

Offizier & Gentleman

TEXT Peter Michaely // FOTOS Arturo Rivas

Ob Land Rover und Jeep sich wirklich grün sind, das war bei diesem Aufeinandertreffen die Frage. Zumal, wenn ein Prototyp der britischen Geländewagen-Ikone auf sein US-Vorbild trifft. Müsste ihm der Landy nicht höflich den Vortritt lassen?





LAND ROVER 80 (PROTOTYP)
 Eckdaten: R4-Motor, 1595 cm³,
 50 PS, 1174 kg, 90 km/h, 1948 bis 1951
 Preis: 34 500 Euro (guter Zustand)
 Charakter: Ein Gelände-Dino, der nichts von
 seiner Faszination eingebüßt hat. Vornehmer
 als ein Jeep, aber nicht minder charakterstark

*Gut zu
wissen*

HOTCHKISS M201 (WILLYS-LIZENZBAU)
 Eckdaten: R4-Motor, 2199 cm³,
 60 PS, 1160 kg, 95 km/h, 1955 bis 1966
 Preis: 24 200 Euro (guter Zustand)
 Charakter: Der Inbegriff von Freiheit und
 Abenteuer. Puristisch und unverwüßlich. Wer
 Wert auf Komfort legt, ist hier fehl am Platz

Sie gleichen sich, sind aber im Charakter grundverschieden. Gestatten, Land Rover, mit Wachsjacke natürlich, ein Brite von altem Schrot und Korn. „Steht ihm doch hervorragend“, sagt Landypoint-Chef Urs Stiegler, der das Ur-Werk extra für uns aus der Sammlung geholt hat. Darüber kann Hotchkiss-Fahrer Jürgen Herzog nur schmunzeln. Er ist die 60 Kilometer von Obermarchtal-Gütelhofen bei Ulm zum Landypoint in Beuron-Neidingen trotz niedriger Temperaturen offen gefahren: „Nur weil’s kalt ist, mache ich doch das Top nicht zu.“

Sein Hotchkiss M201 von 1960 ist ein französischer Lizenznachbau des legendären Willys MB. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte das französische Militär über 22 000 MB und die Ford-Lizenzversion namens GPW („General Purpose Willys“) übernommen. Nachdem potenzielle Nachfolger wie der Delahaye VLR und der Peugeot VSP dem Jeep nicht hatten das Wasser reichen können, kam Hotchkiss, seit 1952 Willys-Lizenzpartner, ins Spiel.

27 628 M201 rollten daraufhin von 1955 bis 1966 bei Hotchkiss vom Band. Die Franzosen trimmten zum Beispiel die Elektrik von sechs über zwölf auf 24 Volt und verstärkten den Leiterraum. Schon als Kind hat sich Jürgen Herzog, Jahrgang 1992, für solch einen Jeep begeistert. 2014 kaufte er sich einen – und staffierte ihn, wie etliche andere Besitzer, so aus wie ein US-Original.

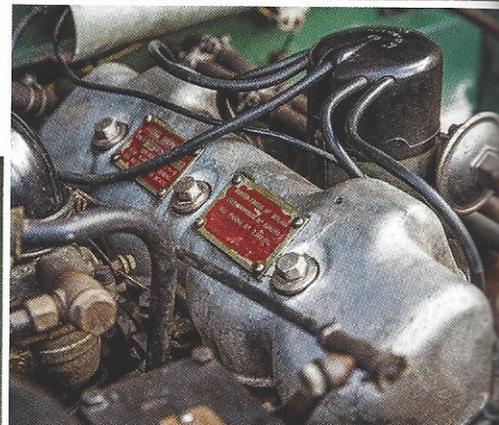
Entwicklung im Rekordtempo

Beim Vorbild war alles Schlag auf Schlag gegangen. Im Sommer 1940 hatte das Beschaffungsamt der US-Armee eine Ausschreibung für leichte Geländewagen veröffentlicht und sich an 135 US-Firmen gewandt. Binnen weniger Wochen musste ein Konzept her, bis Herbst sollte die Lieferung von 70 Test-Exemplaren erfolgen. Nur American Bantam überzeugte und blieb im Zeitplan, doch traute das Militär dieser kleinen Firma die Massenproduktion nicht zu. So kamen Willys-Overland und Ford zum Zug, die nun von den Bantam-Erkenntnissen profitierten. Bis 1945 rollten in Rekordzeit rund 640 000 Jeeps von den Bändern, vorwiegend als Willys MB.



