

KÖNIGLICHE ROHHEIT

Die Dunsfold Collection ist die wertvollste Land-Rover-Sammlung der Welt. Alle zwei Jahre kommen in Südengland Tausende Fans zusammen, um Landys zu sehen, die einst für Forschung, Vaterland oder die Krone im Einsatz waren



GIB KETTE!

Wo ein normaler Landy steckenbleibt, ist für den Raupen-Umbau von Cuthbertson noch lange nicht Schluss. Die Kuhweiden der Springbok Farm nimmt dieser 69er lässig unter die Laufbänder

Am Anfang ist man einfach nur beeindruckt. 40 Land Rover aller Epochen akkurat nebeneinander aufgereiht – das ist für sich genommen schon ein imponierender Anblick. Doch erst wenn man die Beschreibungen zu den einzelnen Wagen liest, wird einem wirklich klar, wie außergewöhnlich diese Versammlung ist.

Jedes der Fahrzeuge ist etwas Besonderes. Jedes besitzt eine spezielle Vergangenheit und hat sich damit einen Platz in der Geschichte der britischen Allradlegende verdient. Es sind Prototypen dabei, die viele Jahre vor den spä-

teren Serienversionen entstanden. Andere Exemplare haben die ganze Welt bereist und erforscht oder eine wichtige Rolle dabei gespielt, sie sicherer zu machen. Wiederum andere waren der Beförderung gekrönter Häupter vorbehalten. Nicht wenige entgingen in letzter Minute der Schrottpresse, und einer wurde sogar von einem leidhaftigen Elefanten chauffiert!

Die Dunsfold Collection ist nicht nur die weltgrößte Sammlung von Land Rovern, sondern auch die bedeutendste. Der Brite Brian Bashall liebte das Multitalent aus Solihull über alles.

Bereits 1968 (und damit lange vor dem Unternehmen selbst) erkannte er die historische Bedeutung mancher Modelle. Dank seiner guten Kontakte gelang es ihm, Prototypen und Vorserienfahrzeuge zu erwerben, die eigentlich nie hätten verkauft werden dürfen. Denn in der Regel wurden sie zerstört, wenn sie dem Hersteller nicht länger nützlich waren.

Im Laufe der Jahre erweiterte Bashall seine Sammlung beständig und nahm auch Range-Rover-, Discovery- und Freelander-Modelle darin auf, sodass sie heute 130 Fahrzeuge umfasst. ▶



Bashall starb 2016. Vorher hatte er seine Sammlung noch in eine Stiftung überführt, die von seinem Sohn Philip und weiteren Treuhändern wie Gary Pusey und Richard Beddall geleitet wird.

Heute sind die Fahrzeuge auf eine Vielzahl von Standorten im Südosten Englands verteilt. Obwohl manche für Filmaufnahmen verliehen werden, bei Marketing-Events zum Einsatz kommen oder von Land Rover selbst auf Presseveranstaltungen gezeigt werden, bekommt die breite Öffentlichkeit einzelne Exponate nur auf einer der vielen Land-Rover-Shows sehen, zu denen die Stiftung eingeladen



RULE, BRITANNIA!

