

THE ROAD SPECIAL

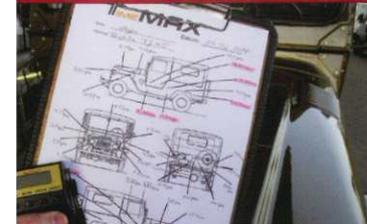
4X4-OLDTIMER

► Technik ► Service ► Marktübersicht

Deutschland € 3,80 • Österreich € 4,35
Schweiz sFr 7,60 • Benelux € 4,95 • Frankreich € 4,90
Italien / Spanien / Slowenien € 5,50 • Griechenland € 5,90
Finnland € 6,10 • Slowakei € 6,00



4x4-Oldie-Know-how



PROFI-TIPPS: Blender erkennen

- >>> ARO M 461
- >>> 70 JAHRE JEEP
- >>> SITZ-RESTAURATION
- >>> HISTORIE: FORD MUTT
- >>> LODER DAKAR LJ 80



H-KENNZEICHEN: Das müssen Sie beachten!



Ab-G-fahren! JACKY ICKX DAKAR-REPLICA



Report

PORSCHE JAGDWAGEN TYP 597



Historie

DAIHATSU WILDCAT F20



Toyota FJ40

OBEN OHNE BEI -20 GRAD



Land Rover Serie IIa

FRAME-OFF-RESTAURATION



Unimog A 32

ANFANG EINER LEGENDE



KÄSELÖCHER GESTOPFT

Serie IIA 1966

Löchrig wie ein Emmentaler Käse: So offenbarte sich der Rahmen des moosgrünen Land Rover Serie Iia, als Sebastian Fasold mit dessen Restaurierung begann. Am Ende stand das ehemalige Schweizer Behördenfahrzeug makellos in einer authentischen sandfarbenen Lackierung da. Doch der Weg bis dahin war lang ...



MOOSGRÜNER UR-ZUSTAND: Der Serie Iia vor der Restaurierung.



EINFACH NUR „MAL EBEN ANGUCKEN“. So war der Plan. Ein Freund hatte Land Rover-Fan Sebastian dazu überredet, diesen Serie Iia, Baujahr 1966, den er da neben einigen anderen Landys auf seinem Grundstück geparkt hatte, kurz in Augenschein zu nehmen. „Einige andere“ bedeutete so zwischen 80 und 100 Stück“, erläutert Sebastian die Sammelleidenschaft des besagten Freundes. „Die hat er so nach und nach preiswert erstanden. Unterschiedlichste Modellausführungen verschiedener Baujahre.“ Und darunter eben auch jener Serie Iia aus eidgenössischen Beständen. „Die Tarnlackierung bestand größtenteils aus authentischem Moosbewuchs“,

▲ ERSTE AUSFAHRT OBEN OHNE: Sebastian Fasolds Schatz nach der Restaurierung.

»» LAND ROVER 86 SERIE IIA

Wo gefunden?

Sebastian Fasold
Mittelwaldweg 7
36129 Gerstfeld
Telefon: 06654-2849994
E-Mail: miwawe@t-online.de

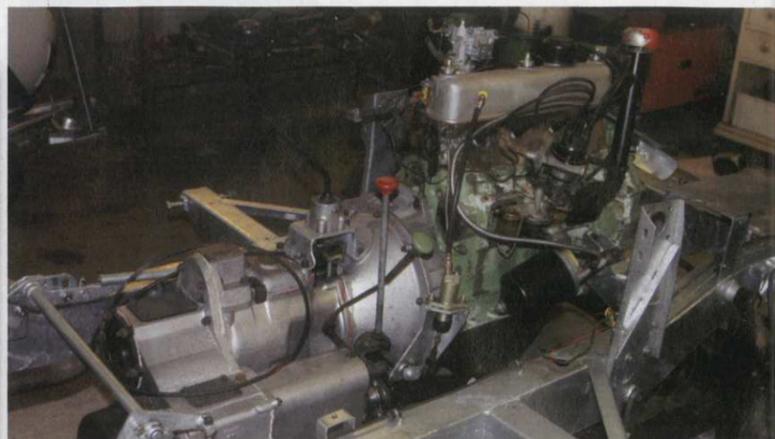


LÖCHER WIE EIN EMMENTALER: Der Rahmen des 66er Landys.

step by step



GLANZSTÜCK: Die Tür- und Fensterrahmen wurden feuerverzinkt.



HERZSTÜCKE: Motor und Getriebe erforderten relativ wenig Arbeit.



GRÖßENZUWACHS: Statt der originalen 6.00er sind größere 7.00er montiert.