Beide haben 80 Zoll Radstand. Der Jeep konnte bei Bedarf per Deichsel spritsparend mitgeschleppt werden

Freilauf-Sperrung per Kettchen im Landy. Der modifizierte 1,6-Liter-Langhuber stammt aus dem Rover P3. Zwei Temperatur-Anzeigen und ein Büßer-Bänkchen im Prototyp. Eine Heizung kostete extra



DATEN UND FAKTEN

Land Rover 80 (Prototyp), Baujahr 1948

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor (Side-Plate-Version), vorn längs, Bohrung x Hub 69,5 x 105 mm, Hubraum 1595 cm³, Leistung 50 PS bei 4000/min, max. Drehm. 108 Nm bei 2000/min, Verdichtung 6,8:1, zwei Ventile je Brennraum (Einlassventil hängend, Auslassventil stehend), seitliche, kettengetriebene Nockenwelle, IOE

(Einlassventile über Stoßstange und Kipphebel, Auslassventile über Stößel direkt von der Nockenwelle bet.), Kurbelwelle dreifach gelagert, Motorblock/Zylinderkopf Grauguss, Solex 32 PBI-2-Fallstrom-Vergaser, Spulenzündung, Ölinhalt Motor 4,5 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetriebe (3./4. Gang synchronisiert) plus Reduktions-

getriebe, permanenter Allradantrieb mit per Ringzug sperrbarem Freilauf für die Vorderachse

KAROSSERIE UND FAHRWERK Leiterraum aus Stahl-Kastenprofilen (beim Prototyp verzinkt) mit Alu-Karosserie, vorn und hinten Starrachse an Blattfedern und Teleskop-Stoßdämpfern, hydr. Trommelbremsen, Schneckenrollenlenk., Reifen 6.00 x 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2032 mm, Länge x Breite x Höhe 3350 x 1550 x 1790 mm, Spurweite 1270 mm, Gewicht 1174 kg, Tank 45 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH V_{max} ca. 90 km/h, Verbrauch ca. 11 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1948 bis 1951, ca. 50 000 Exemplare



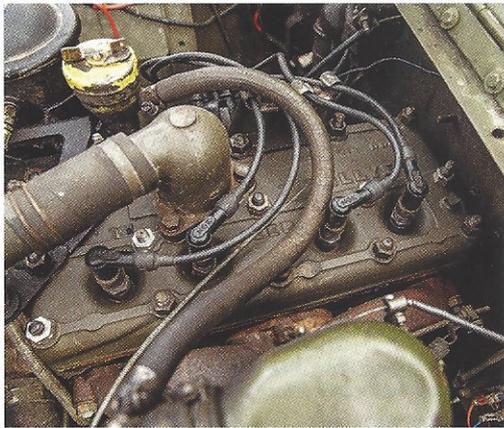
Derweil kommt der Landy auf Betriebstemperatur. DFE 504, so das Originalkennzeichen, ist kein Geringerer als der zwölfte von 48 gebauten Prototypen, und Kenner sehen ihm das sofort an. So deutet der verzinkte Rahmen mit dem verschweißten vorderen Stoßfänger ebenso auf ein ganz frühes Exemplar hin wie der sogenannte Side-Plate-Motor mit zwei verschraubten Abdeckplatten auf der rechten Seite.

Urs Stiegler betreut DFE 504 für einen Sammler, der ihn schon 1995 kaufte und anschließend in England restaurieren ließ. „Land Rover hat dieses Exemplar nicht nur als Showcar verwendet, sondern auch als Versuchsträger für die Erprobung des Kühlsystems und der Heizung“, erklärt Stiegler. Erstzugelassen war der Landy folgerichtig auf die Firma Clayton-Dewandre, bekannt für die charakteristischen Heizpilze in Land Rovern. Deshalb hat DFE 504 auch nicht bloß eine, sondern gleich zwei Wasser-Temperaturanzeigen am Armaturenräger.

