernehme das gleiche Ver-



Stahlgerippe darunter wie dahinter: Unter dem Leichtmetallkleid verbirgt sich ein stählernes Geäst, das man sich ähnlich vorstellen darf wie das dieser Brücke in Hamburgs Speicherstadt. Die H-Nummer ist (noch) eine Rarität – deutschlandweit ist nur ein älterer Range bekannt



Auf großem Fuß: Stahlrad im „Rostyle“-Look, originalgetreu umkränzt vom Michelin-X-Pneu der Dimension 205 x 16 M+S



Keht immerhin ein gefühltes Drittel der Fläche: der Heckwischer, der beim Öffnen des rückwärtigen Fensters nach oben wegnickt

ständnis, das ich mittlerweile für seine skurrile Vorliebe habe. Und freue mich des Lebens wie des Berufs.

Später, wieder am Schreibtisch und in die Recherche vertieft, lerne ich, gerade dieses Exemplar aus dem Baujahr 1974 zu respektieren. Denn keiner der deutschen Range-Rover-Kenner, die ich befrage,

kennt einen hier zu Lande zugelassenen Vertreter, der noch älter ist. Außer Urs Stiegler – dessen Firma Landy Point hat für einen Kunden einen 1973er restauriert. Warum frühe Range Rover praktisch ausgestorben sind? Katastrophale Verarbeitung, Korrosion ohne Ende, sauteure Ersatzteile, horrender Spritverbrauch, ge-

Schraubensammlung und Kohlschacht: Der Tankstutzen erinnert an die Brennstoffluke eines alten Backsteinbaus, nicht weniger als 17 Kreuzschlitzköpfe glänzen am Rücklicht. Der Reflektor der deutschen Version ist normalerweise mit einer Plakette abgedeckt, auf der das V8-Logo prangt



Technische Daten

Range Rover (1970 bis 1985)

Motor: Wassergekühlter V8-Zylinder-Viertaktmotor aus Leichtmetall, vorn längs eingebaut; fünffach gelagerte Kurbelwelle; zentrale Nockenwelle; zwei Ventile pro Zylinder, über Stößelstangen betätigt; zwei Querstromvergaser Zenith Stromberg 175 CD; Verdichtung 8,3:1 (9,4:1 ab 1981)

Bohrung x Hub: 88,9 x 71,1 mm

Hubraum: 3528 ccm

PS bei U/min: 135 bei 4750

(125 bei 4000 ab 1981)

mkg bei U/min: 25,2 (25,8 ab 1981) bei 2500

Kraftübertragung: Hydraulisch betätigte Einscheibenkupplung; voll synchronisiertes Vierganggetriebe; zusätzliches Verteilergetriebe mit Geländereduktion; permanenter Allradantrieb über sperrbares Mitteldifferenzial (Kraftverteilung 50:50)

Karosserie: Leiterrahmen; Karosserieskelett aus Stahlblech mit vernieteten und verschraubten Außenblechen (größtenteils aus Aluminium)

Vorderachse: Starrachse mit Zugstreben und Panhardstab; Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; Kugelumlaufenkung

Hinterachse: Starrachse mit Schubstreben; zentraler Trapezlenker mit hydraulischem Niveaueingleich (Boge Hydramat); Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Scheibenbremsen rundum; Handbremse (mechanisch betätigt) auf Innenbackentrommel am hinteren Verteilergetriebeausgang wirkend

Reifen: 205 x 16 Tube Type

L x B x H: 4470 x 1780 x 1780 mm

Radstand: 2540 mm

Leergewicht: 1795 kg

Höchstgeschwindigkeit: 148 km/h* (165 mit Overdrive)

Null bis 100 km/h: 14,2 s*

Verbrauch: 19,6 l/N/100 km*

Kat-Nachrüstung: Fa. HeiKat (www.hei-kat.de; Tel. 08331/89022); Euro-1-Komplettsatz 2255 Euro

*Testwerte der Zeitschrift Autocar

paart mit dem morbiden Charme der Siebziger, des Jahrzehnts der geschmacklichen Grenzbereiche – das reicht.

Nur ich habe noch nicht genug. Nächste Woche borge ich mir diese Rarität wieder aus. Netter Kerl übrigens, dieser Jens. Richtig stilsicher. Und so ein guter Zahnarzt. Hoffentlich liest er mit. Und hoffentlich denke ich an die Salzstangen und die enterperte Cola. Sollen bei nervösem Magen ja Wunder wirken...

Text: Wolfgang Blaube

Fotos: W. Blaube, Land Rover
redaktion@oldtimer-markt.de