

75 Jahre AMS: Historischer Test Land Rover Station Wagon Typ 109 (1971)

Kaum vergeht ein Jahrzehnt, schon entwickelt sich der Land Rover von der Serie IIA zur Serie III. auto motor und sport testete 1971 den Station Wagon Typ 109. Autor des Tests war Yörn Pugmeister.

[Yörn Pugmeister](#)

15.04.2021

Vierradgetriebene Wagen zeichnen sich außer durch unbedeutende Zulassungszahlen zumeist durch einen legendären Ruf aus. Dieser Nimbus resultiert in erster Linie wohl aus Berichten über Wüstendurchquerungen, Savannenfahrten und ähnliche Abenteuer. Besonders viel Flair züchtet die Rover Company im britischen Solihull, die seit 1948 jene viereckigen Autos baut, die man überall zwischen Aden und Vietnam, Jemen und den Bahamas antrifft.

Beim Land Rover Station Wagon ist die Funktionalität entscheidendes Element des Stylings. Weit über normalem Höhenniveau erhebt sich ein kantiger Aufbau aus Aluminiumblech und feuerverzinkten Stahlbeschlägen. Im Innenraum herrscht Safari-Look vor: vorne drei Sitze, dahinter eine weitere Bankreihe für drei Passagiere, im Heck links und rechts ein Bänkchen für je zwei Insassen. Insgesamt können also zehn Leute mitfahren. Rechts vor dem Fahrer das Armaturenbrett: links ein Kombi-Instrument für Öldruck, Tankinhalt und Wassertemperatur, in der Mitte zwei Kippschalter für Licht und Scheibenwischer, rechts der Tacho.



Land Rover

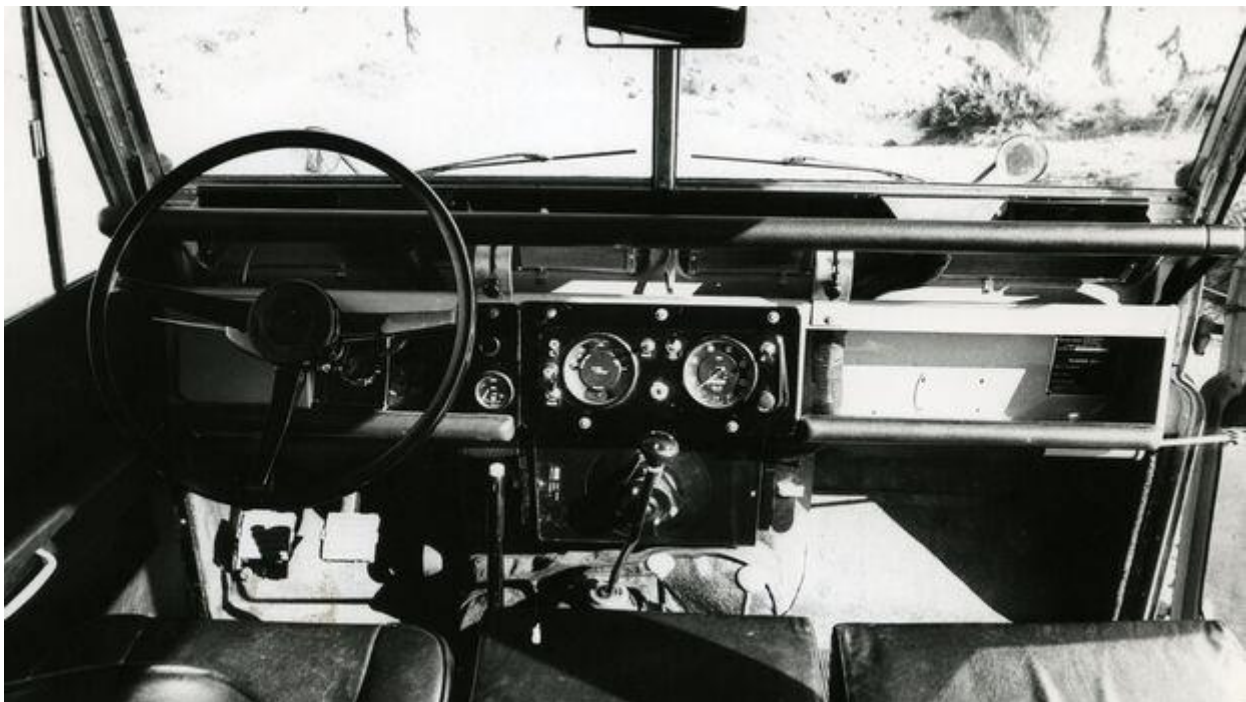
Der Land Rover gönnte sich 19,2 Liter auf 100 Kilometern im Test.

