

Restauration Serie I 86 V8



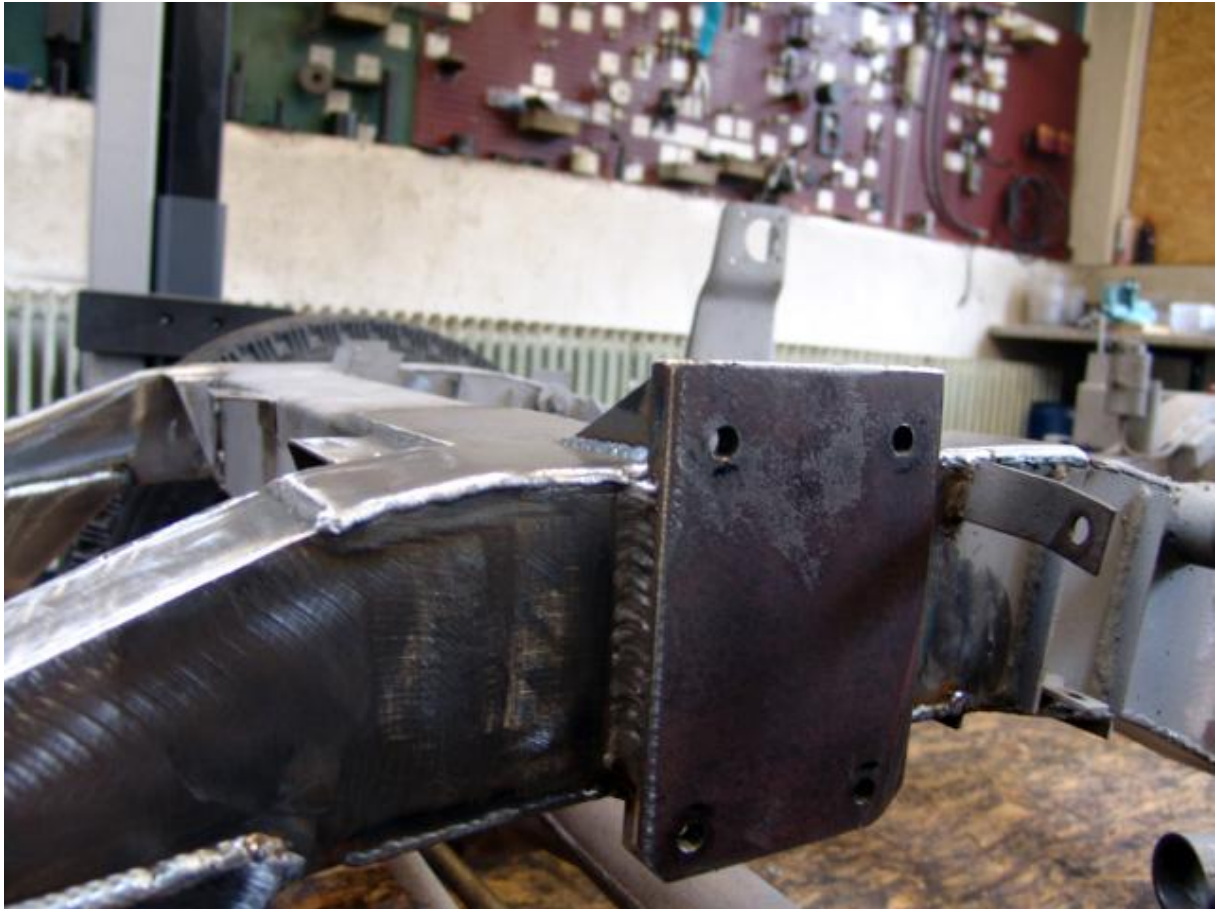
Hier erst mal ein kleiner Vorgeschmack auf das fertige Fahrzeug.

Der Rahmen



Zuerst wurde der gesamte Wagen zerlegt, um genau zu ergründen, wie die Substanz des Fahrzeugs ist.

Der Rahmen ist erstaunlich gut. Da das Fahrzeug eine Servolenkung bekommen soll wird mit den Vorbereitungen hierfür am Rahmen begonnen.



