



**Wie ein alter seltener Ford Cosworth
2 Liter Motor wieder zu neuem Leben erweckt wurde...**

Ein fast 20 Jahre altes Spassauto, es handelt sich hier um einen von 14 im Werk aufgebauten Westfield SE mit Cosworth Turbomotor, hat schon viel erlebt. Besonders wenn es vorher durch einige Hände auf der britischen Insel gegangen ist, dann nach Deutschland überführt und auch hier wiederum zwei Besitzer hatte, bevor es in die Werkstatt von Ol'Skool Customs GmbH in Reinheim gelangte. Eigentlich lief alles super. Bis zu dem Sonntagmorgen, an dem der Motor plötzlich Kühlwasser verlor und zu einem Nothalt auf der Autobahn zwang. Eine CO Messung im Ausgleichsbehälter des Kühlwassers bestätigte später in der Werkstatt, dass



Zylinderkopfausbau

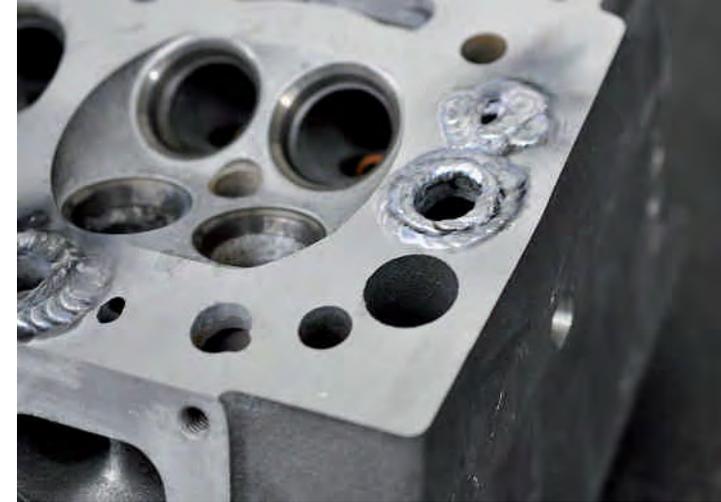
Karies am Zylinderkopf



die Zylinderkopfdichtung, aus welchen Gründen auch immer, ihren Geist aufgegeben hatte. Eigentlich keine Seltenheit bei einem so alten Fahrzeug. Wobei man bei dieser Art von Fahrzeugen immer damit rechnen muss, dass das Baujahr nicht mit dem Alter der verbauten Teile, insbesondere dem Alter des Motors übereinstimmen muss.

Es ist also immer ein Spiel mit dem Zufall, ob man einen sehr gut erhaltenen Motor oder eher ein bereits stark gebrauchtes Teil in sein Fahrzeug eingebaut bekommen hat. Im vorliegenden Fall gab es keine Informationen zum Alter des Motors. Da er über einen grünen Zylinderkopf verfügt, tippen wir mal für den Herstellungszeitraum auf die Zeit um 1989. Der Motor könnte also beinahe schon um die 25 Jahre alt sein.

Wir müssen davon ausgehen, dass der Motor also mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ein Vorleben hatte, bevor er in den Seven eingebaut wurde. In welchem Zustand er damals eingebaut wurde, ist unklar. Unklar ist auch, was der Motor dann im Westfield erlebt hat, da auch der Kilometerzähler längst nicht mehr original war und anscheinend nach jedem größeren Werkstattaufenthalt auf Null zurück-



gedreht wurde, weil man der Meinung war, dass das Fahrzeug nunmehr in Neuzustand versetzt wurde. Ein Trugschluss, wie sich schnell herausstellte. Zusammenfassend müssen wir mit heutiger Kenntnis davon



Die Frostschuttschäden am Zylinderkopf werden per WIG-Schweißtechnik verschlossen

Herstellung der Honbrille:
Das ursprüngliche Werkstück



Bohren der Löcher für die
Zylinderkopfschrauben



Fräsen der Zylinderlaufbahnen



Die fertige Honbrille



Das Honprofil ist an dieser
Stelle komplett abgeschliffen



ausgehen, dass der Motor quasi kurz vor seinem Lebensende stand, bevor er in die Werkhallen von Ol Skool Customs gelangte. Das Fahrzeug erreichte nach Stillen des Wasserdurstes noch auf eigener Achse die Werkstatt. Dort angekommen, wurde schnell deutlich, dass mehr als nur die Zylinderkopfdichtung getauscht werden muss.

