

YOUNGTIMER

YOUNGTIMER

Die Kult-Klassiker der 70er, 80er und 90er

2/13

Einkaufs-Ratgeber

16

Youngtimer-
Cabrios
ab 3000 Euro



Mazda MX-5



Citroën CX Break



BMW 540i Touring



Ford Granada 2.8i Turnier

Kult Kombis für den Alltag

Volvo 740 Kombi



Mercedes S124



12-Punkte-
Programm:



Werkstatt-
Check nach
dem Kauf

Plus
Kauf-
Beratung
für jedes
Modell



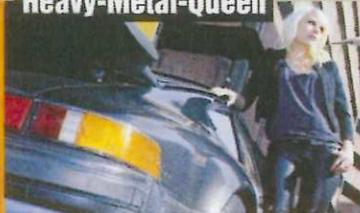
Sport-Rebellen



BMW 3er E36

Der Club der wilden Drifter

Heavy-Metal-Queen



Porsche 911

Nina und ihr Alltags-Eifer

Opel-Kult



Oschersleben

Pflicht für wahre Opel-Fans

US-Ikone



Chevrolet Blazer K5

Ein Auto wie ein T-Bone-Steak

Heim-Arbeit

MIT DEM ÜBERWINDEN von Hindernissen kennt sich Sebastian Fasold bestens aus. Seine Offroad-Erfahrung erstreckt sich über viele Tausende von Kilometern, gesammelt an exotischen Plätzen in Afrika oder Mittelamerika. Geboren und aufgewachsen ist er in der Nähe von Fulda. Schon als Jugendlicher begann er mit Freunden, das Terrain der nahe gelegenen Rhön abseits asphaltierter Wege zu erkunden.

Anfangs dienten dazu diverse Zweiräder. „Aber wenn man damit hingefallen ist, hat das böse wehgetan, weshalb wir beschlossen, es mit Autos zu probieren“, witzelt der 49-Jährige. So entwickelte sich nach und nach seine Leidenschaft für allradgetriebene Fahrzeuge. In der ersten Phase zählten dazu eine Liaison mit einem Suzuki LJ 80 und wilde Abenteuer mit einigen Jeeps.

An letzteren tobte er sich auch als Schrauber aus. Er restaurierte sie und installierte potente V-Achtzylindermotoren, deren Bärenkräfte manches Bauteil der Kraftübertragung in die Knie zwangen. Doch dank einer parallel laufenden Ausbildung zum Kfz-Meister gestaltete sich das Hobby-Schrauben immer professioneller.

Seine Lehre absolvierte er in einer Toyota-Werkstatt, danach wechselte er zu einem Betrieb, in dem Land Rover gewartet und repariert wurden. Zu dieser Marke entwickelte er ein besonders inniges Verhältnis, das sich noch heute in seinem Beruf widerspiegelt, denn er arbeitet als Regionalleiter After Sales Mitte-Ost bei der Jaguar Land Rover Deutschland GmbH. Aber das nur am Rande.

Seine Bindung zu Land Rover festigte sich nicht nur durch den Kauf eines neuen Defender in den neunziger Jahren und durch etliche Gelände-Touren mit Fahrzeugen dieser Marke, sondern zusätzlich durch mehrere Landy-Restaurierungen. Denen widmete er sich in einer Garage auf seinem Grundstück, die von außen wie ein

Die frühen Range Rover gewinnen zusehends an Stellenwert bei den Liebhabern klassischer Automobile. Sebastian Fasold aus der Nähe von Fulda restaurierte mit viel Aufwand einen dreitürigen Typ aus dem Baujahr 1979.

Eine originale und unverbastelte Ausgangsbasis

Zunächst wurde die verbeulte, aber unverbastelte Karosserie samt Gerippe entfernt. Der Rahmen wies nur Oberflächenrost auf. Alle daran befestigten Teile wurden demontiert.



