

# CLASSIC DRIVER

## Land Rover Serie II A

### „Go anywhere vehicle!“

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

**Automobile Ikonen: Klassische Geländewagen von Land Rover zählen dazu. Sie sind seit über sechs Jahrzehnten in aller Welt im Einsatz. Haltbarkeit und Funktionalität der Allradler aus Solihull sind legendär. Sie fahren in zahlreichen Varianten, Radständen, mit verschiedensten Aufbauten und Motorisierungen dorthin, wo selbst Navigationssysteme neuester Fahrzeuge nur noch Nirwana anzeigen. Getreu dem Motto: „It is never over - in a Land Rover!“ Wir haben die beliebte Serie II A mit innen liegenden Scheinwerfern und 2,25-Liter Motor einer Inspektion unterzogen und berichten von der Geburtsstunde des Ur-Ahnen.**

Legenden leben länger! An dieser Weisheit ist etwas dran. Auch bei Automobilen mit Allradantrieb. Denken wir bloß an den amerikanischen Jeep oder die in seiner Form seit drei Jahrzehnten praktisch unveränderte [Mercedes-Benz G-Klasse](#). Von den britischen Inseln stammen neben dem weltweit ersten Luxus-Offroader, dem Range Rover, auch die legendären und urigen Land Rover. Von der Serie I aus dem Jahr 1948 über die Serien II und II A, die Serie III und späteren County-Modellen bis zu den aktuellen [Defender-Geländewagen](#) gehören sie zu den absoluten Ikonen der Geländewagenwelt. Kein Wunder, zählen die unterschiedlichen Varianten summa summarum doch über sechs Jahrzehnte Geländegeschichte. Und das nicht ohne Grund.



Denn: Legenden fahren auch länger. In der Sahara oder den Savannen Afrikas, auf Teeplantagen in Ceylon, in polaren Breiten oder einfach überall dort, wo Traktion und Zugkraft erforderlich sind. Es ist schon erstaunlich, wie viele klassische Land Rover heute noch ihren Dienst verrichten. Ganz so wie dieser links gelenkte Serie II A Landy mit einem Radstand von 88 Inch, Tropendach und Deluxe-Motorhaube. Er wurde im Herbst 1964 in die Schweiz ausgeliefert und verrichtete dort jahrzehntelang bei einer Bootswerft seinen Dienst als Zug- und Rangierfahrzeug. Vor rund zwölf Jahren übernahm das Fahrzeug dann ein schweizer Restaurationsbetrieb, der es jedoch nicht aufarbeitete, sondern es ebenfalls zum Schleppen, diesmal nur von Bentley & Co., verpflichtete. Dem jetzigen Eigentümer dient das Fahrzeug als funktionales „Country Car“ fürs Wochenende. Authentische Patina zeichnet diesen Land Rover aus. Er alterte in Würde und wurde so zum guten Freund, zum täglichen Begleiter; ganz so wie eine abgewetzte Barbour-Jacke oder der von mancher Pirsch gezeichnete treue Jagdhund.



# Eine Idee, ein Motor und ein Stapel Alublech

Wie viele andere geniale Dinge, entsprang auch der Land Rover einer Notsituation. In den Nachkriegsjahren durchlebte Großbritannien eine schwere wirtschaftliche Krise. Wegen der gewaltigen Schuldenlast für den Wiederaufbau von Industrie, Infrastruktur und Wohnungen musste der Inlandsmarkt zugunsten des devisenträchtigen Exports hinten anstehen. Aus dem zerstörten Werk in Coventry verlegte die Rover Company die Produktion in das Werk in Solihull, wo man bis Kriegsende Flugzeugmotoren gebaut hatte. In Rekordzeit wandelte man die Fabrik in ein Automobilwerk um. Trotz Materialknappheit – es mangelte vor allem an Stahl – plante das Rover-Management einen neuen Kleinwagen zur Erweiterung der Modellpalette. Eine Gesetzesänderung machte dieses Vorhaben aber zunichte, so dass die Produktionsanlagen in Solihull nur teilweise ausgelastet waren.