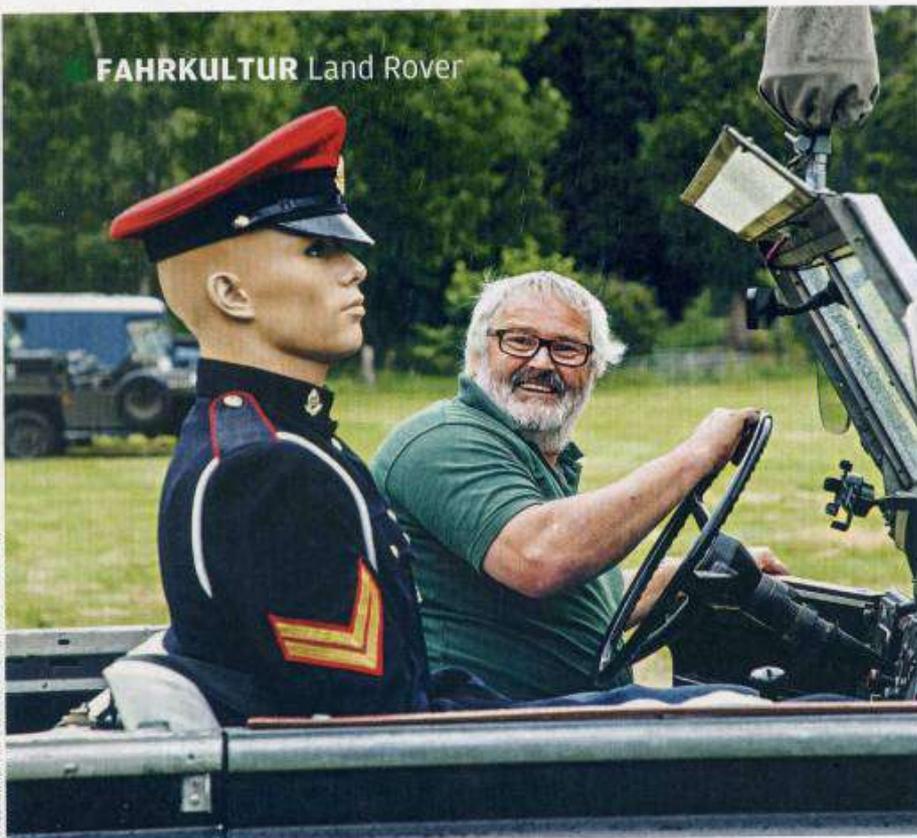
Stolz weht der Union Jack über dem „Open Weekend“ der Dunsfold Collection, das nur in zweijährigem Turnus stattfindet

wird. Wer dagegen mehrere Dutzend Autos aus der Collection zusammen erleben will, muss zum „Open Weekend“ pilgern, das alle zwei Jahre an einem wunderschönen Ort nordwestlich von London auf dem Land stattfindet. Mehr als 5000 Fans reisen aus aller Welt dazu an, und das einzige Problem ist die logistische Herkulesaufgabe, die Fahrzeuge von ihren verstreuten Standplätzen zusammenzubringen. Zuletzt kamen die Autos in diesem Sommer zusammen.

Die Aufgabe, für die Show eine begrenzte Auswahl Series-Modelle und Defender zusammenzustellen, ist in etwa vergleichbar mit dem Dilemma, die Geschichte eines Buchs erzählen zu wollen und dafür nur eine Handvoll Szenen herauspicken zu dürfen. Die Historie jedes einzelnen Exponats der Dunsfold Collection würde den Rahmen dieser Geschichte sprengen.

Genau deshalb liegt es nahe, einen kleinen Überblick mit dem allerersten Landy zu beginnen: dem 1947er „Centre Steer Land Rover“. Weil das Original nicht mehr existiert, entstand 2005 eine nahezu ▶





STEUERMANN

Philip Bashall führt das Erbe seines Vaters fort. Nächstes Ziel: ein Museum, in dem alle Autos gemeinsam gezeigt werden

Federung) von einem leibhaftigen Zirkus-elefanten namens Kam „gefahren“. Der thronte dabei hinterm mittig platzierten Lenkrad, während der tatsächliche Fahrer in einer Box dahinter kauerte – von Kopf bis Fuß in wetterfeste Ölleidung gehüllt, um vor den erwartbaren Reaktionen des zu Tode erschreckten Tiers geschützt zu sein.

Ein ebenso faszinierendes, aber weniger delikates Exemplar eines Land Rover ist das „Series II Moy Elevator Car“ von 1958. Dieses Spezialfahrzeug sollte vielseitig einsetzbar sein, zum Beispiel als Kranwagen oder als mobile Plattform für die Gepäckverladung am Flughafen. Dabei hatten seine Entwickler allerdings nicht bedacht, welche Folgen es

hat, wenn der Schwerpunkt durch den Aufbau sehr hoch liegt. Um es kurz zu machen: Obwohl das Fahrzeug noch immer einsatzbereit ist, gilt es wegen seiner äußerst ungünstigen Lastverteilung als nahezu unfahrbar.

