Kasimir Kardans Fahrten jenseits vom Alltag: Land Rover 101 FC

Das britische Tier

Der Land Rover 101 FC ist schon mit Rechtslenkung ein seltener Vogel. Als Linkslenker ist er ein Glücksfall wie das vierblättrige Kleeblatt. Erst recht, wenn es sich um „The Animal" handelt

Text: Kasimir Kardan • Fotos: Peter Kapser

Du fährst in einer neuen Welt. Alles sieht ganz anders aus, die Straße, das Gelände. In Steigungen starrst du direkt in den Himmel oder in den Abgrund, nicht auf eine Motorhaube. Nicht der Motor ist vorn, der Erste bist du, direkt über der Stoßstange. Ein Blick aus dem Fahrerfenster und du weißt, wie die Vorderräder stehen. Nach der ersten Viertelstunde hinter dem Lenkrad wird klar, warum der Land Rover 101 Forward Control von seinen Eignern für etwas ganz Besonderes gehalten wird – nicht nur weil er selten ist.

Der FC ist groß, breit und stand in militärischen Diensten. Keine Frage, so ein Gefährt hat einen Dieselmotor, der kräftig rasselt. Du startest den Landy, aber nichts rasselt oder hämmert oder dieselt. Kann auch nicht. Das Triebwerk läuft mit Benzin, ist ein V8 und hört sich auch so an: Gemütlich brabbelnd im Leerlauf, kraftvoll bollernd, wenn er getreten wird. Typisch Ami könnte man denken. Stimmt, er ist auch einer. Sogar ein Glücksfall eines kleinen Achtzylinders, den die GM-Tochter Buick einst entwickelte und dann nicht mehr wusste wofür. So kam er nach England und wurde zur Ur-Zelle ganzer Land Rover V8-Generationen, überwiegend im Range Rover zu finden.

Eingesetzt in Schwergewichten hatte er nie die Chance, sparsam zu sein: 20 Liter auf 100 km sind es immer, mal weniger, mal mehr. Armeen können sich das leisten. Motorschäden nicht, deshalb hat der FC keine Ölkontrollleuchte, sondern was viel Besseres: Bricht der Öldruck zusammen, wird der Treibstoff automatisch abgeschaltet. Trockenfahren bis der Motor festgeht, geht nicht.

So ein durstiger Achtzylinder hat natürlich auch Vorteile. Im Leerlauf flüstert er mit 54 Dezibel, wer normal spricht, ist 76 Dezibel laut. Dabei sitzt du unmittelbar neben dem Motor, der sich unter einer gepolsterten Abdeckung versteckt. Der Achtzylinder ist so leise, weil er seine 128 PS in aller Ruhe aus dreieinhalb Litern Hubraum herausfallen lässt. Während der Fahrt wird es dann lauter, nicht wegen des Motors, sondern wegen der Reifen, des Fahrtwindes und des Verdecks.

Zum 101 sagt niemand Hunderteins, auch nicht Eins-Null-Eins, sondern One-O-One. Der über diese Seiten fahrende Frontlenker-Landy hat sogar noch einen Kosenamen: „The Animal". Nicht etwa weil er tierisch geht. Der Name wurde in einem dunklen Stall geboren, als Andreas Pfau den seltenen Land Rover zum ersten Mal traf. Der One-O-One sah ihn mit traurigen Scheinwerfer-Augen an und sprach: „Komm, lass uns hier abhauen." Andreas war einverstanden, nannte das Tier „The Animal" und gab ihm die Freiheit zurück.

Für das Gelände wurde der 101 FC gebaut, dafür steht jede Schraube. Seine Gesamtuntersetzung im I. Gang plus Reduktion ist 75,2:1. Ist das viel? So viel: Ein wirklich guter Geländegänger wie der Toyota LandCruiser HZJ79 kommt auf einen Wert von 42,4:1. Böschungswinkel vorn und hinten fünfundvierzig Grad. Ein aktueller Nissan Patrol kommt vorn auf 37,5°, hinten auf nur 30°, und selbst der kurze Jeep Wrangler baut hinten so lang, dass er nur 30,5° schafft. Die Traummaße kommen zustande, weil der ganze One-O-One nur 176 Zentimeter länger ist als sein Radstand. Die großen 10.50 x 20er Reifen sind eingetragen, die Serienbereifung 9.00 x 16 war dem Eigner zu pippig. Recht hat er. So steht es schon in der Bibel: großes Auto, große Räder.

