

2019 Serie I 88 Inch Restauration und Umbau auf V8 und Servo

Teil 1 Chassis Restauration und Umbauarbeiten bis zum Probeaufbau Karosserie

Zu Anfang wieder ein Bild wie dieses Projekt am Ende aussehen soll:



Am Anfang stand ein charmanter aber etwas biederer Serie 1, der nach langer langer Schlafzeit wieder zu Leben erweckt werden sollte.





Sicher war dass die Substanz super ist.

Ein Kunde fand Spaß daran diesen Wagen auf V8 Motor mit weiteren Spezifikationen umzubauen. Folgendes Bild zeigt den Landy in der Phase des Probeaufbaus bereits mit V8 Maschine.

Zunächst wurden Dinge wie Motor und Getriebe bereitgestellt, und bereits die Anpassungen vom Motor ans Getriebe gemacht.





Als dann in der Werkstatt wieder potential frei war ging es sofort an die zerlege Arbeiten. Die komplette Karosserie wurde in Einzelteile zerlegt, bis nur noch das Rolling Chassis übrig war.





05,06

Jetzt wurden die rostbedingt notwendigen Schweiß und Sanierungsarbeiten gemacht.- später soll das Chassis verzinkt werden- aber davor muss probeweise Motor Getriebe eingebaut sein, und die ganze Karosserie mit allen Haltern und aufgebaut sein.







07-10

Klar müssen auch Veränderungen am Chassis zur Aufnahme der Antriebseinheiten und auch andere Dinge verändert werden.

