



4x4classic

DAS MAGAZIN FÜR OFFROAD-LEGENDEN

4x4 classic

SONDERDRUCK

**VERGLEICHSTEST
HAND-
WASCH-
PASTEN**

**12 SEITEN
HISTORIE
70 JAHRE
UNIMOG**



IN NEUEM GLANZ

Land Rover 88 Serie II von 1969 – komplett neu aufgebaut vom Landy-Spezialisten Matzker



Die 10 besten Offroadler aller Zeiten



Erfolgreicher Japaner: Pajero L040



Vor dem Schrott gerettet: GAZ 69



Exotischer Flop: Golf Country



K Ö L N

DAS WUNDER VON KÖLN

Land-Rover-Spezialist Matzker baut nicht nur Neufahrzeuge um. Auch alte Landys werden dort zu fast neuen Fahrzeugen. Wie diese aufwändig restauriert und graublau lackierte Serie-II-Exemplar.

» Ein Auto, das über 40 Jahre von wechselnden Eigentümern als Nutzfahrzeug eingesetzt wird, endet in aller Regel als ein Haufen verrosteter Schrott. Handelt es sich jedoch um einen Land Rover, der dem Kölner Spezialisten Matzker über den Weg fährt, kann etwas außergewöhnliches geschehen. Eine Art Wunder, das mit ökonomischer Ratio allein nicht zu erklären ist. So ein Wunder geschah einem Land Rover 88 Serie II, dessen Geschichte 1969 bei der belgischen Armee begann. Eine Dekade später wurde der Linkslenker aus dem aktiven Dienst ausgemustert. Schnell fand die Serie II einen zivilen Käufer in Deutschland und stellte jahrzehntelang ihre Lastenträger-Qualitäten täglich unter Beweis. Der Zahn der Zeit und die intensive Nutzung hinterließen unweigerlich tiefe Spuren, doch das Schicksal stellte bereits die richtigen Weichen, als die Matzker-Werkstatt in die Wartung und Reparatur des Fahrzeugs eingebunden wurde.

Als das Ende der Lebensdauer schließlich erreicht war, wartete dann anstelle des Schrottplatzes das Matzker-Team. Man

übernahm das Fahrzeug in den eigenen Bestand. „Wir sind immer auf der Suche nach einer möglichst vollständigen Restaurationsbasis, unabhängig vom Baujahr“, sagt Daniel Pfeiffer, Verkaufsleiter bei Matzker. Was nach ökonomischem Irrsinn klingt, hat bei Jaguar-Land Rover in Großbritannien längst Methode: Reborn nennt sich dort ein Programm, das ausgemusterte Fahrzeuge aufkauft und in einen fabrikneuen Auslieferungszustand versetzt. Die wiedergeborenen Land Rover,

ausgediente Autowracks in perfekt restaurierte Liebhaberstücke. An zwei bis maximal drei Projekten kann Schmidt parallel arbeiten. Wenn die restaurierten Serie-II-Fahrzeuge zur ersten Testfahrt vom Firmengelände rollen, leuchten nicht nur die Augen ihrer Käufer. „Auch für uns sind das ganz besondere Momente, nachdem wir die Fahrzeuge so lange haben wachsen sehen.“, erklärt Pfeiffer.

Die Restauration der graublauen Serie II beginnt mit der Freilegung des Leiter-

Der 88er-Landy verpflichtet sich 1969 für zehn Jahre bei der belgischen Armee – danach wird er Zivillist

Range Rover und Jaguar finden für über 100.000 britische Pfund neue Käufer.

Bei Matzker werden die Land-Rover-Restaurationsobjekte in einem eigenen Werkstattbereich betreut. Christopher Schmidt ist der Mann, der die automobilen Kulturgüter in seine Obhut nimmt. In zwei bis zweieinhalb Jahren verwandeln sich unter seinen ruhigen Händen