Aus dem Boden wachsen drei eiserne Stangen: ein langer, gekröpfter Hauptschalthebel in der Mitte, rechts daneben, mit gelbem Knauf, der Hebel zum Zuschalten des Vierradantriebs, unterhalb des Kardantunnels der rotköpfige Schalthebel für das Reduziergetriebe. Ebenfalls rechts vom Fahrer reckt sich unübersehbar der Stock der Handbremse. Auf den De-Luxe-

Polstern des auto motor und sport-Testwagens findet der Fahrer ausreichend Halt und Seitenführung, wenngleich die geringe Verstellmöglichkeit zu einer unnatürlich steilen Position vor dem Lenkrad zwingt.

Aller Laster Anfang

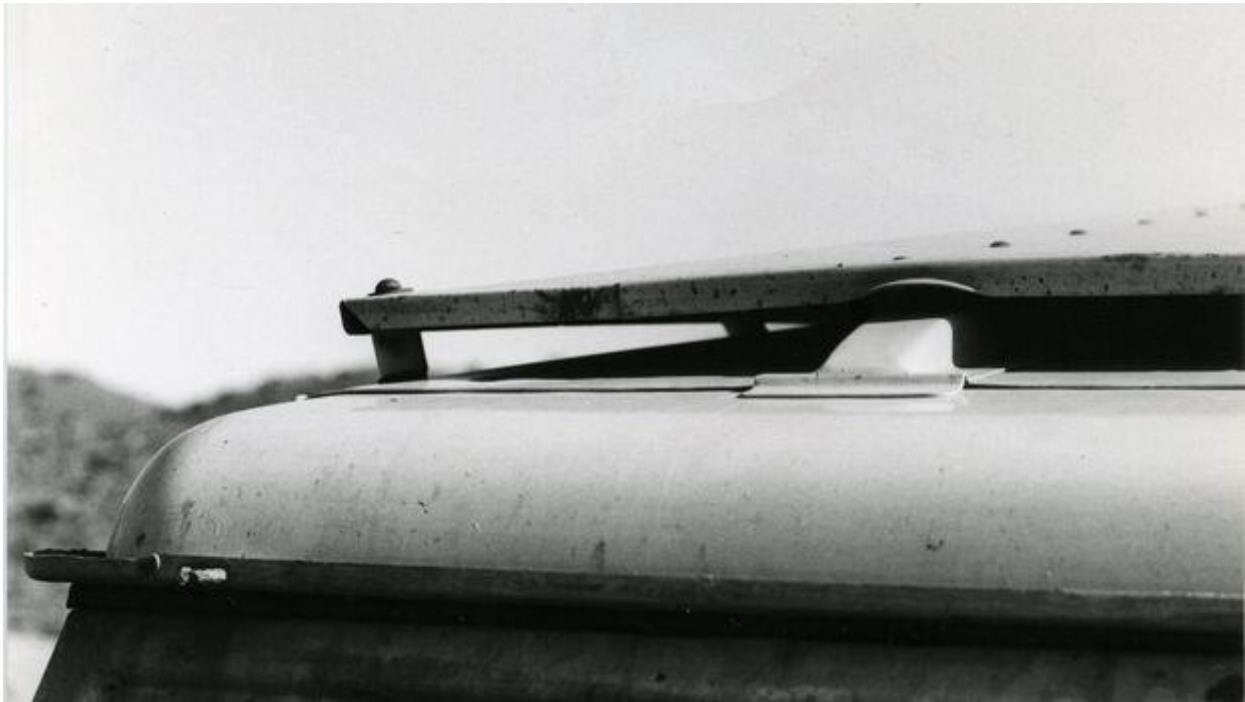
Zwei Dinge sind es vor allem, an die sich ein Land-Rover-Pilot gewöhnen muss, wenn er das Auto in Gang gesetzt hat: Lenkung und Bremsen. Zwar lässt sich der schwere Wagen, einmal in Marsch, selbst ohne Servo-Unterstützung mit dem großen Lenkrad verhältnismäßig leicht regieren, doch stören die Ungenauigkeit und Indirektheit der Lenkung. Erst nach längerer Eingewöhnung kommt man davon ab, die Fahrtrichtung beständig durch leichtes Drehen am Volant zu korrigieren. Bewegt man das Auto in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen, dann empfiehlt sich die Benutzung des Vierradantriebs: Zwar verlangen dann alle Lenkbewegungen infolge der angetriebenen Vorderräder zusätzliche Kräfte, aber die Geradeauslauf-Eigenschaften des Autos verbessern sich spürbar, was besonders auf vereisten oder schlammigen Wegen wünschenswert ist.



