



And So I Face

Ende Gelände: Nach 68 Jahren ist Land Rovers Defender-Baureihe endgültig in Pension. Der ALLRADKATALOG auf Abschiedsbesuch in Solihull, UK.

The Final Curtain

Der 29. Jänner 2016 war definitiv ein Tag, an dem Geschichte geschrieben wurde.

Um genau zu sein: Das Ende einer Geschichte, die 1947 im Sand der Red Wharf Bay auf der Insel Anglesey vor der walisischen Küste begonnen hat. Maurice Wilks suchte für seinen Landbesitz ein neues Arbeitsgefährt nach Vorbild des Willys-Jeep, und in seinem Broterwerb als Chefingenieur von Rover saß er ja quasi an einer Art Quelle. Dass sein älterer Bruder Spencer Wilks als Geschäftsführer ebenfalls im Sold des Unternehmens stand, war der Angelegenheit auch alles andere als hinderlich. Schnell wurde auf Jeep-Basis ein erster Prototyp mit 80 Zoll (2,3 m) Radstand ersonnen, die Stahlknappheit der Nachkriegszeit wurde mit Flugzeug-Aluminium ausgebrems, und ein paar Lackdosen mit dem Aircraft Cockpit Green der königlichen Luftwaffe standen auch noch irgendwo herum. Am 30. April 1948 feierte man auf der Amsterdam Motor Show den ersten Publikumsauftritt, im gleichen Jahr waren die ersten Fahrzeuge mit 50 PS aus einem 1,6-Liter-Benziner

auch schon ausgeliefert. Die aus heutiger Sicht originelle Produktionsplanung: 50 Autos pro Woche für eine Bauzeit von ein bis zwei Jahren. So kann man sich irren. Der allererste Vorserien-Land-Rover wird nach seinem Nummerntaferl HUE 166 von Fans unter dem Spitznamen „Huey“ als Legende verehrt; ihm war auch das Sondermodell „Heritage Limited Edition“ der auslaufenden Serie in der aktuellen Lackfarbe Grasmere Green gewidmet.

Mit seiner bescheidenen, aber stoisch ausgeübten Kraftentfaltung hat der erst seit 1990 (zwecks Unterscheidung vom neu hinzugekommenen Discovery) als Defender bezeichnete Wagen zwar definitiv keinen Stammplatz auf der linken Spur der Autobahn, den VW Käfer mit seiner Bauzeit von schlanken 65 Jahren (1938 bis 2003) hat er dennoch auf Platz drei der Beharrlichkeits-Hitparade verwiesen. An dessen Stückzahl kommt er freilich bei Weitem nicht heran.



Das Produkt Defender hat sich stets sehr langsam weiterentwickelt; das gilt auch für die Produktionsanlagen, die schon in ihrer aktiven Zeit an Museumsstücke erinnern haben

Für Personen jenseits der 1,80 Meter nähert sich die Sitzposition einer vom MI6 anerkannten Verhörmethode. Die Windschlüpfrigkeit entspricht der einer Heuhütte und die Beschleunigung kann trefflich mit einer angebundenen Kuh verglichen werden.



Als das drohende Ende bekannt wurde, drohte das Werk blitzartig vom Auftragsvolumen erdrückt zu werden; einige Produktionsverlängerungen waren die Folge



Über zwei Millionen verkaufte Exemplare, von denen die Hälfte in die Hände von Behördenvertretern und Landesverteidigern gelegt wurde (und sagenhafte drei Viertel bis heute on- und offroad herumfahren), sind dennoch ein schöner Beweis für eine robuste Fangemeinde. (Auf Platz eins der dauerproduzierten Kraftwagen liegt übrigens uneinholbar der seit 1936 hergestellte Morgan 4/4.) In Europa waren Deutschland und die Niederlande Defenders wichtigste Exportländer, für den Rest des Planeten war der Irak (!) Bestellweltmeister.

Dass Briten Bewährtes bewahren und dem Neuen so lang skeptisch gegenüberstehen, bis es wirklich nicht mehr anders geht, ist nicht nur für den seit Jahrzehnten in der Thron-Warteschleife kreisenden Charles Philip Arthur George Mountbatten-Windsor ein bekannter Umstand. So ist die Sitzposition im Defender bis heute im freundlichsten Fall als kurios zu bezeichnen, für Personen jenseits der 1,80 Meter nähert sie sich einer vom MI6 anerkannten Verhörmethode. Die Windschlüpfrigkeit entspricht der einer Heuhütte, die Beschleunigung kann trefflich mit einer angebundenen Kuh verglichen werden. Im Innenraum zu vernehmende Fahrgeräusche sind beeindruckend und verhindern außerhalb des Ortsgebiets verlässlich jeglichen Zank. Im Durchmesser seines Wendekreises können Sie einen Linienbus einparken, der übrigens auch nicht wirklich behäbiger durch den Verkehr zu bewegen ist. Und hinsichtlich Elektronik-Assistenz und Piepwarntönen ist Entspannung angesagt: Das Licht geht kommentarlos von selber aus. Nur das Auto springt halt dann nimmer an. Letztlich ist auch die Verarbeitungsqualität des Defender einzigartig: Spaltmaße können Sie mit dem Daumen ausmessen, gelegentlich regnet es folglich ins Auto hinein (wenngleich man im Werk ausdrücklich betont, dass ausschließlich geprüft dichte Defender ausgeliefert wurden).

