



# SSF Journal 9.2009



**Robin Hood S7**

## **1. Projekt:**

## **Umbau Vorderachse**

### **Warum ?**

Die Bremsleistung lässt gewaltig zu wünschen übrig, da meiner Meinung nach der Stabilisator sich erst nach hinten biegt beim Bremsen. Das hat zur Folge das dann ein gewisser Druck aufgebaut wird der dann irgendwann so groß ist das er das Rad wieder nach vorne schiebt. Das Ergebnis ist ein „Stotterndes“ Bremsen.

Die Lenkung ist durch den Stabi ebenfalls beeinflusst. Auch hier federt der Stabi mit, was er meiner Meinung nach nicht müsste.

Dann noch der letzte Punkt, die Federung vorne. Der Stabi ist durch seine Anordnung auch beim einfedern mit bei der Partie. Er dient sozusagen als 2. Feder. Also hindert er wenn man so will das Federn, da unsere Autos in einer ganz anderen Gewichtsklasse sind als der Originale Sierra.

### **Wie ?**

Über das wie habe ich das Internet bemüht. Eigentlich findet man auf die schnelle nur eine Seite: Die von Dave Andrews <http://hometown.aol.com/dvandrews>

Nach längerem Suchen habe ich dann auf der Homepage der Robin Hood Owner noch jemanden gefunden der es anders gelöst hatte.

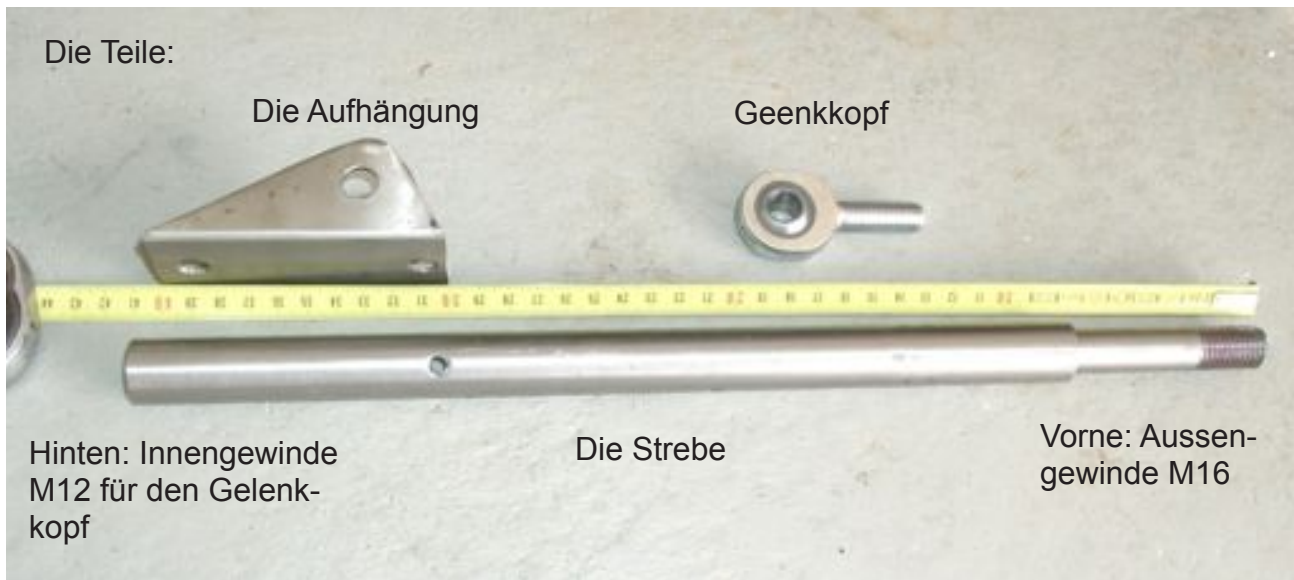
Diese Version hat einen Vorteil aber ist schwer umzusetzen das ich diese gleich wieder verworfen habe. In dieser Version wird der vorhandene Stabi gekürzt und als Strebe genutzt. Dadurch hat man evtl. einen besseren Lenkeinschlag, aber den Stabi mit Innengewinde zu versehen.... Nein Danke. Ist nicht umsonst Federstahl.