Archiv auto motor und sport
Funktioneller Safari-Look herrscht im spartanischen Cockpit.

Die Bremsen verlangen Pedalkräfte, die sonst nur bei älteren Lastwagen vonnöten sind. Hat man sich einmal mit dem ganzen Gewicht auf das postkartengroße Bremspedal gestemmt, setzt eine kontinuierliche Verzögerung ein. Offensichtlich ist die Trommelbremsanlage auf schwerste Bedingungen ausgelegt, selbst nach kilometerlangen Steilabfahrten traten keinerlei Fading-Erscheinungen auf.

Auch bei häufiger Ausnutzung der Motorleistung erwächst den Bremsen kein ernsthaftes Problem, denn das kantige Mobil läuft nur knapp über 100 km/h. Für den Land Rover werden wahlweise drei Motoren zum Einbau angeboten: Während der Testwagen einen 2,3-Liter-Vierzylinder-Benzinmotor mit 70 PS aufweist, erhalten andere Versionen einen 2,6-Liter-Sechszylinder-Benziner mit 84 PS oder einen 2,3-Liter-Diesel mit 62 PS.



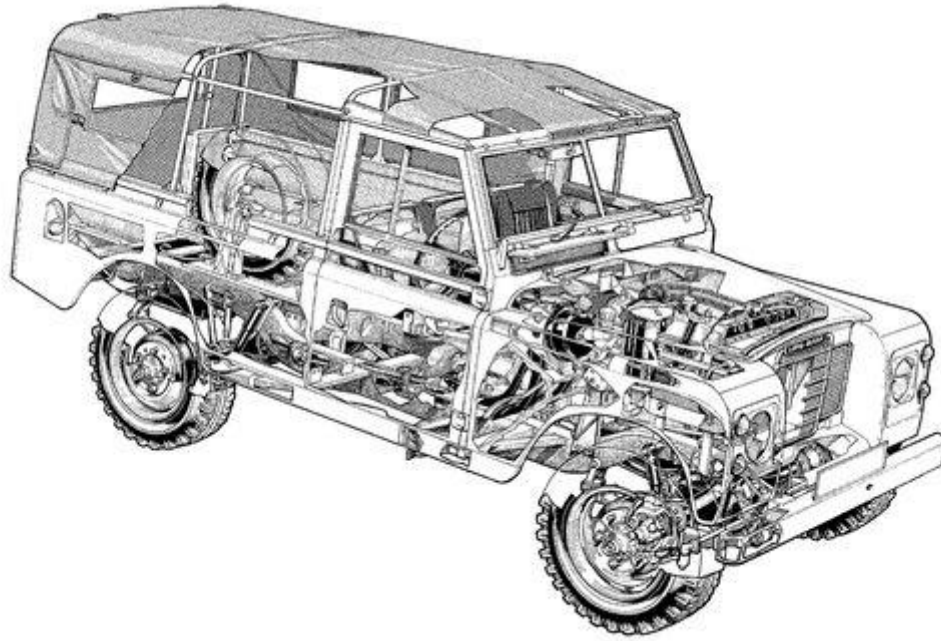
Archiv auto motor und sport

Dank des Tropendachs und der Lüftungskappen lässt sich der Land Rover auch bei besonders hohen Außentemperaturen noch gut ventilieren.