Bei allem Jubel besteht die Neigung, sich über die fehlende Servolenkung zu ärgern. Das nimmt dem kurzen Radstand viel von seiner Munterkeit. Was bleibt, ist das Staunen, dass sich ein so schwerer Offroader überhaupt ohne Servolenkung bewegen lässt – aber nur wenn er fährt. Sobald er steht, sind die Vorderräder einbetoniert.

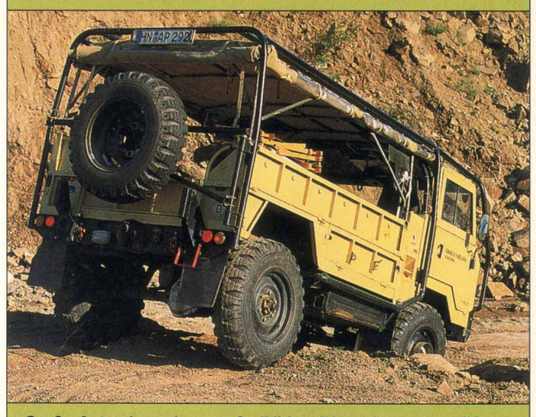
Die Vermutung, ein derart ungewöhnliches Fahrzeug halte auch innen manche Überraschung bereit, ist richtig. Die in Wagenmitte mit dem Rahmen verschraubte Winde gehört dazu. Sie zieht vorn wie hinten. Vom Motor über das Getriebe angetrieben, läuft sie mit den vier Geschwindigkeiten der Vorwärtsgänge und natürlich zum Zurückspulen des Seils über den Rückwärtsgang. Das separate Zugwerk macht sie zu einem technischen Leckerbissen. Gekauft wurde die Wunderwinde in England beim Spezialisten „The 101 Center", komplett mit Bowdenzug, dem Kontrolllampen-Anschluss und jeder für die Montage benötigten Schraube. Nicht wundern, neu kostet das gute Stück rund 6000 Mark. Pfau hat zum Glück ein gebrauchtes Exemplar für 2400 Mark ergattert.

Der FC 101 hat permanenten Allradantrieb. Erstaunlich progressiv für ein Fahrzeug, dessen Prototypen bereits Ende der 60er Jahre unterwegs waren. Der Sicherungskasten verdient eine weitere Pause bei der Besucherführung durch das 4x4-Wunderland. Neun Sicherungen, keine simplen, sondern Hubschrauber-Sicherungen, die sich aktivieren und deaktivieren lassen, je nach Bedarf. Warum? Der FC-Eigner war früher mal Hubschrauber-Mechaniker

Das Loch in der vorderen Stoßstange führt uns zur nächsten Spezial-Abteilung. Dort kommt die Handkurbel rein, wenn der Motor nicht anspringt. Du kannst, weiß Pfau, den Dreieinhalbliter wirklich ankurbeln, wenn er gut eingestellt ist, auch die Hand bleibt dabei heil.

42 Meter Rohre stecken im Si-

Da erblassen selbst Jeeps vor Neid. Solche Böschungswinkel wie der One-O-One – vorn und hinten 45° – hat keiner



Große Autos brauchen große Räder. Die ordnungsgemäß eingetragenen 10.50 x 20er stehen dem 101 prachtvoll

cherheitskäfig des Land Rover, der vorschriftsmäßig in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist: Rundrohrbügelsystem für Front, Seiten, Dach und Heck. Manche Käfige sind feuerverzinkt, andere werden pulverbeschichtet. The Animal hat ein Gestänge, dem beide Methoden des Oberflächenschutzes zuteil wurden. Dass eine solche Konstruktion im Notfall nützt, hat sich Pfau kürzlich beweisen lassen, als er seinen Dreitonner im Gelände auf die Seite legte. Lediglich eine Scheibe ging zu Bruch.