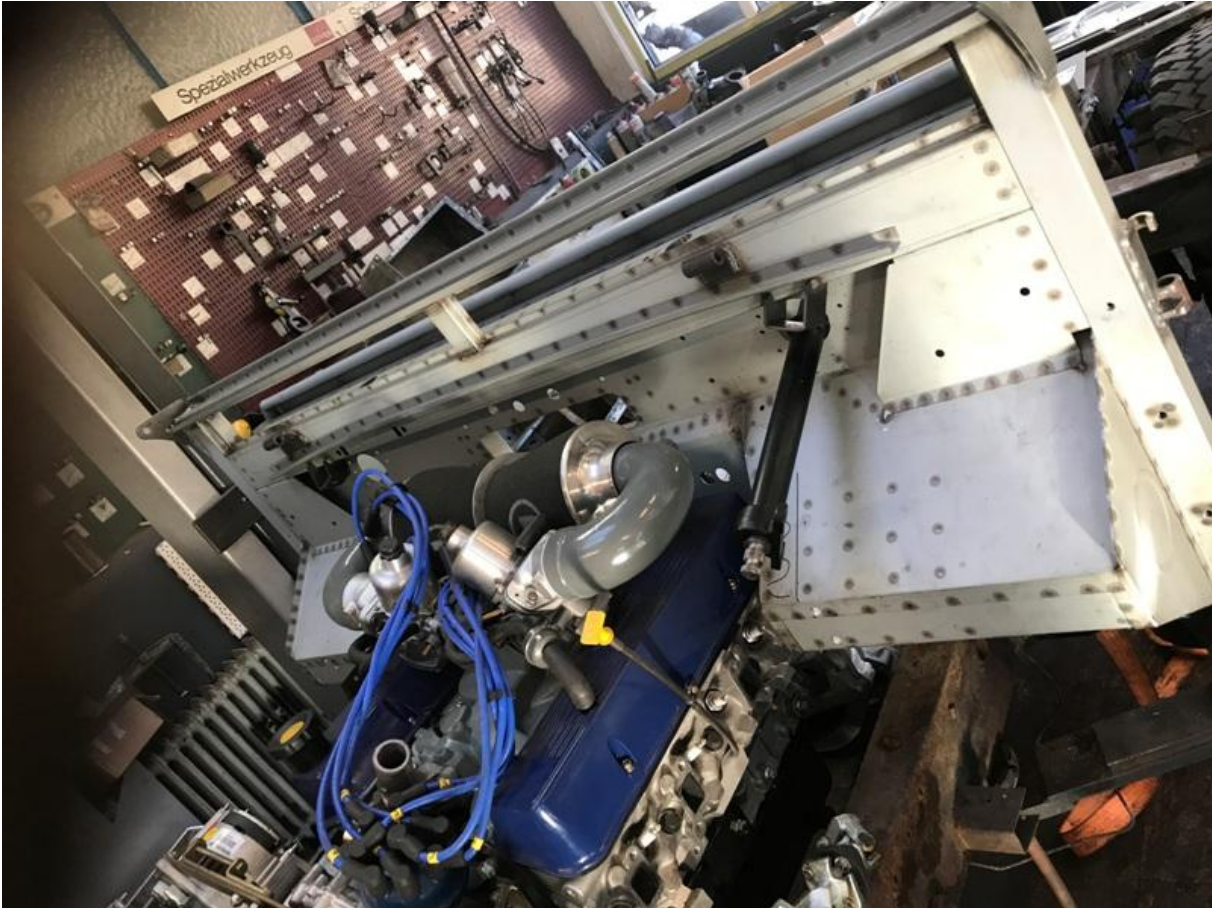


Auch die Servolenkung muss vor dem Verzinken des Chassis mit Ihren neuen Halterungen und Unterzügen geschweißt sein. Die Position ist von uns eindeutig festgelegt, und immer die gleiche. Die Mitarbeiter haben hier große Erfahrung.



Zunächst wird die richtige Position von Motor und Getriebe festgelegt. Das passiert in Zusammenhang mit dem Setzen der Spritzwand. (die Spritzwand wurde schon im Vorfeld neu angefertigt)





An der Spritzwand wird zunächst Platz ums Getriebe herum geschaffen, und anschließend die linke Seite des Mittelteils verbreitert.





Wenn die Spritzwand so nun montiert werden kann, wird als nächstes der Sitzkasten provisorisch gesetzt und auch die Frontmaske, an der der Kühler später befestigt ist, wird montiert.







Mit diesen 3 Komponenten(Kühlermaske, Spritzwand/Sitzkasten) kann die beste Position der Antriebseinheit, Motor/Getriebe/VTG festgelegt werden. Das ist einer der spannendsten Momente.

