

Vollrestauration Range Rover 1974 ehemals Hilti, Motor 5,4 Liter etc.



Ausgangsbasis war eine angefangene Restauration,

Die angefangene Restauration brachte allerdings keine Vorteile, im Gegenteil, bereits erledigte Schweißungen mussten komplett herausgetrennt und erneuert werden. Die Basis Ansicht war sehr gut.



Nachdem wir den Vorderwagen komplett mit neuen Kotflügeln instand gesetzt hatten wurde die Karosserie bei einem Fachbetrieb gesandstrahlt.



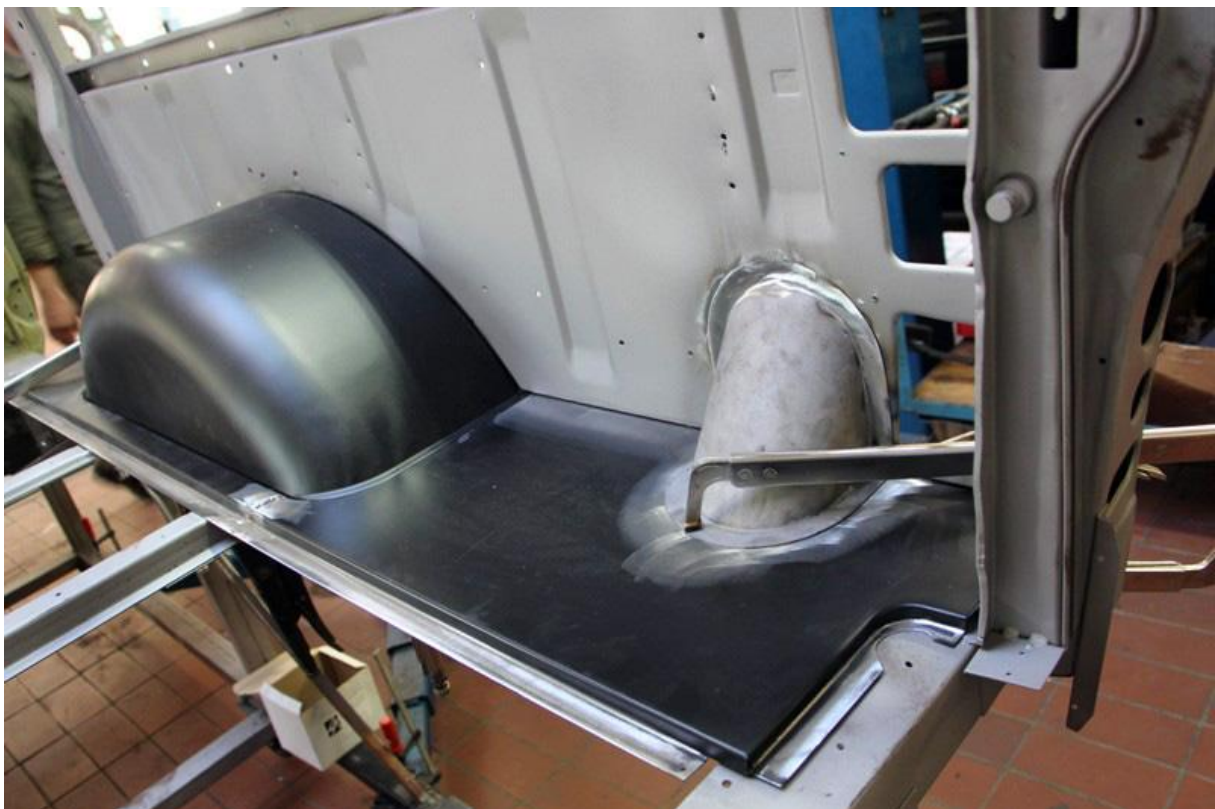




Sämtliche rostige Stellen, oder durch Altschweißungen reparierte Stellen wurden entfernt und vom Karosseriebauer neu hergestellt und eingeschweißt. Hier sieht man vor allem die gemachten Säulenansätze.







Ebenso wurden die kompletten Radläufe herausgetrennt und ganze Radhäuser neu eingeschweißt. So wird sichergestellt, dass auch der Rost der zwischen den Blechen, nach dem Sandstrahlen noch da ist entfernt wird. Dann werden auch neue Kofferraumbodenseitenteile eingeschweißt.

