



AUS NEU MACH ALT

Gut erhaltene Jeep CJ-7 sind selten geworden. Die jüngsten Exemplare sind inzwischen 26 Jahre alt. Das brachte Marc Rupp auf die Idee, seinen Jeep Wrangler **auf CJ-Optik umzubauen.**



▲ Vor der Anprobe des neuen Gesichts wird die Front des Wrangler komplett zerlegt. Dabei müssen viele Kleinteile demontiert werden.



▲ Durch die andere Position des CJ-Grills stößt er am Lenkgetriebe an. Der innenliegende Ausschnitt ist anschließend nicht sichtbar.

» Ein Wrangler der ersten Generation hat noch viel mit seinem Vorgänger, dem CJ-7, gemeinsam: Das robuste Blattfeder-Fahrwerk blieb, und die Karosserieform wurde mit der Modellpflege nur leicht abgeändert. Dafür bietet der Nachfolger eine Reihe interessanter Vorteile: Unterhaltskosten, Verfügbarkeit und Anschaffungspreis des Wrangler sind im Vergleich zum Vorgänger deutlich attraktiver.

Marc's Jeep ist ein 1991er Wrangler aus kanadischer Produktion. Diese Modelle wurden vom Werk mit einer Spritzverzinkung ausgeliefert und sind

unanfälliger gegen Rost. Ausgerüstet mit einem 3,5-Zoll-Fahrwerk der Marke Rancho, einem Zwei-Zoll-Bodylift und 33er MT-Reifen ist der Wagen fürs Gelände gut gerüstet.

Mit der neuen Front sieht der Wrangler fast **wie ein originaler CJ-7** aus

Marc gefiel der klassische Charme der Rundscheinwerfer, und er beschloss daher, seinem Jeep die CJ-7-Front zu verpassen. Da die Kosten und der Aufwand des Umbaus gering gehalten werden sollten, wollte Marc seinen Jeep, bis auf Mo-

torhaube und Kühlergrill, möglichst original belassen.

Der Umbau beginnt in der heimischen Garage. Nach der Demontage von Seilwinde und Motorhaube folgt die Zerlegung

lergrill mit den Kotflügeln. Zusätzlich wird er mit einer Body-Aufnahme mittig am Rahmen verschraubt.

Im nächsten Schritt wird die CJ-7-Motorhaube angelegt, um den Sitz der neuen Front anzupassen. Dabei stellt Marc fest, dass die neue Haube etwas kürzer ausfällt und der CJ-Grill ein wenig zu schmal ist. Er muss ihn also um einige Zentimeter nach hinten versetzen und gleichzeitig die Lücke zwischen Kühlergrill und Kotflügel schließen. Dafür zieht er die Front so weit zusammen, dass sich der Spalt schließt. An der Innenseite des CJ-Grills muss



▲ Der Kühlergrill des CJ-7 sitzt im Original weiter hinten. Die Rahmen-Aufnahme des Wrangler ist zu kurz und muss verlängert werden.



▲ Die Aufnahme wird mit einem gekanteten Blechstreifen verlängert. Nach dem Schweißen wird die Fläche noch einmal glattgeschliffen.

DATEN

MOTOR

Bauart **Vierzylinder-Reihen-Ottomotor**
 Hubraum **2.464 cm³**
 Leistung **121 PS @ 5.400 U/min**
 Drehmoment **197 Nm @ 3.250 U/min**
 ▶ eine obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder, Benzineinspritzung

ANTRIEBSSYSTEM

Getriebe **5-Gang-Schaltgetriebe**
 Antrieb **zuschalbarer Allrad**
 ▶ Heckantrieb, Vorderachse starr zuschalbar, Geländeuntersetzung (2,72:1)

KAROSSERIE

LxBxH **3.880 / 1.700 / 1.800 mm**
 Radstand **2.370 mm**
 Gewicht **1.350 kg**
 ▶ Leiterrahmen mit aufgeschraubter Stahl-Karosserie, Soft-Top, verstärkter Reserveradträger, Umbau auf CJ-Front

FAHRWERK

Stoßdämpfer **Rancho**
 Federn **Rancho (+ 3,5 Zoll)**
 Reifen **33x12,5 R15 Kumho Venture MT**
 ▶ Starrachsen an Blattfedern vorn und hinten



zusätzlich ein Ausschnitt für das Lenkgetriebe gemacht werden. Dieser Eingriff ist von außen später nicht sichtbar.