Alle rostigen Teile wurden sandgestrahlt. Der Rahmen und das stählerne Karosseriergerippe kamen in den Genuss einer Feuerverzinkung, der Rahmen wurde zusätzlich pulverbeschichtet.

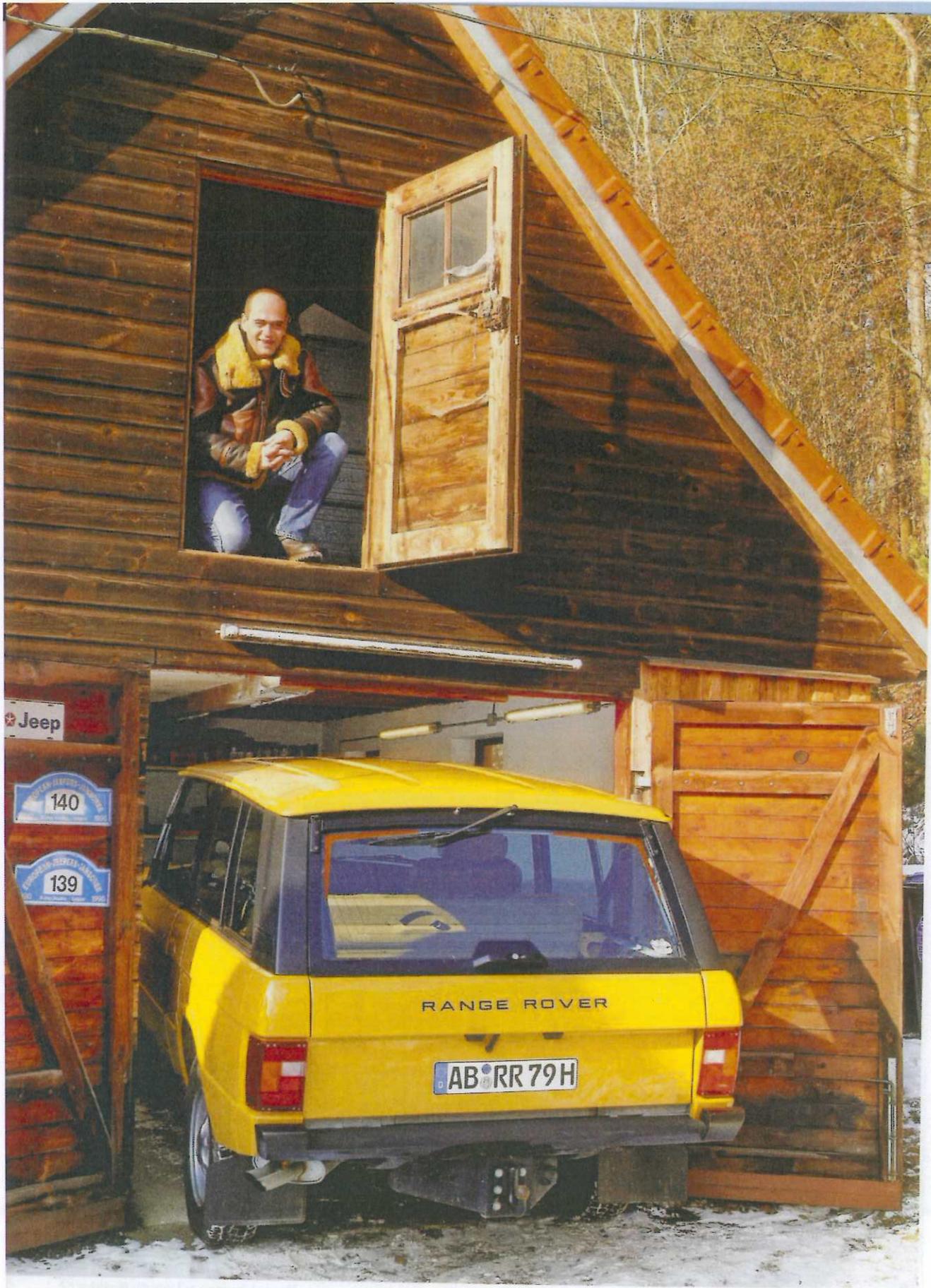
Blockhaus aussieht. Darin feierten schon zum Beispiel ein 96er Discovery Camel Trophy oder ein Serie IIa ihre Auferstehung. Nebenbei liegt Fasold daran, die Tradition der Marke mit Leben zu füllen, was mit ein Grund für sein Engagement in der Club-Szene darstellt.