Alle Teile die man bekommt müssen vorher aufwändig angepasst werden.









Bevor die Karosserie zum chemischen entlacken und KTL beschichten gebracht wird, wird sie einmal komplett zusammengebaut und alle Teile so angepasst das die Spaltmaße stimmen.

Türen sind new old Stock, also neuwertig. Wenn wir so etwas nicht bekommen dann

machen wir neue Türhäute auf die Türen. Bei billigen Restaurationen wird man hier Spachtel finden.



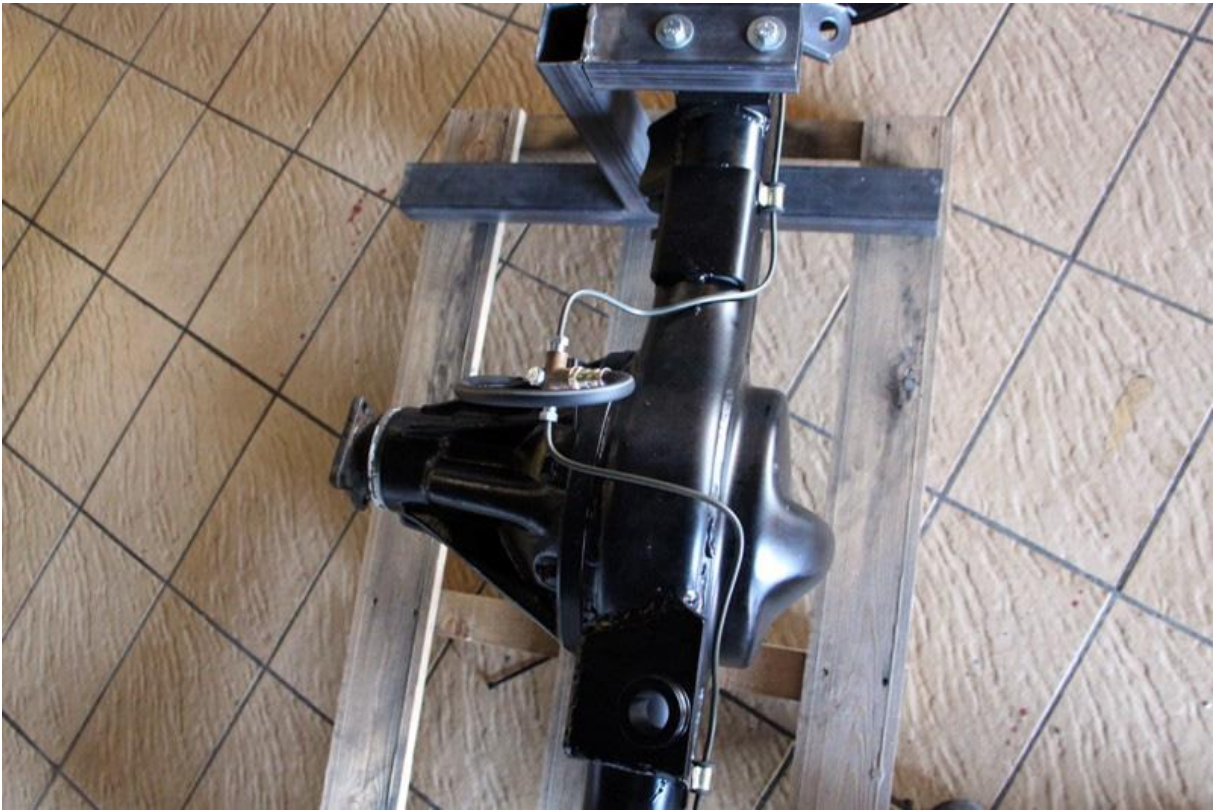
Karosserie wird zum Entlacken und KTL gebracht (und auch das Chassis),
In der Zwischenzeit werden die Achsen, die Pedalerie und jede Menge Kleinteile
vorbereitet.

