



# Sonnenanbeter

**Beim Blick über den Kanal kann man viel Schönes entdecken. Robert Sautter wollte ein Cabrio auf Defender 110-Basis. Das hat man hierzulande noch nicht gesehen. In England gibt's die Teile.**

**Es ist eigentlich nicht schwer,** ein Cabriolet zu bauen: Flex ansetzen und das Dach abschneiden. Schon kommt von oben Licht rein. Und Luft. Leider auch Regen. Zum Glück ist der Teilemarkt für den Defender vielfältig – um nicht zu sagen unüberschaubar – und so findet sich in England auch ein passendes Stoffverdeck für den eben gestrippten 110er. Und weil Robert gerade schon so schön in Bestellaune ist, wird der Warenkorb vollgestopft. Muss sich ja lohnen, so eine Lieferung von der Insel.

Robert Sautter ist kein bunter Hund. Er ist Kfz-Meister und Betriebswirt, aber im noblen Starnberg fällt er trotzdem auf. Gleich am Ortseingang, praktisch gegenüber dem ersten Segelverein, liegt die kleine Werkstatt für englische Automobile, die Vater Jürgen vor 30 Jahren gegründet hat. Hier gibt's keinen Glasvorbau und keinen Prosecco für den betuchten Kunden, sondern einen ordentlichen Händedruck für jedermann zur Begrüßung und eine Garage, die riecht, wie sie riechen muss: nach Öl und altem Metall.

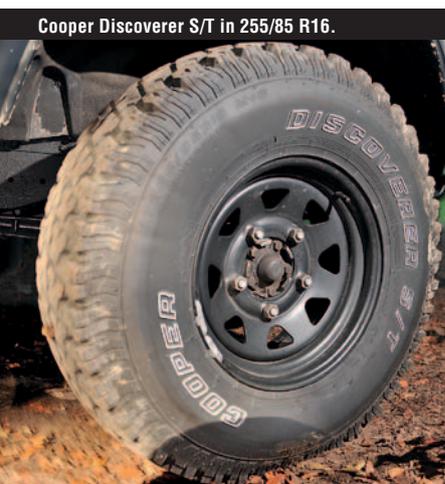
Hierher kann man alles bringen, was in Großbritannien gebaut wird (oder besser gesagt wurde, denn Rover und MG sind eingestellt, wie sich der Wiedereinstieg von TVR entwickelt, ist kaum abzusehen und mit seinem neuen Mini muss man zu BMW). Seine Vorliebe für Britisches hat Robert mit der Muttermilch oder vielmehr der väterlichen Fürsorge aufgesogen. Sein Faible für Land Rover hat sich entwickelt. Vor drei Jahren gründete er dann seine eigene Sparte und nennt sich seither Landy Doctor. Denn

es sind die Neuwagen und der Service für Land Rover, die den Löwenanteil des Gewinns der Werkstatt bringen.

## ZURÜCK ZUM DACH

Zur Wartung und zur Restauration darf aber freilich weiterhin alles Automobile kommen, was die Insel zu bieten hat oder hatte.

Aber zurück zu unserem Dach. Das ist mittlerweile sauber abgetrennt, der 110er deutlich erleichtert. Im Cabrio-Kit aus England sind die nötigen Blechteile für die Passagierkabine dabei, ebenso



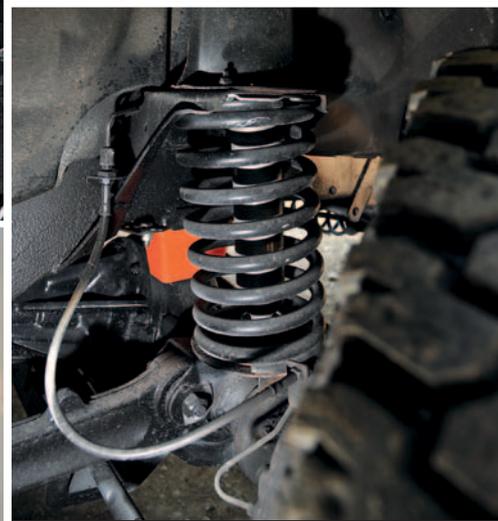
Cooper Discoverer S/T in 255/85 R16.



Winde muss sein, auch wenn die Superwinch 9-5i noch nie benutzt wurde.



