



LA LAND ROVER 109 TORNATA IN PERFETTA FORMA DOPO IL RESTAURO "RINFRESCANTE".

La leggenda si rinnova

Un restauro, parzialmente iniziato male e abbandonato, viene ripreso da un appassionato che restituisce all'iconica Land Rover la freschezza dei giorni migliori.

DI EUGENIO MOSCA



01, 02 LA VETTURA, AL MOMENTO DELL'ACQUISTO, MOSTRAVA I SEGNI DI UN PARZIALE INIZIO DI RESTAURO NON ESEGUITO A REGOLA D'ARTE, OLTRE A QUALCHE DANNO CAUSATO DA PICCOLI URTI.

03, 04 LA PARTE SUPERIORE DELLA SCOCCA È STATA COMPLETAMENTE SMONTATA, ASPORTANDO LE PARTI SMONTABILI PER POTERLE LAVORARE MEGLIO ANCHE NELLE AREE ALTRIMENTI PIÙ DIFFICILI DA RAGGIUNGERE.

Il nome Land Rover è un must per gli amanti del fuoristrada. Infatti, possiamo certamente dire che “la Land Rover”, come la chiamano appunto gli appassionati, abbia fatto la storia del fuoristrada. Basti pensare che il veicolo “Land Rover”, dal 1990 chiamato “Defender”, è uscito di produzione a inizio del 2016 dopo 68 anni di onorata carriera totalizzando la bellezza di 2.016.963 esemplari pro-

dotti nello stabilimento di Solihull (Inghilterra). Ma già agli inizi degli anni Settanta, a vent'anni dalla nascita, già ne circolavano un milione. E ancora oggi il “Land Rover” mantiene un vasto pubblico di estimatori, allargatosi a chi cerca un veicolo ormai entrato nella cerchia del vintage. Ci riferiamo in particolare alle prime tre serie, le più tradizionali, prima del profondo cambiamento,

sia estetico sia meccanico, avvenuto nel 1983 con l'introduzione del modello 110. Il veicolo che presentiamo in questo servizio, infatti, è uno degli ultimi esemplari della Serie III.

NASCITA DI UN MITO

Nel dopoguerra la Rover, tradizionalmente dedicata alla produzione di automobili di lusso, fu messa nella condizione di costruire veicoli più


05

05 LE SUPERFICI A CONTATTO TRA LORO, DOVE A CAUSA DI RISTAGNI SI POSSONO VERIFICARE INIZI DI OSSIDAZIONE, SONO STATE ACCURATAMENTE CONTROLLATE E TRATTATE.


07

06, 07 TERMINATO IL RIPRISTINO E LISCIATURA DELLE SUPERFICI DANNEGGIATE, È STATO STESO UN PRIMO STRATO DI FONDO.

08, 09 DOPO UN ULTERIORE STRATO DI FONDO, LISCIATO CON CARTA ABRASIVA FINE, SI È PASSATI ALLA VERNICIATURA IN FORNO.


06

08

9

economici per andare incontro alle esigenze di mercato e favorire le esportazioni. L'azienda reagì con un'autentica svolta, mantenendo il motore delle precedenti vetture, ma realizzando un fuoristrada denominato, appunto, Land Rover. Il nuovo veicolo, nato nel 1947, era chiaramente ispirato alle jeep utilizzate dai soldati americani durante la seconda guerra mondiale. Infatti, due delle caratteristiche principali erano la

trazione integrale, che consentiva di affrontare anche terreni molto accidentati, e la carrozzeria in alluminio, meno esposta alla corrosione e, cosa di non poco conto nel periodo, materiale non sottoposto a contingentamento dal governo britannico. Il successo fu immediato. Anzi, non è esagerato dire che, di fatto, il Land Rover abbia costruito la storia del fuoristrada, con un milione di veicoli venduti all'inizio degli anni Settanta,

suddivisi tra una clientela sia civile sia militare, per non parlare di tutte quelle organizzazioni pubbliche o società private che si trovavano a operare su un territorio accidentato. Inoltre, dal 1975, anno di nazionalizzazione della British Leyland, che nel 1967 aveva acquisito il marchio Rover, il nome del veicolo divenne anche quello di una casa automobilistica separata, che dal 2008 è entrata a far parte del gruppo indiano Tata.