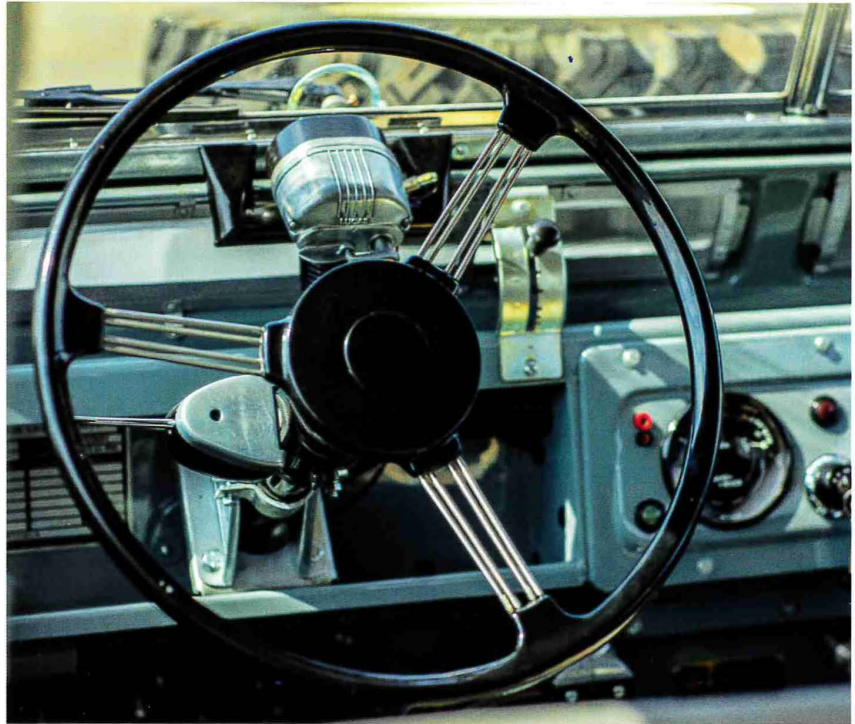
rahmens, denn er ist aufgrund der eingprägten Fahrgestellnummer das zulassungsrechtliche Rückrat. Weil die unverzinkten Rahmen bekannterweise gerne von innen nach außen durchrosten, wird der Rostbefall mit einer Hohlraumsonde eingeschätzt. Sind Festigkeit und Spurtreue geprüft, kann der Wiederaufbau auf dem aufbereiteten und neu lackierten



Entdeckung der Langsamkeit: Mit ihren 62 Benzin-Pferdestärken ist die Serie II nicht schnell, aber zuverlässig unterwegs.

Rahmen beginnen. Der Motor wird mit neuen Lagern und Dichtungen generalüberholt, der Vergaser mit neuen Düsen versehen. Karosseriebleche werden möglichst schonend mit Eis gestrahlt und nur in besonders schweren Fällen sandgestrahlt. Achsen und Lenkung werden überholt, verschlissene Gummis ersetzt. Verdeck und Polster in Original-Land-Rover-Farbtönen erneuert, die Sitze auf den originalen Gestellen vom Sattler neu aufgebaut. Ausgeblichene und verkraetzte Kunststoffteile sind am Ende so überarbeitet, dass sie wie neu erscheinen.

Bei der Restauration geht Matzker den authentischsten Weg. Daniel Pfeiffer gibt die Marschrichtung vor: „Wir wollen nicht mit Retroteilen nachbauen, sondern möglichst viel der Substanz behalten.“ Nur selten wird vom Originalzustand abgewichen, etwa wenn ein Fahrzeug wie im vorliegenden Fall demilitarisiert wird. Aber selbst dann orientiert sich Matzker an dem Zustand, in dem die Serie II das Werk verlassen haben könnte. Im Regelfall verzichtet man dabei auf alle unzeitgemäßen Veränderungen. Der Griff ins Tei-



Style: Das alte Land Rover-Lenkrad besticht durch seine schlichte Eleganz.



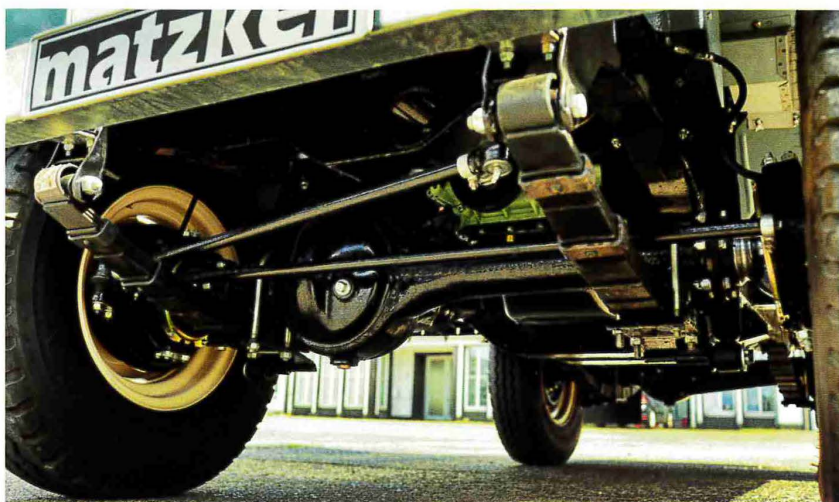
Puristisch: 1969 bestand das Cockpit des Landy aus viel Blech und einfachen Sitzen. Kunststoff-Verkleidungen für Wischermotor oder Heizung gab es (noch) nicht.