Doch all das kann treue Fans nicht erschüttern, haben sie doch schon jede Menge Weichspüler erduldet: Der Verlust der längs angeordneten Sitzbänke wurde von den europäischen Zulassungsbestimmungen ebenso erzwungen wie der Einbau eines ABS. Mit der Einstufung als Lkw konnte dem Typisierungsregulativ noch ein wenig Gnadenbrot abgetrotzt werden. Der aus dem Ford Transit entlehnte Selbstzünder erfüllte die Euro-5-Abgasgrenzwerte und bot erstmals die Möglichkeit, auf der Autobahn eine Radarstrafe zu kassieren, doch zuletzt standen Hindernisse an, an denen der Defender in einem Alter, in dem gelernte Österreicher schon eine Dekade im wohlverordneten Unruhestand weilen, scheiterte: Euro 6. ESP. Airbags. Fußgängerschutz.

Die Kostenrechner des Konzerns haben gewiss aufgeatmet, als Defenders final curtain fiel. Dem Vernehmen nach machte Land Rover nämlich trotz der seit Jahrzehnten mehrfach (in jedem Sinn des Wortes) abgeschriebenen Fertigung keinen Gewinn, sondern deckte gerade mal so die Kosten. Was vielleicht an dem aus heutiger Sicht eher disproportionierten Personalaufwand liegt. 650 Personen arbeiteten am Defender, wir sprechen also über eine Manufaktur, und jedes Fahrzeug war ein Unikat: Für die Bohrlöcher der Niete, die eine ganz wesentliche Aufgabe beim Zusammenhalt der Karosserie erfüllen, gab es 68 Jahre lang keine Schablone. Die entstanden mit Augenmaß. Erfahrung. Gefühl. Alles in Handarbeit.

Oder fast alles. Zehn Roboter waren im Alu Body Shop, wie Land Rover die Fertigungshalle nennt, im Einsatz. Kürzlich waren es noch neun. Doch dann ging jener Mitarbeiter, der von morgens bis abends Radien mit einem Hammer ins Blech gedengelt hat, in Pension. Und niemand wollte seinen Job übernehmen, was durchaus verständlich, in diesem Familienbetrieb aber eher unüblich ist. Der heute 55-jährige Tim Bickerton begann beispielsweise vor vier Jahrzehnten als Lehrling bei Land Rover. Er folgte damit seinem Großvater Charlie und seinem Vater Peter, die 35 beziehungsweise 30 Jahre am Land-Rover-Band standen, zuletzt jeweils als Vorarbeiter. Tochter Jade arbeitete im Logistik- und Materialwesen für den Defender, ehe sie eine neue Aufgabe bei Jaguar Land Rover übernahm. Und schließlich setzte im vergangenen Jahr der 23-jährige Sohn Scott als fünftes Familienmitglied die Defender-Tradition der Bickertons fort.

110 Autos baute man pro Tagschicht – andere Arbeitszeiten gab es beim Defender ohnehin nicht. Ideal für junge Menschen, die ihre Familie jeden Abend sehen oder mit Freunden ausgehen wollen. Allein zum Verheiraten von Motor und Fahrgestell werkten zwölf Personen am Band. Die Karosserie wurde sogar zwei Mal zusammengebaut: Das erste Mal wurde sie zum Lackieren auf eine Art Defender-Skelett gespannt, beim zweiten Mal wurden die bunten Teile dann am fertigen Fahrgestell angebaut. Dazwischen fuhren sie am Gabelstapler durch das halbe Werk. (Glühende Prozessoptimierer beginnen spätestens an diesem Punkt bitterlich zu weinen.) 7.000 Einzelteile wuchsen ohne Hast zu einem Ganzen. Mindestens 56 Stunden vergingen vom ersten Handgriff bis zum fertigen Auto, wenn keine Nacharbeiten (richtig geraten, die Dichtheit ...) nötig waren. Beschaulichkeit ist Trumpf: Alle sechs bis zehn Minuten war ein Defender fertig.

