

Kleiner Bastard

TEXT Alf Cremers // FOTOS Karl-Heinz Augustin



Der verkannte Lightweight hat Militär-Gene und ist die günstigste Art, einen Land Rover zu fahren. Er zeigt sich optisch noch extremer in der Kunst des Weglassens, bietet aber auch jenes archaische Fahrgefühl, das uns so reizt. Was ihm fehlt, ist das typische Gesicht.

Alles an dem Auto ist eckig und plan, bis auf die Räder und die Scheinwerfer. Vielleicht liegt es an den kulleräugigen Lucas-Leuchten, dass der Land Rover Lightweight nicht ernst genommen wird. Sie blicken eher ängstlich drein statt entschlossen in die Ferne der Savanne. Mit der stupsnasigen Frontpartie entsteht eine ungewollte Playmobil-Parallele. Sie untergräbt seine Autorität. Lässt man den Lightweight jedoch konzentriert auf sich wirken oder setzt sich gar rein, ist der verspielte Eindruck augenblicklich verfliegen. Bis auf ein paar tiefer ausgeschnittene oder völlig weggelassene Blechpartien ist alles 100 Prozent Land Rover. Von den trittfesten Lastwagenpedalen bis zum zeitlich aufgerollten Canvas-Verdeck, jedes Bauteil spricht die rustikale Sprache einer genialen Fahrmaschine, die nichts aufhalten kann, weder Waschbrettspisten oder Felsenränge noch Flussdurchfahrten.

Der Lightweight, den kaum einer kennt, der nicht seine Jugend in der Nähe einer Kaserne der Royal Air Force verbracht hat, entspricht technisch dem gewohnten Land Rover mit Stoffdach und kurzem 88-Zoll-Radstand. Um das Jahr 1965 konzipierten die Rover-Ingenieure in Solihull für Armee, Rotes Kreuz und Katastrophenschutz einen simplen, leicht zerlegbaren Geländewagen. Wegen der im Lastenheft festgeschriebenen Zuladung von 500 Kilo nannten sie das Projekt sehr ausführlich „Half Ton Truck Utility Vehicle“. Notfalls konnte man den Mini-Laster per Hubschrauber einfliegen. Seine Aufgabe sollte es im Ernstfall sein, in großer Zahl in den Bäumen von Transportflugzeugen zu verschwinden oder eng gestapelt auf Güterwaggons zu verreisen.

Technik der Serie III

Die ersten Lightweight basierten noch auf dem Land Rover Serie II/A, der 1971 von der kultivierteren Serie III abgelöst wurde. Die bekam nicht nur eine gefälligere Frontpartie mit außen in den Kotflügeln liegenden Scheinwerfern, sondern auch ein neues Lenkrad und vor allem das nunmehr vollsynchroisierte Vierganggetriebe. Unser Lightweight



Spartanisches Cockpit, unter den Vordersitzen liegen die beiden Tanks



Beide Hände gehören ans Lenkrad, um die Fuhre auf Kurs zu halten



Sieht nur so aus wie ein Flathead, Vierzylinder-OHV-Benziner mit 69 PS



Abseits befestigter Straßen ist der Landy in seinem Element. Der Fahrer erlebt für etwa 12000 Euro ein neues Fahren jenseits aller Konventionen



ist ein Benziner im sehr grundierungsnahen Farbton „Desertdust“, stammt von 1979 und entspricht damit der Serie III, leistet sich jedoch als weiteres Lightweight-Kuriosum die alte Blechtafel mit zentralen Instrumenten.

Er diente einst beim niederländischen Zivilschutz und zeigt sich deshalb auch als gewöhnungsfreier Linkslenker. Wir haben das skurrile Mobil, das absurderweise wegen diverser Rahmenverstärkungen für den harten Armee-Einsatz sogar schwerer ist als ein normaler Typ 88, beim Spezialisten Landy Point in Beuron entdeckt. Urs Stiegler, ein intimer Kenner der an geheimem Wissen reichen Land-Rover-Materie, weiß genau um die Stärken und Schwächen des gefühlt kleineren und real etwa um ein Viertel billigeren 88er-Allrad-Bruders, der trotz seines naiven Hundeblicks immer mehr Fans findet.

„Weil der Lightweight lange im kilometerarmen Schonbetrieb bei Behörden diente, zeigt er sich meist in deutlich besserem Zustand als vergleichbare zivile Normalmodelle. Sein Handicap ist, dass ihn viele kaum als echten Land Rover wahrnehmen, sondern eher mitleidig als Landy zweiter Klasse betrachten, was sich im deutlich niedrigeren Preis äußert“, erklärt Urs Stiegler.

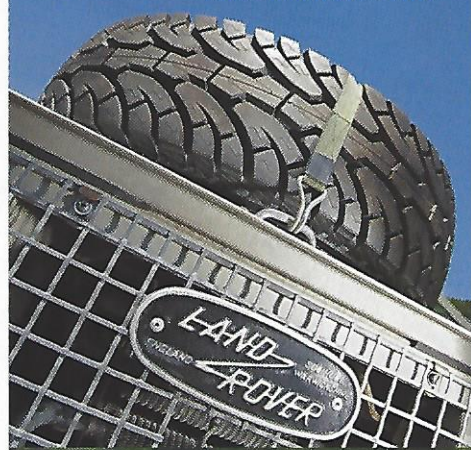
Großkolbiger Vierzylinder

Unser kleiner, schüchterner Lightweight beweist archetypisch die These vom guten Zustand. Nirgendwo diese hässlichen Bläschen Spuren von Kontaktkorrosion zwischen der nie ganz dellenfreien Alu-Bepunktung und den stählernen Türrahmen. Nirgends diese weiße, staubige Pest, die im Blech entsteht, wenn Aluminium korrodiert. Das Gummi der Reifen satt, schwarz und vor Profil strotzend. Nur die Stoßfänger sind von den Spuren langen Kampierens im Freien gezeichnet.

