

# AutoClassic

FAHREN • SCHRAUBEN • TRÄUMEN [www.autoclassic.de](http://www.autoclassic.de)

**GROSSE MARKTÜBERSICHT**

**Über 200 Cabrios  
von 1950-1980**



60 Jahre Deutschland, Teil 2:  
**Die 60er-Jahre**  
 Aufschwung & Optimismus

## 50 Jahre Mini

*Fahr-Spaß auf kleinstem Raum*

**DDR Kult!**



**KAUFBERATUNG  
Trabant P 50 - P 601**

**GROSSES FAMILIENTREFFEN  
Scirocco GTI trifft TSI**



**GALERIE  
Fiat 850 Spider**



**LESER-VERGLEICH**  
 Fiat X1/9  
 VW-Porsche 914  
 Matra 530 LX  
**TARGA-CABRIOS**



**RESTAUrierUNG**

**Landrover  
Bj. 1966**



# Löcher wie ein Schweizer Käse

Genau vierzig Jahre war der Land Rover Serie Ila alt, als Sebastian Fasold mit dessen Restaurierung begann. Dabei offenbarte das ehemalige Schweizer Behördenfahrzeug made in Great Britain nach und nach Löcher im Rahmen wie ein Emmentaler ...

**E**infach „nur mal an- gucken“ wollte sich Sebastian Fasold, Techniker in Dien- sten des deutschen Land Rover-Importeurs und ausgewiesener Fan der briti- schen Traditionsmarke, das Serie-Ila-Modell. Ein Freund hatte ihn dazu eingeladen. Ei- ner, der bereits viele Landies auf seinem Grundstück ge- parkt hatte: „So zwischen 80 und 100 Stück waren das, einer nach dem anderen preis- wert erstanden. Alle möglichen Ausführungen verschiedener Baujahre ...“. Darunter eben auch dieser Serie Ila, 1995 aus eidgenössischen Beständen er- worben. „Die Tarnlackierung be- stand größtenteils aus authentischem Moosbewuchs“, erinnert sich Sebastian an seine erste Begegnung. Der Landy aus



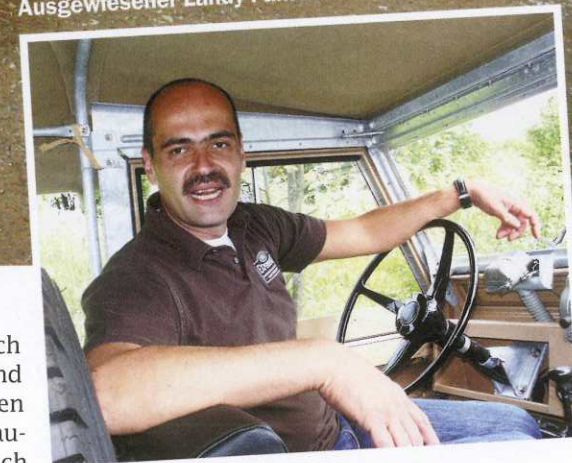
Metamorphose: Aus einem moosgrünen Land Rover Serie Ila wird im Laufe einer zwei Jahre langen Komplettrestaurierung ein sandfarbenes Prachtstück.

dem Jahr 1966 war ihm sofort sympa- thisch: „... nur zwei Jahre jünger als ich.“ Dem Vorschlag, diesen kurzen Pickup mit der verwitterten Plane „erst mal mit- zunehmen, sich anzugucken und dann zu entscheiden, ob du ihn kaufst und restaurierst“, konnte der Land-Rover-Enthusiast nicht widerstehen: Er zurrte den nunmehr vierzigjährigen Veteranen auf dem Hänger fest und speditierte ihn ins heimische Gersfeld. Dort angekom- men, versuchte der erfahrene Mechaniker-Technik-Referent für die schrauben- und luftgedephten Modelle im Land Ro-

ver Club Deutschland – zunächst den 2,3 Liter großen Vierzylinder-Benziner zum Leben zu erwecken: „Ich habe eine Stun- de gebastelt, dann ist das Ding gelaufen.“ Der Motor wirkte noch relativ frisch, of- fenbar hatten die Schweizer dem briti- schen Veteranen einen neuen spendiert. Der weitere Funktionstest ergab, dass zwar die Kupplung festgebacken war, die Trommelbremsen aber nicht. Sebastian ließ es dabei und schob sein potenzielles Restaurierungsobjekt in die Garage. Das war im Frühjahr 2006. Zwei Jahre sollte es dauern, bis er es wieder herausrollte ...