Nur wenige Meter neben der mittlerweile stillgelegten Defender-Produktion laufen in der weltgrößten Aluminium-Fertigungshalle der Fahrzeugindustrie Range Rover und Range Rover Sport vom Band. Tag und Nacht. Dort ist das Verhältnis umgekehrt: Da sind es 600 Roboter und eine Handvoll Menschen, die ihre Maschinen beaufsichtigen. Ruhig und bedächtig greifen die mächtigen Arme nach den Aluminium-Pressteilen, drehen sie gekonnt durch die Luft und positionieren sie genau dort, wo sie hingehören. Grüner Kleber, der vom Besucher tunlichst nicht mit den Fingern betastet werden soll, wird aufgetragen (Gesamtlänge: 161 Meter), eine Niete nach der anderen wird durch die Bleche getrieben, 3.722 werden es in Summe sein. Flugs entsteht so eine Vollalu-Karosserie nach der anderen. Hier lacht das Herz des Erbsenzählers: Exakt alle 75 Sekunden plopt ein Range Rover oder Range Rover Sport vom Band. Und das im Dreischichtbetrieb. Bei 90 Prozent geringerem Stromverbrauch im Vergleich zur Defender-Fertigung.



Man beachte das angeblich nie ganz dichte Wellblechdach der ehemaligen Produktionsstätte und denke sich seinen Teil zum unteren Bild





Das Ende des Bandes steht in diesem Fall auch für das Ende einer ganz großen Allradgeschichte

Doch zurück zum Urmeter der britischen Offroad-Fahrerei. Dort schepperte und hallte es in einer Lautstärke, dass man nur mit Funkkopfhörern zu Besuch kommen konnte, und man spürte mit allen Sinnen, dass hier gearbeitet wird. Da kontrollierten nicht Roboter, ob die waagrechten Sicken der Tür einen Hauch über jenen der Karosserie liegen, damit später, wenn Fenster, Fensterheber, Lautsprecher und Kabelbäume eingebaut wurden, alles exakt passt. Da kontrollierten noch Menschen mit Herzblut, ob die genietete und punktgeschweißte Seitenwand – nein, nicht makellos ist. „As good as it gets“, bezeichnet Darran, unser Guide, der uns mit trockenem Humor durch die Anlage leitet, das Fertigungsziel. Selbst die detailverliebten Ingenieure von BMW (1994–2000 war Land Rover eine Tochter der Bayern) mussten ihren Fetisch, was makellose Oberflächen betrifft, nach sechs schmerzvollen Monaten aufgeben. As good as it gets. Mehr war einfach nicht drinnen und um ganz ehrlich zu sein: Mehr verlangt der Kunde von seinem Defender auch nicht.

Gleiches gilt für Schrammen, die bei sachgemäßer Verwendung nur eine Frage der Zeit sind. Dellen sind beim Defender kein Makel, sie sind Charaktermerkmale wie die Muttermale von Marilyn Monroe, Cindy Crawford oder Eva Mendes. So mancher Citybewohner klopfte sich zwecks verwegenen Auftritts sogar mit dem Gummihammer künstliche Beulen ins Blech ...

Defenders Einsätze in Flur und Furche blieben freilich nicht auf die britischen Inseln beschränkt. Erfolgreiche Expeditionen in alle Himmelsrichtungen und auf allen Kontinenten trugen zu jenem Image bei, das heute noch auf zahlreichen Stoßstangen aufgeklebt ist: „Best 4 x 4 by far“ und „You can go fast – I can go anywhere“. Für viele Menschen entlegener Regionen war der Land(-)Rover das erste Auto, das sie jemals zu Gesicht bekommen haben.

Ein Rückblick auf die Geschichte des Defenders ist gleichzeitig ein Rückblick auf die bewegte Weltgeschichte. Juan Domingo Perón Sosa und seine Frau María Eva Duarte de Perón (oder kurz Evita) fuhren ebenso einen Serie I wie Mohammad Reza Pahlavi, der Schah von Persien. Premierminister Winston Churchill verheizte die eine oder andere seiner Zigarren in einem speziell angefertigten 86-inch-Series-I – verbrieft ist der breiter geschnittene Beifahrersitz, vermutlich wird auch der Aschenbecher großzügiger bemessen sein. Und natürlich diente der Wagen Ihrer königlichen Majestät ab 1953 als Paradedfahrzeug bei feierlichen Anlässen und wird (als neueres Modell freilich) bei Ausfahrten im Garten von Schloss Balmoral von der Queen bis heute höchstselbst pilotiert. Apropos Royalty: Auch Steve McQueen, the King of Cool, besaß einen Serie II.