Aus der Not eine Tugend gemacht

Zu den Prototyp-Besonderheiten zählen auch das aus Bronze gefertigte Kupplungs- und Bremspedal. Not macht erfinderisch. Und Not war nach dem Krieg bei Rover an der Tagesordnung, weshalb Maurice Wilks, der technische Direktor, vor einem Problem stand: Stahl war rationiert und Firmen vorbehalten, die Devisen erwirtschafteten. Doch Rover war eine klassische Inlandsmarke. Da erinnerte sich Wilks an seinen Willys-Jeep, mit dem er auf seinem Grundstück auf Anglesey ackerte. Duraluminium aus der Flugzeugproduktion, sogenanntes Birma-bright, gab es doch genug. Warum also nicht das Jeep-Konzept kopieren und ein Auto mit Alu-Karosserie für Farmer bauen – als Notlösung, bis es wieder Stahl für Pkw gab?

Der erste Prototyp mit Lenkung in der Mitte entsteht 1947 auf einem Jeep-Chassis mit 80 Zoll Radstand, weitere mit selbst entwickelten Rahmen folgen. 1948 wird das Serienmodell auf der Motor Show in Amsterdam vorgestellt. Für Rekordzahlen lässt es sich mehr Zeit als der Jeep: Über zwei Millionen Landys werden bis 2016 gebaut, rund drei Viertel sollen noch existieren. ►



Der 2,2-Liter-Vierzylinder packt kräftiger zu als der Land-Rover-Motor. Selbst ein mobiles Feldbett findet am Hotchkiss Platz. Auf die Sitze kann man sich fläzen. Praktisch: die drehbaren Scheinwerfer



DATEN UND FAKTEN

Hotchkiss M201, Baujahr 1960 (Lizenz Willys MB, 1941–1945)

MOTOR Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor (Typ L-134 cui „Go Devil“), vorn längs, Bohrung x Hub 79,4 x 111,1 mm, Hubraum 2199 cm³, Leistung 60 PS bei 4000/min, max. Drehmoment 143 Nm bei 2000/min, Verdichtung 6,48:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über seitliche, kettengetriebene Nockenwelle und Stößel (SV), Kurbelw.

dreifach gelagert, Motorblock/ Zylinderkopf Grauguss, Carter WO-539S-Fallstromvergaser (Solex bei Hotchkiss), Spulenzündung, Ölinhalt Motor 4,75 Liter

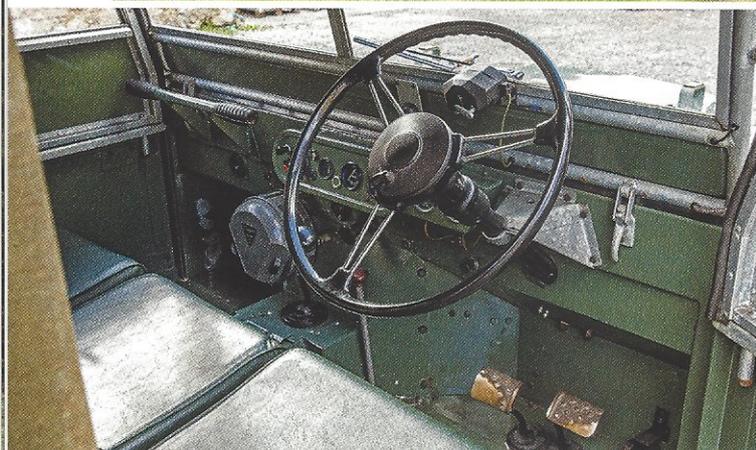
KRAFTÜBERTRAGUNG Dreigang-Schaltgetriebe (2./3. Gang synchronisiert) plus Reduktionsgetriebe, Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderachsantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Leiterrahmen mit aufgeschraubter Karosseriewanne aus Stahlblech, vorn und hinten Starrachse an Blattfedern und hydraulischen Stoßdämpfern, hydraulische Trommelbremsen, Lenkgetriebe mit Schnecke und doppeltem Lenkfinger, Räder mit geteilten „Combat“-Felgen, Reifengröße 6.00 x 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2032 mm, Länge x Breite x Höhe 3360 x 1580 x 1770 mm, Spurweite 1225 mm, Gewicht 1160 kg, Tank 57 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 95 km/h, Verbrauch ca. 12 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1955 bis 1966, 27 628 Exemplare



