



## **Die „wahre“ Land Rover Geschichte** **Warum Spencer nicht zum Angeln hätte fahren sollen**

Kaum zu glauben aber wahr. Es gab Zeiten, in denen produzierte die englische Firma Rover Luxusautomobile von hoher Qualität. Ab 1929 war Spencer Bernau Wilks mit für die Geschicke der Firma zuständig. Leider gab es dann 1933 im Deutschen Reich Wahlen, deren Ausgang letztlich den 2. Weltkrieg bedingten und für Rover ein Riesenfiasko werden sollte. Denn als der „Große Krieg“ vorbei war, mussten die Herrschaften im englischen Ober- und Unterhaus feststellen, dass sie der Spaß mit dem „kleinen österreichischen Anstreicher“ doch viel mehr gekostet hatte, als Churchill es sich hätte träumen lassen. Aus Deutschland war wenig zu holen und zudem stand mit dem Genossen Stalin die nächste Bedrohung aus dem Osten ins Haus. Rechnet man dann noch die Pferdewetten von Queen Mum und die Heizkosten für den feuchten Kasten „Bellmoral“ dazu ...

Kurzum, es musste irgendwie Geld her – und Autos sowieso. Da kam eine Automarke wie Rover gerade recht. Schnell, viele Autos bauen und die für viel Geld exportieren, das war jetzt der neue Job von Spencer Bernau Wilks. Oh, wie er ihn gehasst haben muss. Wohl so sehr, dass er sich immer am Wochenende von Frau und Kindern verabschiedet und auf seinen Landsitz zum Angeln gefahren ist. Über etwa sonst vorgefallenes schweigt der Gentleman ja dem Sprichwort nach – genießt aber trotzdem. Nicht so Spencer.

Der hatte auf seinem Landsitz zufällig einen Willys Jeep, den hatten die Amerikaner, denen er während des Krieges für Heim, Hof und Vaterland das Zelten auf seinem gemähten Rasen erlaubt hatten, zurückgelassen. Die Haltbarkeit war bei Weitem bereits überschritten. Die Karre war also so gammelig, dass sie eigentlich von der damals noch nicht existenten MOT (eine techn. Überprüfung, angeblich vergleichbar mit der dt. HU) schon lange hätte zum Einstampfen freigegeben sein sollen. Aber die MOT gab es noch nicht und unser Spencer ist fröhlich mit seiner Rostlaube gefahren.

Lag es nun daran, dass ihm das Geholpere so gefallen hat, oder dass der Jeep wirklich am Ende war, oder, sollte gar sein Drang zur Pflichterfüllung gesiegt haben. Wir wissen es nicht. Also wie auch immer, Spencer kam ein fataler Gedanke: „Was die Amis können, das können wir auch!“ Kreativität, etwas Spucke und weil das Blech knapp war ein paar Pfund Duralumin (Alu) waren die Zutaten für das Vehikel, das eigentlich ja nur unseren Spencer zum Angeln und zurück bringen sollte. Schweißen konnten die Briten noch nie, sonst hätte die Titanic gar keinen Eisberg rammen können – also wurde genietet.

1947 gab's dann die große Teerunde. Spencer hatte innerhalb von ein paar Wochen ein Vehikel auf der Basis seines Rost-WillysJeep zusammen geklopft, oder klopfen lassen (was letztlich nicht entscheidend ist). Fehlte nur noch ein Name. Aber auch



das stellte den Vorstand der Exklusiv-Marke vor keine große Herausforderung, nach dem Genuss diverser Lager Biere und anderer hochprozentigerer Naturprodukte.

Weil man das Vehikel auf dem Land einsetzen wollte, wählte man als ersten Teil des Namens, „Land“ (wie kreativ!) und weil Spencer hoffte dass es den Sirs im Vorstand gefallen würde, naja, musste noch Rover rein. Und das ergab? Richtig „Land-Rover“ Die Madams (der Sirs) fanden es garantiert furchtbar, macht aber nix, die wurden ja im Bentley vorgefahren. Die Sirs hingegen müssen sich an ihre Zeit mit dem „Metabo“ Kasten erinnert gefühlt haben und klatschten, british polite, in die Hände. So polite, dass Spencer „eine Kleinserie“ bauen durfte (scheinbar waren nicht alle wirklich überzeugt, oder haben mit Metabo gespielt).

Es ist übrigens Humbug, dass man bei englischen Landärzten den Wagentyp angeben muss, den man fährt, wenn man eine Behandlung wünscht. Denn ein gut gewarteter Ur-Landy verursacht erst nach 5 Meilen einen Bandscheibenvorfall – und so weit ist es vom Hauptportal bis zum Angelweiher ja nicht.