Ausgewiesener Landy-Fan: Sebastian Fasold.



Denn nach ausführlicher Begutachtung hatte sich Sebastian entschlossen, den Land Rover Serie Ila zu kaufen. Auch wenn der erste Eindruck nach dem Se- zieren zwiespältig ausgefallen war: „Eini- ge Komponenten zeigten sich in erstaun- lich gutem Zustand. Viele dagegen waren katastrophal verrottet. Die Fußräume hatten Löcher wie ein Schweizer Käse und der Rahmen war komplett durch- gerostet.“ Immerhin präsentierte sich die Karosserie als weitestgehend erhalten ...

Sebastian ging die Restaurierung mit Ruhe und weit gestecktem Zeitrahmen

an: „Ich analysierte, welche Teile ich mir im Vorfeld besorgen musste. Und es war mir klar, dass ich nicht jeden Abend und jedes Wochenende schrau- ben konnte – die Familie wollte auch noch was von mir haben ...“.

Das Grundgerüst des Wiederaufbaus erstand er in Großbritannien: einen feu- erverzinkten Rahmen, der im freien Zu- behörhandel für rund 700 Pfund (etwa 803 Euro) angeboten wurde. Alle anderen technischen Komponenten „gab's direkt bei Land Rover“. Da die „alten Achsen in- takt waren, da klapperte nix“, demontier-

te, reinigte und lackierte Sebastian sie. Die übrigen Fahrwerksteile kaufte er da- gegen neu: unter anderem Blattfedern (rund 120 Euro), Stoßdämpfer, Spurstän- genköpfe oder Achskugeln für die Vor- derachse. Reifen in der Original-Größe 6.00 x 16 waren selten und teuer, also rüstete Sebastian notgedrungen auf die Defender-Dimension 7.50 x 16 um.

## STECKBRIEF

### Land Rover Serie Ila

Motor	Vierzylinder-Reihe
Leistung (PS)	77 bei 4.250 U/min
Bauzeit	1961–1971
Stückzahl	k.A.
Marktwert (Euro)	5.900–9.800

\* Zustand 2–3 laut EurotaxSchwacke/InterClass



die vom Defender 90 Softtop"). Den Boden der Ladefläche fertigte Sebastian aus zwei Millimeter starkem Blech selber, ebenso die Heckklappe. „Dann brach das Zinkfieber bei mir aus ...“, schmunzelt er: Alle Stahlteile hat er feuerverzinkt, um sie dauerhaft vor Korrosion zu schützen. Beispielsweise den Stahlrahmen der Türen sowie Pedalkasten und Pedale.

**1** Ur-Zustand: Korrodierte Fensterrahmen in den Türen. **2** Neuer Glanz: Fensterrahmen nach der „fieberhaften“ Verzinkung. **3** Komplette Feuerverzinkung: So darf der stählerne Türrahmen eines Serie Ila nach der Restaurierung aussehen. **4** Alterserscheinung: Der vierzigjährige Landy lässt traurig seine Türen hängen... **5** Die Heckwanne des '66er Land Rover war bis auf die Sitzkästen komplett erneuerungsbedürftig. **6** Glanzstücke: Es hätten auch Alubleche des Defender 90 gepasst, aber Sebastian legte Wert auf Originalität. **7** Ab auf den Schrotthaufen: die vorderen Federaufnahmen des Rahmens. **8** Löchrig wie ein Schweizer Käse: die Ausleger des Rahmens, auf denen im Neuzustand die Spritzwand liegt ...

Nicht einfach gestaltete sich die Suche nach Ersatz für die verbeulten Vorderkotflügel: „Die vom Serie III hätten gepasst, ich wollte aber Originale“, so Sebastian. Einen rechten fand er recht schnell, einen linken erst nach einem Jahr.