Der Tank befindet sich bei beiden unter dem Fahrersitz. Karger ist der Hotchkiss. Vor dem Lenkrad: die Karabiner-Halterung



Fazit



Wie geht das Duell Landlord gegen Cowboy nun aus? Unentschieden? Nein, dazu sind Land Rover und Jeep zu große Individualisten. Verblüffend ist, wie nachhaltig die Neue Welt in diesem Fall die Alte beeinflusst hat: Der Landy ist sich über Jahrzehnte in den Grundfesten seines Leiterrahmens treu geblieben. Ohne den Jeep wäre uns dieses Vergnügen wohl nicht vergönnt gewesen.
Peter Michaely

Zäumen wir ausnahmsweise das Pferd von hinten auf und fahren zunächst der Landy. Es rappelt, scheppert und zieht, so bald wir uns in Bewegung gesetzt haben das Ersatzrad scheuert an der Schottwand wie ein riesiger Radiergummi. Der Land rollt nicht ab, er tritt einem permanent in Kreuz. Bei schlechter Strecke rütteln sich sogar die Plexiglas-Schiebefenster auf, um von halbwegs vernünftigen Geradeausläufen zu sprechen, wäre eine schamlose Übertreibung. Einen harten Geländerritt wollen wir ihm zwar nicht zumuten, dazu ist diese Landy zu wertvoll. Doch allein dieses Dakotari-Gefühl, wenn man in eine Wiese abbiegt und er seine Spur ins Gras zieht, ist mir Geld nicht zu bezahlen. Der klassische Werbeslogan „Go anywhere“ scheint plötzlich lebendig zu werden.

Umso überraschender, dass sich die Gänge des nur in den Stufen drei und vier synchronisierten Getriebes leicht wechseln lassen, auch weil die Schaltwege recht kurz und die Pedalkräfte nicht zu hoch sind. Vor ausschauend fährt man trotzdem, denn die Bremsen verzögern eher mild statt wild. Das zweistufige, dem Getriebe nachgeschaltete Vorgelege kann über einen Schaltmast mit rotem Knauf eingelegt werden. Dann packt automatisch der Vorderachsantrieb zu. 1950 kommt ein zweiter Hebel mit gelbem Knauf hinzu, mit dem er separat zugeschaltet wird. Bis dahin verfügt der Landy über permanenten Allradantrieb mit Freilauf für die Vorderachse. Er kann mit einer Art Uhrkettchen im Beifahrerfußraum deaktiviert werden, an dem ein kleiner Federring baumelt.

Fahrspaß pur im Jeep

Noch purer, unmittelbarer und direkter fühlt sich das Vorbild, der Jeep, an. Schon allein deshalb, weil es Türen bei ihm weder für Geld noch für gute Worte gab. Also muss man ihn besteigen wie einen wilden Mustang, bevor man halbwegs fest im luftigen Sattel sitzt. Immerhin duftet er ein bisschen nach Wachsjacke, was Erinnerungen an den Landwecker weckt. Wie jener ist auch er seinem Einsatzzweck entsprechend simpel gebaut und leicht zu reparieren. Ein unverwundlicher Sonnyboy eben, der hinter dem riesigen Lenkrad eine schier grenzenlose Freiheit vermittelt. Auch, weil die Lenkung eine Spur direkter anspricht. Mit seinem niedrigen Schwerpunkt swingt er lässig über Straßen und durchs Gelände, wo ihm zusätzlich seine Wendigkeit zugutekommt.

Zwar ist sein lang übersetztes Dreiganggetriebe (Erster links unten) gewöhnungsbedürftig, doch es passt perfekt zum urwüchsigen Charakter. Der Vorderachsantrieb ist per Hebel zuschaltbar, ebenso die Untersetzung. Wie der Landy kommt damit auch der leichte Jeep ohne Zentraldifferential und ohne Sperren aus. Ein bisschen ähnlich sind sie sich eben doch. Und knorrigere Charaktertypen sind sie beide.



Land Rover Series I–IV, Defender

Frühe Modelle sind herzerfrischend simpel, brauchen aber gute Pflege. Seltene und perfekt aufgebaute Exemplare können über 100 000 Euro kosten.