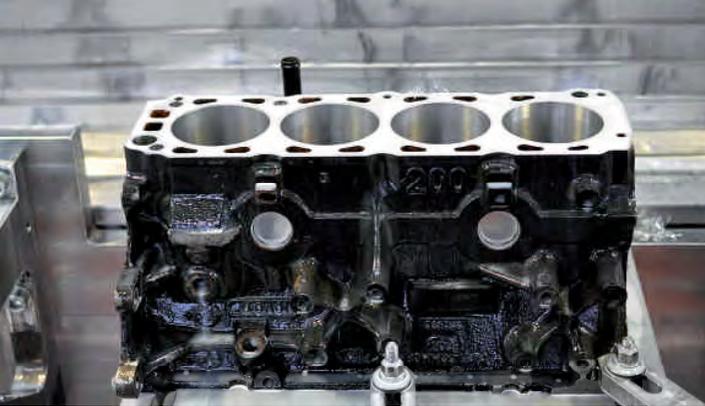


Einstellen Innenmikrometer
für das Honen



Der Cosworthmotor hat einen Aluminiumzylinderkopf. Nimmt man das falsche Frostschutzmittel, greift dies das Aluminium an. So hatte einer der zahlreichen Vorbesitzer des Fahrzeugs dieses ganz offensichtlich mit dem falschen Frostschutzmittel versehen, so dass der Kopf Karies hatte.

Es gab neben den serienmäßigen Öffnungen starke zusätzliche Löcher, die irgendwie beseitigt werden mussten. Da neue Zylinderköpfe für diesen Motor kaum problemlos am Markt erhältlich sind, haben wir uns entschlossen, die Löcher per WIG (Wolfram Inert Gas) Schweißtechnik wieder zu verschließen. Da anhand des sich gebotenen Bildes ersichtlich war, dass die Zylinderkopfdichtung schon einmal stümperhaft ersetzt wurde, musste der Kopf nachbearbeitet und absolut plan und im richtigen Winkel und vor allem gera-



im Werk gebauten Westfield dieser Art mit Cosworthmotor ist, sollte sich die Erhaltung nochmals lohnen.

Auch nachdem bereits so viel Arbeit für die Kopfbearbeitung angefallen war, haben wir uns entschlossen, gleich Nägel mit Köpfen zu machen und den gesamten Motor einer Revision und Erneuerung zu unterziehen.

Schließlich haben wir nach der Abnahme des Kopfes auch feststellen müssen, dass ein Kolben bereits einen Einschlag auf dem Kolbendach hatte. Derartige Schäden kommen dann zustande, wenn der Motor überdreht wird und Ventile auf den Kolben aufschlagen.

de geschliffen werden. Natürlich erst nachdem die Karieslöcher vom falschen Frostschutzmittel verschweißt waren. Jetzt sah der Kopf wieder aus wie neu.

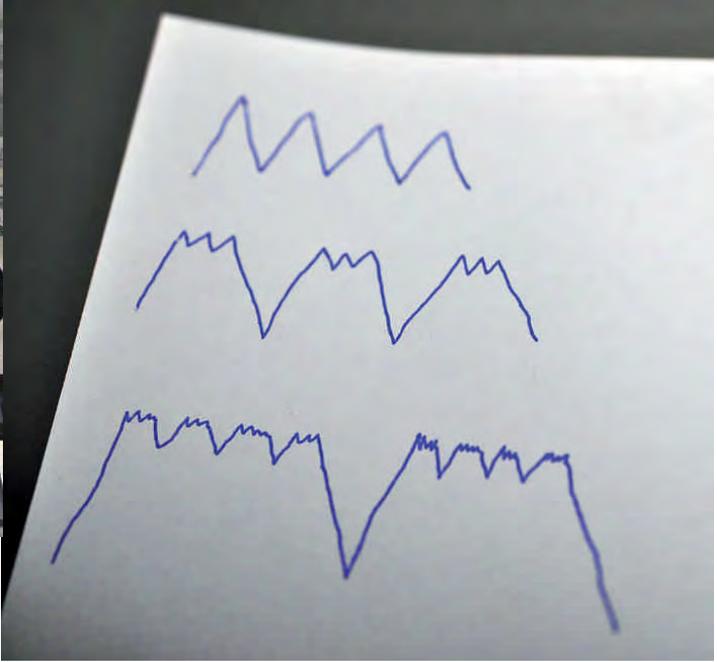
Die Aufbereitung des deutlich angegriffenen Kopfes hat rund zwei Tage in Anspruch genommen.

Da die meisten Cosworthmotoren dieser Bauart später als Rennmotor verstorben sind und nur wenige überlebt haben, war die Erhaltung eines solch seltenen und technisch anspruchsvollen Exponats fast schon ein Muss. Zumal das Fahrzeug ausweislich der Fahrgestellnummer die Nr. 7 der jemals