Aufgrund der geringen Motorleistung und des hohen Gewichts sind vom Testwagen keine besonderen Fahrleistungen zu erwarten, er schafft es in 36,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und auf maximal 106,5 km/h. Da der Motor schon um 1.500 Umdrehungen ausreichend Leistung abgibt, wird das Vorwärtskommen nie zur Qual. Man kann sich darauf beschränken, zwischen dem dritten und vierten Gang zu wechseln, sobald das Auto rollt. Sparsames Schalten bietet sich ohnehin an, da nur die beiden oberen Fahrstufen synchronisiert sind. Mit den Anforderungen, die reiner Straßenbetrieb stellt, wird das Fahrwerk des Land Rover, das aus zwei an Blattfedern aufgehängten Starrachsen an einem Kastenrahmen besteht, gut fertig. Übung ist allerdings auf gewundenen Strecken notwendig: Selbst in nur mäßig schnell gefahrenen Kurven neigt der Wagen dazu, sein kastiges Heck auszuschwenken, was sofortiges Gegenlenken verlangt. Viel Fahrkomfort wird nicht geboten; auf welligen Straßen neigt das unbeladene Auto zu heftigen Sprung- und Rüttelbewegungen. Diese Stöße werden bei zügigem Tempo so intensiv, dass selbst der Fahrer gezwungen ist, sich mit den Beinen im Fußraum zu verkeilen.

Im Gelände eine Legende

Überlegenheit zeigt sich erst im Gelände. Es bedarf nur geringer Mühen, um den Station Wagon für Offroad-Ausflüge vorzubereiten: Man drückt den gelben Hebel rechts vor dem Schalthebel herunter – bei voller Fahrt, wenn erwünscht. Der Vierradantrieb ist nun eingeschaltet. Dank beachtlicher Bodenfreiheit kann man schon mit den Fahrstufen des Straßengetriebes Geländetouren einleiten, die häufig nur durch den Mut des Piloten begrenzt werden.



Land Rover

Der Test des Land Rover erschien in Heft 8/1971.

Hüfthohe Sträucher walzt der Rover gelangweilt nieder, Gräben und Bodenwellen bezwingt er wenn nötig mit 50 km/h, Morast kann ihn kaum schrecken, und von Wasser bis zu einer Höhe von 50 cm nimmt er keine Notiz. Vor Steigungen, die mehr als 40 Prozent betragen, empfiehlt sich das Einschalten des Reduziergetriebes – roter Hebel rechts vom Hauptknüppel. Dazu muss man allerdings anhalten, was an steilen Hängen nicht ohne Risiko ist, selbst wenn das Auto mit der Fußbremse und der auf die Abtriebswelle des Reduziergetriebes wirkenden Handbremse gesichert wird. Dank der kurzen Überhänge vorn und hinten meistert der Land Rover auch kurze, steile Abhänge leicht.

Der Motor scheint sich bei all der Kraxelei selbst unter subtropischer Sonneneinstrahlung äußerst wohlfühlen: Mit kernigem Auspuffton und hörbarem Ansaugzischen liefert er in allen Gängen genügend Leistung. Neben Savannenfahrten und Bergausflügen schlägt sich der Rover auch an Sandstränden wacker: Einen Anhänger mit einem schweren Boot schafft der Geländegänger mühelos über normalerweise nicht befahrbaren Sand und Kiesstrand bis ans Meer. Dennoch würde man sich bei extremen Fahrbedingungen Sperrdifferenziale für beide Achsen wünschen, selbst wenn man sicher sein könnte, sie nur wenige Male zuschalten zu müssen.

Fazit

Der Land Rover ist nicht allein ein Geländefahrzeug oder eine Zugmaschine, die mit einer Zusatzeinrichtung Lasten bis zu 4.500 kg schleppen kann, er ist auch als vielseitige Kraftmaschine konstruiert. Durch den Einbau von Kraftabnahmen vorne, in der Mitte und am Heck lassen sich Aggregate jeglicher Art installieren – bis hin zu Sprüngeräten und einer Winde, mit der sich das Auto eigens aus dem Sumpf ziehen kann. Für welchen Verwendungszweck man auch immer sich entscheiden mag, eines wird stets mitgeliefert: das Flair des großen Abenteurers.