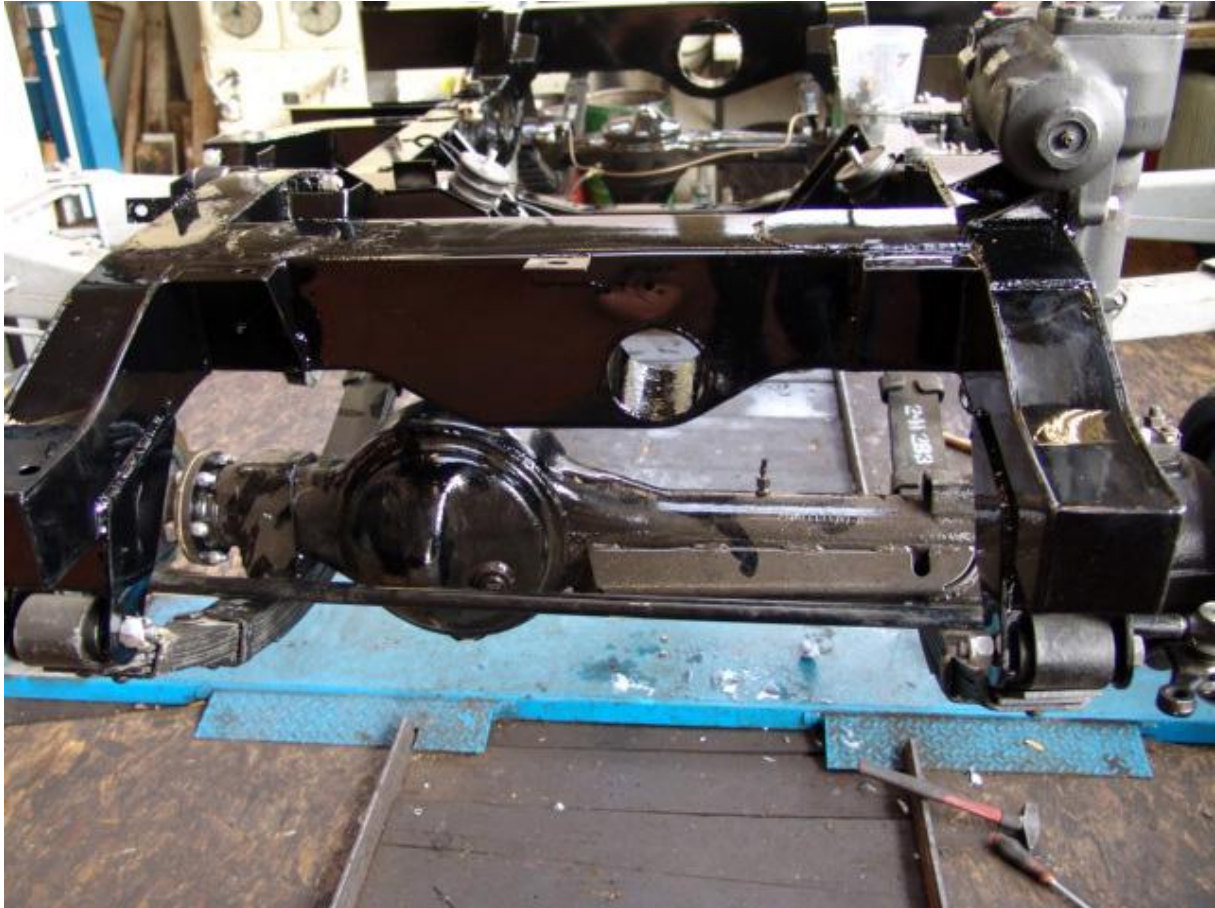


Am Rahmen wird eine Adapterplatte appliziert, um die Servolenkung aufzunehmen.

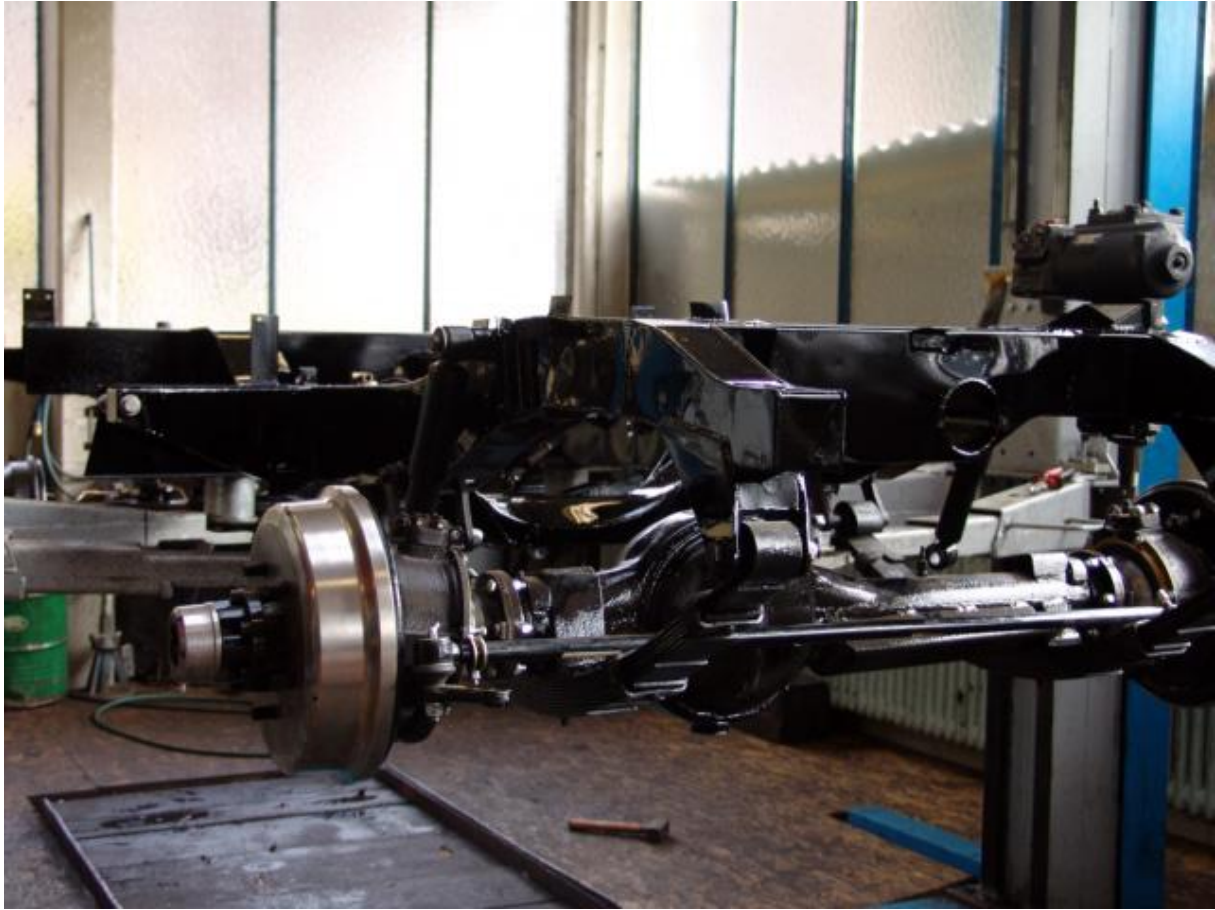


Nachdem die Servolenkung probeweise montiert wurde, wird der Rahmen gesandstrahlt und lackiert.





Hier ist die neue Servolenkung am Rahmen montiert.





Als nächstes werden die Achsen angebaut, diese wurden frisch überholt.



Alle Lager und Gelenke, Bolzen und Buchsen sowie die gesamte Bremse inklusive Freilaufnaben ist neu.

Die Karosse



Hier die Originalspritzwand, nachdem die ersten "Problebleche" schon entfernt wurden.



Nach einer ersten Bestandaufnahme an der 60 Jahre alten Spritzwand wird die Entscheidung getroffen weitere Bleche zu entfernen.



Die Fusskästen sind, wie meistens, nicht mehr zu gebrauchen und müssen komplett ersetzt werden.





Der neue Fusskästen ist eingeschweißt.
neu angefertigt.

Das Oberteil der Spritzwand wurde



Hier alle alten und neuen Teile der Spritzwand, es wird deutlich welcher Aufwand hier getrieben wird.



Die Spritzwand von der Vorderseite mit den bereits neu eingeschweißten Blechen.







Während den Schweißarbeiten an der Spritzwand.





Die Spritzwand ist wohl eine von den aufwendigsten Baustellen dieser Serie I.



Hier das alte und das neue Teil zum Vergleich.



