

Original Defender 90 V8 1986, Restauration und Hubraumerweiterung auf 5.0 Liter - ein Traum



Das war die Vision, vielleicht am Anfang noch nicht ganz so klar, aber es gab die Richtung,

Ausgangsbasis war ein originaler V8 den wir in der Schweiz gesucht und gefunden hatten.

Unscheinbar und außen in der falschen Farbe angespritzt, aber insgesamt eine ordentliche Substanz und gerade Karosserie.

Innen ganz original in trident green lackiert.



Und unter der Haube der originale V8 Motor

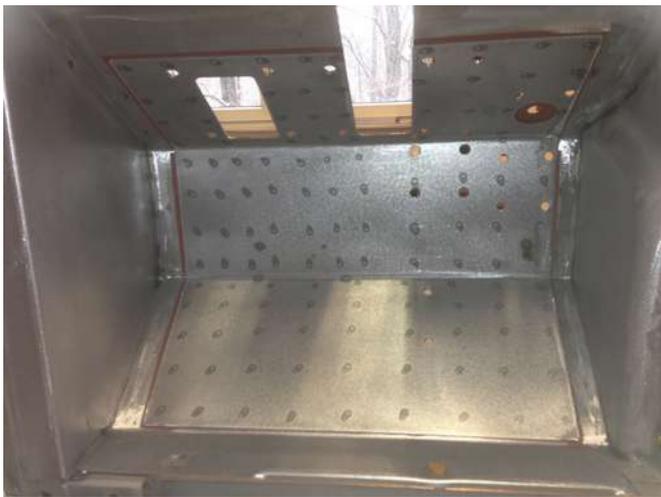


Die Restauration startet wie immer mit dem Zerlegen. Nachdem die komplette Karosserie in Teile zerlegt und alle Beschläge etc. abgebaut waren, gingen die Alu- und Blechteile der Karosserie zum chemischen Entlacken.

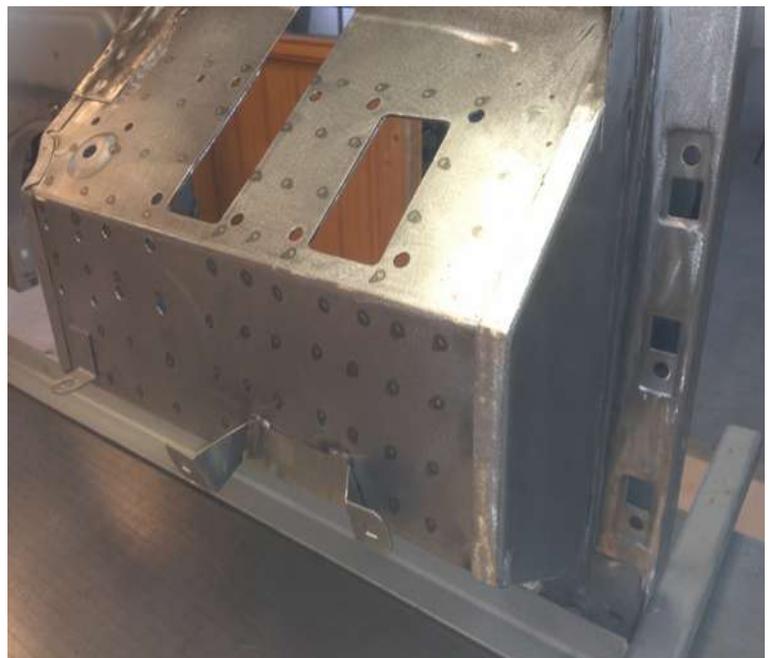
Nach dem chemischen Entlacken sind die Teile absolut Blank und alle Beschädigungen, sei es durch Korrosion oder Unfälle sind sichtbar.

Insbesondere die Spritzwand sowie die Heckwanne mussten nach dem entlacken instand gesetzt werden.