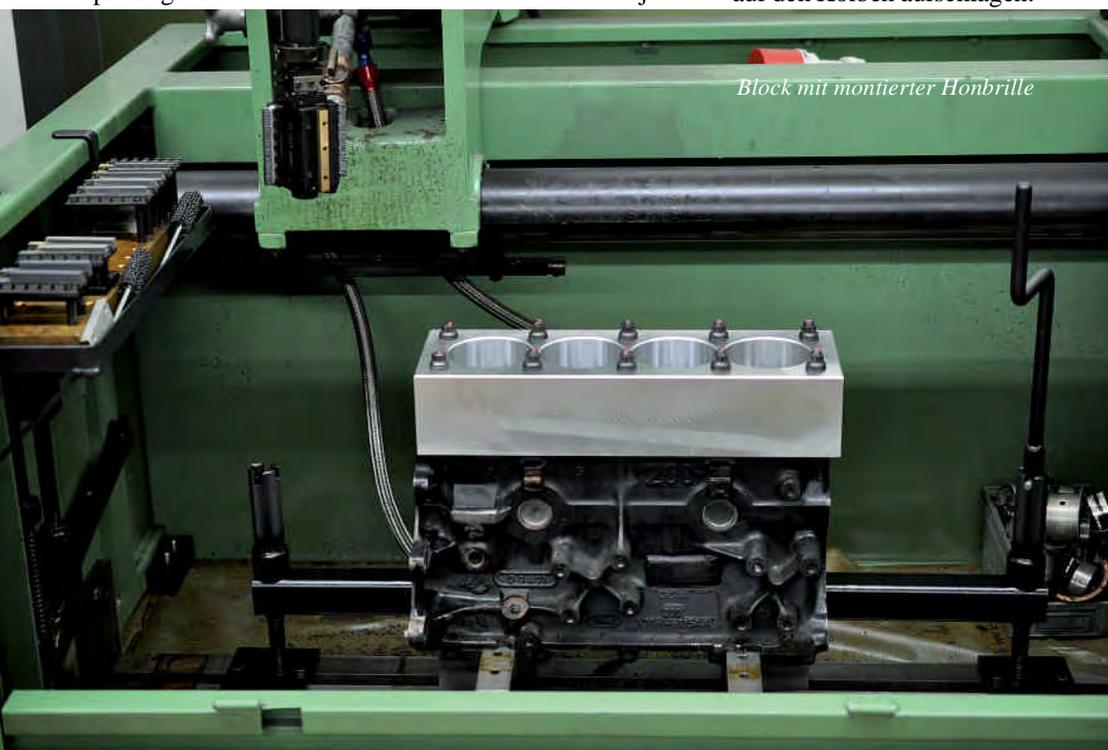


Standsschäden in den Zylindern

Insgesamt sah der Motor in seinem Inneren nach mehr Laufeistung aus als wir ursprünglich vermutet hatten. Auch mit dem Endoskop konnten wir die Abnutzung des Motors von außen zu-



Zuerst die Grundrautiefe, darauf ein Plateau und auf diesem Plateau das Plateu finisch Also kurz ein Honbild auf Honbild auf Honbild



Block mit montierter Honbrille



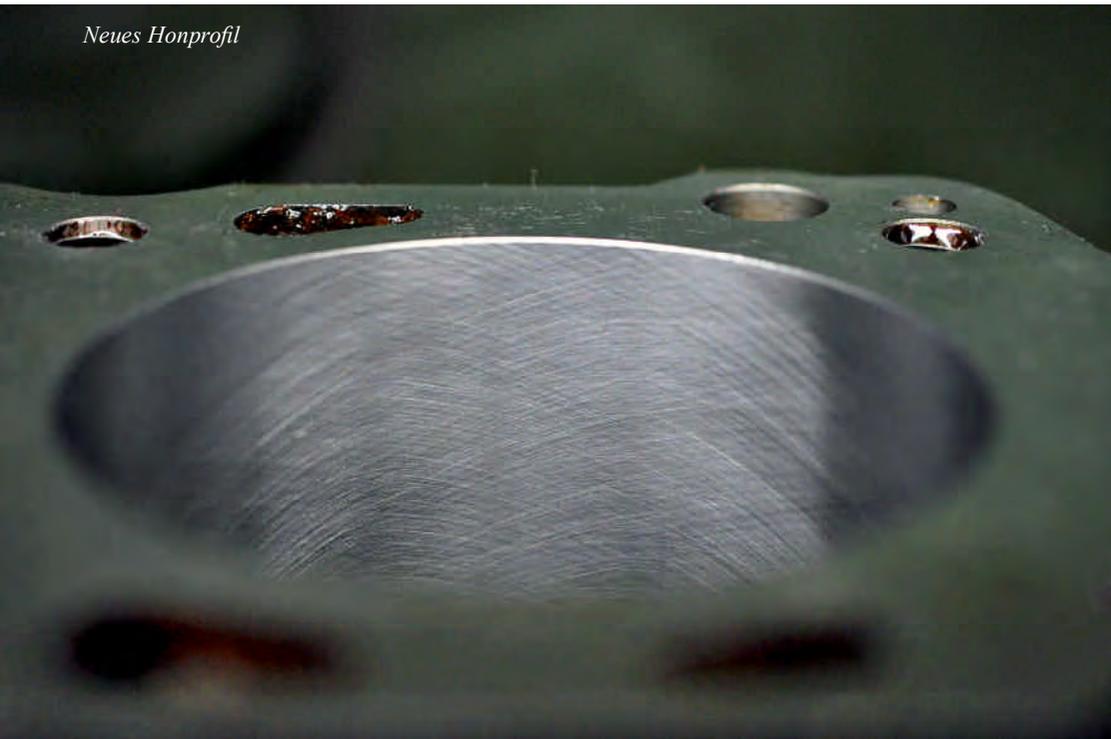
Um ein effektives Honbild zu generieren, müssen Honsteine mit mehreren Körnungen, Härtegraden usw. verwendet werden.