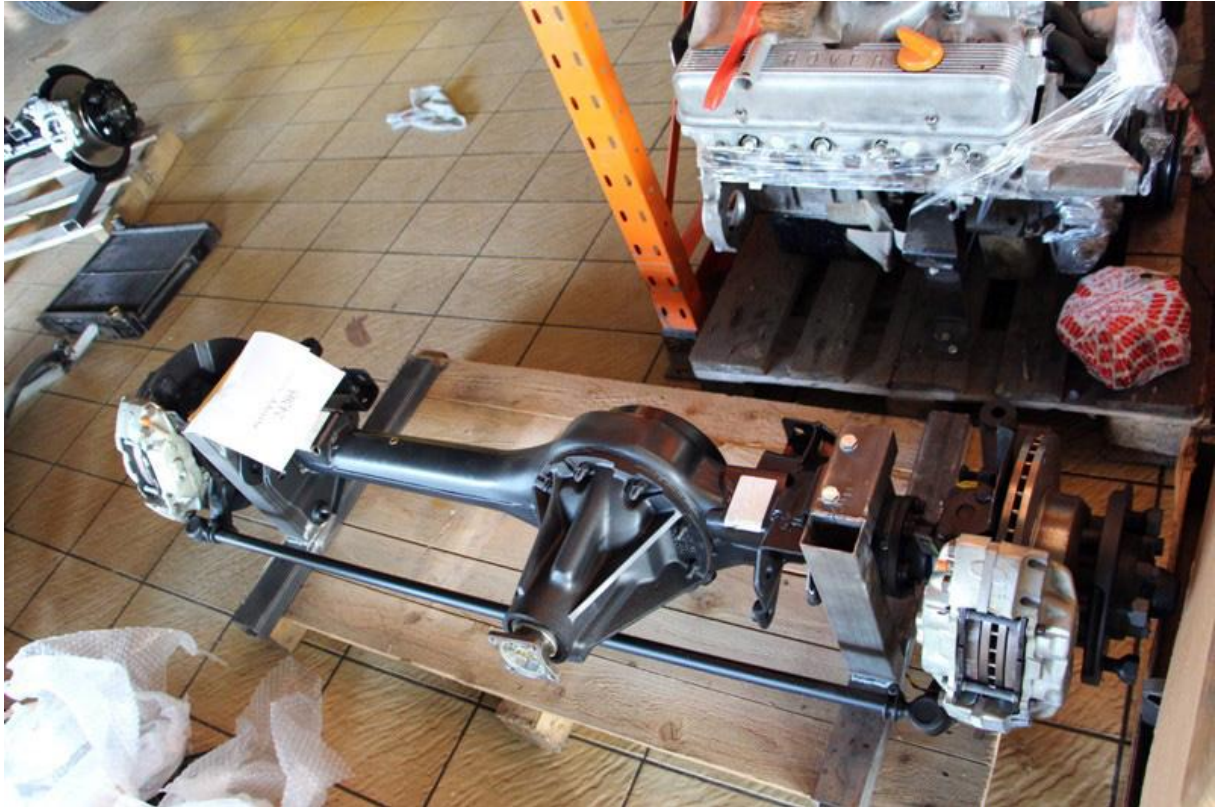
Achsen











Hier die überholten Achsen. Da der Wagen sehr stark sein wird, haben wir für vorne eine neue Achse vom TD5 mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorbereitet, und die Hinterachse überholt. Nun wird das neue TD5 DIFF in die Hinterachse eingebaut, und in die Vorderachse kommt ein überholtes Limited Slip Diff.

Pedalerie





Pedalerie komplett überprüft, Federn teilweise ersetzt, zerrlegt, gestrahlt und einzeln neu lackiert.

Fahrwerksteile





Schubstreben etc., sandgetrahlt, und grundiert.



Dann neu lackiert und bereits neue Fahrwerksbuchsen eingepresst, einbaufertig.

Kleinteile





Alle diese Teile sind ausschließlich von diesem Wagen. Alle sind einbaufertig vorbereitet.