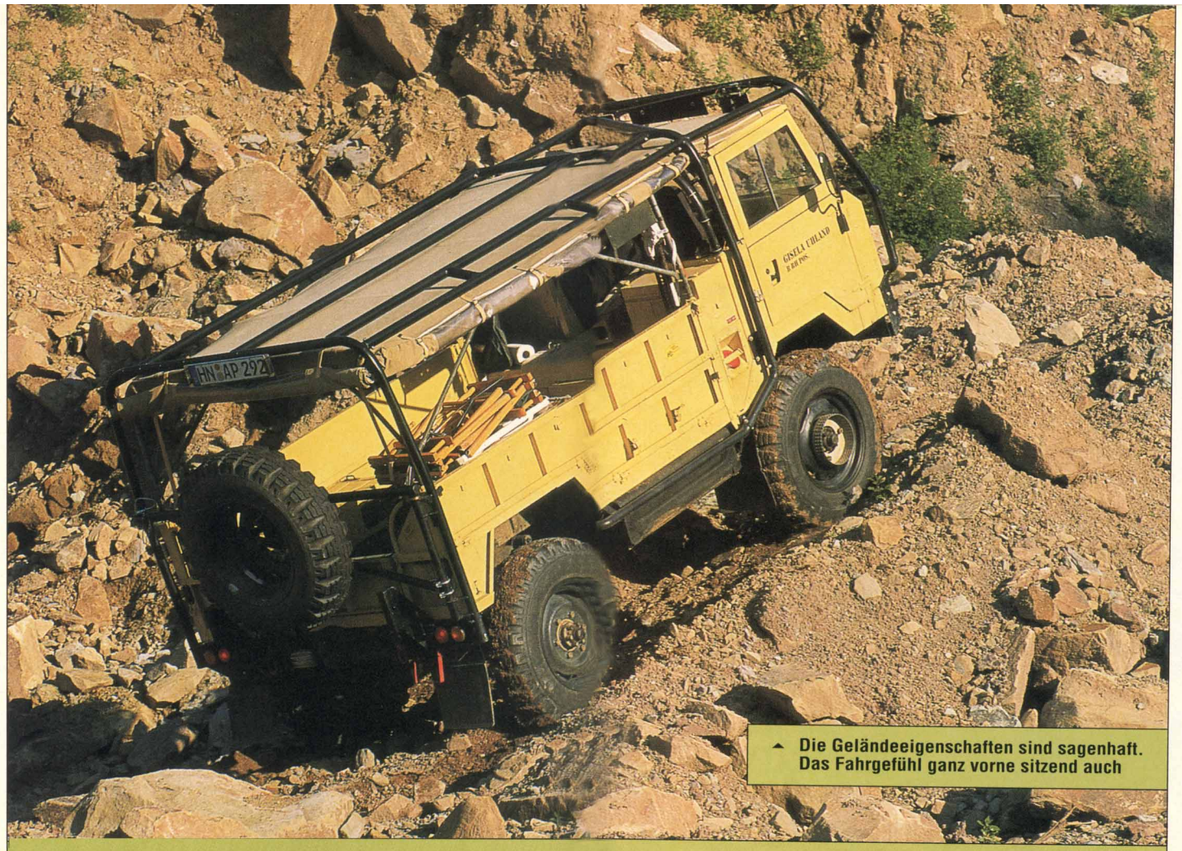
Der so riesig wirkende 101 ist in Wirklichkeit nur fünf Zentimeter länger als ein kurzer Opel Frontera Sport. Der hat hinter den Frontsitzen 96 Zentimeter Laderaum, der Land Rover kommt auf 2,5 Meter. Jetzt wissen wir, was die Frontlenker-Bauweise bringt. Entweder werden anderthalb Meter Außenlänge eingespart oder innen 250 Zentimeter gewonnen. Und noch einen Vorteil hat der Frontlenker. Wenn es regnet, steht der Motor nicht im Freien, sondern im Trockenen. Wenn's nötig ist, kann man im Gelände Arbeiten genauso gut bewerkstelligen wie in der Garage. „Wie lange brauche ich wohl, um an die Kerzen zu kommen?", fragt Andreas Pfau. Ich stoppe, er öffnet die Motorabdeckung und greift sich die erste Kerze. 7,5 Sekunden, bong.

Her mit dem Getriebe! In 25 Sekunden ist die Deckplatte weg, das ganze Gehäuse liegt in seiner Pracht unten vor dir. „Kauf dir keine 101 FC Ambulance", sagt Pfau. „Die ist innen fest zugebaut, du kommst nicht an das Getriebe ran und musst alles von unten machen." Ok, vielen Dank für diesen Rat. Von Dick Graham kann ich den nicht erwarten. Der bietet in seinem Riesenladen neben zig anderen Land Rovern auch vier 101 FC-Ambulanzen an, natürlich Rechtslenker. Für neun- bis zwölftausend Mark. Treuherzig lockt seine Anzeige in der Zeitschrift für Land Rover-Besitzer: Auslands-Anfragen stets willkommen.

