

 **VECCHIE GLORIE**

LAND ROVER 88 SERIES IIA LIGHTWEIGHT

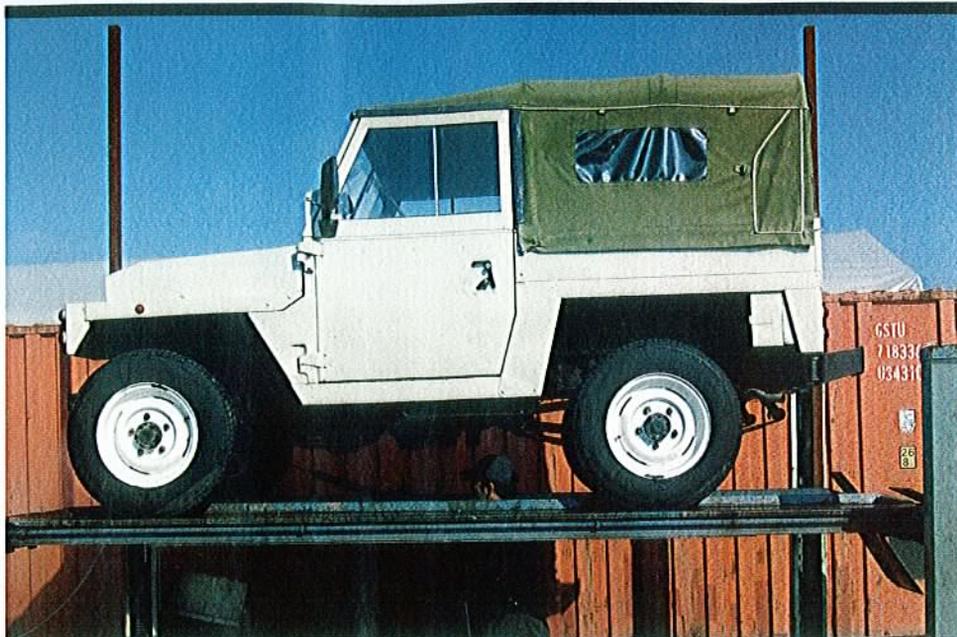


RINASCITA DI UNA VETERANA

Sono conosciute con il nome di Half Ton ("mezza tonnellata") o Lightweight ("peso leggero") le Land Rover delle serie II e III che hanno prestato servizio nell'esercito britannico. Vi raccontiamo la storia del restauro, compiuto a regola d'arte dalla Land Rover Team, di un esemplare che si è rivelato molto particolare

L'anno scorso un gentile signore mi chiama per fissare un appuntamento: vuole far visionare la sua Land

Rover 88 serie IIA Lightweight, che aveva acquistato negli anni '80, da poco dismessa dall'esercito britannico. La Land era stata usata solo in montagna, soprattutto in inverno, ed era stata fatta "restaurare" da un carrozziere della zona pochi anni prima, ma ora il proprietario è indeciso se venderla o sistemarla, in quanto la ruggine è ricomparsa abbondantemente in più parti del telaio e del "bulkhead" (il parafiamma). Dopo pochi giorni l'interessato si presenta puntuale, arrivando con l'88 guidata dal figlio. A



L'accurato lavaggio preliminare



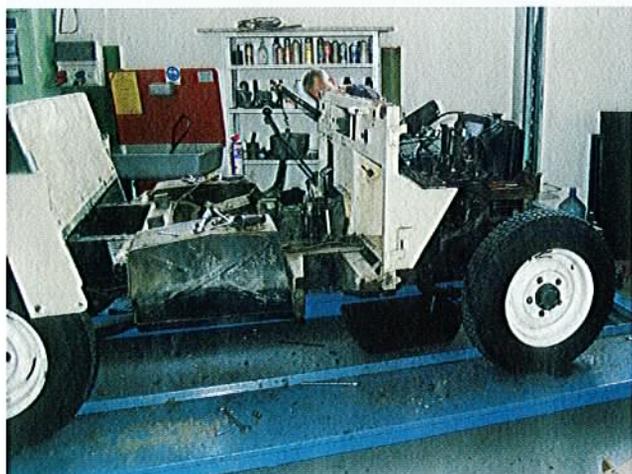
Corrosione sulla fascia sopra il bulkhead



Dettagli del frontale: si notano i parafanghi della Series III e la doppia fanaleria



Il portellone posteriore non originale



Si toglie la carrozzeria...