Schwierige Kleinteile



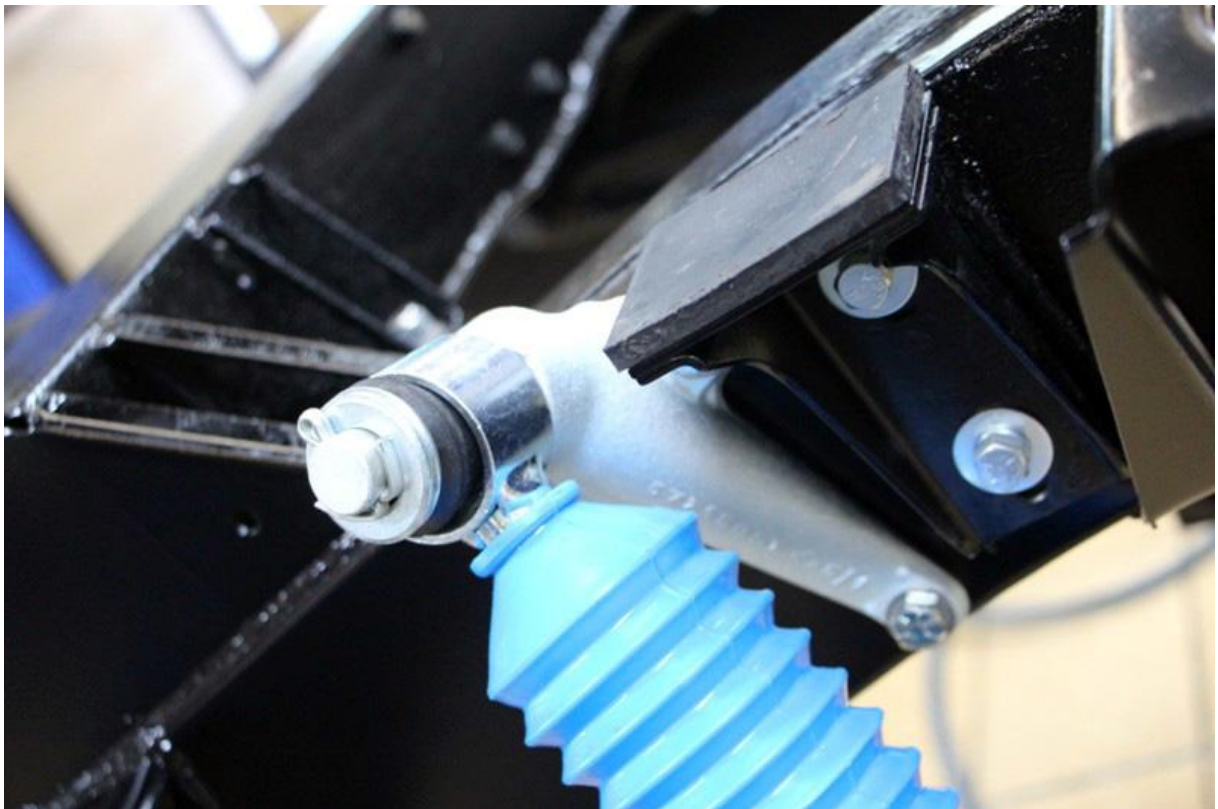
Stellvertretend für einige andere schwierig zu bearbeitenden Teile habe ich hier die Leisten die unter den langen Seitenscheiben sind fotografiert. Hier gammeln häufig die Gewindebolzen weg. Ich denke mir, dass bei günstigen Restauration hier – wie so häufig die Leisten einfach aufgeklebt werden. Wir schweißen neue Gewinde an, was sehr zeitaufwändig ist in diesem dünnen Blech.

Chassis











Der KTL beschichtete Rahmen wird von uns lackiert, und dann werden die vorbereiteten Achsen etc. angepasst und montiert.