nächst nicht erkennen. Wieviel Laufleistung der Motor insgesamt hatte, konnte uns auch der Vorbesitzer des Fahrzeugs nicht sagen, da auch er sich wiederum auf seinen Verkäufer verlassen hat, der ihm irgend etwas auf englisch erklärte und so weiter. Gebrauchtwagenkauf ist immer Vertrauenssache. Und dieses Vertrauen wird durch die Anzahl der Vorbesitzer immer schwächer. Besonders, wenn ein Fahrzeug über Ländergrenzen hinweg verkauft wird und es dazu noch Sprachbarrieren gibt. Derartige Informationen lösen sich bei einer derartigen Reihe von Vorbesitzern

(wir vermuten anhand der mitgelieferten Fahrzeugunterlagen mal 6 bis 7) irgendwann in Luft auf oder es werden Märchen erzählt, die keiner Überprüfung standhalten. Insbesondere, wenn das Fahrzeug vorher nicht durchgängig in Deutschland gemeldet war und sich die Historie nicht sicher anhand eines alten Fahrzeugbriefes zurückverfolgen lässt. Standschäden am Motor konnten ebenso nach dessen Zerlegung erkannt werden. Natürlich hatte sich auch schon ein Motorinstandsetzer an dem Motor ausgetobt, was an der geänderten Bohrung der Zylinder zu erkennen war.

Der Motor hatte also einiges hinter sich, was ihn nicht besser gemacht hat. Um einen vernünftig arbeitenden „neuen“ Motor zu bekommen, musste vorliegend folgendes erneuert oder überarbeitet werden:
 → Zylinder neu bohren und honen
 → Block Planfräsen und zur Hauptlagergasse winkeln
 → neue Kolben und Kolbenringe
 → neue Ventile mit passenden Ventildfedern zu Nocke
 → neue Nockenwellen
 → Kurbelwelle schleifen
 → Schleifen der Pleuel und Hauptlagergasse
 → Zylinderkopf Löcher schweißen und anschließen

Neues Honprofil



Honen der Zylinderlaufbahnen



Bend planen
 → Motorgehäuse vollständig zerlegen und auf Rissee prüfen
 → Ein- und Auslass polieren und entgraten
 → Motorblock neu lackieren
 → Turbolader revidieren
 → Luftfilter und dessen Anschluss an den Turbolader neu konstruieren
 Das Honen der Zylinder wurde, wie alle anderen Arbeiten auch, bei Ol'Skool Customs gemacht. Das Honen der Zylinder ist quasi die Königsdisziplin eines Motorinstandsetzers. Hier trennt sich schnell die Spreu vom Weizen. Wo sich „normale“ Motoreninstandsetzer mit einer Toleranz



Neue Kolben der Firma Wössner



Neue Nockenwellen und einstellbare Nockenwellenräder



Überarbeitete Kurbelwelle

von einigen hundertstel Millimeter zufrieden geben, verlässt bei Ol'Skool Customs kein Motor die Werkhallen, der nicht auf 500tel genau gearbeitet wurde. Erst diese penible Qualität sorgt für entsprechende Laufleistung und Qualität. Nicht ohne Grund werden bei Ol'Skool Customs in Reinheim Rennmotoren mit fast 2.500 PS hergestellt.

Leistung bekommt man nur, wenn man Erfahrung im Bau von leistungsstarken Motoren hat und einige wichtige Dinge bei der Herstellung von Motoren beachtet.

So wird für jeden Motor, der gehont wird, vorher mit der CNC Fräse eine sogenannte Honbrille aus dem Vollen gefräst und hergestellt.

Diese Honbrille sorgt dafür, dass beim Honen, also dem „Kreuzschleifen“ der Zylinder keine Toleranzen durch Verspannung hervorgerufen werden, die durch die Zugkräfte der Zylinderkopfschrauben und des montierten Zylinderkopfes entstehen.