Wie selten ist selten? Zwischen 1972 und '78 wurden 2660 One-O-One Land Rover FC gebaut. Zwei Drittel (exakt 65,5 Prozent) waren Rechtslenker. Der Rest hatte das Lenkrad vor dem linken Vordersitz. 2660 Stück, das ist eine elitäre Zahl, wenn man bedenkt, dass bereits im April 1966 der 500 000. Land Rover vom Band lief. Rund 2500 One-O-One gingen an die Britische Regierung, in erster Linie an die Army. Vom Rest wurden 17 nach Düsseldorf an den Vertragshändler Brüggemann geliefert. Genau hier setzte Pfau an und mauserte sich zum Sherlock Holmes der 101-Szene. Um monatelange Recherchen, Telefonate, Briefe, Reisen kurz zu machen:

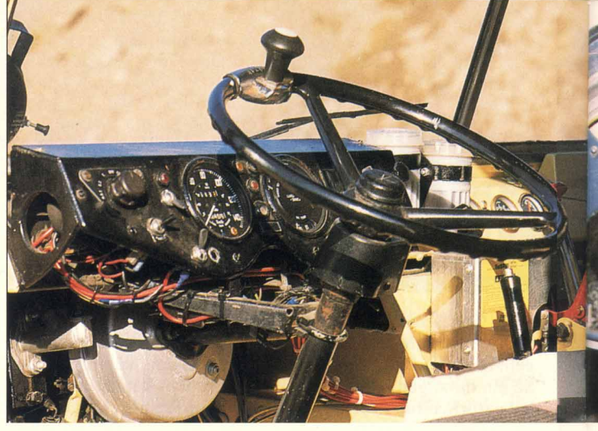
Kein Stilbruch am britischen 4x4-Urgestein: nachgerüsteter Detroit-Locker

Selbsthilfe kein Problem: Die zentrale Rahmenwinde arbeitet nach vorne und hinten

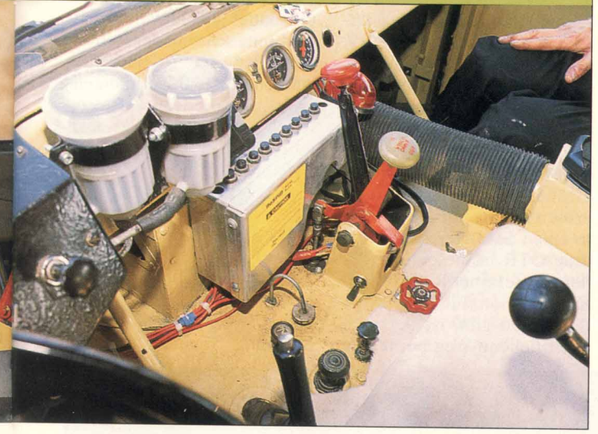


Die Geländeeigenschaften sind sagenhaft. Das Fahrgefühl ganz vorne sitzend auch

Spartanisch ist gar kein Ausdruck. Im Fahrerhaus des 101 sieht man förmlich den Strom fließen



Hier hat der Perfektionist zugeschlagen: Die Helikopter-Sicherungen, die schnell aktiviert und deaktiviert werden können



Einer der 17 Brüggemann'schen ist seiner, mit der Chassisnummer 96400292.

Alle 17 gingen an die Britische Armee in Berlin, nur eben nicht direkt von Solihull. Aufgrund des komplizierten Vier-Mächte-Status mussten die Alliierten beim Landesamt für Besatzungslasten (LfB) einkaufen. Und das LfB durfte nur bei einem deutschen Händler kaufen. Irgendwann wurden die 17 Berliner One-O-One ausgemustert und kamen als Zivilisten zurück an das LfB, von dort aus die meisten nach Belgien. Die Nummer 96400292 wird von Martin Buschkow gekauft. Jahre später geht das seltene Stück an einen Mann, der es mit anderen Oldies in die bereits erwähnte Scheune bei Ulm steckt und alle dort vergisst. Joachim Schneider von SVS kauft die Sammlung und reicht „The Animal" an Pfau weiter.

38 Prozent der 101wurden mit 24-Volt-Anlagen ausgeliefert. „The Animal" gehört dazu. Oh weh!? Halb so schlimm. Bei Pfau wird zweigleisig gefahren. Vier Inverter sind an Bord, die 24 in 12 Volt verwandeln. Einmal für den Kompressor-Kühlschrank, zum zweiten für das Funkgerät. Die beiden übrigen Umwandler kümmern sich um die 12-Volt-Zündanlage. Einer versorgt die Zündspule, der andere das nachgerüstete, elektronisch gesteuerte Zündsystem. Das senkt den Verbrauch. Ein befreundeter Luxemburger 101 FC mit der originalen 24-V-Zündanlage kommt auf über 25 Liter pro 100 km. The Animal trinkt fünf bis sechs Liter weniger. Zudem rauben die Preise für 24-Volt-Zubehör selbst gut betuchten Enthusiasten den Mittagsschlaf. Beispiel: Ein Kerzenwechsel kommt auf 360 Mark. Es gehört zu den Ungereimtheiten der modernen Kriegsführung, gleiche Fahrzeuge derselben Armee mit zwei unterschiedlichen elektrischen Systemen auszurüsten. Als Erklärungsversuch kann gelten, dass die 24er Anlage absolut wasserdicht ist. Somit sind diese 101 prädestiniert für Einsätze in der regnerischen Jahreszeit, derweil die 12-Volt-Brüder eher den Scharmützeln in Wüstengebieten vorbehalten bleiben.