Jetzt beginnen die Arbeiten an der Heckwanne, wie bei den meisten Fahrzeugen müssen die Alu-Bleche in der Wanne ersetzt werden, da diese durch Transporte am meisten beschädigt waren.



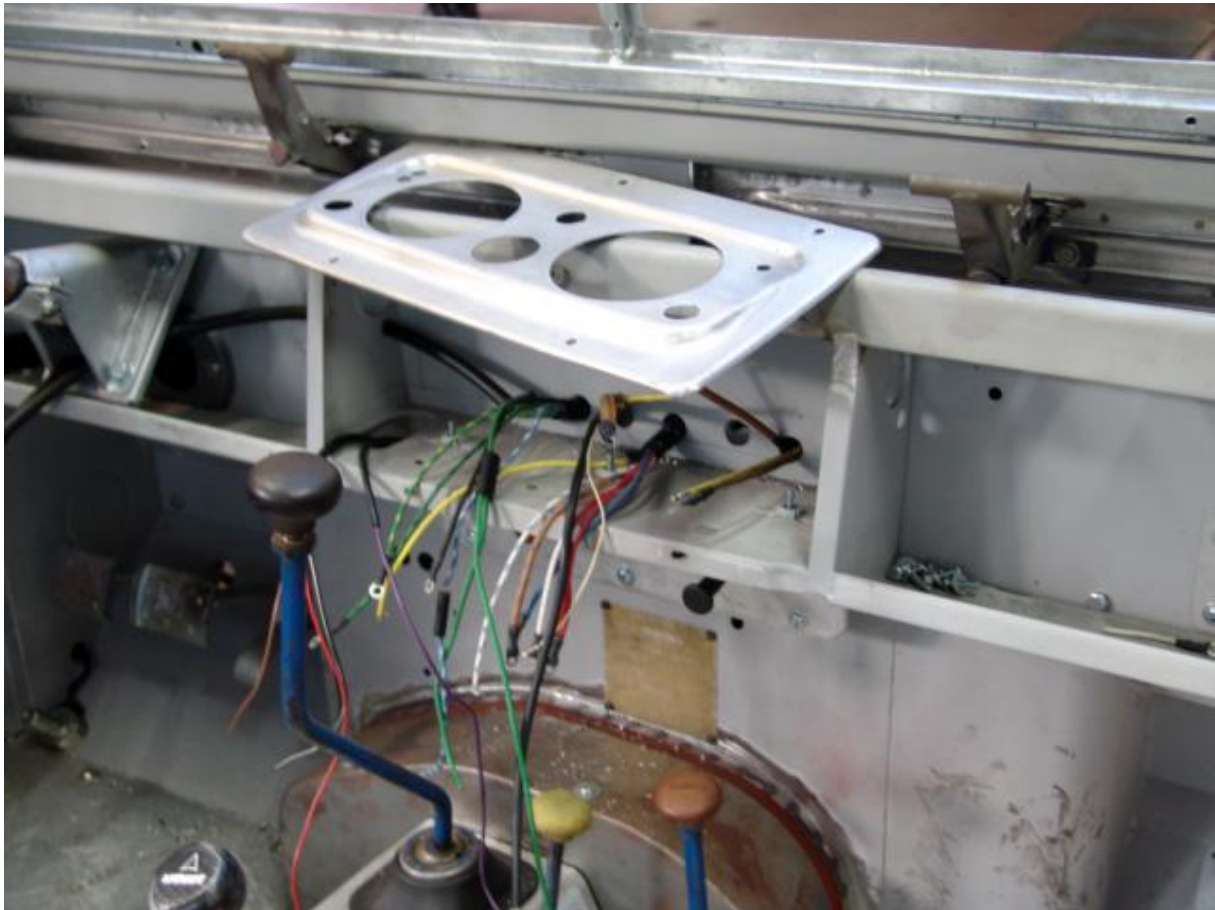
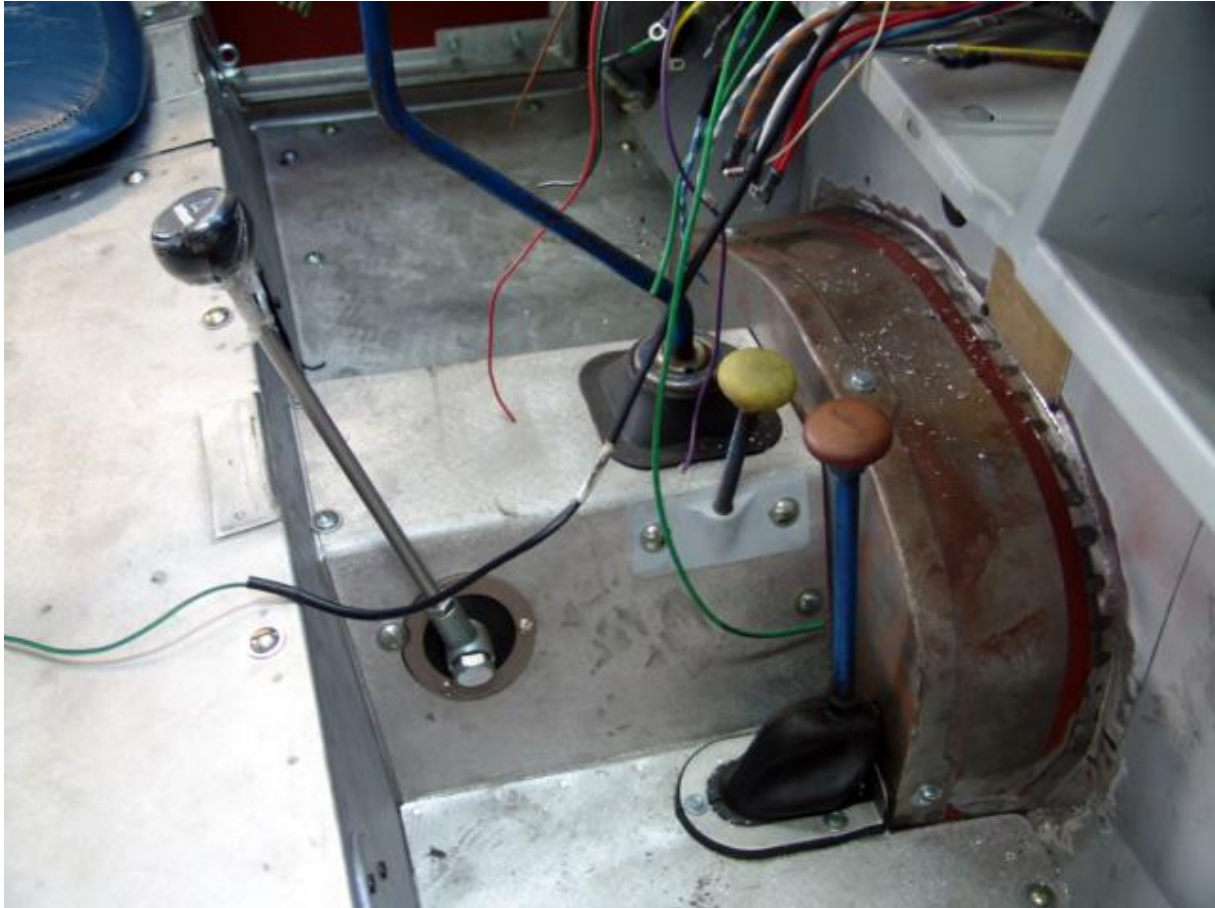
Die Traversen unter der Heckwanne sind aus Stahl und sind meistens von der Braunen Pest zerfressen.
hier wurden alle Traversen ersetzt und der Unterboden erstrahlt wie neu.



