

88SII umbau V8, Servo, Scheibenbremsen etc.

Auch dies ein sehr ehrgeiziges Projekt.

Der Wagen sollte allen möglichen Luxus haben, aber dennoch den Charakter eines Serienwagens behalten. In Absprache mit dem Kunden wurde folgendes Konzept realisiert.

Neuer verzinkter Rahmen, V8 Motor mit Vergasern, original Serie II Getriebe, Range Rover Achsen mit Scheibenbremsen, Beibehaltung der Blattfederung, Servolenkung vom internationalen Scout, Mehrtankanlage, Standheizung, Front-Scheiben Heizung, Sitzheizung, Audioanlage, Lederausstattung mit abgestimmten Teppichen. Mit diesem Fahrzeug wurde tatsächlich ein absoluter Traumlandy realisiert.

Als Vorgeschmack

hier ein Bild des fertigen Wagens von innen.



Zunächst wurde eine sehr, sehr gute Basis gesucht.



Wie schön öfters gesehen, auch hier wieder ein ehemaliges Feuerwehrfahrzeug als gute Basis für die Restauration.



Als erstes werden die Karosserieteile entfernt und damit begonnen die Technik zu erneuern.



Die entfernten Karosserieteile werden überarbeitet, geschliffen und warten jetzt auf den Füllern.



Die Heckwanne zeigt sich in erstaunlich gutem Zustand, lediglich das Bodenblech ist zu zerbeult und muss ersetzt werden.



Die fertig gefütterten Teile werden gesammelt und bekommen, sprichwörtlich den letzten Schliff, bevor sie lackiert werden.



Als Grundlage für diesen Neuaufbau dient ein neuer feuerverzinkter Rahmen, die Achsen mit Scheibenbremsen werden von Range Rover Achsen abgewandelt, die Federung übernehmen allerdings weiterhin Blattfedern.



Die Vorderachse wird genauso auf Scheibenbremsen umgerüstet.



Die Spritzwand wurde inzwischen von unserem Karosseriebauer zur Aufnahme des V8 Motors umgebaut und wartet nun auch auf die Lackierung.



Spritzwand, Motor und Rahmen sind das erste Mal zusammengeführt worden. Im Vordergrund ist deutlich die installierte Servolenkung zu erkennen.



Jetzt wird die Heckwanne montiert sowie die frisch verzinkten Abschlussleisten, danach kommt die Elektrik. Dann geht es an die Details wie Armaturenbrett, Sitzleisten, Zinkleisten etc.



Besondere Herausforderung

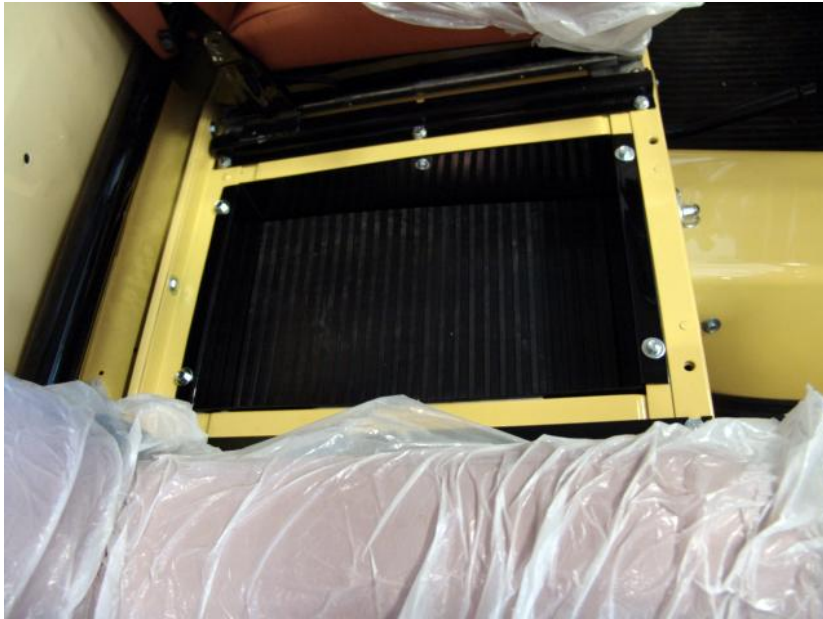
war die 2 Tankanlage, die nur durch den Originaltankstutzen betankt werden sollten. Ebenso sollte keine Querverbindung zum Ausgleich unter den Tanks sein. Auch das Thema Rücklauf musste entsprechend integriert werden. Wir haben alles so hinbekommen das es problemlos im Alltag funktioniert.



Weiteres Detail ist die Stereoanlage für die in den Türen, Fächer gebaut wurden.



Unter dem Mittelsitz wurde ein verborgenes Ablagefach eingebaut



Auf der Ladefläche wurde eine Klappe angebaut, hinter der sich die Batterie und die Standheizung versteckt.



Nun hatten wir noch ein schwieriges Problem mit der Servolenkung zu lösen.

Beim Serienwagen wird das rechte Achsschenkelgehäuse und linke Achsschenkelgehäuse durch eine Spurstange vor dem Achskörper verbunden. Eine weitere Spurstange läuft vom rechten Achsschenkelgehäuse zum Lenkhebel bzw. Lenkgetriebe. Deswegen sind am rechten Achsschenkelgehäuse 2 Spurstangenkopfaufnahmen. Bei den Range Rover Achsen werden die Achsschenkelgehäuse hinter der Achse verbunden. Das geht bei unserem Umbau nicht mehr, weil die Blattfedern im Weg sind. Vorne rechts haben wir aber nur eine Spurstangenkopfaufnahme, können also keine vorne liegende Spurstange anbringen. Als Lösung haben wir in Absprache mit dem TÜV und unserem Maschinenbauer eine Spurstange so abändern lassen, dass darauf am Ende ein eigens dafür gefertigter

Aluklotz aufgeschraubt wird, an dem die Spurstange die von der Lenkung kommt befestigt wird.



Damit war technisch alles wesentliche erledigt, zuletzt wurde die Auspuffanlage den Kundenwünschen angepasst.





Am Schluss kommen die optischen Rosinen, die ein Wohlfühlklima mit etwas Luxus erreichen sollen, dabei aber den urtümlichen Charakter beibehalten sollten.
hier sprechen Bilder mehr als Worte.