Im Jahr 2008 startete er ein weiteres anspruchsvolles Projekt in seiner Blockhausgarage – die Restaurierung eines dreitürigen Range Rover mit 3,5-Liter-Maschine aus dem Jahr 1979, also eines Vertreters jener Baureihe, die heute Range Rover Classic genannt wird.

Dieser Range war einst nach Spanien geliefert worden, wo er offensichtlich nicht nur auf asphaltierten Straßen fuhr, was die verbeulte Karosserie und der Verschmutzungsgrad der unteren Fahrzeugpartien belegten. Dennoch sah Fasold in ihm eine gut geeignete Restaurierungsbasis: „Der Wagen war original und unverbastelt, die Scheiben wiesen einen guten Zustand auf, das Interieur konnte sich noch sehen lassen, und speziell das Instrumentenbrett präsentierte sich ohne Beschädigungen.“

Außerdem waren die vorhandenen Korrosionsschäden überschaubar. Die neuralgischen Punkte des Range kann der Landy-Fan im Schlaf aufsagen: „Die Schweller, die vorderen Radkästen, die Heckklappe und besonders jener Bereich des Heckrahmens, der sich hinter den Seitenteilen verbirgt.“

Die äußeren Karosserieteile des Range Rover bestehen zwar aus Leichtmetall, doch der Rahmen, oder wenn man so will



das Gerippe, ist aus Stahl gefertigt – und beginnt mit der Zeit logischerweise zu rosten.

Zunächst einmal brachte Fasold den seit zehn Jahren stillgelegten Edel-Allradler wieder zum Laufen. „Bevor ich einen Wagen komplett auseinanderreiße, ist es mir immer sehr wichtig, wenn möglich eine Probefahrt zu machen, um einen Gesamteindruck vom Zustand zu bekommen“, erläutert er. Dabei ergeben sich beispielsweise oft Hinweise darauf, mit welchen technischen Defekten beim Zerlegen zu rechnen ist.

Nach diesem Vorspiel begann er mit der totalen Demontage des Range Rover. Er entfernte alle Anbauteile und schraubte die Karosserieteile weg. Dann folgten Türen und Hauben sowie die Scheiben und die komplette Innenausstattung. Anschließend löste er die mit dem stabilen Rahmen verschraubten Komponenten des Karosserierippes.

Nach und nach wuchs so ein Berg von Teilen heran, die er schließlich in einen benachbarten Schuppen umquartieren musste, um einerseits genügend Platz zum Arbeiten zu haben und um andererseits zu vermeiden, dass Teile beim Schweißen oder Schleifen durch Funkenflug beschädigt wurden.

Nun stand sozusagen das Chassis vor ihm. Anschließend befreite er den zum Glück nirgends durchgerosteten Rahmen vom Motor, den Getrieben, den Rädern und Radaufhängungen sowie von allen anderen Teilen. Dann ging es ans Sandstrahlen des Rahmens und des Karosserierippes. An letzterem wurden, sofern erforderlich, die Korrosionsschäden beseitigt.

Um künftig dem Rost keine Chance mehr zu geben, entschloss sich Fasold, den Rahmen und die stählernen Karosserieteile feuerverzinken zu lassen. Er lud sämtliche Teile auf einen Anhänger und zog sie stilgerecht mit einem Land Rover zu einer Firma in der Nähe, die dann ihrerseits einen entsprechenden Fachbetrieb beauftragte.