Stiegler reicht mir die Schlüssel zu einer ausgiebigen Probefahrt auf einer bergigen Route abseits von Asphalt. Mir wird klar, in einen Land Rover steigt man nicht ein, man sitzt auf. Jeglicher Komfort bleibt draußen, wenn die Fahrertür mit sattem Ton ins Schloss fällt. Die Kunstledersitze sind eher Hocker, die Pedale groß wie einst beim Bundeswehr-Fünftonner. Der großkolbige Vierzylinder klingt nach dem Anlassen per Choke mürrisch und nur notdürftig gedämpft. Später wird er sich bei Betriebstemperatur wohlfüh-



Viele Karosserieteile sind simpler als am normalen 88er-Landy. Canvas-Top als abnehmbare Plane



len und mit dem heulenden und auf langen Wegen störrisch zu schaltenden Vierganggetriebe um die akustische Vorherrschaft in dem blechernen Resonanzkörper ringen.

Einmal in Fahrt, zeigt der behäbige Graugusskoloss im kantigen Vorderwagen, dass er ein gutmütiger Kerl ist, ein zäher Ochse, ganz auf Durchzugskraft getrimmt. Mehr als 3000 Touren würde er fraglos als frivol empfinden. Freude, geschweige denn Drehfreude, scheint nicht das Thema eines Land Rover zu sein. Er sieht Fortbewegung eher als überlebenswichtigen Akt, um einer feindseligen Umgebung noch vor Sonnenuntergang zu entkommen.

Von diesem noblen Pflichtbewusstsein kann er sich hier im lieblichen Tal der jungen Donau gänzlich lösen, wo es vielleicht Wildkatzen gibt, aber keine Löwen. Nur selten ist es nötig, den Allradantrieb per rot markiertem Hebel einzulegen. Die juragekiesten Wege stauben etwas, auf dem lockeren Untergrund reicht wenig Gas, um den schweren Lightweight-Landy in engen Kurven ein bisschen rumkommen zu lassen. Auch wenn man nachher auf der Straße mit dem Wohlgefühltempo 70 km/h fährt, bleibt es die größte Aufgabe des Lenkers, einen geraden Strich zu fahren. Ich ertappe mich dabei, heftig zu rudern, fast so arg wie auf den Feldwegen. Aber in diesem heiteren Kampf mit dem Gefährt liegt gerade der herrliche Reiz des Land-Rover-Fahrens. Und in der bizarren Perspektive, ständig aufs Reserverad zu schauen.



Motor Klassik-Redakteur Alf Cremers

FAZIT

Es fühlt sich großartig an, mal so ganz anders unterwegs zu sein. Im Land Rover ist man gefordert, der bockige Allradler will von strenger Hand geführt sein. Ein Hauch von Leistung sorgt für rustikales Fahrvergnügen, denn Drifts auf Schotter machen Spaß. Der Half-ton-Landy ist ein Klein-Lkw, der mich an meinen Bundeswehr-MAN erinnert.

Land Rover Lightweight Serie III, Baujahr 1979

DATEN & FAKTEN

MOTOR Typ ADO 23, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs aus Grauguss, Bohrung x Hub 90,47 x 88,9 mm, Hubraum 2286 cm³, Leistung 69 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 157 Nm bei 2500/min, Verdichtung 8:1, zwei hängende Ventile je Brennraum, parallel angeordnet und betätigt über eine seitliche, kettengetriebene Nockenwelle und

Kipphebel, drei Kurbelwellenlager, ein Fallstromvergaser Zenith 36 IV, Spulenzündung mit 24 Volt-Anlage, ein Ölbad-Luftfilter, Ölkühler, Ölinhalt Motor 6,25 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Feder-scheiben-Trockenkupplung, hydr. betätigt, vollsynchr. Viergang-Schaltgetriebe, Zweigang-Reduktionsgetriebe, Hinterradantrieb mit zuschaltbarem Vierradantrieb, zwei

Achs-Sperrdifferenziale

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Kastenrahmen mit Quertraversen, Aufbau aus aluminiumbepunktetem Stahlgerippe und Canvas-Soft-Top, vorn und hinten Starrachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung, Trommelbremsen mit Servo, Handbremse auf Kardanwelle wirkend, Scheibenräder 5 J x 16, Reifen 6.00-16

MASSE UND GEWICHTE

Radstand 2230 mm, Länge x Breite x Höhe 3620 x 1630 x 1730 mm, Gewicht 1545 kg, Nutzlast 500 kg, Tank 2 x 45 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH

V_{max} 113 km/h, 0–100 km/h in 32 s, Verbr. 13,5 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1968 bis 1985, 37 897 Expl. (inkl. Diesel)