Da kam Rovers technischer Direktor Maurice Fernand Cary Wilks die rettende Idee. Er hatte auf seinem Bauernhof im walisischen Anglesey ausgemusterte Militärfahrzeuge eingesetzt, und war von deren Fähigkeiten so beeindruckt, dass er den Plan für ein kleines allradgetriebenes Nutzfahrzeug entwickelte. Pffiffig: Da sich ein solches Fahrzeug hervorragend für den Export eignete, würde das Unternehmen eine höhere Stahlzuteilung erhalten, aus der man sich auch für den Bau der für die Marke typischen größeren Limousinen bedienen könnte. Kurzerhand wurde ein Chassis aus Militärbeständen mit einem Motor und Getriebe aus dem Regal von Rover bestückt. Die simple Karosserie fertigte man aus Aluminium. Denn im Gegensatz zu Stahl bestand an diesem Leichtmetall kein Mangel. Das neue Projekt erhielt den Namen Land Rover. Auf Basis dieses Prototyps experimentierte man mit diversen Ausstattungsvarianten und auch einer alsbald verworfenen Lenkposition in der Mitte des Fahrzeugs. Ähnlich wie beim deutschen Unimog versah man das Fahrzeug mit mehreren Nebenantrieben und testete es auf den zum Werksgelände in Solihull gehörenden Feldern als Zugmaschine für Pflüge und andere landwirtschaftliche Geräte.



Die heute wohl vertraute Karosserieform der Land Rover nahm beim Bau einer Vorserie von exakt 48 Fahrzeugen allmählich Gestalt an. Die je zur Hälfte mit Links- und Rechtslenkung ausgestatteten Vorserienfahrzeuge besaßen je einen permanenten Allradantrieb mit Freilauf zur Verhinderung des Aufziehens der Achse. Legte man am Zweigang-Verteilergetriebe die Geländeuntersetzung ein, war der Allradantrieb gesperrt. Als Antriebsquelle diente zunächst ein 1,6-Liter-Motor von Rover. Auch die modifizierten Achsen stammten ursprünglich von einem Rover. Die mit Hubtüren versehene Karosserie aus Aluminium war bereits ausgereifter als die des Prototyps, bestand aber weiterhin aus flachen Blechen, für deren Fertigung man keine teuren Werkzeuge benötigte. Das aus den Stahlresten anderer Pressvorgänge gefertigte Kastenrahmen-Chassis war zum Schutz vor Korrosion verzinkt.



## Das Fahrzeug

Bei seinem Debüt am 30. April 1948 auf der Amsterdam Motor Show kam der neue Land Rover sowohl beim Publikum als auch der Fachpresse auf Anhub sehr gut an. Der Erfolg des neuen Modells war derart durchschlagend, dass seine Produktion bereits Ende des Jahres auf dem besten Wege war, die der anderen Rover-Modelle zu beflügeln. Der Rest ist eine große und großartige Geschichte. Der Land Rover wurde in unterschiedlichen Serien über Jahrzehnte weiterentwickelt, mit verschiedenen Radständen und in unzähligen

Karosserievarianten zigtausendmal gefertigt und so in nahezu alle Winkel der Erde exportiert. Private und geschäftliche Nutzer, Landwirte und Unternehmen, Streitkräfte und Hilfsorganisationen schätzen die hohe Zugkraft und das Ladevolumen des 4x4-Originals ebenso wie seine Stärke, Robustheit und Leistungsfähigkeit auf jedem Terrain. Daran ist nicht zu rütteln. Der Land Rover war immer ein Arbeitstier, der Kultfaktor kam im Laufe der Jahre von selbst hinzu.



Unser Land Rover fährt mit seiner Lackierung in Light-Pastel-Green und in Limestone gehaltenen Dach und Felgen auffallend zeitgenössisch vor. Kenner bemerken die gehobene Ausstattung mit Tropendach – also einer zweiten aufgesetzten Dachplatte aus Aluminium – und die abgerundete Deluxe-Motorhaube. Die Riffelbleche an den Schwellern und dem Heck haben ihren Platz am Fahrzeug erst später gefunden, ab Werk wurden „Series“-Land Rover „blank“ ausgeliefert. Die schlichten Dunlop-Stahlfelgen hingegen werden bis heute als Serienausrüstung auf Defender-Geländewagen montiert. Typisches Merkmal des Exterieurs des Station Wagon sind die zahlreichen Fenster und Oberlichter nebst der geteilten Frontscheibe, unter welcher die sogenannten „Vents“, mechanische Lüftungsclappen, montiert sind, die man beim aktuellen Defender vergebens sucht.



Die zweckmäßige Sachlichkeit setzt sich im Innenraum fort, welchen man problemlos mit einer Wasserdusche reinigen kann. Da der Fahrzeugboden keine Wanne bildet, fließt Wasser beim Öffnen der Türen einfach ab. Praktisch, zumal Land Rover oben herum nie ganz dicht sind. Regenwasser findet seinen Weg im Landy – hinein und auch wieder heraus. Dem spartanischen Cockpit kann ein Regenguss übrigens kaum etwas anhaben. Zentralinstrumente von British Jaeger signalisieren hier die wichtigsten Funktionen und Daten.