Die Karosseriebauer haben ihr Werk fast vollendet.

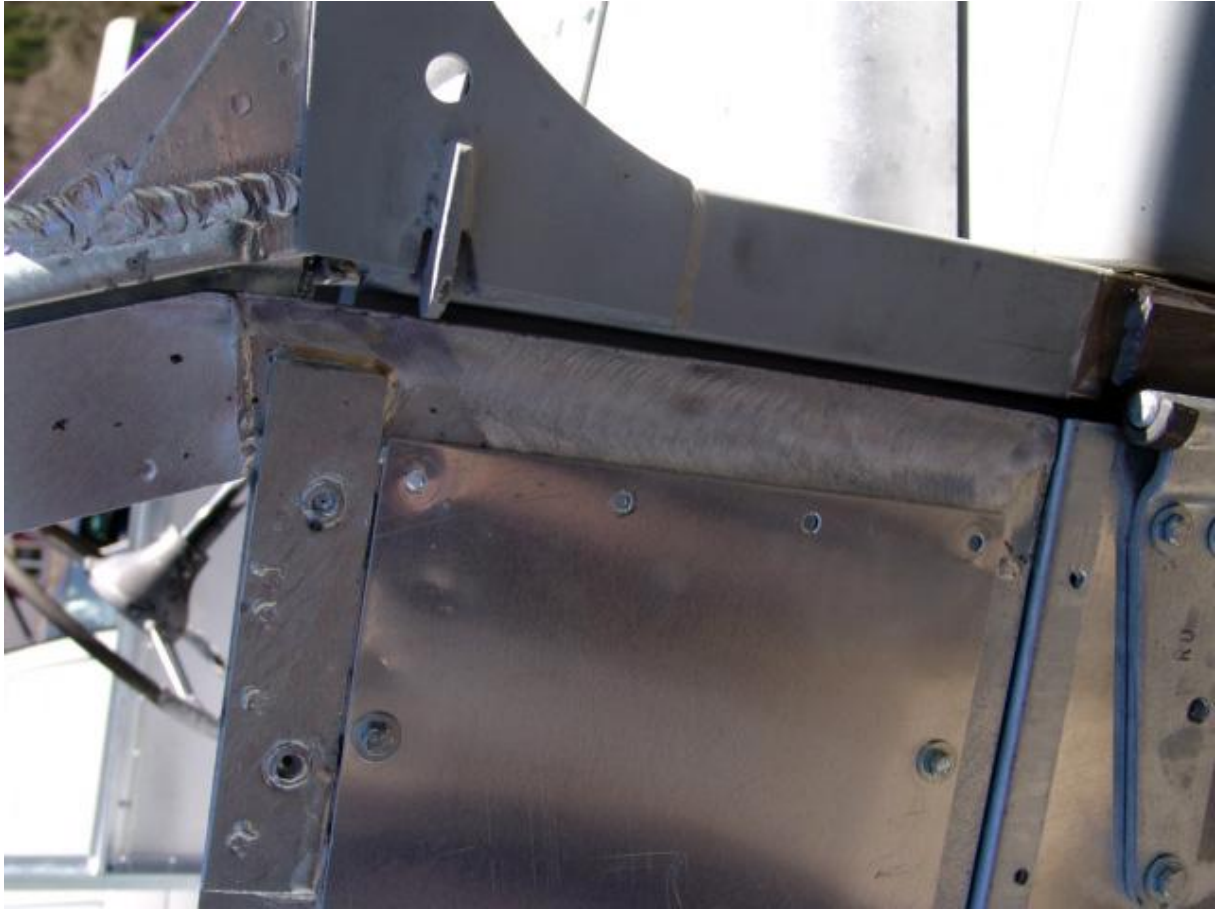


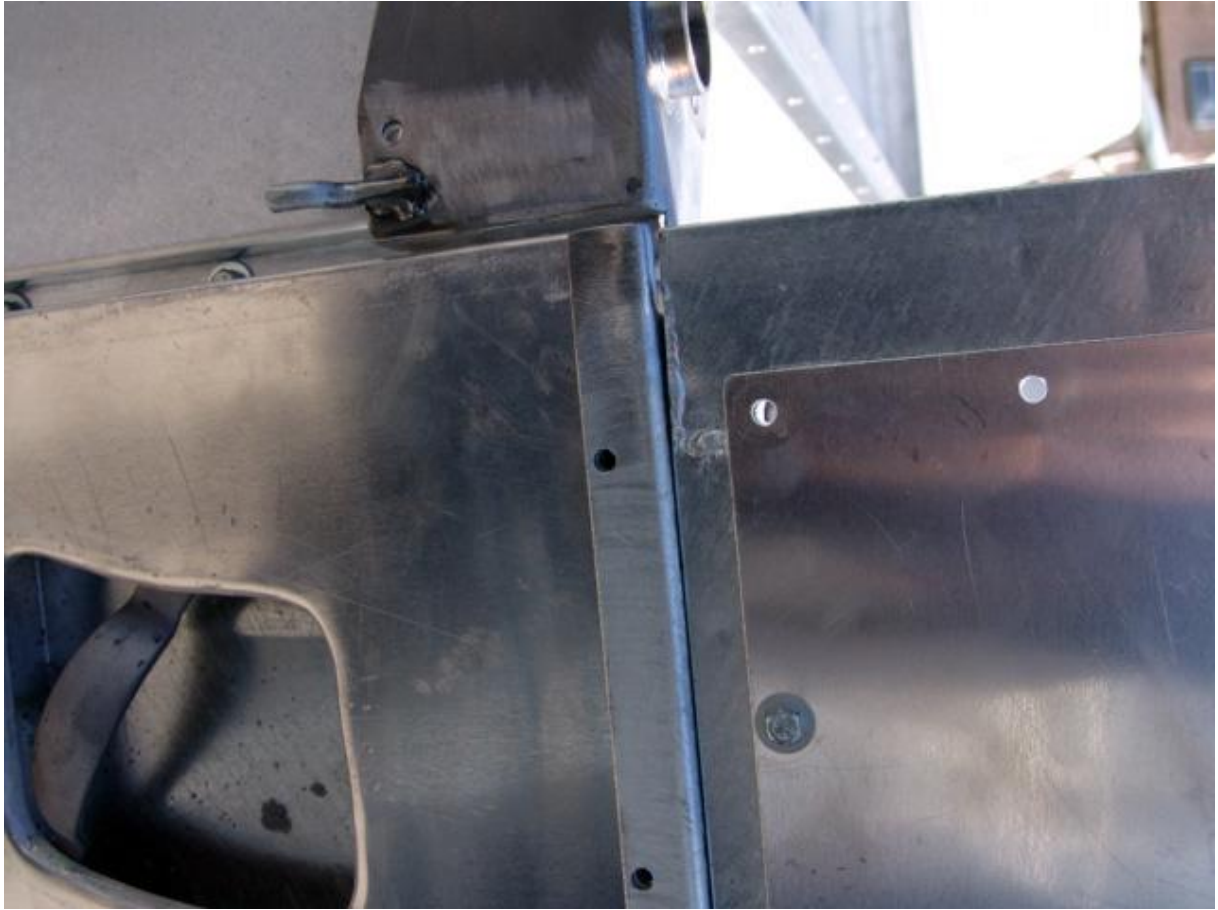




Der Getriebetunnel wurde leicht modifiziert, um das neue Getriebe aufzunehmen.







Stimmige und Originalgetreue Details sind die Highlights einer Restauration, hier erkennt man wie viel Aufwand betrieben wurde.



Der Originale Sitzkasten wurde überarbeitete.



Die Restaurierten Kotflügel sind wieder an Ort und Stelle, jetzt werden die Blinker montiert.