Also nun zum eigentlichen WIE:

Der Stabi wird ersatzlos gestrichen fürs Erste. Also die Halterungen unten am Stabi demontieren und aus den Armen herausziehen. Sollte das etwas schwer gehen, dann lieber

einen Arm ganz abbauen. Denn mit Gewalt geht's auch, aber danach habt ihr bestimmt denselben blauen Fleck am Ellenbogen wie ich ;-)

Nun wird in den Arm eine gerade Stange eingesetzt die dann am Rahmen befestigt wird. Das wars dann auch schon. Man könnte die natürlich noch biegen um evtl. mehr Lenkeinschlag zu bekommen, aber fürs Erste hab ich es mal so gelassen



Die Strebe besteht aus Rundmaterial Stahl mit Durchmesser 22mm und einer Länge von 40cm. Die vorderen 77 mm wurden abgedreht auf Durchmesser 16mm und dann davon wieder die ersten 25mm mit Gewinde M16 versehen. Auf der anderen Seite kommt ein Innengewinde M12 rein. Ich habe das ziemlich tief rein geschnitten um später noch kürzen zu können oder eine Gegenmutter an zu bringen. Mit 4 cm Gewindetiefe macht ihr nichts falsch. Das Loch das ihr auf dem Foto noch seht ist nur zum festhalten beim anziehen bzw. um dann noch einzustellen das die Räder gleich stehen.



Die Aufhängung habe ich mir aus einem VA Vierkantrrohr 40x40 herausgeschnitten. Also ca. 40 mm Hoch, 40 mm Breit und die Länge habe ich mal auf 100 mm festgelegt.



Der Gelenkkopf ist in vielen Varianten erhältlich. Ich habe mich für einen „wartungsfreien“ entschieden da ich mich selber kenne und sicher nicht der bin der immer abschmiert.... Der Typ des Gelenkkopfes ist: SKF SAKB 12 F

## Und los...

Nachdem ja der Stabi nun schon weg sein sollte, habe ich die Strebe zusammengeschaubt. Also den Gelenkkopf in die Strebe und diese dann in den Arm eingeschoben. Dann die Aufhängung mittels einer Schraube M12x60 VA daran gesetzt und am Fahrzeug markiert wo denn nun ein Loch rein muss. Aufpassen muss man dabei allerdings wie der Arm mittlerweile steht und wie weit der Gelenkkopf raus schaut (Ich habe noch ca. 1 cm Gewinde sichtbar gelassen). Der Arm sollte mittig sein von der Konsole an der er nun noch hängt. An eines der beiden Löcher kommt man in dieser Stellung mit dem Edding nicht ran, macht aber nix weil eines erst mal ausreichend ist. Aufpassen damit die untere Kante der Aufhängung gleich hoch mit dem Rahmen ist. Erstens ist dann schon mal steifer und Zweitens ist dann auch schnell noch verstärkt wenn man die Aufhängung dann noch mittels einer Platte mit dem Boden verschraubt. Sollte jemand Platz haben, Innen was bei zu legen soll er das tun. Damit wird das ganze noch stabiler. Eine Platte mit 3 mm sollte ideal sein. Diese dann ruhig etwas länger machen. Bei mir war da leider kein Platz. Darum eben die Idee mit der Verschraubung am Boden. Das habe ich bisher aber auch noch nicht gemacht....



Jetzt mal kurz prüfen wo man denn raus kommt beim Bohren. Dazu die Aufhängung wieder weg gemacht, und somit die Möglichkeit geschaffen auch die zweite Bohrung an zu zeichnen. Ich bin einmal in der Mitte der Motoraufhängung rausgekommen und einmal daneben. Beides war kein Problem um mit den Muttern noch agieren zu können. Also ankörnen und bohren (10,5 für Schrauben M10x30). Um den Gelenkkopf

fest zu bekommen in der Konsole habe ich momentan noch 8 Unterlagscheiben pro Seite unterlegt. Diese werde ich dann durch Hülsen austauschen. Momentan habe ich so allerdings noch die Möglichkeit das Gelenk höher oder tiefer zu befestigen.

Eigentlich kann man jetzt diese Seite fertig machen. Also Strebe zusammensetzen, rein in den Arm und dann in die Aufhängung. Diese mit selbstsichernden Muttern festschrauben oder mit Schraubensicherung arbeiten. Jetzt kann man mit Hilfe des Loches in der Strebe (6mm) den Arm nach vorne und hinten einstellen. Hat man den Arm nun mittig, muss die M16er Sicherungsmutter wieder am Arm befestigt werden. Hier empfehle ich immer generell neue zu nehmen. Sicher ist Sicher. Jetzt sollte diese Seite eigentlich fertig sein. Die andere Seite nach gleichem Muster und fertig. Die Gelenkköpfe sowie alle Schrauben

habe ich erst nach einer kleinen Probefahrt mit Loctite gesichert. So kann ich auch noch kleine Einstellungen machen ohne die Schraubensicherung wieder zu zerstören. Würde man die Strebe etwas kürzen, kann man auch mit einer Kontermutter am Gelenkkopf arbeiten. Ich wollte aber lieber so viel Gewinde wie möglich in der Strebe.



Und so sollte es dann aussehen

*Gruß Gordon*

Im Winter 08/09 möchte ich noch die hinteren Radbremszylinder auf die 22mm Version umbauen. Dann sollte Bremsen und Handling OK sein.

# Die unendliche Geschichte . . . .

## oder lang hat es gebraucht.

Der lange Weg vom Traum zum fertigen Ronart.