KAROSSERIE-CHECK

■ Am Grundprinzip hat sich von 1948 bis 2016 nichts geändert: Auf dem **Leiterrahmen** samt Stahl-Spritzwand und -A-Säulen sitzt eine druckempfindliche Alu-Karosserie. **Korrosion** ist das Hauptproblem, **Kontaktkorrosion** bei frühen Exemplaren eher selten – ein Hinweis auf bessere Verarbeitung und Materialien. Nur bei den allerersten Serienexemplaren war der Rahmen verzinkt. **Rost** am Chassis ist häufig, vor allem an der Hecktraverse, ebenso an **Spritzwand, A-Säulen** und **Stoßstangen**. Auch auf **Originalität, versteckte Unfallschäden** und Spuren harten **Geländeeinsatzes** gilt es zu achten. Nicht selten wurde bei Reparaturen mit Teilen unterschiedlicher Serien **improvisiert**.

TECHNIK-CHECK

■ Je nach Einsatz sind die **Fahrwerke** mehr oder minder stark verschlissen (Stoßdämpfer, Bremsen, Blattfedern, Achsen). Oft hat man an der Vorderachse mit **ausgeschlagenen Achsschenkelbolzen** zu kämpfen, ein Austausch ist aufwendig. **Ölverlust** am Antriebsstrang kommt ebenfalls häufig vor. Neben dem **Motor** sind auch **Differenziale** sowie **Schalt-, Verteiler- und Lenkgetriebe** betroffen. Die originale **Benzinpumpe** früherer Versionen gilt als störanfällig. Bisweilen wurden Motoren späterer Modelle in die Serie I eingebaut. Die **Hauptbremszylinder** der frühen Serien neigen zu Leckagen, Ersatz ist rar und teuer.

PREISE

Bei Einführung 1948 (Land Rover 80 Serienmodell) **450 Brit. Pfund**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **34 500 / 11 500 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **45,69 / 159,77 Euro**

ERSATZTEILE

■ Vor allem in **Großbritannien** kümmern sich viele Experten um die Teileversorgung gerade für frühe Landys. **Günstig** sind die Komponenten **nicht**. Darüber hinaus sind manche Teile für die ursprünglichen 1,6-Liter-Motoren kaum mehr zu bekommen. Wenn doch, sind sie sehr teuer. Ein Satz **Lagerschalen** kann schnell 500 Euro kosten.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Deutscher Land Rover Club e.V., Bausmühlenstraße 45, 42719 Solingen, Tel. 030/692 00 74 20, www.deutscher-land-rover-club.de

Land Rover Classic Club (LRCC), Bergstraße 14, 91086 Aurachtal, Tel. 01 72/662 95 88, www.lrcc.de

Landy Point GmbH, Neidinger Straße 41, 88631 Beuron-Neidingen, Tel. 075 79/921 10, www.landy-point.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------|
| 1 mangelhafte Originalität | 6 Ölverlust am Antriebsstrang |
| 2 Kontaktkorrosion | 7 Fahrwerksverschleiß |
| 3 Rost am Rahmen/Hecktraverse | 8 Getriebeprobleme |
| 4 Rost an Spritzwand/A-Säulen | 9 defektanfällige Benzinpumpe |
| 5 Unfall-/Geländeeinsatz-Schäden | 10 defekte Hauptbremszylinder |

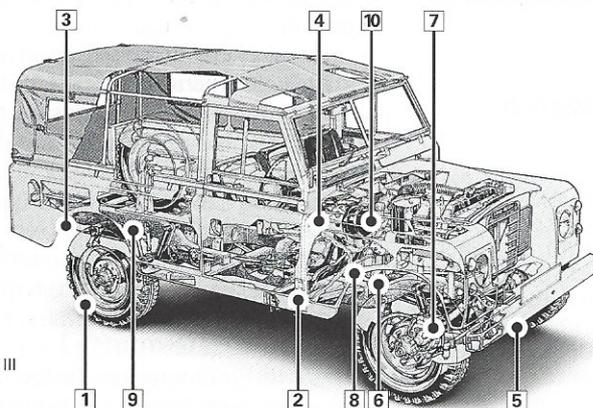


Abb. zeigt S III

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km

Willys MB/Ford GPW, Hotchkiss M201

Robust wie sein Charme ist auch die schrauberfreundliche Technik des Jeep. Die Schwachstellen sind überschaubar, oft hapert's an der Originalität.