Nun werden notwendige Veränderungen am Chassis gemacht, und die Motor und Getriebelager angefertigt und positioniert.

Sobald die Antriebseinheit fixiert ist, wird der restliche Teil der Karosserie (probe) aufgebaut.

Dabei ist es wichtig dass bereit in dieser Phase die Karosserieteile ganz genau positioniert werden, um die bestmöglichen Passungen und Karosseriespalten zu haben.











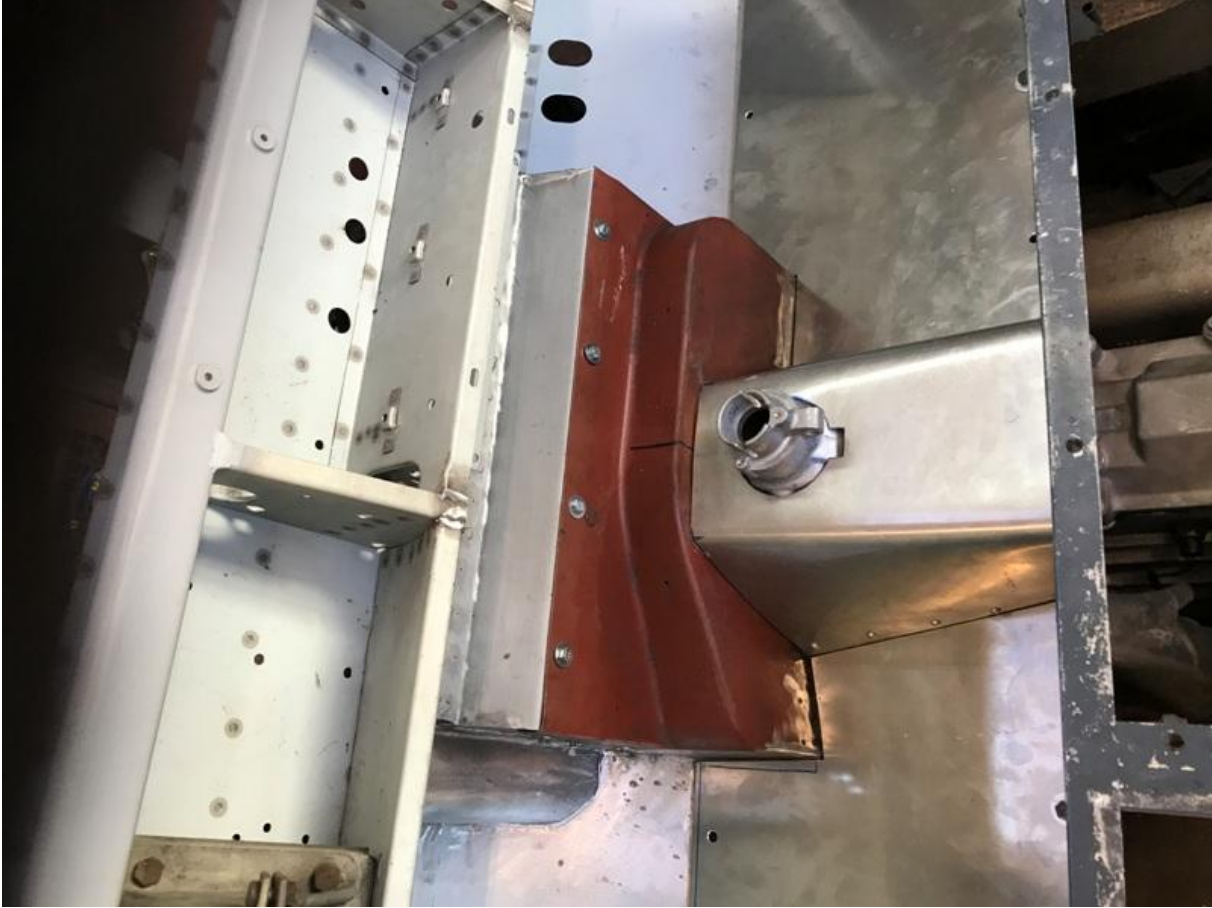
Das ist recht aufwändig, und braucht viel Erfahrung, da alle Teile immer wieder zueinander korrigiert werden müssen bis die bestmögliche Position erreicht ist. noch nicht eingebaut werden dabei die Bodenbleche und die beiden Getriebe Tunnel, denn diese müssen neu gebaut werden, so dass Sie zu dem neuen Getriebe passen und dabei dennoch authentisch aussehen.