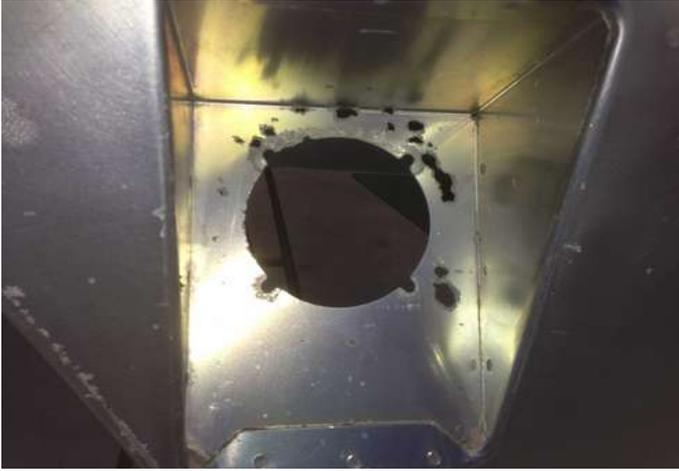
Folgenden Bilder zeigen die fertig restaurierte Spritzwand. Da von Anfang an Originalität im Vordergrund stand, wurden hier keine Kompromisse gemacht.



Bis hin zu der Blechdoppelung im Fußbereich ist alles bestmöglich original nachgebaut.



Noch aufwändiger war die Heckwanne, die am Anfang so aussah als ob sie fast perfekt war. Nach dem chemischen Entlacken kamen sowohl Korrosion wie mechanische Beschädigungen zum Vorschein.



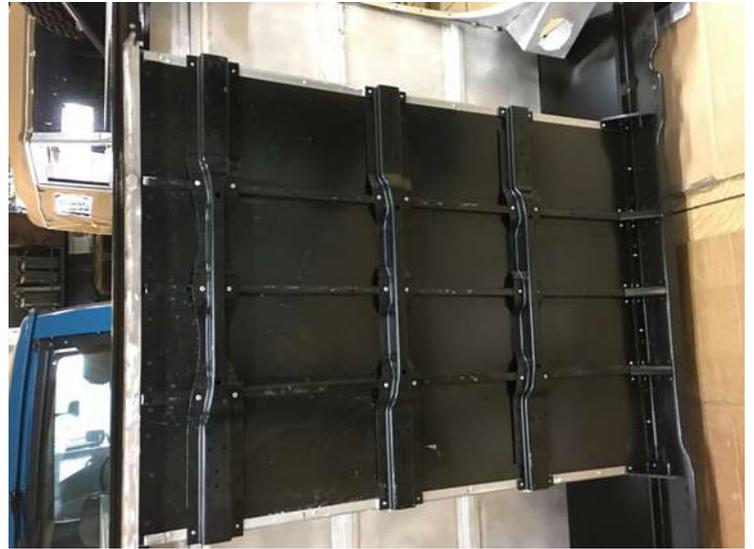
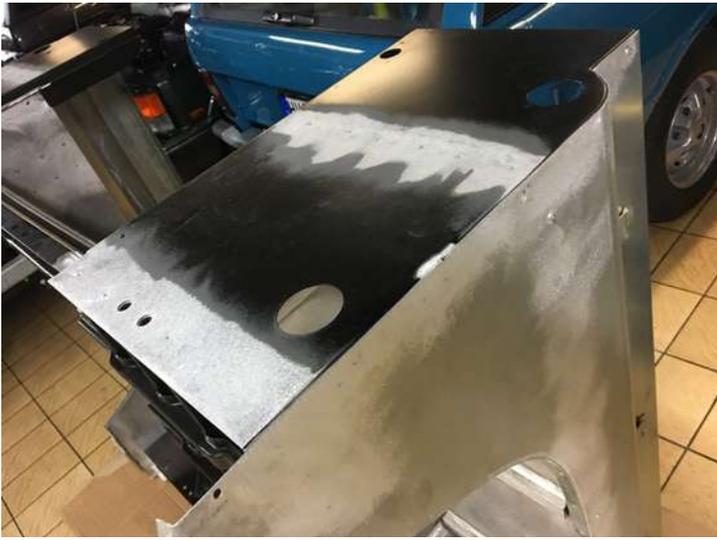
Diese Stellen korrekt instand zu setzen ist ein erheblicher Mehraufwand, verglichen mit einfacher Schönung durch den Lackierer.