KAROSSERIE-CHECK

■ Soll es ein **US-Original** sein (1941–1945) oder einer der fast identischen **Hotchkiss-Lizenznachbauten** (1955–1966)? Das Urmeter ist selten und teuer (in Topzustand über 30 000 Euro), weswegen die meisten Hotchkiss (rund 10 000 Euro günstiger) der US-Version **nachempfunden** worden sind. **Teile** wurden mitunter munter **getauscht**, teils komplett nachgefertigte **Karosserien** verwendet. Was original ist und was nicht, können oft nur **Experten** feststellen. **Rost** nistet sich in den Bereichen um Tankmulde und Batterie ein, an den Verstärkungsholmen der Karosseriewanne sowie am **Rahmen**. Zudem sind die Bohrungen für die **Befestigungsschrauben** oft ausgerissen oder geflickt.

TECHNIK-CHECK

■ Starker **Ölverlust** ist ein Indiz dafür, dass die Schrauben der **Ölwanne** zu fest angezogen worden sind. Auch an **Getriebe** und **Differenzialgehäuse** kann es zu Undichtigkeiten kommen. Beim Original sitzt die **Handbremse** an der hinteren Kardanwelle, sodass Öl vom Getriebe auf die Beläge tropfen kann. Späte Modelle haben eine **Innenbacken-Handbremse**, die nicht selten nachgerüstet wird. Lassen sich die Gänge schwer tauschen oder springen heraus, steht eine **Getrieberevision** an. Weitere Schwachstellen: die **Lenkgetriebe** sowie die Kreuzgelenke und Schiebemuffen der **Kardanwelle**. Oft sind auch zu alte **Reifen** montiert.

PREISE

Bei Einführung 1941 (Willys MB) **900 US-Dollar**
Classic-Analytics-Preis 2021 (Zustand 2/4) **24 200 / 9100 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **45,69 / 138,98 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Versorgung mit **Verschleißteilen** ist derzeit gesichert, allerdings bei schwankender Qualität. Die meisten MB/GPW-Teile können auch beim Hotchkiss verwendet werden. Lediglich bei Hotchkiss-Versionen mit **24-Volt-System** gibt es Engpässe bei Elektrik-Teilen, die zudem teuer sind. Bisweilen wird man in diesem Fall in Frankreich eher fündig.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Jeep Club Deutschland e.V., Waldluststraße 11, 85540 Haar, Tel. 089/21 55 69 75, www.jeep-club.de

Hartmut Struckmann, Rüstringer Straße 57, 26452 Sande, info@willysjeep-m201.de, www.willysjeep-m201.de

MS-Overland-Store, Sendenhorster Straße 13, 48324 Sendenhorst-Albersloh, Tel. 025 35/93 17 17, www.ms-overland-store.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 1 mangelhafte Originalität | 6 Karosseriebefestigung |
| 2 Rost am Rahmen | 7 Ölverlust am Antriebsstrang |
| 3 Rost im Bereich der Tankmulde | 8 Getriebe und Kardanwelle |
| 4 Rost am Batterieträger | 9 verschlissene Lenkgetriebe |
| 5 Rost an Verstärkungsholmen | 10 zu alte Reifen montiert |

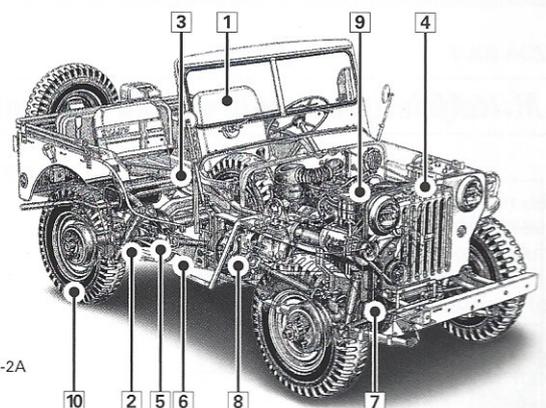


Abb. zeigt CJ-2A

Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★