Das Originalgestühl ersetzen Exmoor-Sitze.



das Gestänge. „Da kann man aber einfach das vom 90er Softtop nehmen.“ Das neue Verdeck ist aus Stoff und damit viel leichter als die Plane, die man meist auf hiesigen ST- und Pick-up-Modellen findet. Das Verdecksystem ist immer noch kompliziert. Es gilt, etliche Haken zu lösen und Ösen zu lockern. Für den Kurzausflug kann man aber auch nur den vorderen Teil über der ersten Reihe zurückrollen. Das schafft man bequem alleine. Den kompletten Strip möchte ich jedoch nicht ohne Hilfe machen müssen. Zum Glück sind wir zu zweit. Die Hütte kommt also runter.

„Das geht ganz schnell, in 10 Minuten sind wir fertig“, meint

Robert. Das klingt mir in den Ohren, als ich nach 20 Minuten immer noch Knöpfe und Reißverschlüsse öffne und Ösen durch Laschen ziehe. Will ich das wirklich? Schließlich muss das Verdeck nachher ja wieder drauf. „Kein Problem! Wenn man's erst mal gemacht hat, geht's später deutlich schneller.“ Was man nicht alles tut fürs Cabrio-Feeling! Das Verdeck verschwindet im verschließbaren Schubladensystem von Safari Equip im Kofferraum. Unumgänglich bei einem Auto ohne Dach, erklärt mir Robert und wirft die Hecktür ins Schloss. Die hat der Landy-Doc angepasst. Bei den Pick-up-Modellen öffnet die Klappe nach unten. Diese hier ist seitlich angeschlagen. Eine verkürzte Version der Originaltür. Rein theoretisch hätte man an ihr auch das Reserverad befestigen können. Das Spenderfahrzeug hatte aber ohnehin schon die begehbare Haube mit entsprechender Halterung. So blieb das Heck clean.

Nur Freiluftvergnügen? Das war Robert nicht genug. Er wollte etwas Besonderes machen, und

etwas Einzigartiges. Dass er das in Deutschland vermutlich schon mit dem Cabrioumbau geschafft hatte, war absolut zweitrangig.

### SERIE LÄSST GRÜSSEN

Als Nächstes mussten die Türen dran glauben. Selbst erklärte Fans des Engländers schimpfen über die Position, in der man im Landy kauern muss. Versetzt man die Sitzschienen, wird's schon besser, aber Türen ohne Verkleidung, das wär's. Die gab's zuletzt bei der Serie III und – Überraschung – sie passen auf den Defender. Schon gibt's Platz fürs linke Knie, aber keinen mehr für Fensterheber. Bei der Serie wurden die Scheiben noch aufgeschoben. Und während das Blech leicht zu bekommen ist, sieht das beim Glas ganz anders aus. „Die Fenster musste ich anfertigen lassen. Da kommt man extrem schlecht an Teile. Aber so sind sie dicht und klappern nicht.“ Den oberen Teil der vorderen Türen kann man abnehmen – oder könnte man, wären sie nicht festgeschraubt. Hinten nicht. Aber dort muss auch niemand seinen

Der Innenraum des Td5 blieb unangetastet. Nur der Bildschirm für den Car-PC in der Mittelkonsole und das kleine Raid-Lenkrad fallen als Neuteile auf.

Das Stoffverdeck wird mit Spannlaschen befestigt. Einfache Technik, aber umständlich zu handhaben.

Allein die Türöffner geben dem Defender einen klassischen Look.

Das weiche Fahrwerk passt perfekt zum komfortbetonten Cruiser.

Kopf zum Fenster raushängen, wenn's im Gelände mal eng wird. Wobei der Defender LDE (Landy-Doctor-Edition), wie Robert sein Projekt genannt hat, gar nicht in hartem Gelände eingesetzt werden soll. Viel eher soll er zeigen, was alles möglich ist und welche Teile von der Insel man auch hier einsetzen kann.

Da das Gestühl vom Spender-Defender komplett durchgesehen war, gab's neue Sitze von Exmoor. Die sehen aus wie die Original-Stühle, sind in der zweiten Reihe aber dreifach klappbar. Absolute Pflicht für jeden Defender: Ein kleines Lenkrad. Es ist erstaunlich, wie viel das ausmacht. Ellenbogenkontakt zum Fenster? Keine Gefahr.