## Das Fahrerlebnis

Das dünne, aber große Dreispeichen-Lenkrad sitzt nicht – wie sonst üblich - in einer Flucht mit der Pedalerie. Daraus und aus den scheinbar für Kleinwüchsige entworfenen Sitzen ergibt sich die typisch verdrehte und beinahe embryonal wirkende Land Rover Sitzhaltung. Man sitzt wie auf dem Schleifstein. Nur etwas unbequemer. Immerhin kann sich die linke Schulter an der B-Säule abstützen. Nein, wirklich kommod ist diese Haltung, deren Grundzüge auch noch dem Defender vererbt sind, nicht.

Wer Bequemlichkeit sucht, ist im Series-Land Rover sowieso fehl am Platz. Stellen Sie sich den Unterschied zwischen einem aktuellen [Range Rover](#) und einem neuen Defender vor. Ja richtig, der Unterschied ist groß. Riesengroß. Jetzt nehmen Sie diesen Maßstab und legen ihn zwischen Defender und einem Series-Landy an. Dann wissen Sie, was Sie von einer Fahrt im frühen Land Rover erwarten dürfen. Reine, rohe Mechanik. Der Motor wird mit Choke gestartet. Für den Notfall liegt eine Kurbel bereit. Das Getriebe ist im ersten und zweiten Gang nicht synchronisiert. Die Lenkung ist aufgrund zahlreicher Umlenkungen so präzise, dass man beinahe gleich nach Gehör fahren könnte. Und die Kupplung verursacht für ungeübte Fahrer nach zehn Minuten Stadtverkehr bleibenden Muskelkater. Die Geräuschkulisse macht jedes Radio überflüssig. Hier spielt metallische Mechanik. Und wie! Es brummt, dröhnt, wummert. Und es zieht. Wie gesagt, Land Rover sind nie wirklich ganz dicht. Und wo Wasser eindringt, macht dies der Fahrtwind allemal. In einem echten Serie Land Rover gehört das zum Charakter.



Und den sollten Fahrer auch mitbringen. Sicher: ein alter Land Rover ist per se schon ein „cooles Auto“. Doch wer damit nicht umgehen kann, macht sich nebst Auto lächerlich. Das Fahrzeug will wie eine Maschine bedient werden. Mit Gefühl, Entschlossenheit und manchmal auch mit Geduld. Wer die Fassung verliert, den bestraft das Getriebe. „Krawumms!“ – alles auf Null und noch einmal Kuppeln und Schalten bitte. Insbesondere im Gelände ist im Serie Land Rover Behutsamkeit und Bestimmtheit gefragt. Wenn es darum geht, Geländeantrieb und Reduktion zu aktivieren und mit ausreichend Drehzahl das Terrain zu meistern, kommt es unlegbar auf die fahrerischen Fähigkeiten an. Denn Traktion-liefernde Elektronik hat ein Serie Land Rover natürlich nicht im Gepäck. Stattdessen leistet der dreifach gelagerte 2,25 Liter Motor knapp über 60 PS. Drehmoment und Gutmütigkeit relativieren die Anfahrschwäche. Die Wahl der Fahrspur freilich obliegt dem Kapitän auf der Brücke und bleibt das Ergebnis furchtloser Kurspeilung hinter dem Volant. Und wer diese Navigation beherrscht, kommt auch in einem Serie Land Rover weit. Richtig weit. Er ist eben das „Go anywhere vehicle“.



## Steckbrief: die Fakten

### Modell:

Serie II A, Station Wagon, Tropendach

### Bauzeit:

von 1961 bis 1971

**Karosserie:**

Aluminium mit abnehmbaren Station-Aufbau

**Motor:**

4-Zylinder-Benzinmotor, wassergekühlt

**Hubraum:**

2.286 ccm

**Antrieb:**

Heckantrieb, Allradantrieb zuschaltbar, Geländereduktion

**Leistung:**

62 PS bei 4.000 Umdrehungen/min

**Drehmoment:**

140 Nm bei 1.800 Umdrehungen/min

**V-max:**

ca. 110 km/h

**Bremsen:**

Trommelbremsen

**Radstand:**

2.240 mm

**Abmessungen:**

3.620 mm Länge x 1.630 mm Breite x 1.970 mm Höhe

**Herkunft:**

Solihull, GB

**Galerie**



**Hide gallery**

Hide gallery

**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/land-rover-serie-ii>

© Classic Driver. All rights reserved.