Bei uns keine Frage , die mittlere Bulkhead war komplett zu ersetzen, da hier Korrosionen waren und diese auch etwas verbeult war von der Laderaumseite her.

Ebenso wurde der komplette Boden mitsamt den Unterzügen ersetzt. Die originalen Seitenwände konnten erhalten werden, auf der rechten Seite wurde die Einsparung für den Tankstutzen ausgebaut und neu eingeschweißt. Die Innenkotflügel blieben original, die Unterzugs Profile unter den Innenkotflügeln wurden ausgetrennt, nachgebaut und eingeschweißt. Und die Heckabschlussbleche wurden ebenso ausgetrennt und erneuert.

Folgende Bilder geben einen guten Eindruck über die Qualität der Arbeiten







Auch am Sitzkasten gab es Stellen die nicht mehr perfekt waren. Auf beiden Seiten wurden neue Seitenteile eingeschweißt.



So war nun die Karosserie komplett, und ein erster Probe Aufbau –auf dem neuen verzinkten Chassis- konnte losgehen.

Wenn oberste Qualität gefordert ist, dann muss die Rohkarosserie unbedingt vor dem endgültigen lackieren einmal aufgebaut sein, um ggf. notwendige Anpassungen und nacharbeiten noch machen zu können.

Die Spritzwand war zu diesem Zeitpunkt schon lackiert und wurde so probeaufgebaut.



Auch der Sitzkasten wird in dieser Phase angepasst, und die neuen Löcher in die eingepassten Seitenteile werden gebohrt.



Die Türen wurden von einer Spezialfirma in England hergestellt. Es wurden die frühen Pullhandle Türen gewählt, das die Optik ursprünglicher ist. Die Türen wurden mit verzinktem Rahmen aufgebaut.

Die aus England gelieferten Türen mussten stark nachgearbeitet werden, damit sie bestmöglich passen.



Jetzt wo alles passt geht die Karosserie nochmal in Einzelteilen zum Lackierer.

In der Zwischenzeit wurden alle Fahrwerksteile, Kleinteile etc. sortiert, sandgestrahlt, lackiert beschichtet oder verzinkt.







Die Pedalerie , Bremskraftverstärker alles wurde überholt oder erneuert.

Die Achsen wurden komplett überholt



Auch die original alten Schlösser wurden überarbeitet und neu verzinkt. Diese Schlösser wurden nur für die ersten Defender Baujahre gebaut und sind nicht mehr erhältlich.

Der Motor ist das eigentlich Kernstück.

Es muss natürlich ein originaler Rover V8 bleiben.

Aber verfeinert nach allen Regeln der Kunst, und natürlich auch mit viel viel Hubraum.



Wir entschieden uns für einen auf 5.0 Liter vergrößerten Rover Motor, dessen Tuning sich an TVR orientierte, aber dahingehend abgewandelt dass wir viel Drehmoment aus dem Keller haben.

Auf dem Prüfstand erreichte unser Motor ohne Nebenaggregate fast 300 PS!

Die Restauration dieses Motors hat schon etwas früher stattgefunden, über diese gibt es einen extra Bericht hier [https://landy-point.de/index.php?](https://landy-point.de/index.php?ffact=art&ffact2=show&art_id=a563ee120f05431b876099cb5690892a)

https://landy-point.de/index.php?ffact=art&ffact2=show&art_id=a563ee120f05431b876099cb5690892a

Beim Getriebe haben wir uns für ein überholtes LT85 entschieden. Ein etwas raues, dafür aber sehr stabiles Getriebe.