**Elefantenhaut wäre schön ...**

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 („... ich hätte lieber welche mit der grauen Elefantenhaut gehabt ...“) erwarb er zu „vernünftigen Preisen“ bei Land-Rover-Teile-Spezialist FWD-Ebner in Waake. Nun stand an reinen „Äußerlichkeiten“ noch die Erfrischung von Plane und Spriegel an: Das Gestell wurde neu verzinkt, der komplette Satz Baumwollstoff kostete 410 Euro.

Relativ wenig Kopfzerbrechen bescherte Sebastian die Wartung des im Kern gesunden, gusseisernen 2,3-Liter-Triebwerks: Nach einer Grundreinigung unterzog er dessen Innenleben einer Endoskop-Analyse, stellte die Ventile ein, erneuerte die Dichtungen und installier-

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 ein starkes Schweißgerät braucht: ein professionelles mit effizienter Kühlung.

Und das kostet so um die 60.000 bis 65.000 Euro. Und außerdem: Ich wusste zwar, wie Alu-Schweißen funktioniert, hatte es aber noch nie gemacht.“ Jetzt lernte er es in der Praxis, punktete die Formbleche der Rückwand und neue Seitenteile ein („... da passen übrigens auch

eine frische Kupplung. Ein Quäntchen mehr Arbeit forderte das Getriebe: „Die Hauptwelle brach schon fast auseinander, da wurde eine neue fällig. Die Zahnräder waren gut, die Synchronringe des dritten und vierten Gangs ebenfalls.

**Ankerplatte verschollen**

Nun stand der Komplettierung des über vierzigjährigen Land Rover nichts mehr im Wege – bis auf die fehlende Ankerplatte der Handbremse. „Die hatte der Verzinkungsbetrieb verschlampt. Und es dauerte geschlagene drei Wochen, bis man sie dort im ‚Fundsachen-Regal‘ zufällig entdeckte.“ Inzwischen hatte Sebastian ein gebrauchtes Getriebe mit montierter Ankerplatte gekauft und bereitete sie just zum Verzinken auf ..

Satte 1.000 Arbeitsstunden waren ins osthessische Land gegangen, unzählige Male hatte Sebastian die zwanzig Meter zwischen Haus und Werkstatt absolviert, insgesamt rund 16.000 Euro investiert. Nun, im Frühjahr 2008, rollte der ehemals moosbegrünte Serie Ila in der wüstenfrischen Land Rover-Farbe „sand“, Code LRC 004, ans Tageslicht. Fans der britischen Traditionsmarke durften ihn mittlerweile bei diversen Events bewundern. Allerdings kommt das gute Stück „nur im Sommer zum Einsatz: Salz wird das Auto nicht sehen ...“.

Sebastians Restaurierungs-Leidenschaft ruht nach dem erfolgreichen Serie-Ila-Projekt aber noch lange nicht: Als nächstes steht ein Serie II, Baujahr 1961, im Hof – aus dem soll mal ein Pickup werden ...“ Und zum „Gelände spielen“ hat Sebastian ja auch noch seinen Youngtimer: einen Serie III aus dem Jahr 1983.

→ Egbert Schwartz



**TECHNISCHE DATEN**

*Land Rover Serie Ila (Sebastian Fasold)*

Erstzulassung	1966
Vorbesitzer	1
Farbe	Sand (LRC 004)
Motor	wassergekühlt, 4-Zylinder-Reihe, vorne
Hubraum (ccm)	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	7.50 x 16 (Original: 6.00 x 16) auf
Felgen	5,5 x 16
L x B x H (mm)	3.620 x 1.680 x 1.970
Karosserie	Aluminiumkarosserie auf Leiterrahmen
Besonderheiten (Auszug)	Leiterrahmen und Stahlblechteile (Türrahmen, Spritzwand etc.) feuerverzinkt

**1** Grundgerüst der Komplettrestaurierung: ein feuerverzinkter Rahmen, den Sebastian in Großbritannien erstand. **2** Almost done: Original-Sitze in grauer „Elefantenhaut“ waren „leider nicht aufzutreiben.“ **3** Gammellock: Das Cockpit vor der Restaurierung.