io CARROZZIERE



www.iocarrozziere.it

io Carrozziere,
la nuova rivista dedicata al settore dell'automotive e in particolare al carrozziere, per fornire una "bussola", rivolta a tutti gli operatori del settore, che consenta di orientarsi tra le tendenze di questo vasto mondo dell'autoriparazione, le problematiche connesse all'aggiornamento tecnico, gestionale e sulla mutevole normativa. **È nostra intenzione creare uno strumento d'informazione e condivisione**, grazie anche al continuo confronto con enti, associazioni e aziende, che ha come obiettivo quello di contribuire alla formazione di una maggiore cultura specifica e di offrire a tutti gli autoriparatori, senza distinzione alcuna, nuovi spunti di confronto, interessanti e impattanti, proposti da un team di professionisti, oltre a esperti del settore assicurativo e legislativo.

Ulteriore possibilità
per le aziende di pubblicizzare
i propri prodotti attraverso
banner e newsletter



10



10, 11, 12 LE FASI INIZIALI DELL'ASSEMBLAGGIO.

11



12

MUTUO SOCCORSO

Proprio la passione è stata la molla che ha portato a realizzare il restauro che presentiamo in questo numero. Giorgio Prandina, grande appassionato di auto, anche molto particolari, alcuni mesi fa si imbatté in una Land Rover 109 del 1983, con motore 4 cilindri 2.3 benzina, di un amico che ne aveva iniziato il restauro poi abbandonato per tutta una serie di altri impegni. Valutate le buone condizioni sostanziali

della vettura, di meccanica e telaio ma anche dei lamierati della carrozzeria, decise di acquistarla per sé. Proprio in funzione delle buone condizioni del telaio e della parte inferiore della carrozzeria le due parti non sono state separate, mentre sono state smontate tutte le parti superiori asportabili, oltre a portiere e cofano motore la struttura scatolata che fa da supporto ai sedili, i telaietti di alloggiamento del parabrezza e di supporto della coper-

tura in telo posteriore, oltre alla plancia. Il primo lavoro è stato quello di rimuovere lo stucco precedentemente steso, completando la sverniciatura manualmente, perché la sabbatura avrebbe messo a rischio di deformazione i lamierati in alluminio.

CURA DELLA PELLE

Confermato il buono stato dei lamierati, è stato ripristinato l'allineamento di un paio di punti che avevano subi-

GP CLASSICS - RESTAURI PER PASSIONE

Giorgio Prandina ha ereditato la passione per le automobili dal padre Lorenzo.

Una passione intensa, quasi maniacale, che l'ha portato ad avere una grande conoscenza del panorama automobilistico, con un occhio di riguardo per le auto d'epoca, anche molto particolari e poco conosciute al grande pubblico.

L'anno scorso ha pensato bene di coronare il sogno di gran parte degli appassionati: trasformare questa passione in professione fondando la GP Classic (www.gpclassicsonline.com), che come dice lui si occupa di "vendita di automobili su richiesta".

La struttura, situata alle porte di Milano a Pieve Emanuele, ospita le vetture durante la fase di giacenza, occupandosi anche degli interventi necessari a ricondizionare o a revisionare determinate parti dell'automobile fino a realizzare, sempre su richiesta, piccoli restauri.



13



16



14



15

13 I PROIETTORI E TUTTI I FANALINI DI SEGNALAZIONE SONO STATI ACQUISTATI NUOVI, TRAMITE INTERNET, DA UN PRODUTTORE INGLESE, COSÌ COME IL PARAURTI, MENTRE LA MASCHERINA È QUELLA ORIGINALE RICONDIZIONATA.