Die Zylinderkopfschrauben ziehen immerhin mit 100 Nm am Metall. Dadurch verformt sich der Zylinder im zusammengebauten Zustand des Motors. Dies muss bei beim Honen durch die Simulation der auftretenden Kräfte mit einer Honbrille ausgeglichen werden, um später im zusammengebauten

Zustand eine exakt runde Bohrung zu gewährleisten. Ohne Honbrille hat der Zylinder nicht die absolut perfekte Form. Bei einem „Rasenmähermotor“ mag man auf derartigen Aufwand verzichten können. Nicht aber bei einem Highperformance-Motor, der Leistung bringen und aushalten soll. Auf den Bildern kann man im rohgebohrten Zylinder nach Anziehen der Kopfschrauben bereits eine Verformung von 0,03 mm erkennen. Eine solche Toleranz wird leider von vielen Motoreninstandsetzungsbetrieben aus Zeitgründen ak-



zeptiert. Lediglich im Highend Motorenbereich wird mit Honbrillen gearbeitet, um absolute Präzision zu garantieren.

Nutzt man keine Honbrille, ergibt sich bei der Zylinder-

derbearbeitung das Bild auf den Seiten 8/9. Ausgehend von der markierten Gewindebohrung der Kopfschraube kann man einen dunklen Fleck erkennen. Hier verläuft die Verspannung bei



SPORTGARAGE LICHTSCHLAG

Unabhängiger Fachbetrieb für Ihren SEVEN

- Caterham Spezialist
- Technik
- Teile
- Import
- TÜV
- Motorsport

Hanno Lichtschlag
Industriestrasse 42a, 51399 Burscheid
Telefon 0178-8254083
www.sportgarage-lichtschlag.de

Neue Kolben sind eingebaut



angezogenen Kopschrauben. Das eh schon minderwertige Honprofil ist dort gänzlich weg, weil eine Art

„Beule“ im Zylinder entstanden ist. Auch das Honprofil ist maßgebend, ob die Kolben und insbeson-

dere die Kolbenringe später leicht durch den Zylinder laufen, sich ausreichend schmieren lassen und wenig

Firzlauff

KFZ-Meisterbetrieb

Siemensstrasse 3

91183 Aalenberg

Telefon: 09178-5213

Telefax: 09178-5483



Super Seven- und Lotus-Service

Fehlerdiagnose

Unfallinstandsetzung

Seven-Gebrauchtfahrzeuge

Seven-Vermietung

Rabatt für Seven-IG Mitglieder

Reibung und damit unnötig Hitze erzeugen.

Das notwendige Honprofil wurde vorliegend speziell auf die Kolbenringe und den Motor und dessen Einsatzzweck mit dem Hersteller der Kolben und Kolbenringe abgestimmt.

Bei dem Cosworthmotor wurden vorliegend Wössner Kolben und Kolbenringe verarbeitet. Um das exakte Honprofil herauszufinden, bedarf es Rücksprache mit einem Experten, der beim Kolbenhersteller auch nicht immer sofort ans Telefon zu bekommen war. Leider wird diesem Thema nicht immer die notwendige Beachtung geschenkt und gehont was das Zeug hält. Unabhängig



Neue Lagerschalen werden eingesetzt

gig davon, ob es passt oder nicht. Der Motor läuft auch mit dem falschen Honprofil. Fragt sich nur wie. Die meisten Motorinstandsetzer machen es sich einfach, bohren grob 0,005mm an das Endmaß heran und honen dann den Rest heraus. Dies ist dann relativ einfach

und schnell rund und zylindrisch zu honen. Perfekter Motorbau geht aber anders. Um ein effektives Honbild in den Zylinder zu bekommen, müssen Honsteine mit mehreren Körnungen, Härtegraden usw. in richtiger Reihenfolge verwendet werden. Dabei muss jeweils



Die Kurbelwelle ist montiert

in verschiedenen Schritten zwischen 0,07 und 0,005 mm herausgeholt werden. Das dauert und ist schwierig und bedarf viel Erfahrung des Motorbauers, bis das Ergebnis perfekt ist. Wichtig ist Zeit, räumliches Vorstellungsvermögen und das gewisse Fingerspitzengefühl für Maschine und Material. Und natürlich exakte Kennt-

nis über das notwendige Honbild für die verwendeten Kolben und Kolbenringe. Wenn man es richtig macht, entsteht eine Grundrautiefe, darauf ein Plateau und auf diesem Plateau ein Plateau Finisch. Also kurz ein Honbild auf dem Honbild. Erst dann kann der Kolbenring richtig einlaufen und optimal abdichten.

Und das macht letztlich das Quäntchen Leistung mehr zwischen einem normalen Motor und einem präzise hergestellten Motor aus.