Verglichen mit dem Zirkusvehikel und dem Kranwagen sieht ein anderer, lichtblau lackierter Land Rover Series IIa fast enttäuschend unauffällig aus. Erst beim genauen Hinsehen wird seine Besonderheit deutlich. Das 1967 gebaute Exemplar diente als Versuchsfahrzeug für den neuen 3,5-Liter-V8-Motor von Buick, der ab 1970 im neu vorgestellten Range Rover zum Einsatz

kam. Das Modell, das die Zukunft des Unternehmens später entscheidend prägen sollte, hat also seine Wurzeln in diesem Versuchs-

perfekte Replik – natürlich aus den richtigen Teilen einschließlich eines Jeep-Fahrgestells und eines Rover-P3-Motors. Der Nachbau verdeutlicht die ursprüngliche Vision, mit dem Land Rover ein Fahrzeug zu schaffen, das für Links- und Rechtsverkehr gleichermaßen geeignet ist. Allerdings blieb wegen der zentralen Sitzposition direkt hinter dem Motor nur wenig Beinraum für den Fahrer – weshalb das Konzept in der Ablage „Funktioniert besser auf dem Papier als in der Wirklichkeit“ landete und der erste Serien-Land-Rover Rechtssteuerung hatte.

Der „Bertam Mills Circus Land Rover“ ist dagegen nicht nur wegen seiner knallgelben Lackierung kaum zu übersehen, sondern auch wegen seines außergewöhnlichen Fahrers. Auch wenn es heute kaum noch vorstellbar ist: In den 1950er-Jahren wurde dieser Land Rover (mit deutlich verstärkter

Zwei Land Rover hatten das Lenkrad in der Mitte. Den einen fuhr sein Erfinder Maurice Wilks, den anderen steuerte ein Zirkuselefant.

DIE ZEHN SCHRÄGSTEN LAND ROVER

Von Prototypen über Leinwandhelden bis zu militärischen Spezialumbauten: In der Dunsfold Collection gibt es (fast) nichts, was es nicht gibt



LAND ROVER CENTRE STEER (1947)
Auf seiner Farm in Wales kam Rover-Chef Maurice Wilks die Idee zum Land Rover. Der Prototyp basierte auf einem amerikanischen Jeep-Fahrgestell



BERTAM MILLS CIRCUS VEHICLE (1950)
Manege frei für Kam, den fahrenden Elefanten! In Wahrheit wurde der auf Linkslenkung umgebaute Series I von einer Person in der Holzbox gesteuert



MOY ELEVATOR (1958)
Der 1961 in ein mobiles Förderband verwandelte Series II 109" konnte auch als Kranwagen eingesetzt werden. Wegen des hohen Schwerpunkts ist er aber kaum fahrsicher



TESTFAHRZEUG FÜR DEN BUICK-V8 (1967)
Von drei Prototypen überlebte nur dieser. Besonderes Merkmal: Straßenreifen für den Betrieb mit höheren Geschwindigkeiten