Von diesem wusste der Hobby-Restaurierer, dass er ein genügend großes Zinkbad besaß, das den Rahmen komplett aufnehmen konnte. „Ist das Bad zu klein und das Feuerverzinken geschieht

Aufwendige Karosserie-Arbeiten, überschaubare Technik-Reparaturen

Nach dem Feuerverzinken setzte Fasold probehalber alle Komponenten der Karosserie auf den Rahmen, um zu schauen, ob alles passt oder ob irgendein Teil verzogen war.



Die komplette Bremsanlage sowie die Radaufhängungen und Achsen wurden revidiert. Auch die Chromkugeln der Vorderachsen mussten erneuert werden.

deshalb in zwei Schritten, besteht die Gefahr, dass sich das Teil verzieht“, weiß Fasold.

Dem Rahmen gönnte er danach noch eine weitere Behandlung. Er schaffte ihn wiederum auf einem Anhänger gen Norden, wo er eine vertrauenswürdige und kostengünstige Firma kannte, die das gewichtige Teil pulverbeschichtete.

Nach diesem Ausflug stellte er den fertigen Rahmen in seiner Garage auf Böcke und montierte probehalber alle Karosserieteile, um sehen zu können, ob es nicht doch zu einem Verzug einzelner Komponenten beim Feuerverzinken gekommen war. Der Test fiel zu seiner Zufriedenheit aus, er demontierte alle Teile wieder und widmete sich nun intensiv der Revision des Chassis und der Antriebstechnik.

Der wassergekühlte V-Achtzylindermotor aus Leichtmetall hatte noch nicht allzu viele Kilometer hinter sich. Dennoch zerlegte ihn der Land Rover-Spezialist, denn er wusste: „Früher gab es bei diesen Triebwerken oft Probleme mit eingelaufenen Nockenwellen.“

Doch die Nockenwelle dieses V8 präsentierte sich in gutem Zustand, die Verschleißspuren des Motors waren marginal. So blieb es beim Honen und der Montage von Kolben im Originalmaß mit neuen Kolbenringen. Auch die Steuerkette, die keinen Spanner besitzt, und die Hydrostößel wurden erneuert.

Etwas Mühe bereiteten die festgerosteten Krümmerstehtbolzen am Motor. Auch mit den Vergasern beschäftigte sich Fasold eine Weile. Von einem befreundeten Händler konnte er zwei neue erwerben – „noch in Originalverpackung“, freut er sich. Allerdings



Kontrolle des Servoöls. Die heiße Farbe des Blechs ist ein Hinweis auf das erfolgte Feuerverzinken



Diverse Gebraucht- und Neuteile fanden Verwendung, die Motorhaube ist noch original



In dieser engen Garage restaurierte Sebastian Fasold den 79er Range Rover

DATEN & FAKTEN

Range Rover

Baujahr: 1979

Präsentationsjahr: 1970

Neupreis: 22 000 Mark (1971)

Motor: Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor aus Leichtmetall, zentrale, über Kette angetriebene Nockenwelle, hängende Ventile über hydraulische Stoßel betätigt, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Gemischaufbereitung durch zwei Zenith-Stromberg-Vergaser, anfangs 175CD25, später 175CD5E

Hubraum: 3528 cm³ (Bohrung x Hub 88,9 x 71,1 mm)

Leistung: 132 PS bei 5000/min

Höchstgeschwindigkeit: 161 km/h

Besonderheiten: Permanenter Allradantrieb, Vierganggetriebe mit zusätzlichem Reduziergetriebe und manuell sperzbarem Differenzial