HOCHZEIT: Generalüberholter Motor im neuen Fahrgestell.



WERKSTÜCK: Die Heckwanne war komplett erneuerungsbedürftig.



ORIGINALSTÜCK: Neue Seitenteile statt Alubleche des Defender 90.



GRUND-STÜCK: Ein feuerverzinkter Rahmen aus Großbritannien.

erinnert sich Sebastian an seine erste Begegnung. Der Landy war ihm sofort sympathisch. („Nur zwei Jahre jünger als ich.“) Als ihm sein Freund dann vorschlug, diesen kurzen Pick-up mit der verwitterten Plane zunächst „nur mal“ mitzunehmen, um ihn ausführlich zu begutachten und dann in Ruhe zu entscheiden, ob er ihn vielleicht kaufen und restaurieren wolle – da konnte Sebastian einfach nicht „Nein“ sagen. Also zurrte er das bedauernswerte Vehikel auf dem Hänger fest und spedierte es ins heimische Gersfeld. Dort angekommen, versuchte der Land Rover-erfahrene Mechaniker zunächst einmal, den 2,3 Liter großen Vierzylinder-Benziner zum Leben zu erwecken: „Ich habe eine Stunde gebastelt, dann ist das Ding gelaufen.“ Der Reihenmotor wirkte noch relativ frisch, offenbar hatten die Schweizer dem britischen Veteranen einen neuen spendiert. Der weitere Funktionstest ergab, dass zwar die Kupplung festgebakken war, die Trommelbremsen aber nicht. Sebastian ließ es dabei und schob sein potenzielles Restaurierungsobjekt vorerst in die Garage. Zwei Jahre sollte es dauern, bis er es wieder herausrollte ...

Denn nach weiterer ausführlicher Begutachtung hatte sich Sebastian tatsächlich entschlossen, den Land Rover Serie Ila zu kaufen. Auch wenn der erste Eindruck nach dem Sezieren eher zwiespältig ausgefallen war: „Einige Komponenten zeigten sich in erstaunlich gutem Zustand. Viele dagegen waren katastrophal verrottet. Die Fußräume hatten Löcher wie ein Schweizer Käse und der Rahmen zeigte sich komplett durchgerostet.“ Immerhin war die Karosserie weitestgehend erhalten. Sebastian ging die

Restaurierung mit Ruhe und einem weit gesteckten Zeitrahmen an: „Erst mal stand eine Analyse an, welche Teile ich mir im Vorfeld besorgen musste. Und es war mir klar, dass ich nicht jeden Abend und jedes Wochenende schrauben konnte – die Familie wollte auch noch was von mir haben ...“

EIN FEUERVERZINKTES RÜCKGRAT

Das Grundgerüst des Wiederaufbaus erstand er in Großbritannien: einen feuerverzinkten Rahmen, der im freien Zubehörhandel für rund 700 Pfund, umgerechnet etwa 800 Euro, zu haben war. Alle anderen technischen Komponenten bezog er direkt von Land Rover. Und da die Achsen intakt waren, demontierte, reinigte und lackierte Sebastian sie. Die übrigen Fahrwerksteile kaufte er dagegen neu: unter anderem Blattfedern (rund 120 Euro), Stoßdämpfer, Spurstangenköpfe oder Achskugeln für die Vorderachse. Da Reifen in der Original-Größe 6.00 x 16 nur schwer und dann auch noch teuer zu bekommen waren, rüstete Sebastian notgedrungen auf die Defender-Dimension 7.50 x 16 um. Arbeits- und zeitintensiv gestaltete sich vor allem der Neuaufbau der Außenhaut: Sebastian ging ihn zusammen mit einem erfahrenen Karosseriebauer an, „weil das Alu-Schweißen nicht einfach ist und man dazu ein richtig großes professionelles Schweißgerät mit effizienter Kühlung braucht. Das kostet so um die 60000 bis 65000 Euro. Zu viel für mich ... Außerdem: Ich wusste zwar wie Alu-Schweißen funktioniert, hatte es aber noch nie gemacht.“ Jetzt lernte er es in der Praxis und punktete die Formbleche der Rückwand und neue Seitenteile ein („... da passen übrigens

auch die vom Defender 90 Softtop“). Den Boden der Ladefläche fertigte der Landy-Fan aus zwei Millimeter starkem Blech selber, ebenso die Heckklappe. „Dann brach das Zinkfieber bei mir aus“, schmunzelt er: Alle Stahlteile wurden feuerverzinkt, um sie dauerhaft vor Korrosion zu schützen. Beispielsweise der Stahlrahmen der Türen sowie der Pedalkasten und die Pedale. Nicht einfach gestaltete sich die Suche nach Ersatz für die stark verbeulten vorderen Kotflügel: „Da würden auch die vom Serie III passen, ich wollte aber Serie Ila-Originale.“ Einen rechten fand