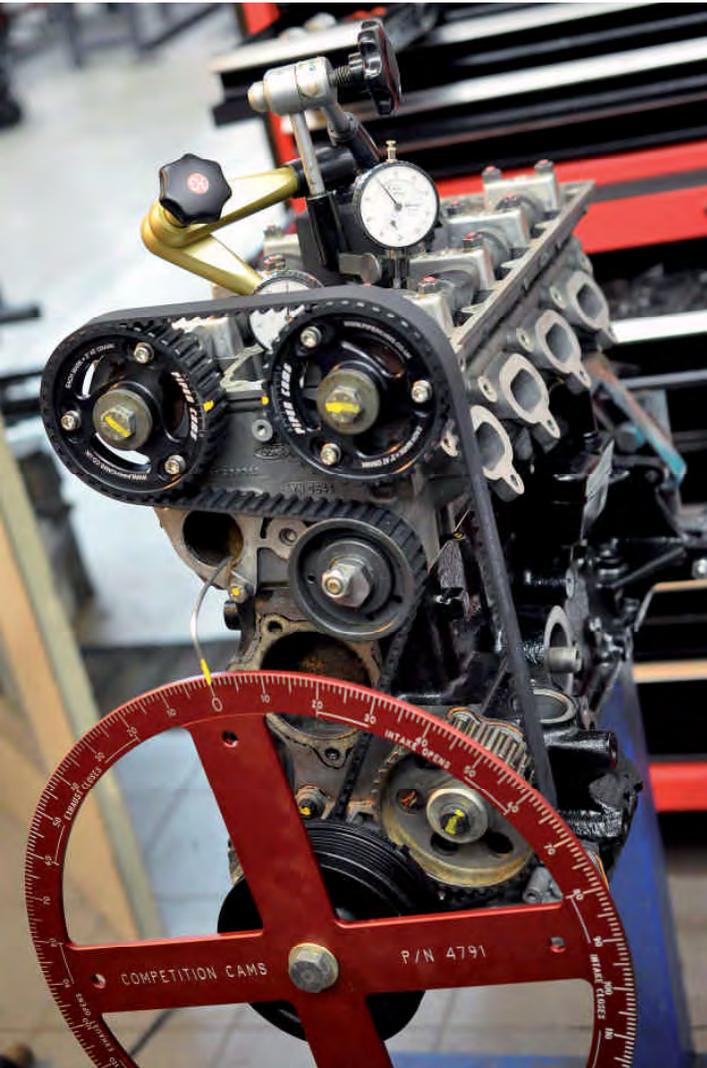
Man merkt es auch an der späteren Laufruhe und am Klang des Motors.

Mit der aus Vollmaterial an der CNC Fräse speziell für den Ford Cosworth 2 Liter hergestellten Honbrille konnte vorliegend dem Motor beim Honen exakt die Spannung gegeben werden, die er auch später haben wird, wenn der aufgearbeitete Zylinderkopf installiert ist. Ohne jegliche Verformung und Abweichungen mit einem Optimum an Gleitfähigkeit und Dichtigkeit. Ein so aufwändiges Honen lohnt sich besonders bei wertvollen Rennmotoren.

Wer Präzision und Manufaktur schätzt, ist hier richtig aufgehoben. Wer nur schnell eine billige Reparatur haben will und wem die Leistung letztlich nicht ganz so wichtig ist, nimmt die preiswerte Variante.

In einer Serienfertigung ist dieses Vorgehen mit Honbrille nahezu unmöglich, weil zu anspruchsvoll und

Das sogenannte „Cam degeeing“, Vermessen der Nockenwelle. Nachmessen mit möglichst grossem Degree Wheel. Nachstellen der Abweichungen zum Sollwert über die einstellbaren Nockenräder.



Handgemachte Unikate für anspruchsvolle Kunden!



Alle Karosserieteile serienmäßig ausschließlich in Aluminium oder Carbon.

Sämtliche fahrzeugspezifische Teile und Komponenten werden exakt an das jeweilige Chassis angepaßt.



RCB Fahrzeug GmbH · Oberhub 2a · 83533 Edling
Telefon: 0 80 76 - 85 00 · Telefax.: 0 80 76 - 84 85
info@rcb7.de · www.rcb7.de

aufwändig. Außerdem gibt es nur ganz wenige Spezialisten, die noch mit Honbrille ein derartiges Honprofil herstellen können.

Hier unterscheiden sich auch sogenannte Motortuner erheblich voneinander. Fragen Sie doch mal Ihren Motortuner, ob er eine Honbrille benutzt. Wenn er damit seine eigene Brille auf der Nase meint, haben Sie mit Sicherheit den Falschen Tuner erwischt, wenn Ihnen Qualität im Motorbau wichtig ist.

Auch die Ersatzteilbeschaffung war trotz Internetzeitalters nicht ganz einfach. Da es sich um einen alten, fast 25 Jahre alten Cosworthmotor handelt, sind Ersatzteile nicht so einfach am Markt zu erhalten. Hier musste zunächst aufwändige Internetrecherche betrieben werden, bis die richtigen Kolben und Teile gefunden waren. Wir haben uns dann letztlich für Wössner Kolben entschieden. Auch originale No-

ckenwellen im Neuzustand waren nicht einfach zu finden. Nach längerer Recherche fanden wir aber nahezu originalgetreue und vor allem neue Nockenwellen.