Club: Deutscher Land Rover Club e. V., Bismarckstraße 68, 10627 Berlin, Telefon 0 30/6 92 00 74 20,

www.deutscher-rover-dub.de

Literatur: Boris Schmidt, Stefan Thiele, Range Rover, Luxus als Standard, Delius Klasing Verlag, ISBN-10: 3768835995; Schrader-Typen-Chronik, Range Rover seit 1970, Motorbuch-Verlag, ISBN-10: 3613029330; Range Rover Reparaturanleitung 393/394, Bucheli-Verlag, ISBN-2-7168-1478-4. Infos über die Modellentwicklung mit zahlreichen Fotos unter www.range-rover-classic.com, Vorstellung in auto motor und sport, Ausgabe 14/1970, Tests in auto motor und sport, Ausgabe 26/1975 sowie in Ausgabe 8/1982

Restaurierung

Kaufjahr/Ort: 1998/Spanien

Kaufzustand: Das Fahrzeug befand sich zwar im Originalzustand und war unverbastelt, allerdings wies es sehr starke Korrosionsschäden und zahlreiche Beulen aufgrund intensiver Offroad-Nutzung auf.

Vorgeschichte: Über die Vorgeschichte liegen keinerlei Erkenntnisse vor, bekannt ist lediglich, dass die Erstausslieferung des Wagens nach Spanien erfolgte.

Restaurierungsumfang: Nach dem Kauf stand der Range Rover zunächst zehn Jahre in einer Scheune. Zwecks Restaurierung wurde der Wagen dann total zerlegt. Demontage aller Anbauteile, der Türen und Hauben sowie der Fenster, Ausbau des kompletten Interieurs. Demontage der Karosserie-Aluteile, Trennen des Karosserie-Gerippes vom Rahmen, Demontage aller am Rahmen montierter Teile wie Motor, Getriebe und Radaufhängungen. Entrosten des Rahmens und der stählernen Karosserieteile sowie anschließendes Feuerverzinken und Pulverbeschichten. Überholung von Motor (neue Steuerkette, neue Hydrostoßel, neue Dichtungen, neue Vergaser), Getriebe und Radaufhängungen. Achsen zerlegt, abgedichtet, entrostet und lackiert. Ersetzen aller Verschleißteile,

Bremssättel, Bremsleitungen, Bremschläuche sowie Hauptbremszylinder und Kupplungszyliner erneuert. Nach Komplettierung des Chassis erfolgte die Montage der Karosserie mit Gebräuchteilen sowie neuen Vorderkotflügeln und neuer oberer Heckklappe. Ganzlackierung, Endmontage mit diversen Neuteilen, Interieur aufbereitet sowie neuer Dachhimmel eingebaut.

Restaurierungsdauer: 2008 bis 2010

Fachkundige Unterstützung und Ersatzteillieferanten: FWD GmbH, Markwinkel 3, 37136 Waake, Tel. 0 55 07/ 8 47 (Ersatzteile), www.fwd-ebner.de; Otedo GmbH, Niesteblick 4, 34266 Niestetal, Tel. 05 61/70 56 39 27, www.pulverbeschichtung.com

Kosten: Etwa 40 000 Euro

Marktwert: Zirka 12 500 Euro für ein Modell in gepflegtem Zustand laut Classic-Car-Tax



Bis auf den Dachhimmel blieb das gesamte Interieur original, es ist nur aufgearbeitet



Hinweis für Elektriker, weil nicht typisch britisch: Beim Range Rover liegt Minus an Masse