Jetzt kann Maß genommen werden: Die neuen Löcher für die Befestigung der Front werden markiert, und die Body-Aufnahme des Grills verlängert. Auch die Auflage-Gummis der

Motorhaube und die Haubenhalter müssen versetzt werden. Danach werden die alten, ungenutzten Schrauben-Löcher in den Karosserie-Teilen verschweißt und für die Lackierung vorbereitet.

Neben den Blech-Arbeiten gibt es auch noch viele Details, die es zu ändern gilt. Die Halterungen des Wrangler-Kühlers werden mit Flacheisen verlängert, da er schmaler ist als die Befestigung in der CJ-Front. Dann kürzt Marc die Kühler-

zarge, denn der alte Luft-Tunnel rutscht durch den Umbau näher an den Motor.

Seit 1990 ist eine Leuchtweitenregulierung für neu zugelassene Fahrzeuge Pflicht. Daher müssen die runden CJ-7-Scheinwerfer getauscht werden. Das in der Autoindustrie weit verbreitete Scheinwerfermaß von sieben Zoll Durchmesser ermöglicht es, sich aus dem VW-Regal zu bedienen. Marc nimmt dafür die H4-Scheinwerfer samt Verstellme-

chanismus und Kabelbaum aus einem Golf der zweiten Generation. Dann wird die Verstell-einheit herausgetrennt und in eine passende Halterung eingeschweißt. Ein Aluminium-Ring dient als Adapter, und mit einigen Schrauben ist das Problem der Befestigung gelöst.

Nach der Anprobe kann das neue Blechkleid des Jeeps ein weiteres Mal abgebaut werden. Nachdem die Anpassungsarbeiten abgeschlossen sind und alles passt, erhalten die Teile



▲ Bei der Anprobe wird die Front ausgerichtet und alle neuen Löcher gebohrt. Nach dem Bearbeiten gehen die Teile dann zum Lackierer.



▲ Nach dem Lackieren geht es ans Zusammenbauen. Vorsichtig wird die Front eingepasst, bevor alle Schrauben endgültig festgezogen werden.



▲ Der Ausschnitt für das Lenkgetriebe ist recht groß. Obwohl ein gutes Stück Blech fehlt, bleibt die Stabilität des Grills erhalten.

beim Dellen-Doktor ihren letzten Feinschliff und können dem Lackierer übergeben werden.

Im Zuge der Demontage nutzt Marc die Gelegenheit und reinigt die Front-Partie vorsichtig mit dem Hochdruckreiniger. Anschließend wird die Oberfläche des Rahmens und des Fahrwerks sauber entfettet. Im nächsten Schritt streicht Mark die Teile dann mit einer Korrosionsschutz-Farbe.

Als die Teile vom Lackierer zurück kommen, macht sich Marc an den Zusammenbau. Vorsichtig werden zuerst die Kotflügel montiert. Nachdem der Grill justiert und verschraubt ist, kann Marc die

restlichen Anbauteile im Motorraum an ihrem ursprünglichen Ort platzieren. Bevor die Scheinwerfer eingesetzt werden können, muss noch die Elektrik ordnungsgemäß verkabelt werden. Als letztes kommt die Seilwinde wieder an ihren Platz – fertig.

Der Umbau ist gelungen. Nur dem Jeep-Kenner fällt noch auf, dass sich hinter der CJ-7-Front ein Wrangler verbirgt. Günstig im Unterhalt und mit einer Klasse Optik ist Marcs Jeep ein toller Hingucker, der auch im Alltag zuverlässig bewegt werden kann. <<

Text: Yves Rousseau

Fotos: Marc Rupp



▲ Auch die Haubenhalter mussten versetzt werden. Die alten Löcher wurden verschweißt und sind nach dem Lackieren verschwunden.

JJK VARIATIONS

CREATE YOUR WRANGLER.

 **Offroad Network**
WWW.OFFROADNETWORK.DE

DURCH ECHT WILDES GELÄNDE FAHREN?

Besitzen Sie selbst einen 4x4-Geländewagen oder wollen Sie einfach selbst mal erleben, wie es ist, in so einem Fahrzeug durch richtig wildes Gelände zu fahren? Dann sind Sie im Fursten Forest herzlich willkommen. Ob Sie nun erfahrener Geländefahrer oder neugieriger Anfänger sind, wir bieten Ihnen Arrangements nach Maß an – unter anderem zielgerichtete Kurse und Trainings mit erfahrenen und zertifizierten Trainern.

 **FURSTEN FOREST**

www.furstenforest.de