Liter-Triebwerks: Nach einer Grundreinigung unterzog er das Innenleben des Vierzylinders einer Endoskop-Analyse, stellte die Ventile ein, erneuerte die Dichtungen und installierte eine frische Kupplung. Ein Quäntchen mehr Arbeit forderte das Getriebe: „Die Hauptwelle brach schon fast auseinander, da wurde eine neue fällig. Die Zahnräder allerdings waren gut, die Synchronringe des dritten und vierten Gangs ebenfalls.“ Nun stand der Komplettierung des heute bald fünfzigjährigen Land Rover nichts mehr im Wege – bis auf die fehlende Ankerplatte der Handbrem-

mer zum Einsatz: Salz wird das Auto nicht spüren.“ Sebastians Restaurierungs-Leidenschaft indes ruht mit dem erfolgreichen Serie Ila-Projekt noch lange nicht: Als Nächstes steht ein Serie II, Baujahr 1961, im Hof – „aus dem soll mal ein Pick-up werden“. Und für gelegentliche Geländeausflüge hat der Schrauber ja auch noch seinen Youngtimer im Fuhrpark: einen Serie III aus dem Jahr 1983.

„Salz wird die Serie Ila nie spüren!“

er dann relativ schnell, einen linken stöberte er erst nach einem Jahr auf. „Es waren die letzten Teile, die zum Lackierer kamen.“ Die Restaurierung des Innenraums war dagegen ein „Klacks“: Sebastian zerlegte die Instrumente, reinigte sie, baute sie wieder zusammen. Einen neuen Gebläseschalter sowie die Sitze mit schwarzem Kunstleder-Überzug („... eigentlich hätte ich gerne welche mit der grauen Elefantenhaut gehabt ...“) erstand er zu „vernünftigen Preisen“ bei Land Rover-Teile-Spezialist FWD-Ebner in Waake. Nun fiel an reinen „Äußerlichkeiten“ noch die Erfrischung von Plane und Spiegel an: Das Gestell wurde neu verzinkt, der komplette Satz Baumwollstoff schlug mit 410 Euro zu Buche.

ÜBER 1000 ARBEITSSTUNDEN

Relativ wenig Kopfzerbrechen bescherte Sebastian die Wartung des im Kern gesunden, gusseisernen 2,3-

liter-Triebwerks: Nach einer Grundreinigung unterzog er das Innenleben des Vierzylinders einer Endoskop-Analyse, stellte die Ventile ein, erneuerte die Dichtungen und installierte eine frische Kupplung. Ein Quäntchen mehr Arbeit forderte das Getriebe: „Die Hauptwelle brach schon fast auseinander, da wurde eine neue fällig. Die Zahnräder allerdings waren gut, die Synchronringe des dritten und vierten Gangs ebenfalls.“ Nun stand der Komplettierung des heute bald fünfzigjährigen Land Rover nichts mehr im Wege – bis auf die fehlende Ankerplatte der Handbrem-

TECHNISCHE DATEN Land Rover Serie Ila

Erstzulassung	1966
Vorbesitzer	1
Farbe	sand (LRC 004)
Motor	wassergekühlt, 4-Zylinder-Reihe, vorn
Hubraum cm³	2.286
Leistung (PS bei U/min)	77 bei 4.250
Verdichtung	7,0:1
Höchstgeschw. (km/h)	ca. 105
Fahrwerk vorn	Starrachse, Blattfedern, Teleskopdämpfer
Fahrwerk hinten	Starrachse, Blattfedern, Teleskopdämpfer
Bremsen v/h	Trommeln/Trommeln
Radstand (mm)	2.240
Reifen	7.00 x 16 (Original: 6.00 x 16)
Felgen	5,5 x 16
LxBxH (mm)	3.620 x 1.680 x 1.970
Karosserie	Aluminiumkarosserie auf Leiterrahmen; Leiterrahmen und Stahlblechteile (Türrahmen, Spritzwand etc.) feuerverzinkt
Bauzeit	1961-1971
Stückzahl	n.a.
Marktwert	5.900 - 9.800 Euro (Zustand 2-3)*

*EurotaxSchwacke/InterClassic



SCHMUCKSTÜCKE: Die penibel restaurierten Original-Instrumente.



BEWEISSTÜCKE: Die originalen Typenschilder des 1966er Serie Ila.

Text: Egbert Schwartz
Fotos: S. Fasold