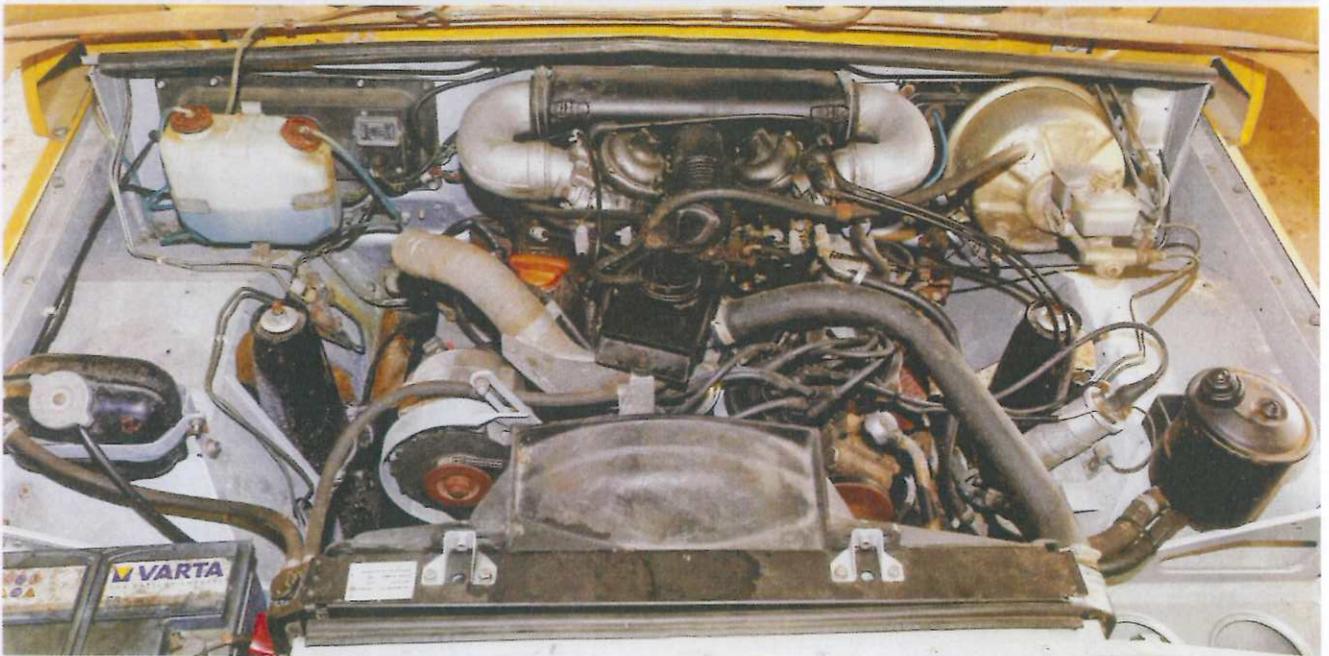
Der Range Rover besitzt zwei Heckklappen – eine obere, die übrigens erneuert wurde – und eine untere

„Dieser Range Rover war eine gute Restaurierungsbasis, weil er unverbastelt und original war“

Sebastian Fasold aus Gersfeld bei Fulda



Seit der Restaurierung hat der Range Rover schon etliche Einsätze hinter sich, der V8 läuft ohne Murren



Das Kunststoff-Instrumentenbrett war ohne Beschädigungen. Das Vierspeichen-Lenkrad gab es ab 1979



Der rustikale Schalthebel für das Vierganggetriebe scheint aus einem Lastwagen zu stammen



Das Interieur wirkte damals im Vergleich zu anderen Geländewagen außergewöhnlich wohnlich

waren die Gemischbildner für das Modell Rover SD1 bestimmt. Das ist jene ungewöhnlich gestylte Limousine mit Schrägheck, die – nebenbei bemerkt – zum Auto des Jahres 1977 gekürt worden war, und die ebenfalls den einst von Buick konstruierten Achtzylinder mit 3,5 Liter Hubraum besaß.

Die für den SD1 bestimmten Vergaser besaßen allerdings eine Startautomatik, weshalb Fasold sie für den Choke-Betrieb umbaute – wie es für den Range Rover gehört. Doch solche Arbeiten waren für den Kfz-Meister keine besondere Herausforderung. Selbst das Zerlegen des Viergang- und des Reduziergetriebes ging ihm leicht von der Hand. „Die Zahnräder sahen noch sehr gut aus, und auch die Lager zeigten kaum Verschleiß. Doch sicherheitshalber habe ich die Lager erneuert“, schildert er seine Vorgehensweise.