Dazu muss als erste das Schalthebgestänge des Hautschalthebels verlängert, werden, damit der Schalthebel in der Position ist wo er original beim S1 hingehört (sonst wäre er bei diesem Getriebe jetzt etwa 20 cm zu weit hinten).

Ist das erledigt kann der Getriebe Tunnel und Anschlusstunnel gebaut werden.

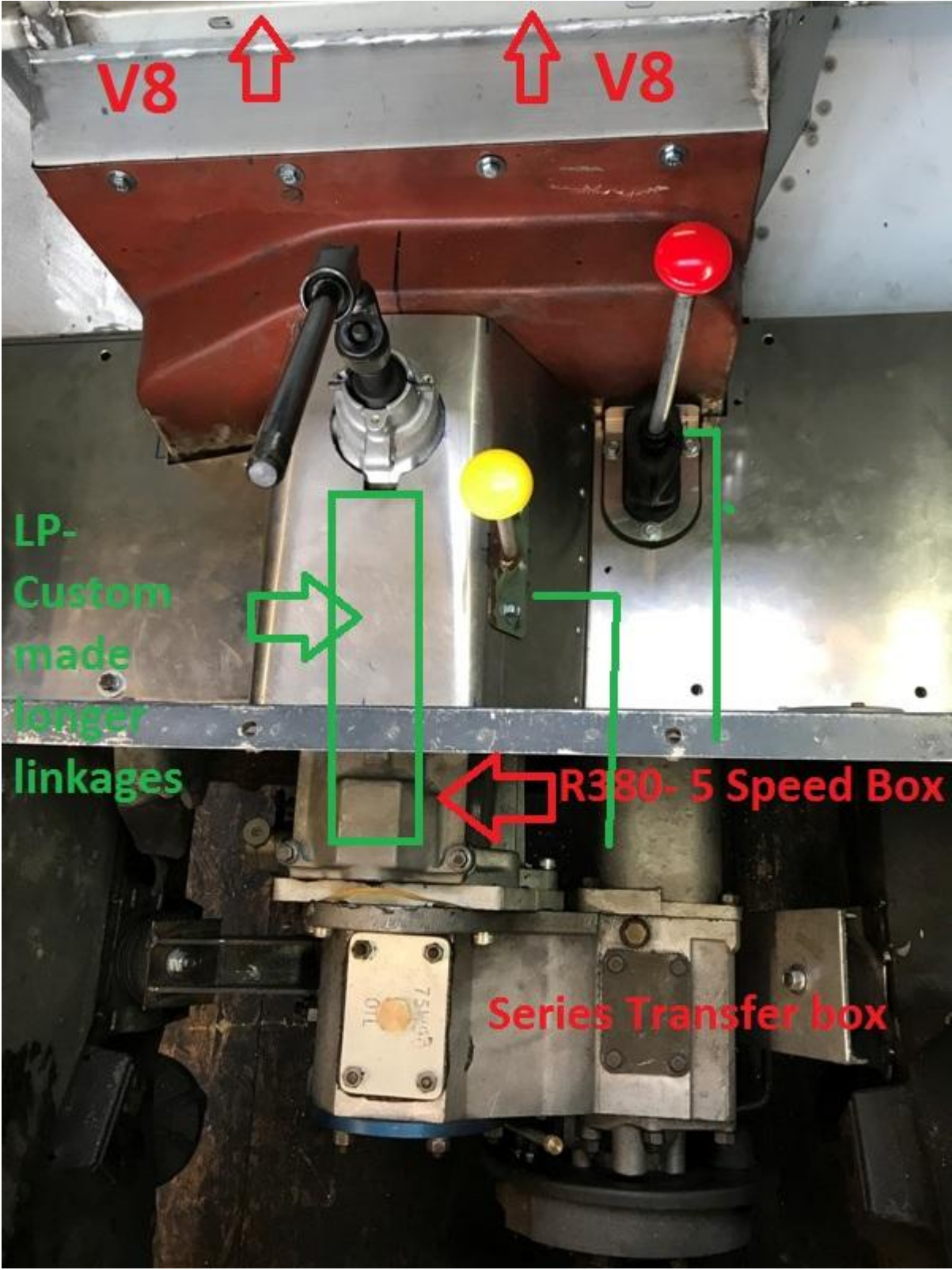
Hier haben wir für den Anschlusstunnel an der Spritzwand ein etwas anderes Design als bei unseren bisherigen Umbauten gewählt. Dieses design ermöglicht und später einen sehr guten Zugang an die Kuppungsglocke, respektive an den Befestigung des Getriebes am Motor.





Wenn der Getriebeanschlusstunnel und der Mittlere Getriebetunnel fertig sind, müssen die Gestänge für den Untersetzungshebel und für den Allrad so angepasst bzw. umgebaut werden dass diese Schalthebel authentisch wie beim originalen Serie 1 platziert sind.