Für James Bond war der Defender gleichermaßen Fluchtfahrzeug (in „Skyfall“ mit Miss Money Penny am Steuer) als auch

Gegenspieler (in „Spectre“, Sie erinnern sich, die Kennzeichen des Bezirks Innsbruck-Land mit Wiener Wappen). Er hat Lara Croft chauffiert und den schielenden Löwen Clarence in Daktari. Selbst Marilyn Monroe gab der Serie „I am Strand von Long Island“ die Ehre.

Zur Feier des Abschiedes hat man ein paar historische Schaustücke zu einer Sonderausstellung zusammengestellt. Darran erzählt uns von der Entstehung des Markenlogos: Maurice Wilks habe die mit einem schwungvollen „Z“ zwischen Vor- und Nachnamen versehene Unterschrift seines Mitarbeiters Laurie Toombs so gut gefallen, dass er dieses Stilmittel übernommen hatte; die äußere Form entstand durch den fettigen Abdruck einer Dose Ölsardinen auf einer Konstruktionszeichnung. Das klingt so haarsträubend, dass wir es gerne glauben. Bis 1980 hielt sich der Bindestrich in der Wortmarke Land-Rover, in der Bildmarke des Logos ist das schwungvolle Z bis heute zu finden – nur die Ölsardinendose ist mittlerweile zur Ellipse mutiert. 160 Besucher nutzten in den letzten Monaten täglich die Möglichkeit, im Rahmen der Defender Celebration Tour einen Abschiedsblick in die historischen Werkshallen zu machen. 10.000 waren es insgesamt, angereist aus aller Welt. Der Defender Nummer 2.000.000, ein 90er, trägt am Kotflügel eine gravierte Karte der Red Wharf Bay. Bei Bonhams in London wurde er samt dem speziellen Nummerntaferl S90

HUE für schlanke 400.000 britische Pfund (rund 549.000 Euro) an einen Bieter aus Katar versteigert – Welten entfernt von den 450 Pfund, die der Käufer des ersten Land Rover 1948 auf der Amsterdam Motor Show bezahlen musste. Die Internationale Föderation der Rotkreuz- und Rothalbmond-Gesellschaften sowie die Tierschutzorganisation Born Free Foundation danken als Nutznießer herzlich. Und mit ihnen die Menschen im von Naturkatastrophen betroffenen Südosten Nepals. Die Born Free Foundation steckt das gespendete Geld in das Tierschutzprojekt „Lion Rover“ im Meru-Nationalpark in Kenia, mit dem Ziel, Wilderei und Fallenbau zu unterbinden.

And now, the end is near. 29. Jänner 2016. Huey, der grüne Urahn mit dem beige Fetzendach, ist zurück an seinem Geburtsort. Er rollt an den angetretenen Ehrengästen vorbei: Nick Wilks, Sohn von Spencer, und Stephen Wilks, Sohn von Maurice. Ralf Speth, der Vorstandsvorsitzende. Gerry McGovern, Leiter Design. Nick Rogers, Chefingenieur. Und, und, und. 700 aktuelle und ehemalige Mitarbeiter sagen adieu. Ein prüfender Blick ergibt: In der ersten Reihe fehlt Roger Craithorne, der „Mr. Land Rover“ schlechthin. Ein zweiter prüfender Blick ergibt: Roger sitzt dort, wo er sich am wohlsten fühlt. Am Steuer von Huey. Standing Ovation, als der allerletzte zusammengeschaubte Defender ums Eck rollt. Nummer 2.016.933. Grün mit Fetzendach, eh klar. Eine Verdeckklemme und eine Unterbodenstrebe hat er mit Huey gemeinsam – die einzigen zwei Teile, die bei jedem Soft-Top-Defender seit 1948 baugleich sind. Keine Zufälle gibt es beim Kennzeichen: H166 HUE. Eine Runde im Konvoi über das Werksgelände und dann ab ins Museum. Der Vorhang fällt, der Letzte dreht das Licht ab. Mit dem Ende der Defender-Baureihe werden die Werkzeuge abgebaut und eingemottet; eine außereuropäische Weiterproduktion ist nicht geplant. Die historische Backsteinfassade der Lode Lane Factory mit der hölzernen Drehtür steht unter Denkmalschutz, der Rest wird demnächst geschleift und durch einen modernen effizienten Bau ersetzt. Das Gebäude hat sich mittlerweile nämlich an das Produkt angepasst – richtig geraten: Es regnet hinein. «

Das Ende einer großen Karriere feiert der Defender im Kreise seiner Markenkollegen auch außerhalb der Produktionsstrecke



Christian Kuranda, Dr. Thomas Bauer, Alexander Zuser, Ing. Rene Eisbrich und Tanja Traussnigg haben sich für die Abschiedstour zu Land Rover qualifiziert; mit dabei auch Marina Hamming von Jaguar Land Rover Austria und Alexander Seger für das 4wd- und ALLRADKATALOG-Team

