

# 4x4 action

DAS MAGAZIN FÜR ECHE OFFROADER



ECHTER DEFENDER DER CAMEL TROPHY

# LEGENDÄR

**ABENTEUER & ALLRAD**  
DIE OFFROAD-MESSE  
**VORSCHAU**  
MIT MESSEPLAN



**EXTREM**  
Monster-Umbau Suzuki Jimny



**ALLES IN EINEM**  
Jeep Wrangler für Alltag und Abenteuer



**WAGONEER**  
Land Rover Defender Wagoneer

**SONDERDRUCK**  
LAND ROVER DEFENDER CAMEL TROPHY  
...s werden

**RICHTIG PLATZ**  
Staubboxen und -taschen im Überblick





# EINE ZEITREISE

Redakteur Michael Scheler hatte die Gelegenheit, einen ehemaligen **Camel-Trophy-Landy** zu fahren. Er hat jeden Augenblick genossen.

» Offroader abzulichten gehört zum Job eines Redakteurs bei einem Geländewagenmagazin: Termin ausmachen, Location festlegen, Fotoapparat schnappen, Bilder machen, den Besitzer Löcher in den Bauch fragen, um Infos zu Historie des Fahrzeugs zu bekommen, anschließend am Schreibtisch die Fotos sortieren und den Text schreiben – business as usual. Land Rover, Jeep, Mercedes, Lada, Suzuki, alles schon da gewesen. Nach ein paar Jahren ist das nichts wirklich Aufregendes mehr.

Und trotzdem gibt es diese Termine, auf die man sich schon lange vorher freut wie seinerzeit auf Weihnachten. Mein Fototermin mit Daniel Pfeiffer von der Firma Matzker in Köln ist so ein Termin. Verabredet haben wir uns auf dem Land-Rover-Fahrgelände bei Wülfrath. Das Fotomodell für diesen Tag: ein originaler Serie IV der Camel Trophy von 1985 in Borneo. Der kurze 90er Landy war das Fahrzeug von Team Belgien II, Jean-Claud Decraene und Wilfried van der Kalen steuerten ihn. Ihre Namen und die belgi-

## DIE FLAGGE UND DIE NAMEN VON **TEAM BELGIEN II** ZIEREN HEUTE NOCH DIE KOTFLÜGEL DES BETAGTEN LANDYS

sche Flagge zieren noch heute die Kotflügel des sandfarbenen Fahrzeugs.

1985, da hatte ich meinen Führerschein erst ein paar Jahre, die Begeisterung für Geländewagen jedoch schon um einiges länger. Und natürlich war die Camel Trophy für mich damals das ganz große Ding. Und so stehe ich heute fast erfurchtvoll vor diesem alten Trophy-Recken. Der zeigt sich jedoch recht unbeeindruckt. Ganz wie ein alter Haudegen, der sich seiner Erfahrung und seines Könnens nur zu gut bewusst ist. Jede Schramme ist eine Auszeichnung, jede Beule eine Geschichte, jeder Kilometer auf der Uhr ein Abenteuer.

Und dass er noch kann, das beweist er mir direkt nach dem Dreh am Zündschlüssel. Der alte Diesel springt sofort

## DATEN

### SERIENFAHRZEUG

<b>Modell</b>	Land Rover Serie IV 90 2.5 Diesel Camel Trophy 1985 Borneo
<b>Baujahr</b>	1985
<b>Bauzeit</b>	1984–1990
<b>Neupreis (1985)</b>	EUR 16.490,-

### KAROSSERIE

<b>Aufbau</b>	Leiterrahmen m. aufgeschr. Karosserie
<b>LxBxH</b>	3.722 x 1.790 x 2.150 mm
<b>Radstand</b>	2.360 mm
<b>Leergewicht</b>	über 2.300 kg (Camel Trophy)

### MOTOR

<b>Bauart</b>	Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor
<b>Hubraum</b>	2.478 cm <sup>3</sup>
<b>Leistung</b>	68 PS @ 4.000 U/min
<b>Drehmoment</b>	155 Nm @ 1.800 U/min

### ANTRIEBSSYSTEM

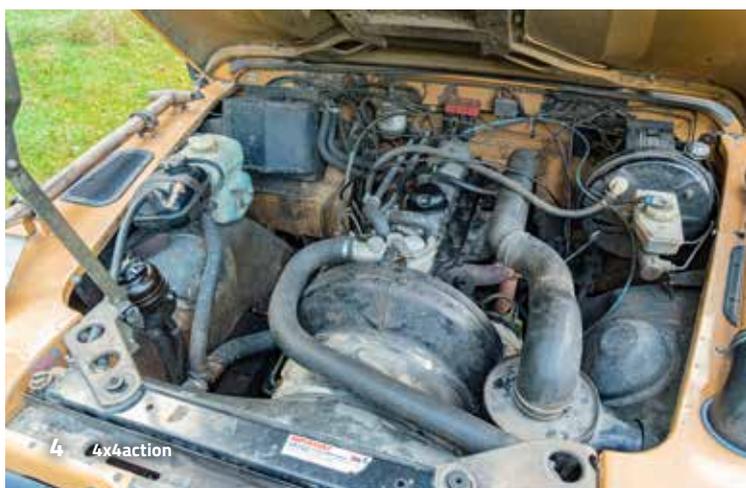
<b>Getriebe</b>	Fünfgang-Schaltgetriebe
<b>Antrieb</b>	Permanent-Allrad
<b>Geländeuntersetzung</b>	3,53:1
<b>Sperre vorn/zentral/hinten</b>	-/●/-