Karosserie

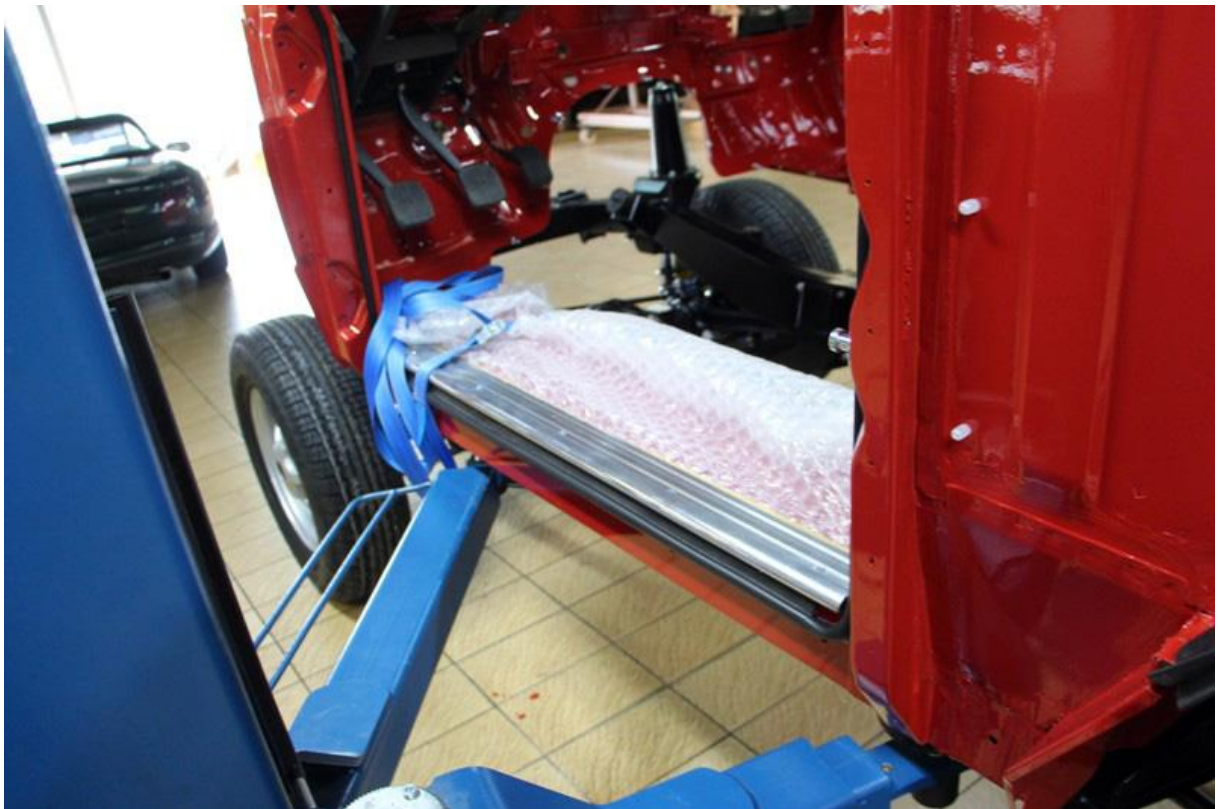






Die Karosserie nebst Anbauteilen ist zurück vom chemisch entlacken und KTL beschichten.





















Nachdem die Karosserie dann bei uns lackiert wird werden alle vorbereiteten Einzelteile eingepasst und angebaut.

Hochzeit



Karosserie wird mit dem Chassis verheiratet.

Normalerweise haben wir hier vorher den Motor und das Getriebe drin, leider sind diese zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geliefert.