Schärfere Nockenwellen oder auch gebrauchte oder aufgearbeitete Nockenwellen wären kein Problem gewesen. Für den Rennsport, in dem leider viele Cosworthmotoren dieser Bauart unwiederbringlich verschlissen wurden, gibt es immer noch genügend „scharfe“ Nockenwellen am Markt zu kaufen. Ziel war es aber, den Motor wieder möglichst originalgetreu aufzubauen. Die Endleistung lässt sich wie bei Turbomotoren üblich, über denselben regulieren und einstellen. Aufgrund der sehr präzisen Aufarbeitung des Motors könnte der Motor deutlich mehr Leistung als in seiner Originalform abgeben, was aber nicht im Einklang mit der Verwendung im öffentlichen Straßenverkehr stehen würde.

Beim Turbo gab es ebenfalls eine große Überraschung. Obwohl das Fahrzeug erst ein Jahr vorher beim Vorbesitzer in einer Fachwerkstatt eine Überholung des Turbos verpasst bekommen haben soll (so steht es jedenfalls auf der mitgelieferten Rechnung über 800 €), waren dessen Lager völlig ausgeschlagen. Das Gehäuse hatte zusätzlich mehrere Risse vorzuweisen. Seit Erneuerung des Turbos wurde der Motor nur insgesamt 1000 Kilometer bewegt. Es ist eher auszuschließen, dass diese Schäden während der kurzen Zeit nach der Instandsetzung entstanden sind. Aus diesem Grund haben wir uns diesmal an einen auf Turbolader spezialisierten Fachbetrieb in München gewendet (The Turbo Engineers), der prompt Abhilfe schaffen und den Turbo für einen ähnlichen, leicht höheren Betrag wieder in Neuzustand versetzen konnte. Es handelt sich bei dem

Turbo um einen wohl heute seltenen Garrett Turbolader, der auch nicht durch einen anderen, neuen Turbo ersetzt werden sollte oder konnte.

Nachdem der Motor mit seinen neuen Teilen wieder zusammengesetzt war und der Chef des Hauses, Florian Schuldes, einen ausgiebigen Sonntagsausflug auf besonderen Wunsch des Fahrzeugeigentümers mit dem Fahrzeug gemacht hat, konnte er gleich die eigentliche Schwachstelle des Fahrzeugs und des verbauten Motors feststellen, die ihn letztlich auch in seine Werkstatt gebracht hat. Bedingt durch die geringen Platzverhältnisse im Motorraum, wird der Turbomotor einfach zu heiß im normalen Betrieb bei warmem Wetter. Die 100 Grad Marke beim Kühlwasser (und auch darüber) war ohne hohe Drehzahl (schließlich ist

man noch im Einfahrmodus unterwegs) sehr leicht zu erreichen. Der Einbau eines größeren Kühlers ist nicht mehr möglich, da der verbaute Kühler bereits die maximale Anzahl von Netzen verbaut hat. Mehr geht hier nicht im Frontbereich. Es ist aber aufgefallen, dass Kühlwasser und Öl nebeneinander im Motor verlaufen und sich dabei gegenseitig erhitzen, was nicht unbedingt ein Vorteil ist, aber die Alltagstauglichkeit in einem Sierra Cosworth mit großem Motorraum und entsprechend großem Kühler erhöhte. Dies wurde nunmehr geändert. Jetzt heizen sich Öl und Wasser nicht mehr gegenseitig auf. Wenn im Motorraum kein Platz für einen größeren Kühler ist, muss angebaut werden. Dort, wo gerade noch Platz ist bei dem kleinen Fahrzeug. Wir haben uns für

einen zweiten Wasserkühler im hinteren Bereich des Fahrzeugs entschlossen.

Ein flacher Kühler aus dem Rennzubehör wurde hinter die Hinterachse an dem Fahrzeugboden verbaut.

Hierfür musste ein trichterförmiges Alugehäuse gefertigt werden, dass sowohl Zusatzkühler als auch den hierfür nötigen Windstrom aufnehmen und ableiten muss. Dieser zweite Kühler wird mit einer elektrischen und Thermostat gesteuerten Zusatzpumpe mit Kühlwasser versorgt. Im Fahrbetrieb merkt man deutlich den zusätzlichen Kühler.

Wir haben jetzt im Schnitt eine Wassertemperatur von gesunden 80 bis maximal 100 Grad, deren Ausschläge nach oben im Stop und Go Verkehr über den Lüfter wieder leicht nach unten geregelt werden.