V8



V8

LP-
Custom
made
longer
linkages



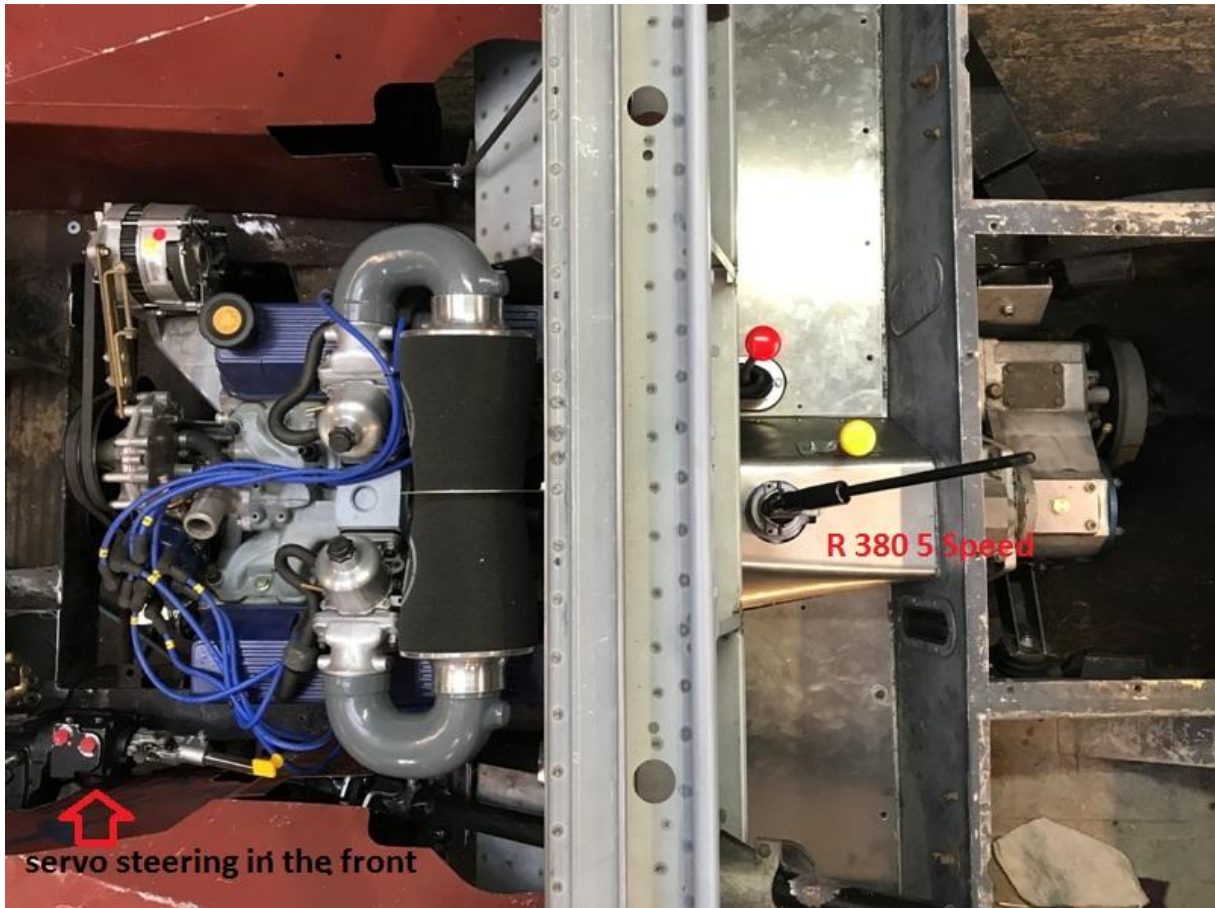
R380- 5 Speed Box

Series Transfer box



V8 und 5 Gang Getriebe in Position. Die Karosserie ist provisorisch aufgebaut, der individuelle Getriebetunnel ist gebaut von unserem Karosseriebauer, die Schalthebel sind in der originalen Position. Die Gestänge sind bereits entsprechend abgeändert und angepasst, da das Getriebe weite hinten liegt.

Ich denke das ist das Perfekte Design...