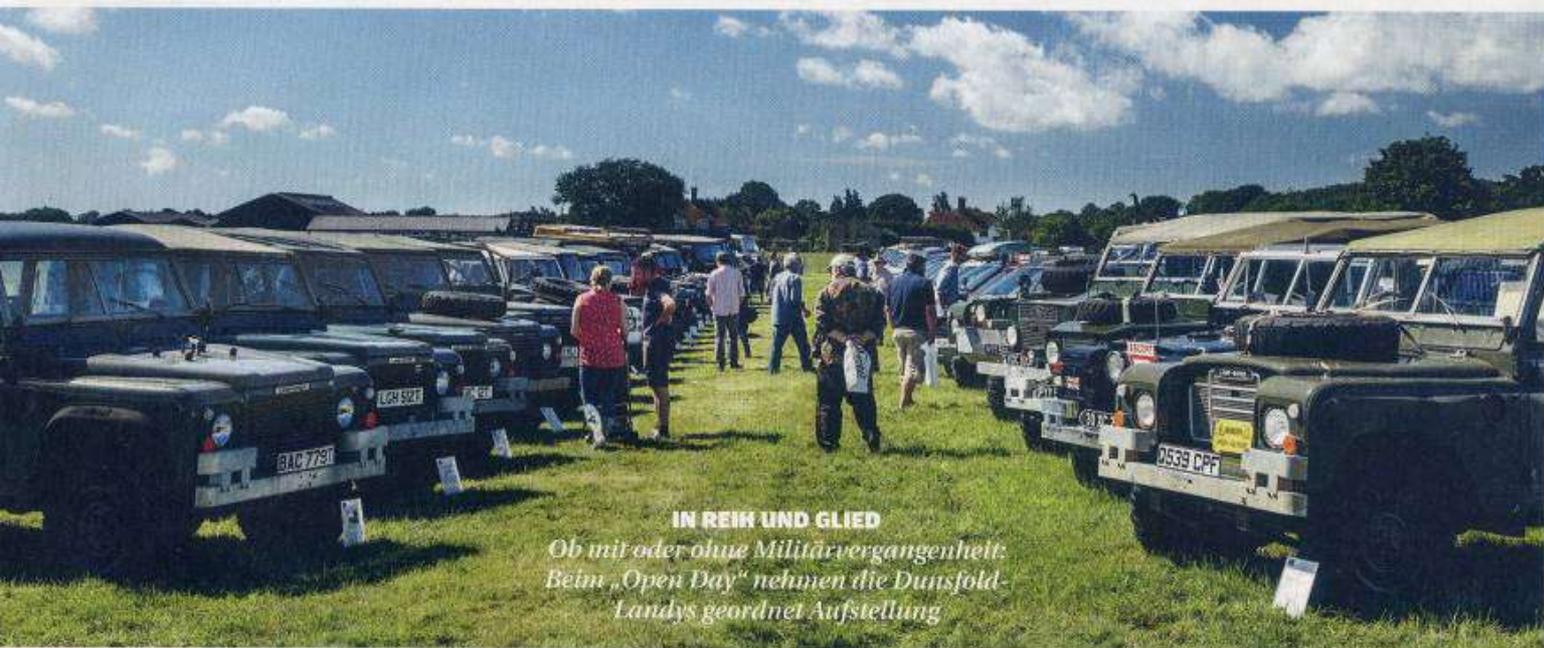
träger – übrigens dem letzten noch existierenden eines Trios.

Mit einem Sprung geht es ins Jahr 1976 – zum Prototyp des Land Rover mit Schraubenfederfahrwerk. Er war damit der direkte Vorgänger jenes Modells, das bis zum Produktionsende 2016 durchhalten sollte. Anders als die späteren Serienfahrzeuge, die Radstände von 90 oder 110 Zoll besaßen, hat dieses Einzelstück einen Radstand von 100 Zoll, denn seine Series-III-Karosserie ruht auf dem Rahmen eines Range Rover. Zur Dunsfold Collection gehören aber auch die ersten beiden Prototypen der 90-Zoll-Modelle mit Schraubenfederfahrwerk, außerdem ein Modell aus spiegelblank poliertem Aluminium, das anlässlich des 50-jährigen Land-Rover-Jubiläums aufgelegt wurde – und einer von drei Defendern, die Angelina Jolie alias Lara Croft in dem Kino-Welthit „Tomb Raider“ (2001) fuhr. Interessanterweise ist dieser Film-Defender mit einer Automatik ausgestattet, ►



BAGGERN MIT STIL

Für Erdarbeiten mit dem Land Rover den Schlips ablegen? Kommt überhaupt nicht in Frage, wir sind schließlich in England!



IN REIH UND GLIED

Ob mit oder ohne Militärvergangenheit: Beim „Open Day“ nehmen die Dunsfold Landys geordnet Aufstellung



PARADEFAHRZEUG (1968)
Dieser Series I diente bei der Rheinarmee in Deutschland – mit Radkappen vom VW Käfer!



SCHRAUBENFEDER-PROTOTYP (1976)
Einer von vielen, die dank der Dunsfold Collection der Schrottpresse entgingen: Erprobungsfahrzeug mit Landy-Karosserie auf Range-Rover-Chassis



JUBILÄUMS-DEFENDER „50 JAHRE“ (1998)
Ein halbes Jahrhundert lang hat der Defender vor allem eins verteidigt: sich selbst. Zur Feier des Tages entstand dieses hochglanzpolierte Einzelstück



FILMAUTO AUS „TOMB RAIDER“ (2000)
Das Expeditionsfahrzeug von Lara Croft inspirierte Land Rover später zu einem straßentauglichen Sondermodell. Vom Kino-Original gab es nur drei