Die Serie I Stoßstange war leider nicht zu retten, da aber keine neue Aufzutreiben war, wurde kurzerhand selber eine angefertigt.



Der Motor sitzt erstmals an seiner neuen Wirkungsstätte.







Der V8 Motor wird neu verkabelt und angeschlossen.



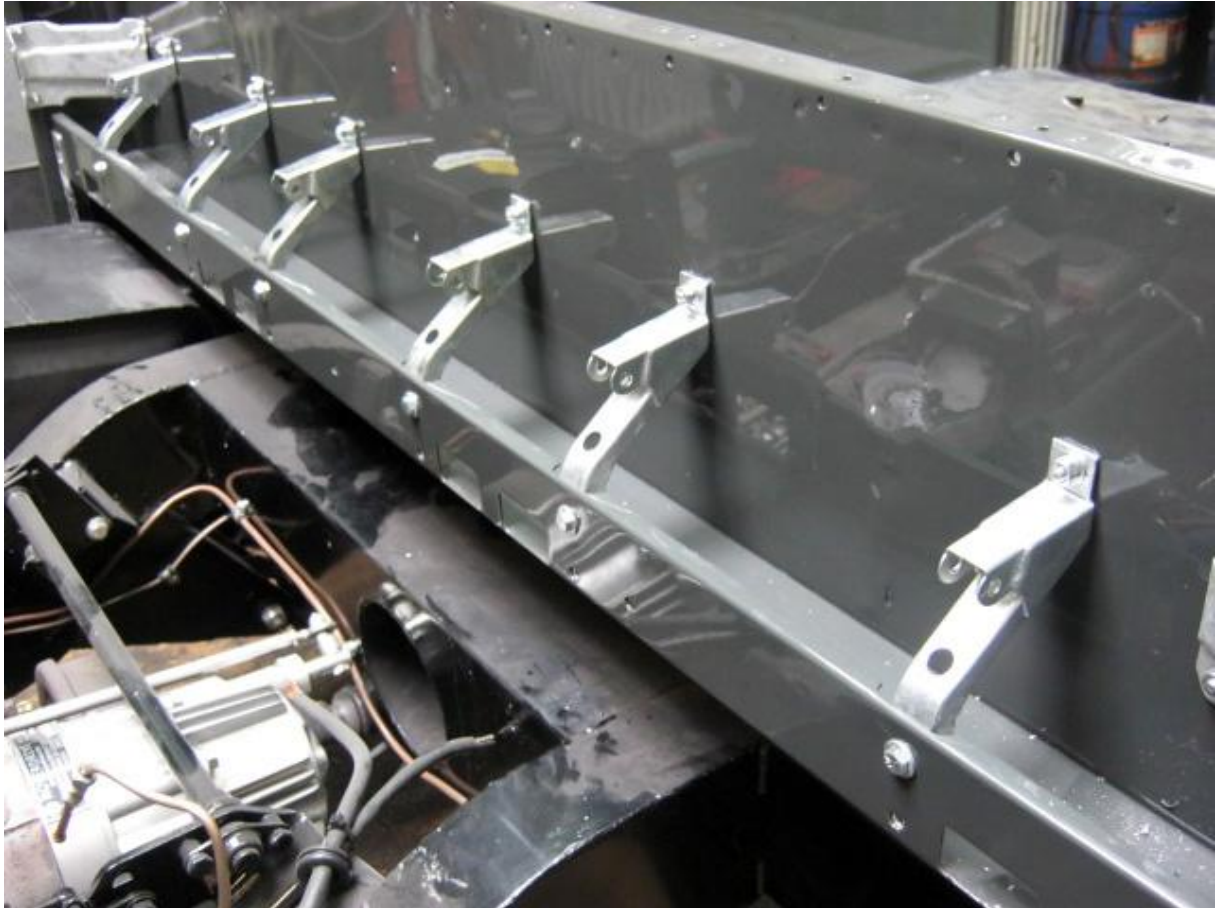
Nachdem die gesamte Technik eingebaut war, wird das gesamte Fahrzeug wieder zerlegt, um eine professionelle Lackierung zu ermöglichen.