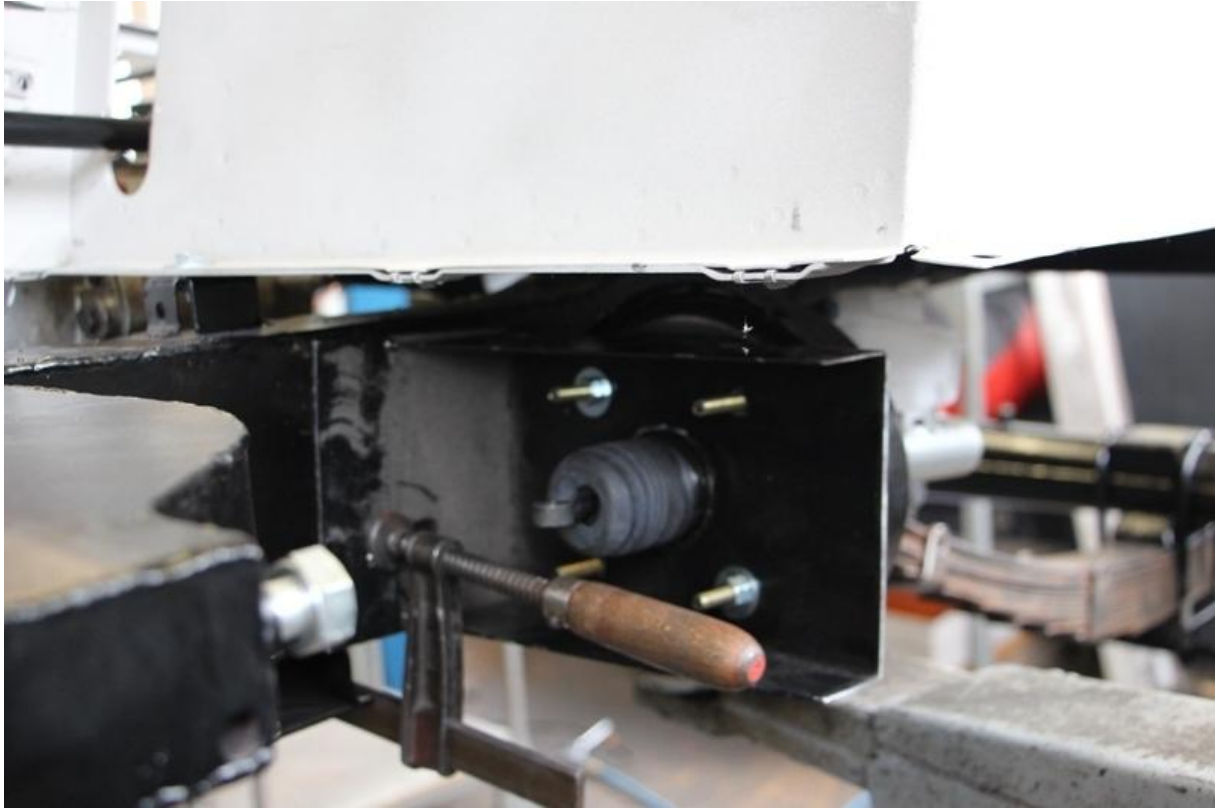


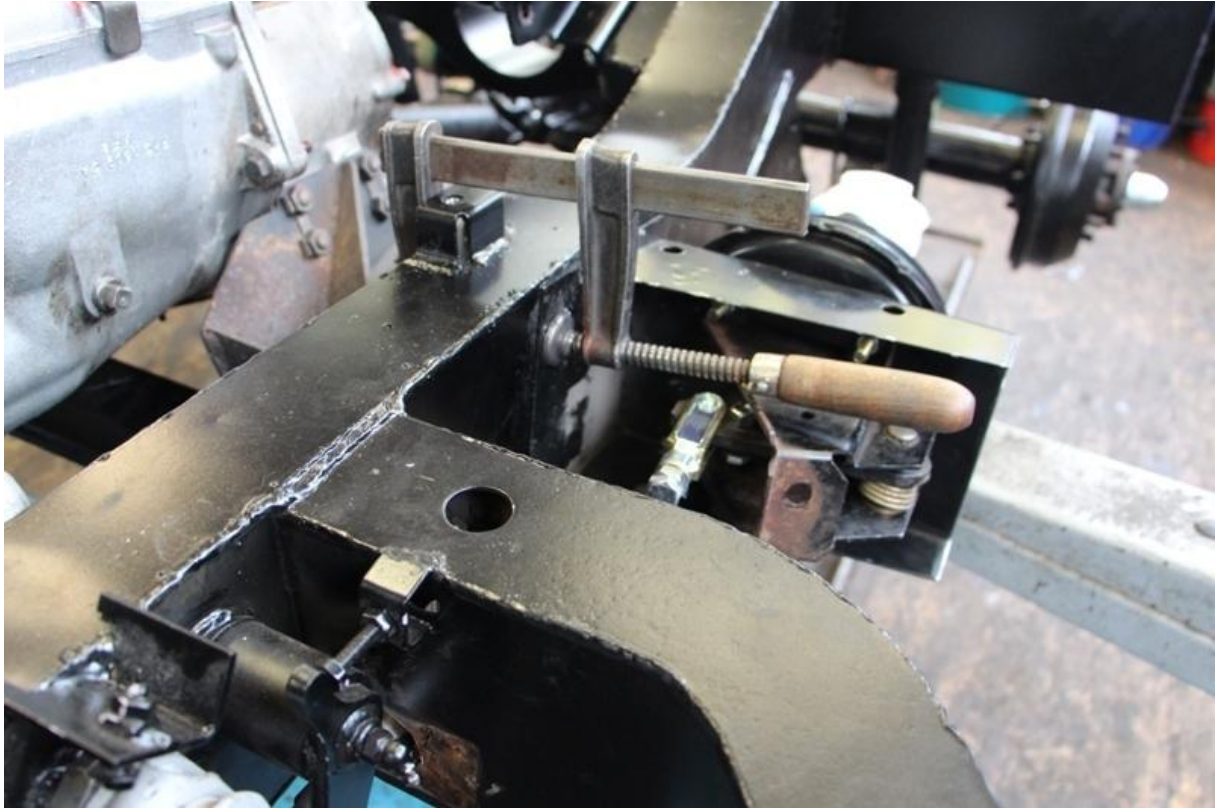
Vorne links das Servolenkgetriebe des Range Rover in der neuen Position, auch das eine Entwicklung von uns.