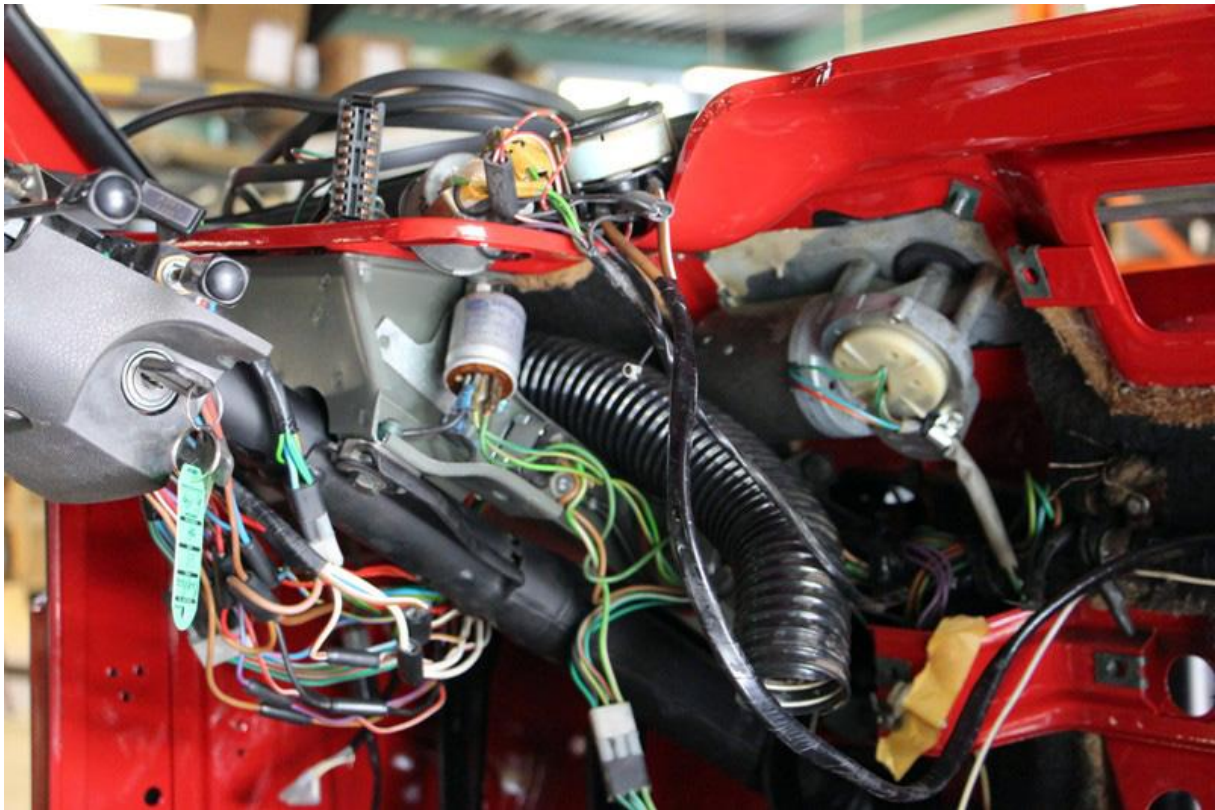




Einbau des Scheibenwischermotor inkl. Gestänge.







Es wird begonnen die Elektrik zu installieren. Die Arbeiten gehen von der Spritzwand aus und erstrecken sich nach vorne in Richtung Motorraum und nach hinten Richtung Armaturenbrett. Im Bereich des Lenkrades sind die meisten Arbeiten notwendig, da hier die meisten Bedienelemente sitzen.



Das Klimaarmaturen Brett wird eingebaut.



Überholung des Heizungskasten.



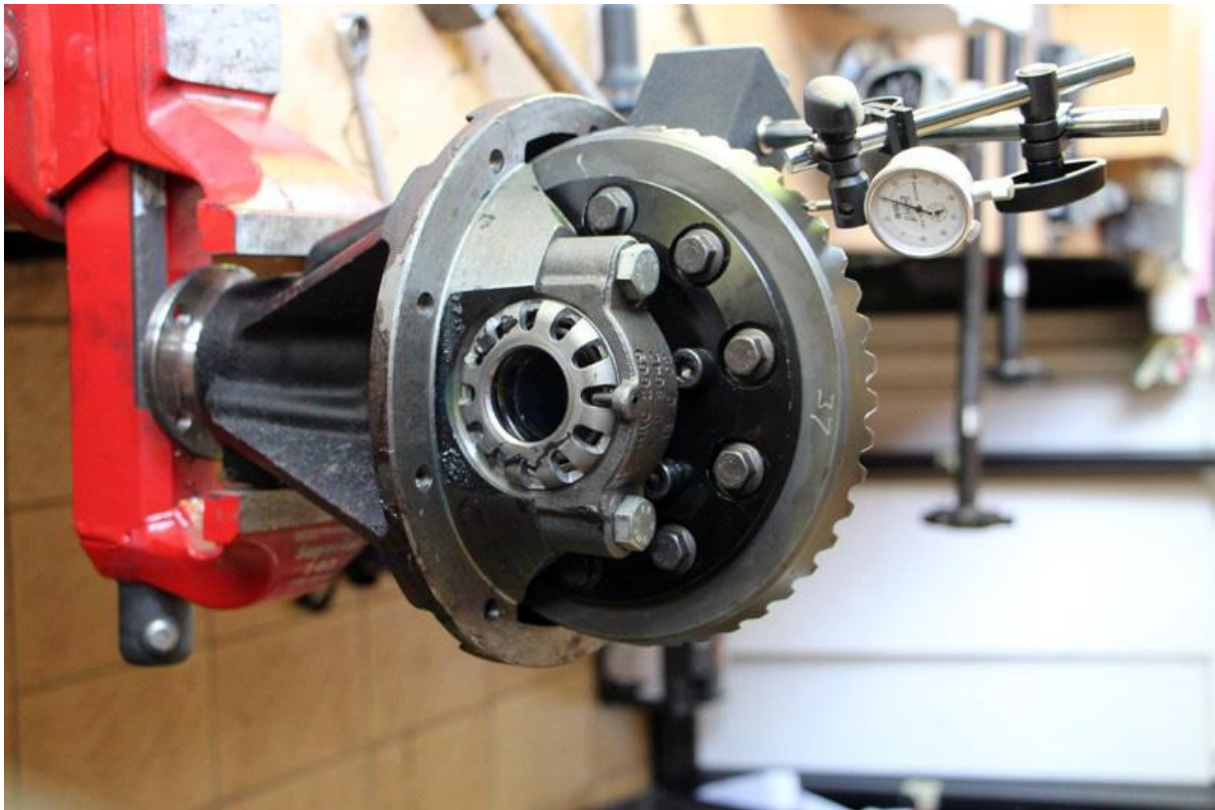
Endlich! Der neue Motor ist eingetroffen. 5l V8 mit Edelbrock Vergaser.