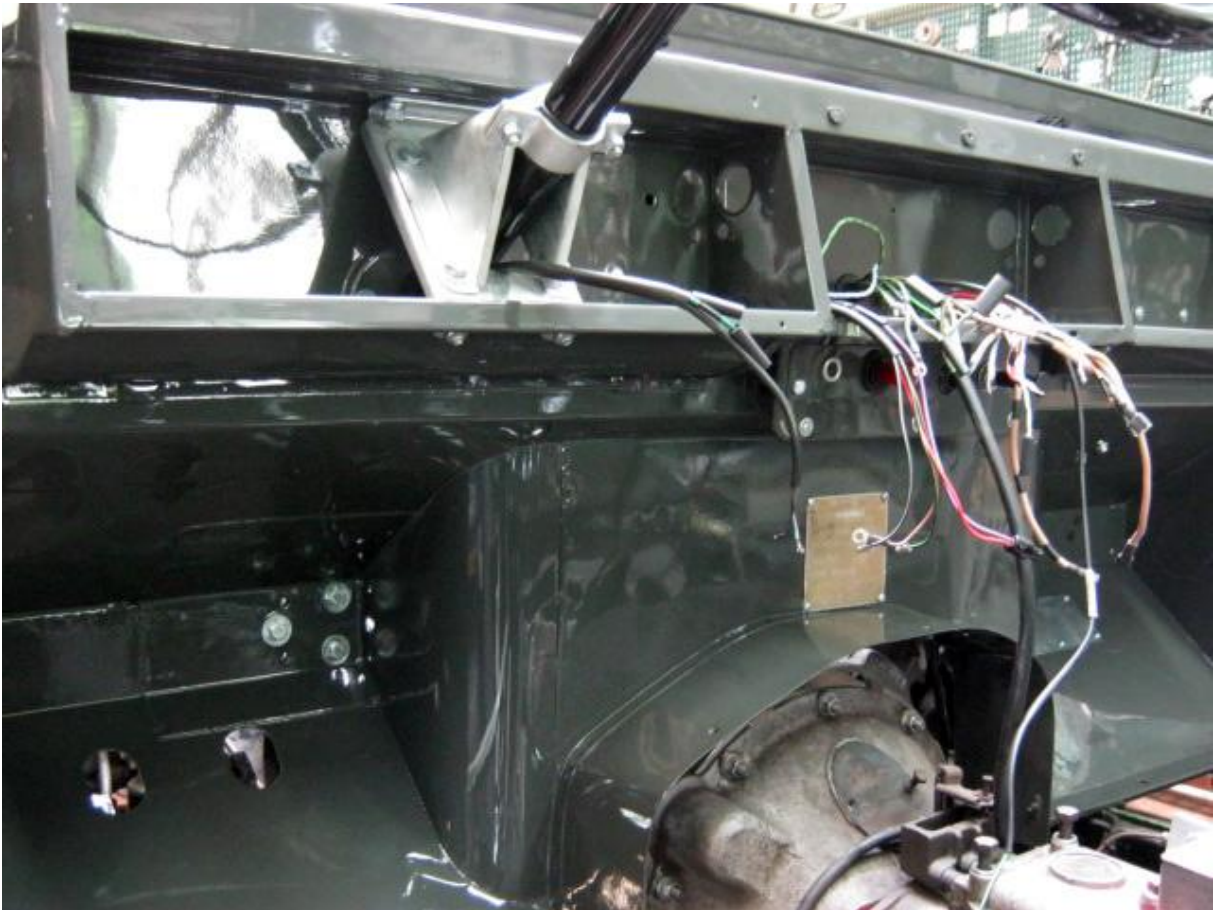
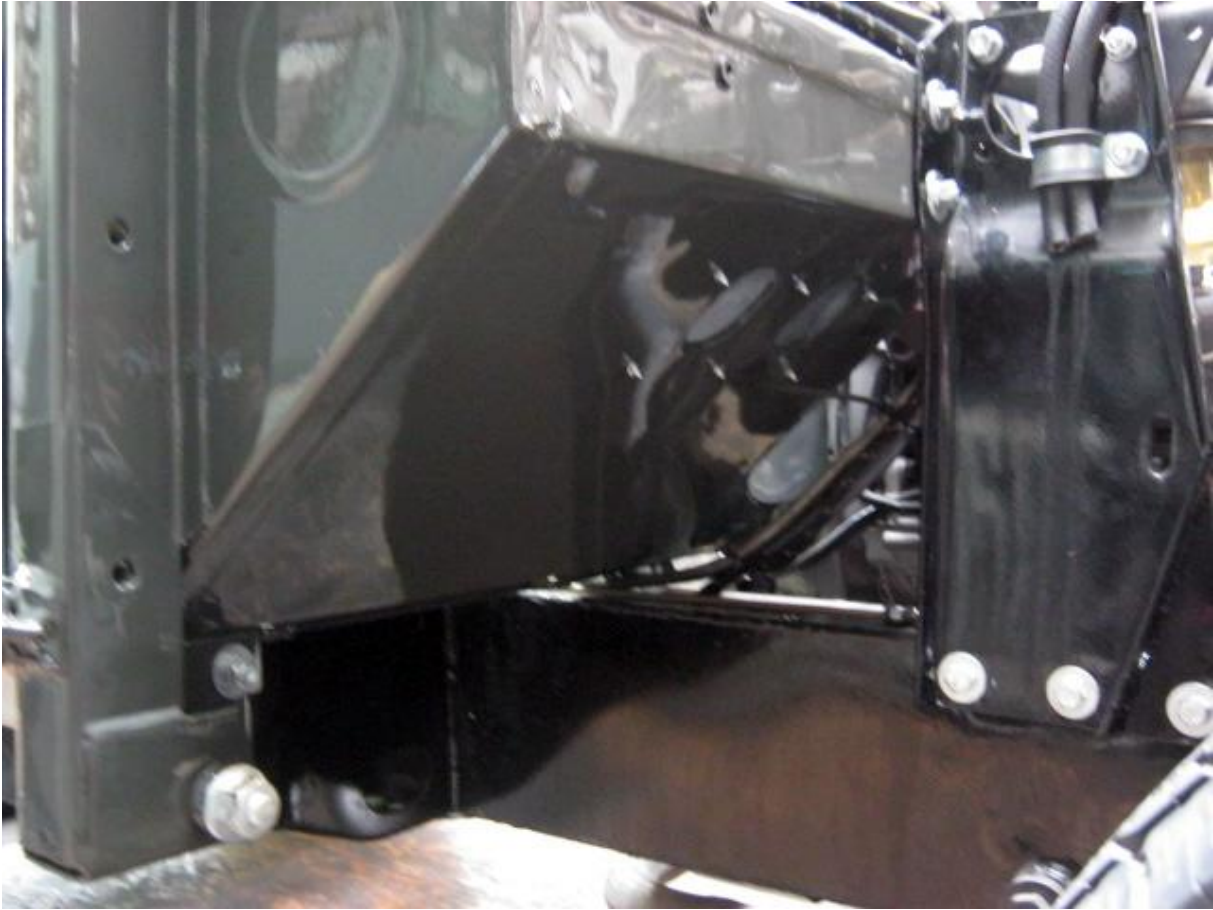