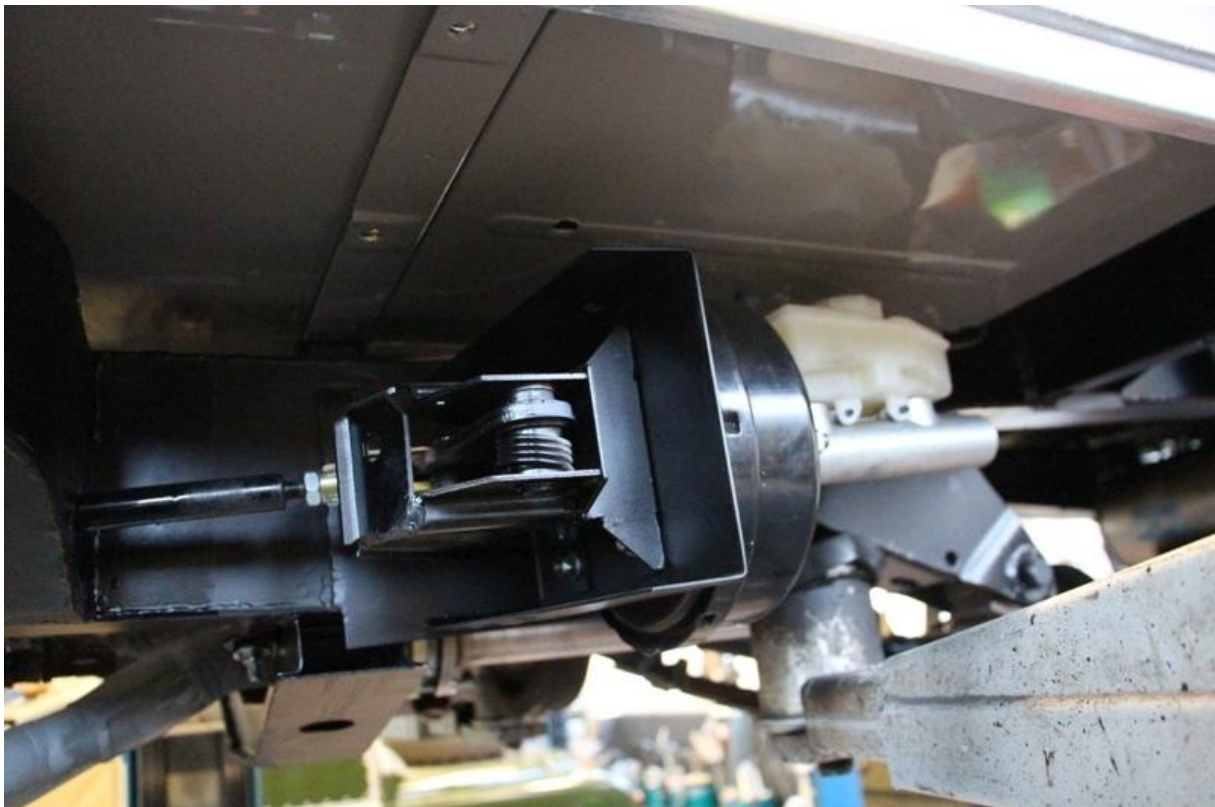
Nun geht's an den Bau der Bremsanlage (die Bilder hier sind Vergleichsbilder aus einer vorherigen Restauration- ich war zu diesem Zeitpunkt nicht da und habe keine Bilder gemacht)

Im Unterschied zur ehemaligen Einkreisanlage verwenden wir nun die 2 Kreisanlage aus dem Serie III mit geänderter Ansteuerung und Geometrie

Die Bilder sprechen für sich







Bevor nun die ganze Karosserie wieder demontiert wird, und die einzelnen Teile zum Lackieren und teilweise vorher noch zum Karosseriebauer gehen, müssen noch die restlichen abgebaute originalen Zinkbeschläge einmal angepasst und probemontiert werden., so dass diese nun auch zum Verzinken gehen können. 50-53

Nun wurde der Wagen wieder komplett zerlegt,
das Chassis sandgestrahlt, verzinkt und beschichtet.





Jetzt gibt es eine Pause, da die Karosserieteile beim Lackieren sind,
und bremsseitig noch schwer zu beschaffende Teile fehlen.