Dann widmete er seine Aufmerksamkeit den Achsen beziehungsweise den Radaufhängungen und den Bremsen. Im Prinzip erneuerte er fast die komplette Anlage. Er ersetzte alle Bremsschläuche, fertigte neue Bremsleitungen an und erneuerte die Bremsbeläge, die Bremszylinder sowie den Hauptbremszylinder. Die hierfür benötigten Teile ließen sich problemlos beschaffen.

Verschlossene Teile der Radaufhängungen wurden erneuert. Die Achsen hat er zerlegt, neu gelagert, frisch abgedichtet und natürlich entrostet und lackiert. Auch die Chromkugeln der Vorderachse ersetzte er durch nicht ganz billige Neuteile. Diese Kugeln weisen oft Korrosion und Steinschläge auf, weil sie ungeschützt allen Angriffen ausgeliefert sind. Oft

Erst wurden alle Technik- Teile am Rahmen montiert, dann die Karosse

Das Chassis ist komplett. Montiert sind der überholte Motor, die revidierten Getriebe und Achsen, die Radaufhängungen, die Bremsen, der Auspuff und der Kraftstoffbehälter



Nun folgte das feuerverzinkte Karosserierippen, die Scheiben, die obere Heckklappe und die Innenausstattung. Alle noch fehlenden Karosserieteile wurden in Bahama Gold lackiert

kommt es in diesem Bereich auch zu Undichtigkeiten, und dann läuft das in die Achsschenkelgehäuse einzubringende Öl (bei späteren Versionen Fett) davon. Also wurden sämtliche Dichtungen beziehungsweise Simmerringe erneuert. Klar, dass im Rahmen der Revision auch die Lagerung der Achsschenkelbolzen geprüft wurde.

Schritt für Schritt nahm das Chassis Gestalt an. Nach der Montage der kompletten Antriebstechnik, der Achsen und der Radaufhängungen folgten noch ein neuer Auspuff und der Tank, dann konnten die Rahmenteile der Karosserie montiert werden. Deren später sichtbaren Partien wie der Frontscheibenrahmen und die B-Säulen lackierte Fasold in seiner Garage schwarz.

Von Vorteil beim Range Rover ist die Tatsache, dass sich alle Farbe tragenden Karosserieteile separat lackieren lassen und nicht das komplette Fahrzeug in die Lackierkabine muss. Diese Arbeit übernahm Fasold selbst, und zwar in der Lackiererei eines Bekannten, wohin er die neuen Vorderkotflügel, die Haube, die untere Heckklappe und die Türen sowie das Dach transportierte. Weil es mittlerweile weder Türen noch Seitenteile im Neuzustand gibt, tauschte er die zerbeulten Originale gegen gute Gebrauchtteile aus. Als Farbe wählte Fasold übrigens den Originalton Bahama Gold.

Nun gingen die Arbeiten in die letzte Runde. Die Innenausstattung wurde sorgfältig gereinigt und der über die Jahre festgegangene Verstellmechanismus der Sitze wieder gängig gemacht. Neu kam nur der Dachhimmel. Es folgten die Montage der Scheiben, der oberen Heckklappe und dann aller lackierten Karosserieteile sowie der Beleuchtung und Stoßstangen.

Nach zwei Jahren vieler Schrauberstunden am Feierabend, am Wochenende und im Urlaub näherte sich das Projekt seinem Ende. „Die meiste Mühe hat mir dabei die Restaurierung der Karosserie bereitet“, resümiert Fasold. Aber auch in diesem Fall hat er alle aufkommenden Hindernisse souverän überwunden.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: Fact



Der Felgendurchmesser beträgt 16 Zoll, die Schrauben werden mit 118 Nm angezogen



Der Pausentrink wird in stilgerechter Tasse genossen, mit dem Logo des Deutschen Land Rover Clubs