5ROAD Robert Sautter



Als Landy Doctor macht sich Robert Sautter seit drei Jahren einen Namen. Besonderes Schmankerl: Robert verbaut auf Wunsch Car-PCs für Navigation, Internet und Audioanlagen. Das Defender Cabrio ist nur eines seiner Projekte. Hier wollte er zeigen, welche Möglichkeiten es für den Umbau auch in Deutschland gibt. Das Fahrwerk und die Anbauteile von Terrafirma haben mittlerweile den Segen des TÜV, der Softtop-Umbau muss aber einzeln abgenommen werden.

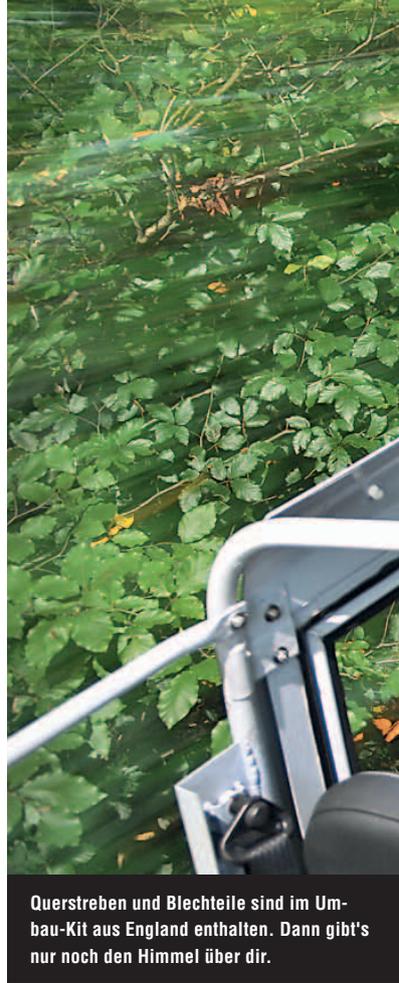
Beim Fahrwerk bewies Robert Feingefühl. Das Terrafirma All Terrain hebt den Defender um ordentliche 50 Millimeter an. Die 255/85 R16er Cooper Discoverer S/T lupfen ihn um weitere 10 Millimeter. Die Reifen hätten zwar auch schon mit dem Serienfahrwerk gepasst, aber so kommt der 110er einfach noch ein ganzes Eck fetter daher. Um den Eindruck noch zu verstärken, wird die Spur um 33 Millimeter verbreitert. Auf jeder Seite, versteht sich. Bei unserer ersten Fahrt bin ich positiv überrascht. Eigentlich hatte ich erwartet, dass sich der Defender entweder wie eine Badewanne auf Stelzen (mit einem spürbar zu hohen Schwerpunkt, unten zu hart, oben zu leicht) oder wie ein Schaukelpferd auf Rädern bewegt – denn Entry-Class-Fahrwerke werden nicht auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmt und sind tendenziell hart. Nichts davon trifft beim Defender LDE zu. „Ich hab ganz bewusst das weiche Fahrwerk gewählt. Der Wagen hat nach dem Umbau ohnehin keine Dachlast mehr. Für was dann Heavy Duty?“ Die Abstimmung passt perfekt. Der Defender

wird zum Gleiter – kaum zu glauben, aber wahr.

EISDIELEN-CRUISER

Die guten Erfahrungen mit dem englischen Zubehörlieferanten sind offenbar allumfassend, denn auch bei Anbauteilen wie Winden- und Heckstoßstange, Rockslidern, Unterfahrschutz und Lenkungsdämpfern greift Robert zu Terrafirma Produkten. Die Seilwinde kommt von Superwinch – eine 9-5l mit 4300 Kilogramm (9000 Pfund) Zuggewicht. Eigentlich hängt die nur am Defender, weil die Stoßstange ein Windenfenster hat. Das leer zu lassen, kommt nicht in Frage. Und sind wir mal ehrlich: Zu einem

ambitionierten Eisdielen-Cruiser gehört einfach eine Bergehilfe. Genutzt oder nicht. Genauso wie ein Schnorchel. Den wird der Defender wohl auch niemals brauchen, aber er sieht gut aus. Vor allem weil die Eigenkonstruktion – des Vorbesitzers – ungewöhnlich ist. Denn warum bitte ist der Schnorchel auf der Fahrerseite, wo doch der Engländer seit Generationen im rechten Kotflügel ansaugt? Die Antwort ist verblüffend einfach: Weil's völlig egal ist. Beim Reihenfünfzylinder sitzt der Luftfilterkasten nämlich zentral hinter dem Motor, der Lader links. Statt also nach rechts zum Originalenlass legte man den Ansaugschlauch auf dem kürzeren



Querstreben und Blechteile sind im Umbau-Kit aus England enthalten. Dann gibt's nur noch den Himmel über dir.