Nachdem alle Teile lackiert sind, wird der Landy endgültig zusammengebaut, hier die Frontmaske mit neuen Lampentöpfen.





Die Heckwanne wird wieder aufgesetzt.





Das Getriebe ist frisch überholt, der neue Overdrive ist angeflanscht.

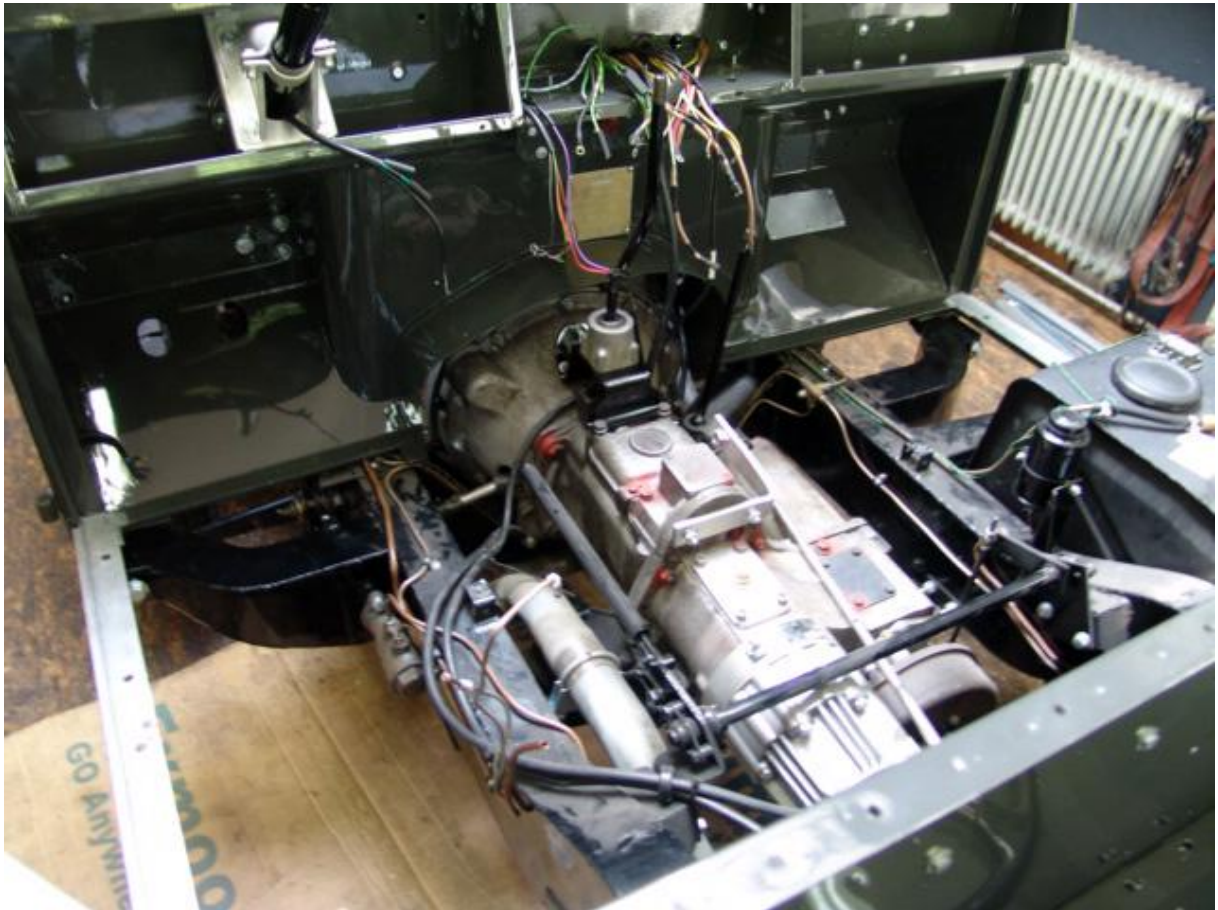
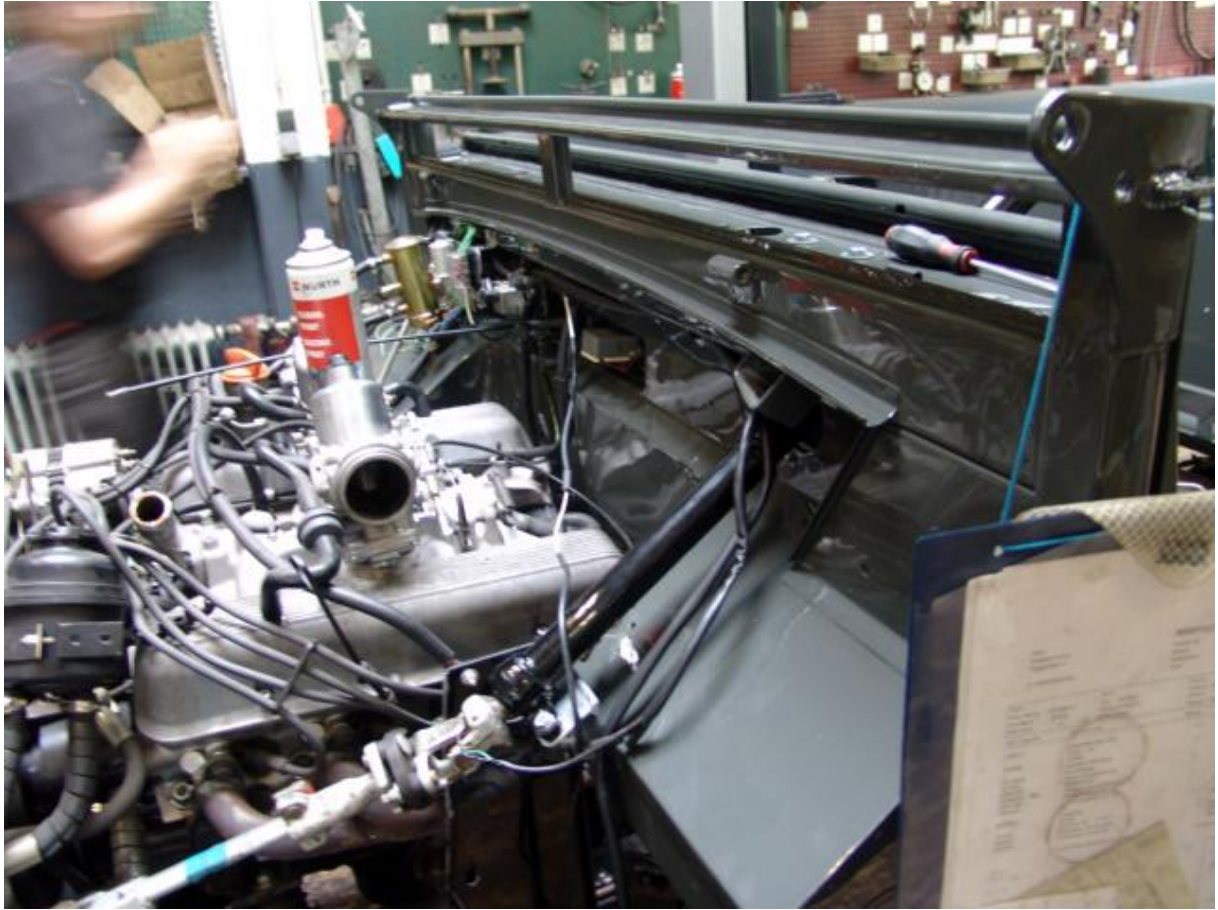