14 ASSEMBLAGGIO DELLA PARTE POSTERIORE, CON IL TELAIETTO DI SUPPORTO DEL TELO PROTETTIVO.

15 ANCHE LE SERRATURE SONO STATE MANTENUTE ORIGINALI, RICONDIZIONATE.

16 LE PARTI INFERIORI DELLA SCOCCA SONO STATE SIGILLATE. SI PUÒ NOTARE L'OTTIMO STATO DEL TELAIO.

to una leggera deformazione a causa di urti. Solo in queste parti è stato steso un leggero velo di stucco, poi liscio con carta abrasiva 500. Tutte le superfici sono state lisciate con carta abrasiva 800 prima di stendere un primo strato di fondo epossidico, poi liscio sempre con carta della stessa grana. A questo punto sono state montate le parti mobili per verificare allineamento e accoppiamenti: più che a portiere e cofano, che godono

di una certa tolleranza rispetto a una vettura tradizionale, è stata posta attenzione all'accoppiamento dei gruppi ottici e dei telaietti di alloggiamento parabrezza e supporto telo. Quindi, i particolari sono stati smontati ed è stato steso un fondo preverniciatura, liscio con carta abrasiva 1000.

"LIMESTONE"

È stata mantenuta la colorazione originale "Limestone", anche per-

ché l'interno del vano motore non è stato riverniciato ma solamente ripulito. Su tutte le superfici sono stati stesi tre strati di vernice, la classica "sfumatura" seguita da due mani piene, in forno a una temperatura di 30° intervallati tra loro da circa venti minuti. Poi la vernice è stata fatta stabilizzare per una giornata prima di rimontare i particolari asportabili ed eseguire la lucidatura finale a tampone. I telaietti di alloggiamento



17



18



19

17 LA STRUTTURA SCATOLATA DI SUPPORTO, RIVERNICIATA E RIMONTATA COME I FONDELLI, PRONTA AD OSPITARE I NUOVI SEDILI.

18 ECCO L'OTTIMO COLPO D'OCCHIO FINALE DELL'INTERNO, PUR NELLA SUA TIPICA SPARTANITÀ, COMPLETAMENTE RINNOVATO CON LA SOSTITUZIONE DI SEDILI, PLANCIA E TAPPETINI.

19 I CERCHI RICONDIZIONATI CON LA NUOVA GOMMATURA.

20 CON IL NUOVO TELO IL RISULTATO È COMPLETO.



20

parabrezza e supporto telo sono stati sottoposti a zincatura, la mascherina anteriore ripulita, così come sono state mantenute le guarnizioni di gomma originali, ripulite e lubrificate, perché ancora in buone condizioni e già con i giusti assestamenti perciò si è preferito non montare guarnizioni nuove che, spesso, creano problemi di assestamento e un'imperfetta chiusura delle portiere. Anche le serrature sono state mantenute origi-

nali: smontate, ripulite con cura e lubrificate. Completamente sostituita, invece, tutta la fanaleria e le relative guarnizioni: dai proiettori anteriori a tutti fanalini di segnalazione anteriori e posteriori, così come i sedili e il paraurti anteriori. In questo caso, per questioni di costo, si è optato per ricambi simili agli originali, acquistati tramite internet dall'azienda inglese Paddock Spares & Accessories che realizza tutti i ricambi della

linea Land Rover e Range Rover. La plancia, invece, per evitare problemi di screpolature che a volte si sono verificati con particolari di altri produttori, è stata acquistata originale e completata con i suoi strumenti originali. Ultimo tocco, la sabbatura e riverniciatura dei cerchi nello stesso colore "Limestone" della carrozzeria, e gomme nuove per tornare a mordere l'asfalto ma soprattutto il suo habitat naturale: lo sterrato! ●