... quindi si smonta la meccanica

prima vista sembrava una terza "Series" verniciata di un bianco vistoso. Molto correttamente il proprietario mi spiega i vari problemi di questa auto e, osservando le diverse Lightweight che ho in magazzino, capisce subito il mio debole per questo modello di Land, quindi mi chiede se possa interessarmi la sua 88 ed eventualmente quanto potrei offrirgli. Tra l'altro mi informa anche del fatto che un paio di concessionari



La tinta originale RAF Blu è nascosta sotto molte mani di vernice



Raddrizzatura della traversa anteriore del telaio



Land Rover, ai quali avrebbe voluto darla in permuta per una Defender nuova, non l'avrebbero ritirata.

Decidiamo quindi di metterla sul ponte per visionare il telaio ed il bulkhead, che come i landroveristi ben sanno sono gli elementi maggiormente attaccati dalla ruggine. Il telaio presentava la traversa posteriore molto corrosa, così come corrosi erano pure i supporti del bulkhead; inoltre il "restauratore" che in precedenza aveva eseguito i lavori di ripristino della carrozzeria aveva chiuso e ricoperto i fori creati dalla corrosione nei vani poggia piedi con ampi rattoppi in vetroresina. E bravo il carrozziere restauratore! Non ha nemmeno tolto le parti marce e trattato la ruggine con dei catalizzatori. Insomma, un disastro. D'altra parte i differenziali e il cambio, ben protetti da uno spesso strato di fango oleoso, sembravano non avere grossi problemi e anche il motore "girava" abbastanza bene; i freni, invece, erano decisamente da rifare, come pure l'impianto elettrico che aveva fili che uscivano da ogni foro e sparivano in mezzo al fango e all'olio. Insomma, le solite cose che si vedono nelle Land trascurate. Mentre visiono il tutto, penso alla cifra che potrei offrire: una Lightweight in più o in meno non fa una grossa differenza! Poi provvedo a spazzolare il telaio per controllare se il numero corrisponda a quello della carta di circolazione. Tutto ok, ma... mi venga un colpo! Si tratta di una seconda serie, tra le prime costruite, anzi proprio la decima Lightweight prodotta, uscita dagli stabilimenti di Solihull il 28 aprile 1969. Confesso: ho un attimo di sbandamento! Però no, non posso far finta di niente. I signori sanno bene che l'88 è in



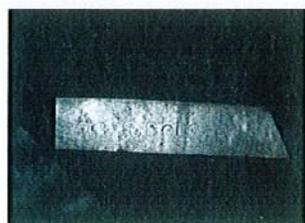
Parti di telaio corrose



Il nuovo supporto del bulkhead, ricostruito ex novo



Da ultimo il telaio viene riverniciato a mano



Il numero del telaio



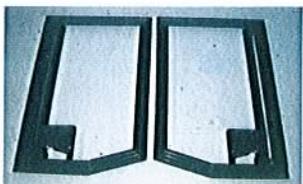
Una vista del bulkhead con le parti corrose già eliminate



Il bulkhead pronto per la saldatura



Il telaio di una portiera, parzialmente ricostruito



I telai delle portiere pronti per il montaggio della "pelle" in alluminio

cattive condizioni e senz'altro si aspettano un'offerta bassa, ma non posso acquistarla, vuol dire rubargliela. E non sono nato approfittatore! Abbandonato dunque ogni "insano" proposito, prendo il libretto e li invito nel mio ufficio per spiegare loro la "scoperta". All'inizio i due rimangono un po' sorpresi, poi mi chiedono il costo approssimativo di un restauro totale e quanto possa valere nelle condizioni attuali. Offro loro un caffè e li lascio soli, in modo che possano decidere sul da farsi con tranquillità; io nel frattempo torno in officina ad osservare nei dettagli questa rarità. Probabilmente, avendo ripensato che la gloriosa 88 era stata per loro una compagna fedele di sgroppate sulle mulattiere con tanti bei ricordi di bambini felici sui prati e nei boschi in alta montagna, dopo nemmeno cinque minuti mi raggiungono con la decisione già pronta: restauro totale! Rimango un po' dispiaciuto, ma alla fine anche contento: è un "pezzo" che farebbe felice ogni appassionato di Land Rover ed effettivamente, dopo trent'anni, è giusto che resti ai primi proprietari. Quindi diamo il via al restauro. Primo problema: i parafranghi anteriori sono stati sostituiti con quelli della terza serie, a suo tempo molto probabilmente per esigenze di immatricolazione; all'epoca, era richiesto che i fari anteriori fossero posizionati a una certa distanza uno dall'altro, e con i fari originali