Der leistungsgesteigerte Motor wird eingebaut.



Karosserie nochmal kurz abgehoben um Motor und Getriebe ins Chassis zu setzen.



Das Sperrdifferential wird neu eingestellt und anschließend eingebaut.

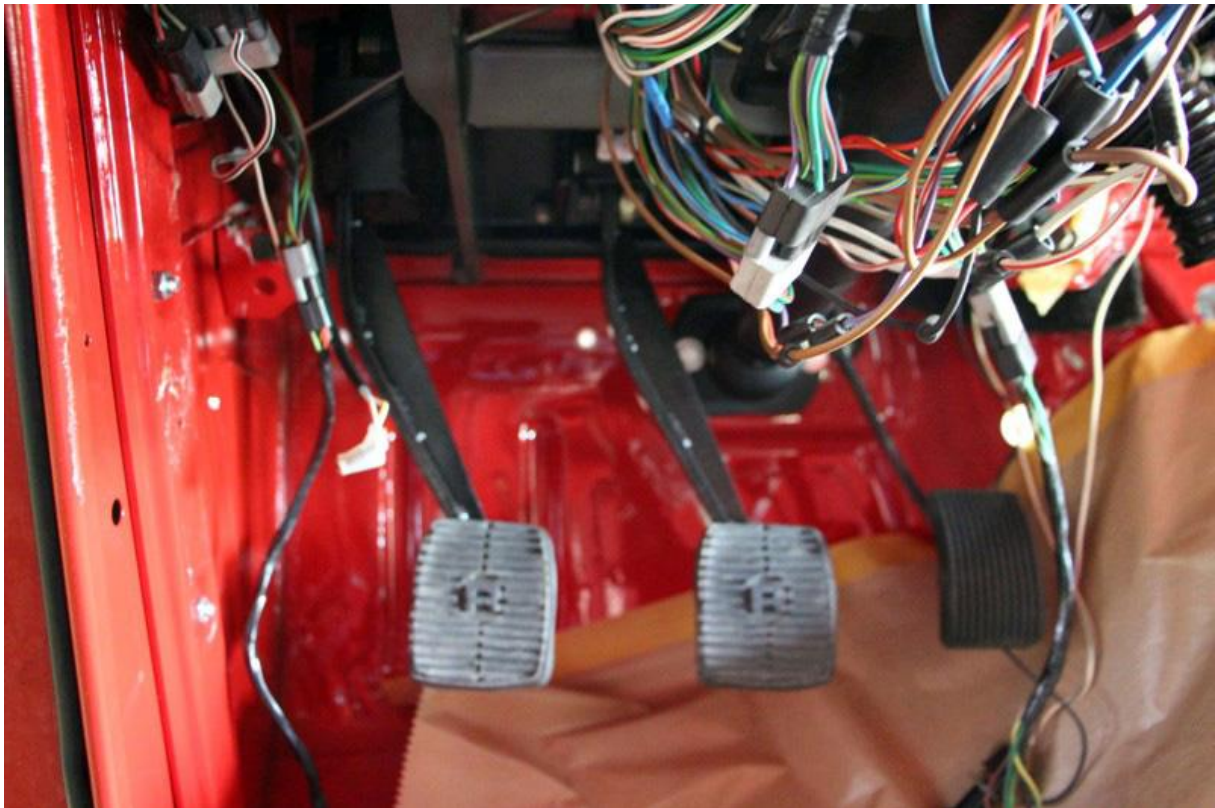




Weiterer Zusammenbau der Karosserie, hier wird die Dachschale aufgesetzt.