Jetzt steht Pfaus Traum-Huckepack zu Hause. Was nun? Wenn alles norddeutsch qualitätsgenau ablaufen soll, ist die Arbeitsliste lang. Stichwort-Auswahl: Zwei neue Batterien rein, Bordnetz geprüft. Kein Strom auf Warnblinker, Horn, Heizungsgebläse und Scheibenwischer. Und vor allem, kein Saft an der Benzinpumpe. Pumpe ausgebaut, gereinigt. Zündkerzen ausgeblasen. Erster Startversuch ein Flop. Beim dritten Mal kommt ein Zylinder, dann noch einer und noch einer und dann alle acht. Hinten raus kommt tiefes V8-Grollen und eine dicke schwarze Wolke. Diesem stinkenden Silberstreif am Horizont folgten sechs arbeitsreiche Monate. Rahmen reinigen und lackieren. Die Karosserie bekommt ein schönes Wüstensandgelb. Komfortable Sitze einbauen, neue Kabel einziehen. Tank innen reinigen und außen lackieren. Neue Bremstrommeln einbauen. Differenzialgehäuse innen entrosten. Achsschenkelbolzen erneuern. Pumpe für die Scheibenwaschanlage ersetzen. Neue Aluminiumtüren mit Schiebefenstern bauen… weitere 15 Positionen kamen noch hinzu, erst dann war „The Animal" reif für den TÜV. Als Lohn für die Mühe gab der den Stempel gleich beim ersten Anlauf.

Die erste legale und ausführliche Testfahrt lässt sogleich die gute Laune schwinden. Auf 100 Kilometern fließen 31 Liter durch die Stromberg-Vergaser. Der Motor wird heiß und verliert nahezu überall Öl. Bei 2800 Touren fällt die Leistung ab, Frühzündungen knallen und die Kupplung rupft. Inzwischen ist ein weiterer 101 FC angeschafft, als Ersatzteil-Träger. Doch als das Verdeck von „The Animal" große Risse zeigt, hilft auch der neue Alte nicht weiter. Bei der englischen Firma „Just Hoods" wird ein neues Softtop samt Fenstern angefertigt.

Schon unsere Großmütter wussten: Von nichts kommt nichts. Oder mit hochtönenden Worten geschmückt: Ohne Fleiß kein Preis. Anders ist den Von-der-Stange-Autos nicht zu entkommen. ■

kurz & knapp

Wie groß, wie schwer?
Länge/Breite/Höhe: 4330/1920/2370 mm
Radstand: 2565 mm
Testwagengewicht, vollgetankt (109 Liter): 2630 kg
zulässiges Gesamtgewicht: 3143 kg

Wie stark, wie schnell?
94 kW/128 PS bei 5000 min^{-1}
262 Nm bei 2500 min^{-1}
V8-Ottomotor, Hubraum: 3528 cm^3, wassergekühlt, vorn längs eingebaut, zentrale Nockenwelle (Kette)
Höchstgeschwindigkeit: 122,3 km/h im IV.Gang bei 3850 min^{-1}

Wie angetrieben?
Permanenter Allradantrieb, 4-Gang-Schaltgetriebe, Verteilergetriebe mit Geländereduktion (3,32:1), Achsübersetzung: 5,57:1, Reifen 10.50 x 20 (auch 9.00 x 16)

Wie durstig, wie teuer*?
Verbrauch (Normal+Additive): zirka 20 L/100 km
Kosten pro Jahr: Kfz-Steuer (Lkw) 365,-; Haftpflicht 900,-
Einstandspreis: 6000,-; Restauration u. a. mit hinterer Differenzialsperre Detroit Locker (1300,-) und zentraler Rahmenwinde (2750,-) insgesamt ca. 25 000,-

Wo gefunden?
SVS Special Vehicles & Services, Joachim Schneider, Bergstraße 24, 72537 Mehrstetten
Tel.: 07381/400 250; 0172-728 71 90;
Fax: -/400 251
Besitzer Andreas Pfau, 74363 Güglingen

* Mark inkl. MwSt.