### **Warum gibt es mehr „pre-productions“ als Series I - Landys**

Montag morgen, halb 9 in England. Wo ist mein Tee?

Spencer durfte also los bauen. Leider ergaben sich da schon die ersten Probleme. Die britischen Stahlhändler haben ihm nur die Zähne gezeigt, als er mit der Forderung nach hunderten von Tonnen für die ersten Fahrzeug ankam. „*Ham wer nisch, krieschn wir ooch nischt reich!*“, eine Redenwendung die erst ein viertel Jahrhundert später hinter dem „Eisernen Vorhang“ geprägt worden sein soll hat wohl hier ihren eigentlichen Ursprung gefunden. Spencers Sekretärin, die nicht nur den besten 9 o'clock Tea im ganzen Rover Stammsitz in Gaydon kochen konnte, sondern auch sonst nicht auf den Kopf gefallen war, schlug ihrem Chef vor, doch beim Duralumin (das wir ab jetzt mal Alu nennen wollen) zu bleiben. „Zu teuer und zu langlebig!“ wäre ein Gegenargumente gewesen, aber der Vorgesetzte Sir von Spencer nickte die Kiste ab. Schließlich war er ja am Wochenende mit dem Wirtschaftsminister auf der Rennbahn verabredet und der wollte Erfolgsmeldungen hören. „Machen Sie einfach! Geld hat noch nie'ne Rolle gespielt!“ Also und weil ein Stahlhändler doch etwas Stahl (zum Leidwesen aller späteren Käufer) herausgerückt hat, wurden Spritzwand und Rahmen aus Stahl gefertigt. In der Vorserie hatte man den Rahmen noch aufwändig feuerverzinkt – wohl ein Trick um sofort zu Produktionsbeginn eine Einsparung vornehmen zu können.

Deshalb gibt es noch gut die Hälfte aller Vorserienfahrzeuge, während man bei der Serie I oft lange nach einem fahrbaren Exemplar suchen darf. Sei es drum! Mit Farbe gespritzt sollte der erste 80“ Landy auf der Motorshow in Amsterdam 1948 eine gute Figur machen, dann würde man weitersehen. Wozu auch Geld für Konservierung



ausgeben, das war ja schon fürs Alu weg gewesen und Spencer hat sich wohl nicht getraut seinen Vorgesetzten noch mal um mehr Kohle zu bitten. (Bis heute munkelt man auch, dass im Schreibtisch von Spencers Chef zum Beginn der Motorshow in Amsterdam bereits Ersatzkandidaten für seinen Posten gelegen haben sollten.) Aber, da die Vorgesetzten vom Vorgesetzten von Spencer alle gute Freunde waren und selbst der Kolonialminister und der Verteidigungsminister irgendwann als Kinder mal mit Metabo gespielt haben sollen war die Nachfrage riesengroß. Spencer bekam zwar keinen Orden, aber er durfte bleiben und das war im Großbritannien der späten 40er auch ein Verdienst.

Jetzt durfte der erste Land-Rover in Serie gehen. In Serie I. Mit 1,6 Litern Hubraum folgten von 1948 bis 1958 die Modelle „5“ LBG (5 Zoll durchmessende Scheinwerfer hinter dem Kühlergrill), dann die 7“ LTTG (7 Zoll durchmessende Scheinwerfer die durch den Grill gebohrt waren). Weil den Konstrukteuren dann die Ideen ausgingen haben sie den schwarzen Peter an die Motorenabteilung geschoben. „More Power!“ musste her. Zuerst mit einem 88“ und 2 Litern (aufgebohrt), weil der aber etwas anfällig und schwach war und die Konstrukteure ja fürs konstruieren bezahlt wurden folgte bald ein echter 86“ mit 2 Liter Benzin Motor.

*Warum 88“ und 86“? Wir lüften an dieser Stelle eines der best gehüteten Geheimnisse von Land Rover. Die Ziffern bezeichnen den Radstand in Zoll (nicht die Gesamtlänge). Da beides aber immer irgendwie verbandelt war wurde die Gesamtlänge dem Motor angepasst und somit konnte auch der Achsstand differieren (später 107“ -> 109“). Ob man das verstehen muss? Nein, muss man nicht. Vielleicht liegt's am Tee. Aber schön ist die Mär vom Angelauto trotzdem, oder?!*

*Marcus Netscher, 2012*