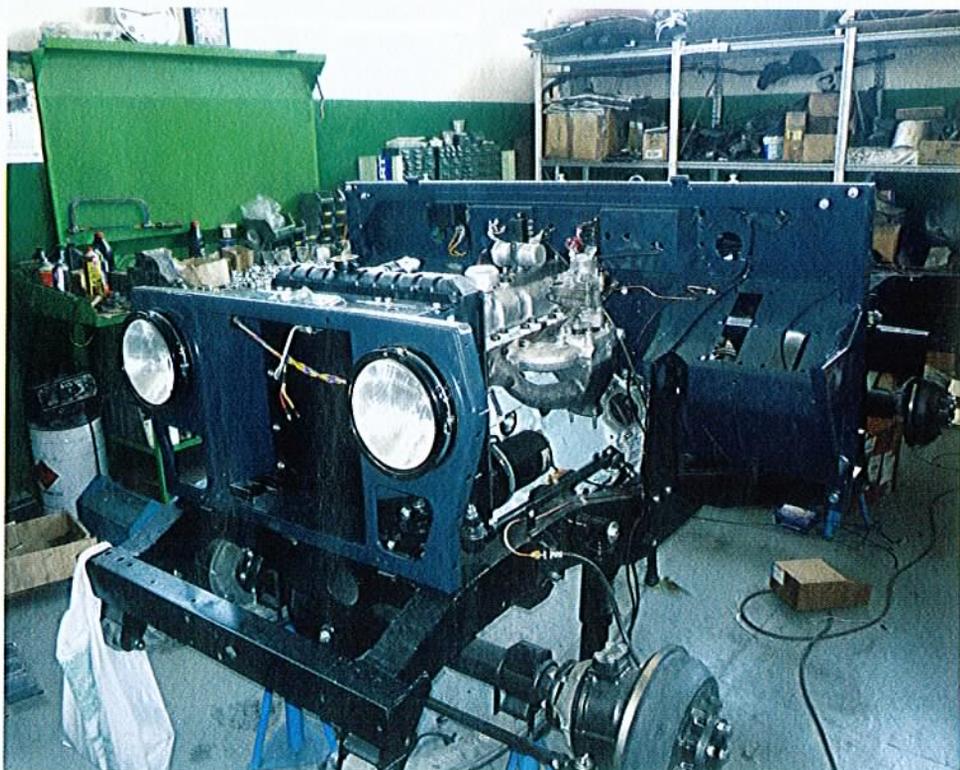
I ponti sono stati completamente smontati



Revisione della strumentazione



Sotto il pianale posteriore si applicano le traverse zincate



Una fase del rimontaggio della vettura



La rinata Lightweight in tutto il suo splendore. Il tetto in tela è stato fatto fabbricare ex novo in UK con l'aggiunta dei finestrini laterali, una specifica richiesta del proprietario

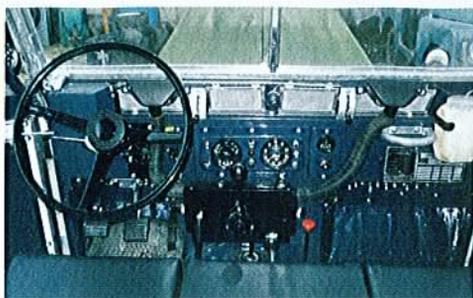
nella mascherina non si arrivava alla distanza minima. E i parafranghi originali dove sono andati a finire? Inoltre mancano parecchi pezzi, alcuni strumenti e vari interruttori sono stati aggiunti e tutta la carrozzeria è coperta da uno spesso strato di vernice bianca. Dopo aver effettuato un lavaggio ad alta pressione, iniziamo lo smontaggio totale della vettura e nel frattempo proviamo a rimuovere la vernice con lo sverniciatore. Ne abbiamo provati diversi tipi, e siamo ricorsi anche al bruciatore a 600 gradi, ma niente da fare: la vernice sembra inattaccabile. Perciò dobbiamo smerigliare lo strato di bianco con dei dischi abrasivi, peraltro con la massima cautela per non rovinare l'alluminio. Questo è il lavoro più impegnativo, che però ci permette di ritrovare, sotto diversi strati di vernice, il primo colore originale, il RAF Blu. Dopo aver tolto tutta la carrozzeria e la meccanica, mentre il saldatore/lattoniere inizia a restaurare il telaio, il bulkhead e le porte, i meccanici si dedicano allo smontaggio dei ponti, del cambio e del riduttore, che vengono puliti completamente e rimontati



sostituendo tutti i cuscinetti, le guarnizioni e le parti usurate. Tutti i particolari che compongono la Land Rover 88 Lightweight vengono smontati, puliti e revisionati e messi in bell'ordine sugli scaffali pronti per essere riassemblati. Tutta la bulloneria viene spazzolata, zincata o brunita come era in origine. Tutti i particolari in ferro della carrozzeria, che erano zincati a caldo, vengono riparati dove si rende necessario e quindi sabbiati e fatti nuovamente zincare a caldo (dal solito "amico" che si prende a cuore i vecchi pezzi della Land, senza danneggiarli o perderli durante il "bagno" nello zinco fuso). Il telaio viene verniciato con una mano di fondo antiruggine e una mano di vernice nera semi-lucida, poi viene scrupolosamente trattato all'interno con un catalizzatore della ruggine e cera per scatolati, dopodiché viene portato nel reparto di assemblaggio dell'officina. Mentre tutti i pezzi della carrozzeria vengono sistemati e preparati per la verniciatura, iniziamo a montare sul telaio tutti gli organi meccanici. Si parte con l'adozione di nuove e più confortevoli balestre paraboliche e