Da wir schon am Thema Motorkühlung waren, haben



wir auch gleich noch einen kleinen Ölkühler aus dem Rennsortiment verbaut. Dieser hatte gerade noch Platz im Motorraum. Er wird ebenso von unten mittels eines extra hierfür gefertigten Alugehäuses mit Luftleitblechen angeblasen, was zu einer zusätzlichen Kühlung führt. Auch hier sind wir mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Es dauert jetzt zwar etwas länger, bis die korrekte Öltemperatur erreicht wird, wenn man nach dem Kaltstart auf Landstraßentempo geht und damit die Luftkühlung nutzt. Die Temperatur

bleibt dann aber im absolut gesunden Bereich um 100 Grad. Nach dem Einfahren wird von mineralischem auf synthetisches Öl umgestellt, was bei dieser Temperatur perfekte Bedingungen vorfindet. Zuvor war auch dieser Punkt ein Problem, was Sorgen bereitete. Hinter den beiden serienmäßig verbauten Kühlern hängt ein Ventilator, der die Luft von außen hereinzieht. Wir gingen davon aus, dass der Ventilator auch schon einige Jahre hinter sich hat, so dass wir uns auch hier zu einem Austausch entschlos-

sen haben und einen Hochleistungsventilator aus dem Rennsport eingebaut haben. Dieser zieht bereits subjektiv deutlich mehr Luft an, so dass wir auch hier ein besseres und vor allem schnelleres Kühlergebnis umsetzen konnten. Insbesondere im Start and Stop Verkehr bei extrem heißen Temperaturen (wie wir sie aktuell mit über 30 Grad vorfinden) gibt es jetzt keine Ausreißer mehr, da sich der Ventilator bei Erreichen entsprechend hoher Temperatur automatisch einschaltet und für schnelle und ausreichende Kühlung

sorgt. Materialmordende Überhitzung ist jetzt nicht mehr das Problem bei dem alten Cossi. Zusammenfassend hat der Eigentümer des alten Westfield mit Cossi Motor folgende Erfahrungen gewonnen: Bei gebrauchten Engländern weiß man nie, was man wirklich gekauft hat. Ist das Fahrzeug durch zu viele Hände gegangen, muss man mit einem kapitalen Schaden an wesentlichen Teilen oder versprochen. Leider gibt es sogenannte Fachbetriebe, die zwar Leistungen in Rechnungen ausweisen, diese aber anscheinend nie



ausgeführt haben. Bei dem hier vorgestellten Fahrzeug wurde vom Vorbesitzer ebenso hier in Deutschland bei einem an-

Enge im Motorraum



CATERHAM
DEUTSCHLAND

Weitere Infos:



CATERHAM 620 R
0 - 100 km/h in 2.88 sec.
V-max 250 km/h

Caterham Deutschland GmbH
Autohaus Hoffmann & Rink
Kurt Hoffmann

Danziger Str. 6
56564 Neuwied
T. +49(0) 26 31 / 39 36 - 0
F. +49(0) 26 31 / 39 36 - 38
M. +49(0) 175 / 56 44 0 11
E. info@caterham.de

Testfahrt am Nürburgring ab Juli möglich!

Zusätzlicher Ölkühler



Lufteleitblech für den Wasserkühler

Fertig eingebaut



geblichen Tuning Fachbetrieb von RHD auf LHD umgerüstet. Bei Durchsicht der Lenkstange musste leider festgestellt werden, dass hier Teile mehr oder weniger aneinandergelastet statt geschweißt wurden. Es hätte durch diese Nachlässigkeit leicht zu einer lebensbedrohlichen Situation kommen können. Hinzu kommt, dass diese „Schweißarbeiten“ sogar schon einen Haarriss hatten.

Nicht auszudenken, wenn sich dieser bei höherer Geschwindigkeit oder in einer Kurve auf Alpentour ausgewirkt hätte. Die beim Vorbesitzer in Rechnung gestellte Revision des Turbos hat mit Sicherheit nie stattgefunden. Wenn man ein solch exotisches Fahrzeug fährt, muss man entweder ein sehr talentierter Schrauber sein oder man muss eine Werkstatt seines Vertrauens haben, die tatsächlich in der Lage ist, die in Rechnung gestellten Arbeiten sorgfältig und fachmännisch umzusetzen.

Wie der Cossi jetzt fährt? Großartig. Der Motorklang ist einmalig. So unvernünftig und herausfordernd wie ein alter Turbo. Erst kommt relativ wenig, dann kommt ab circa 4000 U/min der Schlag ins Genick. Das Problem ist nicht mangelnde Leistung. Das Problem ist mangelnder Grip....

Ol' SKOOL CUSTOMS

the big inch company

Ihr Spezialist

für Motor- und Getriebebau,
Hinterachsüberholung/
-verstärkung für Straße
und Wettbewerb

US-Car-Service

Ol'Skool Customs GmbH
Walter-Kolb-Straße 3b
64354 Reinheim
T: +49 (0) 6162 . 911 77 44
technik@olskoolcustoms.de
www.olskoolcustoms.de

Sonderanfertigungen
auf hauseigenem
CNC-Fräs- und
Drehzentrum