Weg in den linken Kotflügel und an dessen Oberseite hinaus. „Ich wurde schon öfter darauf angesprochen. Das ist einfach eine weitere Besonderheit von meinem Auto“, lacht Robert. „So was haben nur wenige.“ Auch die Leistungssteigerung des Motors geht noch auf die Kappe des Erstbesitzers. Danke dafür! So stehen nun 147 PS statt der 122 Serien-PS zur Verfügung.

Höher und breiter. Fahrwerk und Räder heben den 110er um 60 mm an. Die Spur wurde 66 mm breiter.  
Der Umbau wirkt absolut harmonisch. Ein echtes Highlight sind die Serie-III-Türen mit Schiebefenstern.





Besonders aus dem Drehzahlke-  
ler heraus hat der Engländer an-  
genehm viel Druck.

Zugegeben, es wird empfohlen,  
bei erhöhter Motorleistung auch  
die Bremsen anzupassen. Robert  
hält sich dran. Aber hätten es  
gleich innenbelüftete, gelochte  
und geschlitzte Scheibenbrem-  
sen sein müssen?

„Warum nicht? Gute Bremsen  
schaden nie. Und die sind gut!“  
Recht hat er. Und selbst Zweifler  
sind nach der ersten Vollbrem-  
sung überzeugt.

Ich will nicht bremsen. Ich will  
cruisen. Wir kurven kreuz und  
quer durchs Oberland. Ohne fes-  
tes Ziel und ganz ohne Dach. So  
muss das sein.

### UND WIE GEHT'S WEITER?

Ein wirklich festes Ziel hat auch  
Robert nicht. Eigentlich will er  
den Defender nicht verkaufen.  
Lieber erfreut er sich noch den  
ein oder anderen Sommer daran.  
Schließlich ging's schon am An-  
fang nur darum, die Möglichkei-  
ten aufzuzeigen, die man auch

hierzulande hat. Das ist ihm ein-  
drucksvoll gelungen. Und viel-  
leicht hat er auch etwas bewegt.  
Denn während der 110er LDE  
noch mit Einzelabnahmen durch  
den TÜV musste, sind viele Pro-  
dukte von Terrafirma, hauptsäch-  
lich die Stoßstangen und Fahr-  
werke, mittlerweile mit Teilegut-  
achten versehen.  
Der Cabrio-Umbau bleibt aber  
erst einmal noch einzigartig. Wer  
ihn haben will, kann Robert ja ein  
Angebot machen. ■

T | Marc Ziegler F | Uwe Fischer



## Land Rover Defender LDE

### MOTOR

**Diesel, 5-Zylinder-R**, vorn längs, SOHC,  
Turbolader  
Hubraum: **2.491 cm<sup>3</sup>**  
Leistung: **108 kW/147 PS bei 4.200 min<sup>-1</sup>**  
Drehmoment: **ca. 350 Nm ab 1.950 min<sup>-1</sup>**  
Schadstoffklasse: **Euro 3**

### KRAFTÜBERTRAGUNG

permanenter Allradantrieb, zweistufiges Ver-  
teilergetriebe (Reduktion 2,35:1), Kraftvertei-  
lung 50/50, Fünfgang-Schaltgetriebe

### FAHRZEUGAUFBAU

Leiterrahmen, aufgeschraubte Karosserie,  
5 Türen, 5 Sitzplätze

### FAHRWERK

vorn: **Starrachse, Schraubenfeder**  
hinten: **Starrachse, Schraubenfeder**

### BREMSANLAGE

a. W. ABS, EBV  
vorn: **innenbelüftete Scheibe**  
hinten: **innenbelüftete Scheibe**

### LENKUNG

Rollenfinger-Servolenkung

### REIFEN

255/85 R16 Cooper Discoverer S/T

### ABMESSUNGEN / GEWICHTE

L/B/H: **4.599/1.790/2.050 mm**  
Radstand/Spur v/h: **2.794/1.519/1.519 mm**  
Tankinhalt: **75 Liter**

### BEZUGSADRESSE

Landy Doctor  
Auto Sautter GmbH & CO. KG  
Vertragsfreier Kraftfahrzeug- und  
Karosseriemeisterbetrieb  
Münchner Straße 29  
82319 Starnberg  
Tel.: 08151/99 89 80  
[www.landy-doctor.de](http://www.landy-doctor.de)