Benzinpumpe und Schauglas.

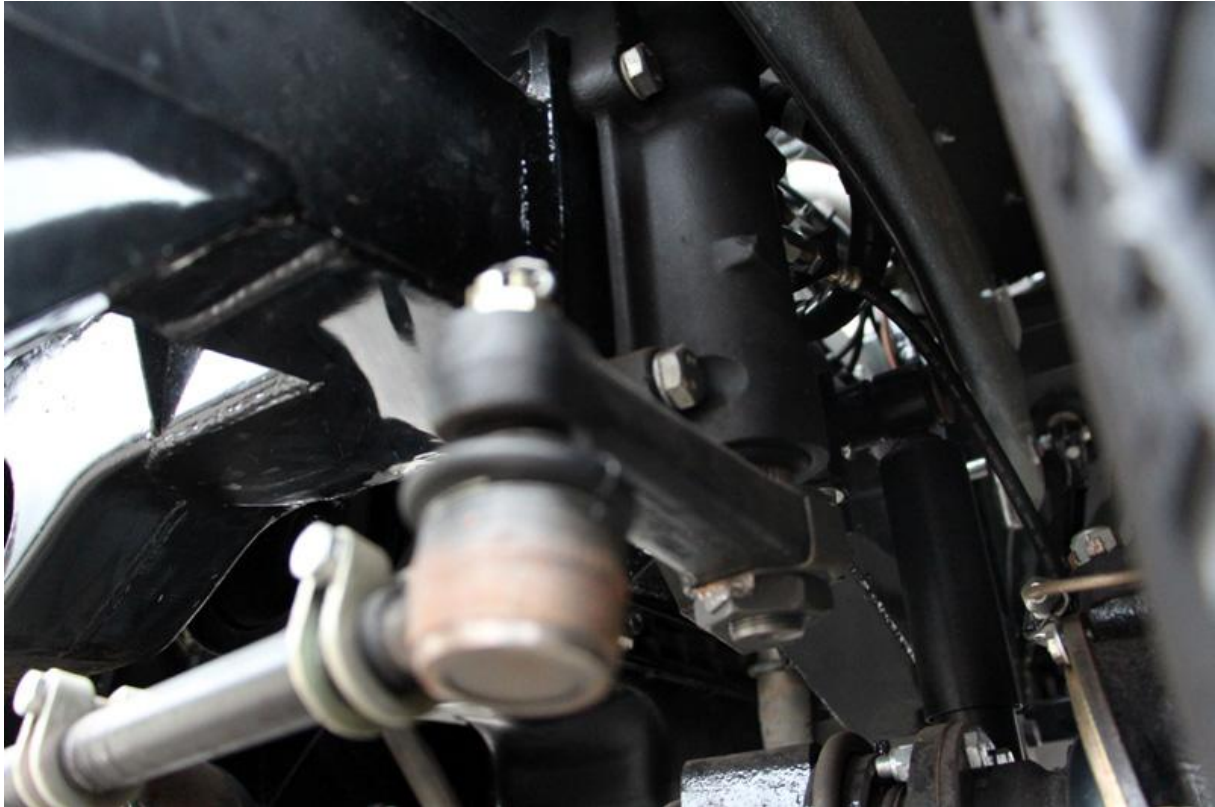


Sämtliche Metallteile wurden gesandstrahlt und frisch verzinkt.











Der Innenraum erstrahlt in neuem Glanz, als hätte das Fahrzeug soeben erst die Fabrik verlassen.





Dar Landy ist jetzt fertig, Serie I, 86Zoll, V8. Von außen absolut original, erst wenn der V8 ans Werk geht, wird klar, dass man es mit einem Restomod zu tun hat. Die Restlichen Bilder sprechen für sich und bleiben daher unkommentiert.



















Und wieder verlässt ein Land Rover die Landy Point Hallen und macht sich auf in die weite Welt. Auf das er noch viele schöne Fahrten erleben darf.