

Das Gebilde am Wegesrand sieht aus wie ein Hinkelstein auf Gleisketten, ein arbeitsgraues Lasttier aus prähistorischer Zeit. Vielleicht auch ein Spezialauftrag für den britischen Geheimdienst aus der Versuchswerkstatt des James-Bond-Ausrüsters Q, geheime Militärsache jedenfalls, soviel scheint sicher.

Da es auf dem Hof von Urs Stiegler parkt, hat es natürlich etwas mit Land Rover zu tun. Der Inhaber von Landy-Point, dem oberschwäbischen Paradies für die Liebhaber des englischen Allrad-Urgesteins, pflegt und kultiviert auch die unbekannteren Sprösslinge der Marke mit dem grünen Oval im Logo.

Ein serienmäßiger Land Rover also? Nicht ganz. Die schottische Firma Cuthbertson aus Biggar am Rande der Grafschaft South Lanarkshire fertigte zwischen 1958 und 1972 einige dieser urtümlich anmutenden Spezialversionen auf Basis der Geländewagen der Serien I, II und III.

Wie viele es gab, weiß man nicht mehr so genau. Die Schätzungen der Fachleute reichen von 15 bis etwa 50 Exemplare. Gedacht waren sie für ganz unkriegerische Zwecke: zum Befahren schottischer Moore.

Um die Aufstandsfläche der Räder zu vergrößern, den Flächendruck damit zu verringern und so das langsame Wegglubbern der Allradler im grundlosen Sumpf zu verhindern, griffen die Schrauber bei James A. Cuthbertson & Sons tief in die technische Trickkiste: Ein auf den 2,77 Meter langen Radstand ausgelegter, mordsstabiler Zentralrohrrahmen trägt die genietete Alu-Karosserie gewissermaßen huckepack.

Das Gen der Raupe

Aufgeschraubte Zahnkränze ersetzen die Räder und treiben die Raupen an, die unter den Spitzen der Ketten-Pyramide über eine Art Tandemachse mit zwei schmalen, luftgefüllten Zwillingsschneidreifen aus Gummi lau-



„Gedacht für unkriegerische Zwecke: Die Cuthbertson-Land Rover taten Dienst in Schottlands Mooren“

Kett-Car

Sieht furchterregend aus und lädt deshalb zu einem Fahrversuch abseits befestigter Pfade ein: Land Rover der Serie II als Umbau von Cuthbertson zum schottischen Kettenhund mit 71 PS.



Ersteigert aus einer geheimnisvollen Land-Rover-Sammlung: heutiger Wert etwa 60 000 Euro



Video Land Rover Cuthbertson

Zum Betrachten des Films den Bildcode per Smartphone mit einer entsprechenden QR-App scannen.



Zum Bergfahren nicht optimal geeignet: Die vordere Kettenführung ist nicht nach vorne angeschragt wie etwa bei einem Panzer



SUV à la Schottland: vier Kettensätze, Hilfsrahmen



Speizen der unteren Zwillingräder spannt die Kette



Land Rover Serie II, Interieur: Mehr Cockpit war 1960 nicht nötig

„ Der unverwüstlich scheinende Bigfoot aus den keltischen Sümpfen ist so simpel wie ein ganz normaler Land Rover zu fahren “

fen. Während die Kettentechnik an die genetische Verwandtschaft zu Planiertraupen und ihren Höllenlärm auf festem Untergrund erinnert, sorgen die insgesamt 16 Lufträder im System für elastisches und erstaunlich geräuscharmes Abrollen des Cuthbertson selbst auf Asphalt. Die Ketten selbst tragen ihren Teil dazu bei: Die an beiden Enden abgewinkelten Metallriegel sind über elastische Bänder miteinander verbunden.

Der unverwüstlich scheinende Bigfoot aus den keltischen Sümpfen ist dabei so simpel wie ein ganz normaler Land Rover zu fahren. Sind erst einmal die anderthalb Höhenmeter bis zum Fahrersitz überwunden, kommt die Routine zum Zug: Choke ziehen, den 2,25-Liter-Vierzylinder starten, kurz warmlaufen lassen, dann Kupplung treten, die Geländereduktion einlegen, jetzt den ersten Gang, nun anrollen.

Spitze? 60 km/h!

Die Lenkung funktioniert wie in einem Personenwagen: Eine gewaltige Servopumpe, angetrieben direkt vom vorderen Kurbelwellenstumpf, drückt mittels eines noch gewaltigeren Arbeitszylinders die Spurstangen nach rechts oder links. Die beiden vorderen Ketten-Pyramiden lassen sich so einschlagen wie normale Laufräder. Geschätzter Wendekreis: 15 bis 20 Meter.

Tempo zu machen gelingt dagegen nicht so einfach. Ist der unsynchronisierte erste Gang am Ende und der Fahrer tritt die Kupplung, steht die Fuhre längst wieder, bevor sich der ebenfalls unsynchronisierte Zweite hat einlegen lassen. Praktischerweise fährt der geschwindigkeitsbesessene Pilot deshalb im Dritten an, erreicht etwa 40 km/h, reißt mit eleganter Brutalität den Vierten hinein und kann dem Vernehmen nach so bis zu 60 km/h erzielen – mit gewaltigem Motorgeräusch.

Die wenigen Mitglieder der Cuthbertson-Familie, die tatsächlich Tempo 60 erreicht haben, erkennen sich fortan durch ein unmissverständliches Clan-Zeichen: den verwegenen um den Hals getragenen Gehörschutz.

Text: Malte Jürgens
Fotos: Dino Eisele