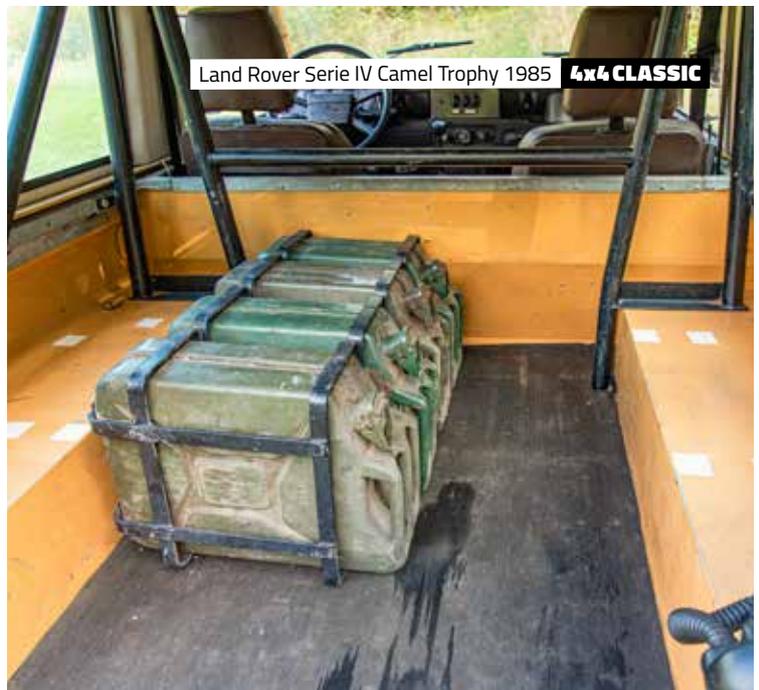
### FAHRWERK

<b>Radaufhängung v/h</b>	Starrachse
<b>Federn v/h</b>	Schraubenfedern
<b>Reifengröße</b>	7,5 R16



Für die Trophy wurden Spitzhacke und Dachträger montiert. Der Motor blieb bei den 68-Serien-PS.





an und nagelt ohne Stottern vor sich hin. „Wir haben neues Öl rein und die Zahnriemen getauscht. Das war alles“, erzählt mir Daniel. Dennoch, schon der erste Startversuch war erfolgreich. 13 Jahre lang stand der Landy bei Matzker in der Tiefgarage und davor bereits einige Zeit beim Vorbesitzer. Und es scheint, als ob der alte Bursche nur darauf gewartet hätte, wieder raus zu dürfen: Endlich wieder im Dreck spielen, Hügel erklimmen, durchs Gelände rumpeln und Wasserfurten durchqueren.

Den Gefallen wollen Daniel und ich ihm gern tun – sehr gern sogar. Also Gang rein und los. Robust geht es zu in der alten, kantigen Kiste. Klar, Komfort war bei der Camel Trophy nicht gefragt. Geländegängigkeit war Trumpf. Und die beweist der betagte 90er heute immer noch. An der 75-Prozent-Steigung sind die 68 PS des Vierzylinder-Diesels im zweiten Gang dann aber doch etwas überfordert. Also zurück, den Ersten einlegen und los. Jetzt wird es zwar etwas laut,

## IM ZWEITEN GANG IST DER ALTE **68-PS-DIESEL** AN DER 75-PROZENT-STEIGUNG DANN DOCH ÜBERFORDERT

aber wir fahren diesmal anstandlos bis obenhin durch die Passage durch. Kuppen, Verschränkung und andere Tücken im Gelände meistert der Wagen ohne große Anstrengung. Und es scheint fast, als hätte er bei unserer Tour durchs Gelände genauso viel Spaß wie wir.

Für unser Fotoshooting bietet das Land-Rover-Areal die perfekte Kulisse. Wir finden ein paar Stellen, die fast wie im Dschungel wirken und an denen ich den Landy zwischen all dem Grün prima in Szene setzen kann. Selbst die eine oder andere Wasserdurchfahrt ist da. Und wir lassen sie natürlich nicht aus. Wozu haben sie diesem Serie IV seinerzeit sonst den Schnorchel spendiert? Ans Limit kommen wir aber lange nicht. Selbst das tiefe Was-

serloch auf dem Gelände entlockt dem Trophy-erfahrenen Altmeister nur ein müdes Achselzucken. Schließlich galt die Trophy in Borneo als die härteste unter den Camel Trophys.

Dabei waren die eingesetzten Fahrzeuge ziemlich seriennah. Die maßgeblichen Umbauten betrafen den Dachträger, mehrere Zusatzscheinwerfer, Halterungen für 20-Liter-Kanister und einen Überrollkäfig. blieb man stecken, gab es noch Seilwinde, Sandbleche, Schaufel und Hacke. All das ist an diesem Exemplar erhalten geblieben. Und das macht den Charme des über 35 Jahre alten Land Rovers aus. Hinzu kommen die diversen Beulen, Schrammen und Kratzer, die ihn eher zieren als verunstalten. Hier müssen sie drin sein und auch drin bleiben. Und das werden sie auch, versichert mir Daniel. Selbst den Schlamm dieses wundervollen Tages werden sie bei Matzker nicht runterwaschen. Der gehört jetzt auch zur Geschichte des alten Haudemens. <<

**Text & Fotos: Michael Scheler**





Außer dem Funkgerät und einer zusätzlichen Leselampe wurde im Cockpit nicht viel geändert. Dafür gibt es jede Menge zusätzliche Scheinwerfer auf dem Dachträger und am Käfig.



# WEIL WIR KLASSIK LIEBEN



Mit den speziell entwickelten Motorenölen der Motul Classic Range berücksichtigen wir die Charakteristika der Motoren historischer Fahrzeuge. Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsöle, Bremsflüssigkeit, Kraftstoffzusatz bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



FOLLOW US ON  
[motul.com](http://motul.com)



YouTube

# MOTUL