leregale erfolgt nur, wenn Bauteile fehlen und nicht mehr aufgetrieben werden können. „Wir arbeiten selbst die originalen Schrauben auf, um die eingeprägte Kennung zu erhalten“, verrät Pfeiffer, der lieber länger auf die Suche nach Originalteilen geht, als ein Restaurationsprojekt zu überhasten. Nicht die Zeit zählt, sondern das Endprodukt, das bei der Sache herauskommt. So liefen für die Handarbeit an der Serie II rund 1.000 Arbeitsstunden auf, eingekaufte Gewerke nicht mit eingerechnet. Bei der Oldtimer-Restoration muss man auch immer mit Extra-Zeitbedarf rechnen, um konstruktive Eigenheiten – bei UK-Fahrzeugen zum Beispiel Plus statt Minus auf der Karosserie – angemessen zu berücksichtigen. Außerdem werden die restaurierten Fahrzeuge vor Auslieferung ausgiebig auf ihre Alltagstauglichkeit getestet – auch wenn sie von den meisten Kunden ohnehin nur bei schönem Wetter gefahren werden,

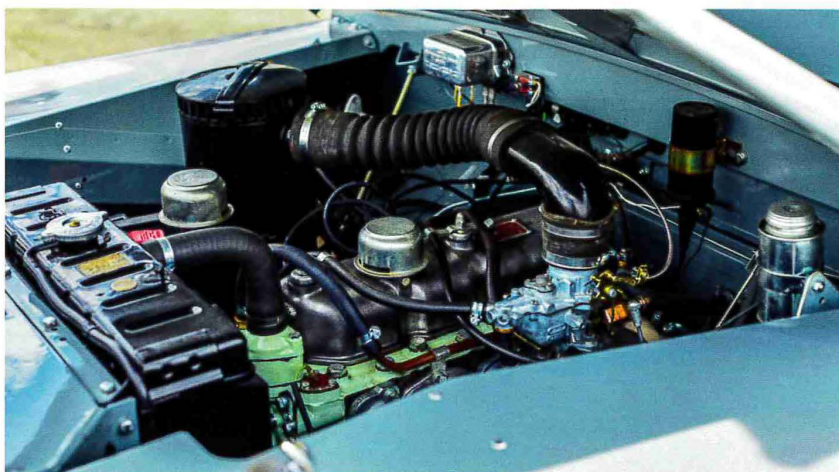
So auffällig viel Perfektion und Herzblut stecken in der Restauration, dass sich die Frage aufdrängt, ob sich solche Projekte denn wirtschaftlich rechnen. „Man muss als Unternehmen schon einen Spleen haben, um so ein Projekt anzugehen“, meint Daniel Pfeiffer. <<

Text: Christian Meurer

Fotos: Valéry Kloubert



Top restauriert: Der Rahmen, die Achsen und die Lenkung wurden komplett überholt.



Beschaulich: Vier Zylinder, Luftfilter, Vergaser und ein großer Kühler – da hätte noch mehr Platz.



Freisitz: Sämtliche Polster wurden vom Autosattler auf den Original-Gestellen neu aufgebaut.

DATEN

Modell	Land Rover 88 Serie II
Baujahr	1969
Bauzeit	1961-1971

KAROSSERIE

LxBxH	3.620x1.630x1.970 mm
Radstand	2.235 mm
Aufbau	Leiterrahmen

MOTOR

Bauart	Vierzylinder-Reihen-Benzinmotor
Hubraum	2.286 cm ³
Leistung	62 PS @ 4.000 U/min
Drehmoment	140 Nm @ 1.800 U/min
Kraftstoffversorgung	Vergaser

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe	Viergang-Schaltgetriebe
Antrieb	Zuschalt-Allrad
Sperre vorn/zentral/hinten	-/0/-

FAHRWERK

Radaufhängung v/h	Starrachse
Federn v/h	Blattfedern
Bremsen v/h	Trommelbremsen

PREIS

Verkaufspreis (2017)	EUR 49.900,-
----------------------	--------------



Begegnungen:
Der frühere Militär-
Geländewagen und der
alte Kölner Flughafen
schwelgen gemeinsam
in Erinnerungen.

SPEZIELLE SCHMIERSTOFFE FÜR SPEZIELLE EINSÄTZE



Mit den speziell entwickelten Motorenölen der Motul Classic Range berücksichtigen wir die Charakteristika der Motoren historischer Fahrzeuge. Von Motorenölen über Getriebe- und Hinterachsöle, Bremsflüssigkeit, Kraftstoffzusatz bis hin zu Wartungs- und Pflegeprodukten bieten wir ein breites Sortiment in gleich bleibend hoher Qualität zum Werterhalt technischer Meisterwerke längst vergangener Tage.



FOLLOW US ON
motul.com



MOTUL

Matzker KFZ-Technik GmbH
Land Rover-Vertragshändler
Robert-Perthel-Str. 31, 50739 Köln,
Tel. +49 221 5463236
www.matzker.de

matzker

30 JAHRE LAND ROVER-ERFAHRUNG