OTAL (1965)
Der schwimmfähige Prototyp entstand für die australische Armee, konnte aber kein Land gewinnen. Die Hohlräume sind mit auftriebsförderndem Material ausgeschäumt



PINK PANTHER (1968)
72 Series IIa 109“ wurden für die Spezialeinheit SAS (Special Air Service) in waffenstarrende Wüstenkrieger verwandelt. Im arabischen Oman kämpften sie gegen Rebellen



ALTE KÄMPFER

Auch Militärfahrzeuge gehören zur Collection. In England geht man damit unbefangener um als bei uns

FOTOS: DUNSFOLD COLLECTION (1), WICK DIMBLEBY (2)

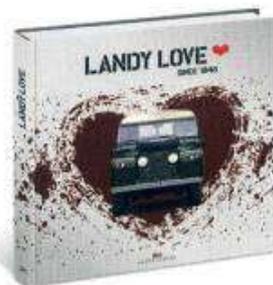
weil die amerikanische Schauspielerin offenbar kein Schaltgetriebe bedienen konnte – oder wollte.

Die Dunsfold Collection enthält schließlich auch 30 Land Rover aus Militärbeständen – von regulären Defendern der britischen Streitkräfte über ein Paradefahrzeug der in Deutschland stationierten Rheinarmee bis hin zum uneingeschränkt schwimmfähigen „OTAL“ (One Ton Amphibious Land Rover), einem für die australische Armee entwickelten Prototyp, den Philip Bashall im kommenden Jahr wieder zu Wasser lassen möchte. Am interessantesten aber sind vielleicht die „Pink Panther“. Ihren Spitznamen verdanken diese Fahrzeuge der rosafarbenen Lackierung, die sie in der

Wüste von Oman tarnen sollte. Sie haben Maschinengewehre, Rauchbomben, Suchscheinwerfer und Langstreckentanks an Bord – und verfügen auch optisch über beträchtliches Einschüchterungspotenzial.

Die Dunsfold Collection ist ohne Zweifel die atemberaubendste Land-Rover-Sammlung, die es gibt. Eines aber fehlt ihr bis heute: eine Heimat. Deshalb hat sich die Stiftung zum Ziel gesetzt, innerhalb der nächsten Jahre einen Ort zu finden (oder zu bauen), an dem Land-Rover-Fans aus aller Welt die gesamte Kollektion bestaunen können. Bis es so weit ist, sollten sich alle Liebhaber des Land Rover den Juni 2019 im Kalender vormerken – dann nämlich findet das nächste „Open Weekend“ statt.

Andrew Frankel



GEWINNEN SIE DAS NEUE LAND-ROVER-BUCH

► **UNSERE GESCHICHTE** über die Dunsfold Collection stammt aus einem neuen Land-Rover-Buch, das im Delius Klasing Verlag erschienen ist. **AUTO BILD KLASSIK** verlost zehn Exemplare. Wenn Sie eins davon gewinnen möchten, senden Sie bitte eine E-Mail mit dem Stichwort „Landy“ an klassik@autobild.de; Einsendeschluss ist der 24. November 2017.*

* Die Gewinner werden unter allen Teilnehmern per Los ermittelt. Mitarbeiter der Axel Springer SE, Axel Springer Auto Verlag GmbH und der Delius Klasing Verlag GmbH sowie deren Angehörige dürfen nicht teilnehmen. Die Gewinner werden schriftlich oder telefonisch benachrichtigt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Eine Barauszahlung ist nicht möglich.

KOLLEKTION DER KURIOSITÄTEN

ZUR DUNSFOLD COLLECTION gehören auch Kuriositäten wie ein Dreiachs-Range-Rover der Schweizer Bundesbahn oder ein Freelander-Prototyp im Austin-Metro-Tarnkleid. Mehr Infos gibt es auf www.dunsfoldcollection.co.uk; dort kann man auch förderndes Mitglied werden



LAND ROVER FREELANDER ERPROBUNGSFAHRZEUG (1994)



RANGE ROVER 6 X 4 CARMICHAEL (1974)



VELAR-PROTOTYP (1969), DER ÄLTESTE RANGE ROVER