Nach dem nun alle „Zutaten“ fertig sind kann es an den Zusammenbau des Kunstwerkes gehen.

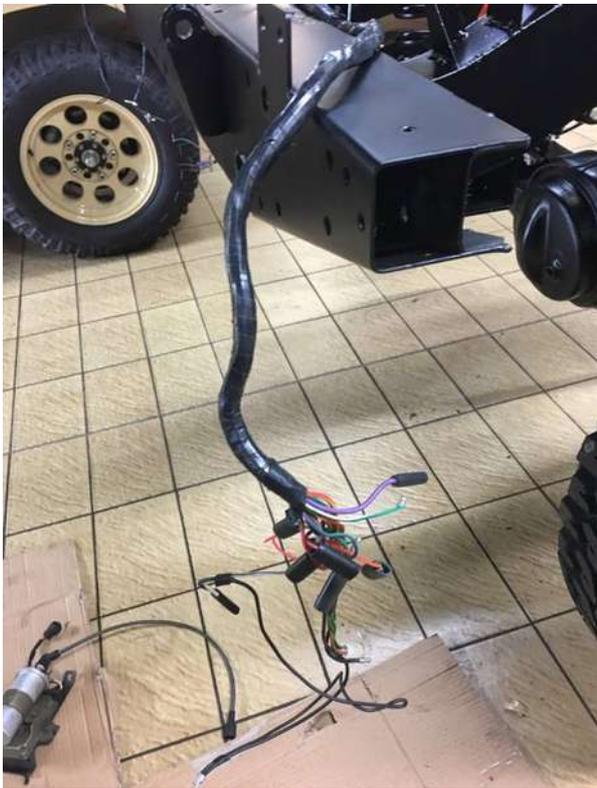
Die folgenden Bilder geben einen verkürzten Eindruck von der sehr hochwertigen Qualität der Aufbauarbeiten.





Kabelbäume für frühe Jahrgänge gibt es nicht mehr zu kaufen, so musste auch der Kabelbaum restauriert werden

Die etwas späteren Kabelbäume unterscheiden sich maßgeblich im Bereich des Sicherungskastens, aber auch in anderen Dingen und können deswegen nicht verwendet werden.





Im Innenraum haben wir uns für eine ganz „normale“ Innenausstattung aber mit hoher Qualität und aus Leder entschieden. Leider fehlen hier vom Einbau Bilder. Diese sind bei einem EDV Fehler verloren gegangen, genauso wie weitere Bilder vom Motoreinbau und Karosseriezusammenbau fehlen.

Nun denn Folgen jetzt Bilder vom fertigen Motorraum.

Bitte schauen sie den Krümmer an. die Komplette Auspuffanlage wurde professionell in Handarbeit individuell aus Edelstahl gebaut.



Letztlich ist bis der Landy fertig war noch viel Zeit vergangen. Während Probefahrten wurden technische Optimierungen gemacht. Und auch an der Optik wurde noch im Detail gefeilt.



Statt der Standardfelgen wurden 130er Felgen verwendet und in Wagenfarbe lackiert.

Verschiedene Verdeckfarben wurden getestet.





Radläufe in Wagenfarbe lackiert.

Innenblech der Heckklappe und Oberkante wurden verzinkt.



Zuletzt wurde die hinteren Sitzbänke optimiert. Wir haben hier originale Serie II Gestelle verwendet. Die Sitzrähmen wurden neu verzinkt.

Die Rückwände der Polster in Wagenfarbe lackiert und die Polster –passend zu den vorderen Sitzen– im Design der originalen schmalen SII Polster gesattelt.

Herausgekommen ist wieder einmal mehr ein Kunstwerk.





Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Dezent in der Erscheinung, bullenstark im Antritt und mit betörendem Sound.



Durchdacht bis ins letzte Detail – komplett „Bespoke“ - verfeinert wo es geht

Hohe Qualität in der Ausführung aller Arbeiten.