Bremskraftverstärker und neuer Hauptbremszylinder.



Der Kabelbaum unter der Lenksäule wird installiert.

Nun werden Hauben, Türen etc. montiert. Alles wurde bereits in den Baugruppen selber schon vorbereitet



Der Edelbrock-Vergaser thront auf der Ansaugspinne.



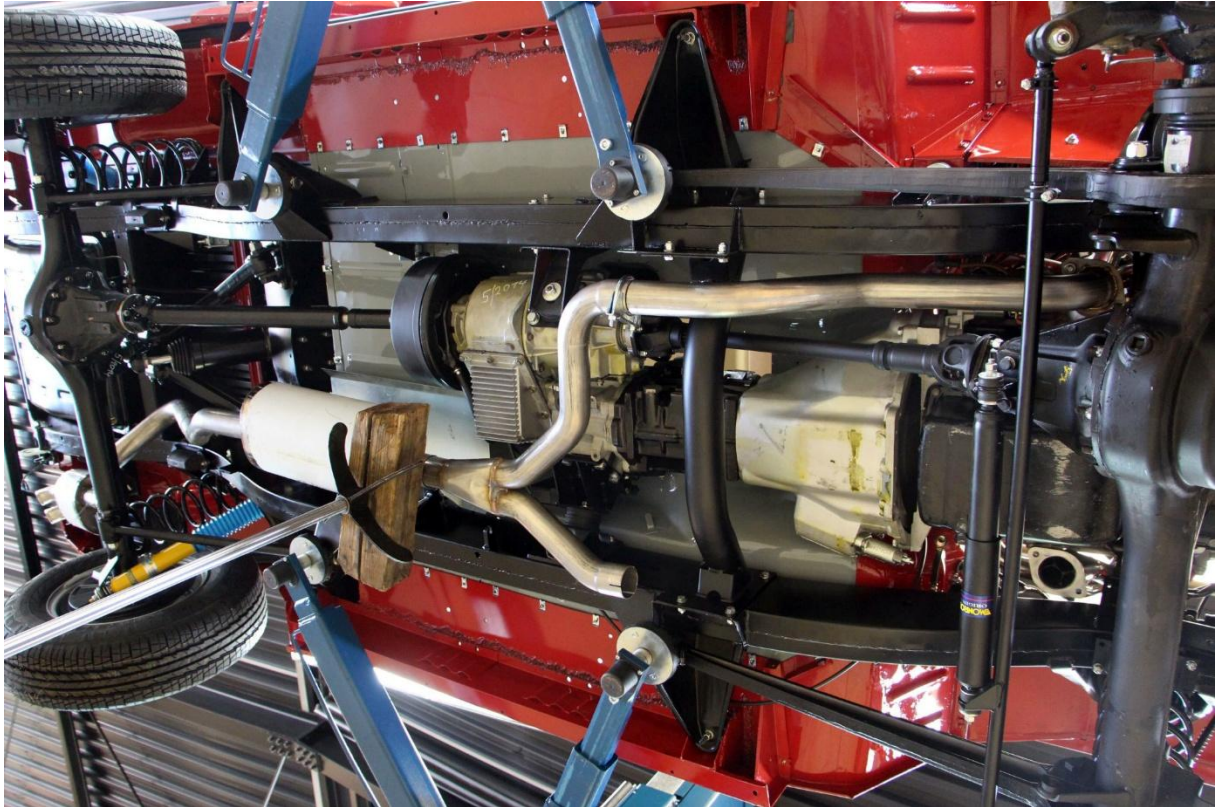




Edelstahlkrümmer müssen es schon sein!



Nun infolge weitere Bilder des Zusammenbaus der Karosserie:



Auch von unten ein reiner Augenschmaus









Der Motor ist das Sahnestück des Fahrzeugs.



Besonders sticht der verchromte Luftfilter ins Auge.

Und nun ist die Innenausstattung dran





Das Kunstwerk ist fertig und auf ersten Probefahrten



Understatement pur, selbst die Queen würde hier platz nehmen.



Schöner kann Fahren kaum sein.