di ammortizzatori più performanti, per poi passare al montaggio dei ponti e del gruppo motore-cambio-riduttore, a cui è stato aggiunto un nuovo overdrive. I puristi storceranno il naso, ma se si vogliono utilizzare quotidianamente le vecchie Land, il comfort va migliorato dove si può e se c'è anche la possibilità di incrementare



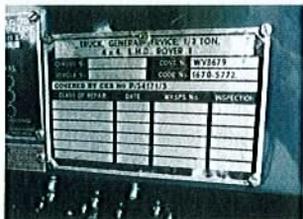
Viste della plancia e degli strumenti



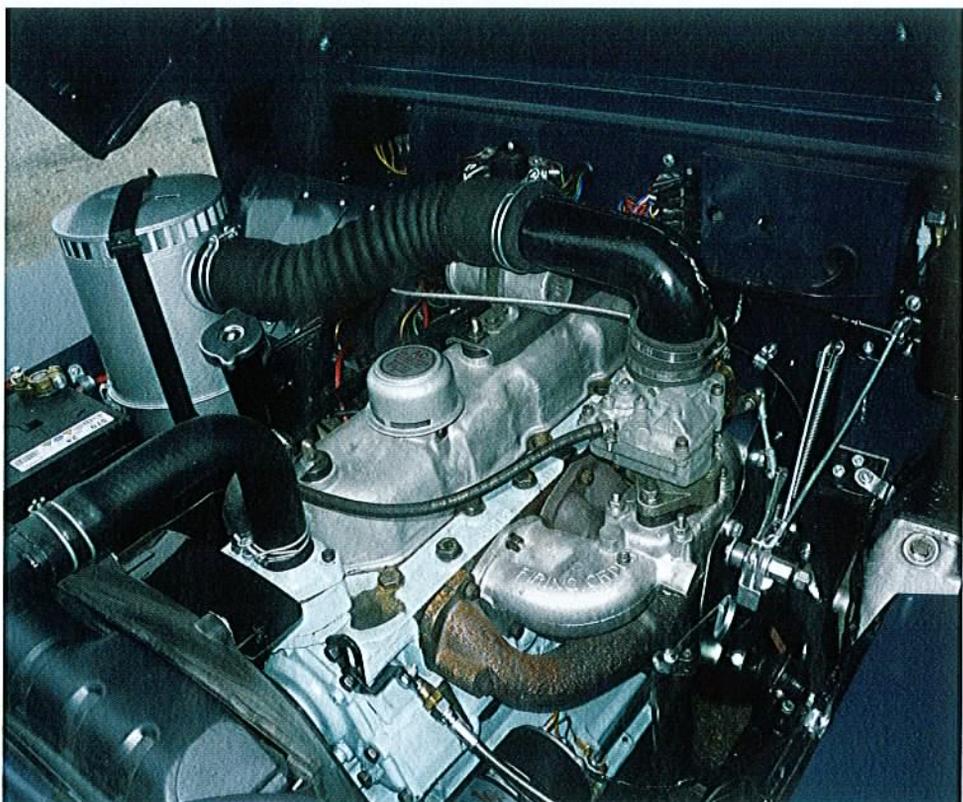
A destra del piantone dello sterzo è posizionato lo switch delle luci (6 posizioni)



La Lightweight è dotata di due serbatoi del carburante: nella foto, la levetta che permette di utilizzare l'uno o l'altro



La targhetta militare originale



Il motore a 4 cilindri 2.3 benzina da 77 cavalli



L'abitacolo, sedili compresi, è tornato come nuovo



Il fermo della portiera, zincato sin dall'origine

la quantità di chilometri percorribili con un litro di carburante, non vedo perché non si debba fare. Piano piano, un pezzo dopo l'altro la Lightweight prende forma e spesso il cliente



viene in azienda a visionare l'avanzamento dei lavori. Finché, lo scorso dicembre, finalmente il restauro si conclude: è tornata così allo splendore originale una bellissima e rarissima Land

Rover 88 Series 2 Lightweight appartenuta alla RAF (Royal Air Force, l'aeronautica militare del Regno Unito), la decima costruita, una "chicca" che fa invidia anche ai più titolati collezionisti inglesi! 