Erst wenige Jahre in der Seven-Szene unterwegs, entschieden wir uns in 2002 zum ersten Mal am Club-Treffen am OGP teilzunehmen. Da wir noch keine Erfahrung mit diesem Treffen hatten, buchten wir eine Pension in ca. 10km Entfernung vom Ring, statt zu zelten.

Freitags ging es dann nachmittags, nach der Arbeit los Richtung Nürburgring. Nach einigen kalten Duschen auf der Anfahrt fuhren wir zuerst in die Pension, um uns ein wenig frisch zu machen. Dann ging es los Richtung Clubparkplatz. Auf der langen Geraden entlang der Doettinger Höhe hatten wir unseren ersten Kontakt mit den "außerirdischen" Ronarts. Fünf Fahrzeuge kamen uns entgegen und grollten dumpf an uns vorbei. Zum Wenden war keine Gelegenheit, also mußten wir darauf beschränken dieses Erlebnis in Erinnerung zu halten. Diskussionen auf dem Clubparkplatz brachten keine neuen Erkenntnisse, um was für Fahrzeuge es sich gehandelt haben könnte.

Aber man sagt ja, es gibt Wege und Zeichen. So kam es, daß wir am Sonntag ein wenig ans Brünchen fuhren und uns dort unter das Volk mischten. Nach kurzer Zeit blickte ich mich um - Kontrolle ob der Westfield auch brav an seinem Platz stand - und siehe da, direkt daneben parkte ein Ronart.



Wir kamen natürlich sofort mit dem stolzen Besitzer ins Gespräch und endlich erfuhren wir mehr über Fahrzeug und Herkunft. Ulrich hatte seinen Ronart selbst aufgebaut und war, ab von der Norm Jaguarmotoren zu verwenden, mit einem 8 Zylinder Rover mit Bi-Turbo unterwegs. Von ihm bekamen wir Tips, wie und wo der Hersteller Ronart zu finden war und auch bereits ein erstes Gefühl dafür, daß Bau und Zulassung solch eines Wagens nicht ganz mit einem Seven zu vergleichen waren.

Zurück in der Heimat suchte ich im Internet alle Daten, die ich zu Ronart finden konnte und nahm ersten Kontakt mit Arthur Wolstenholme auf, der Inhaber der Firma ist, die den Wagen herstellt. Arthur war sehr hilfsbereit und gab mir auf meinen Wunsch hin, Kontaktdaten von deutschen Ronartbesitzern (Immerhin 3 waren es zu dem Zeitpunkt).

In den kommenden Wochen gelang es mir mit zwei Ronateers via Email in Kontakt zu kommen und ihre Ausführungen bezüglich des Arbeitsaufwands und der Kosten für den Bau eines Ronarts ließen mich erst einmal zucken.

Mit einer Ansage von 2 Jahren Bauzeit und einem Budget vergleichbar mit den Kosten für einen durchschnittlichen, neuen VM, war das Thema Ronart erstmal ad Akta gelegt. Trotzdem ging mir der Wagen nie wieder aus dem Kopf und ich unternahm in den kommenden 5 Jahren immer wieder neue Anläufe mich zu überreden, aber die Vernunft sagte mir, du hast nicht genug Zeit das Auto zu bauen und du hast nicht genug Geld, um es dir bauen zu lassen (mal davon ab, daß ich den Wagen, wenn dann auch selbst bauen wollte, soweit meine Fähigkeiten es zuließen).

Im Frühsommer 2007 war es wieder einmal soweit, das Ronartfieber brach aus. Aber diesmal sah die Lage besser aus. Nachdem mein Vater bereits einige Jahre in Rente war und in der Zwischenzeit zwei Traktoren restauriert hatte, fehlte ihm ein neues Objekt. Meine Idee war es, zwei Sachen miteinander zu verbinden - zum Einen wäre es schön etwas mehr Zeit mit meinem Vater zu verbringen, da man sich doch recht selten sah - zum Anderen wäre so das Problem Zeit minimiert und Erfahrung aus der Restauration der Traktoren (Kenntnisse im Jagen und Sammeln) wertvoll, um Fehler zu vermeiden.

Bei meinem Vater fand das Projekt Gegenliebe und nach einer erneuten Kalkulation des Budgets entscheiden wir, Arthur zu besuchen und einen Eindruck von seiner "Fabrik" zu bekommen. So ging es im August 2007 per Flieger nach London und von dort per PKW weiter nach Peterborough. Endlich stand ich dem Mann gegenüber, der mir am Telefon und per Email schon so viel geholfen hatte und endlich konnte ich sehen, wie er arbeitete.



An diesem Wochenende hatte Arthur sein neuestes Schmuckstück den Vanwall Single Seater V12 im Werk stehen. Das Auto wurde sogar von Top Gear gefahren und es gibt einen schönen Bericht darüber. [http://videos.streetfire.net/video/045-Top-Gear-Vanwall\\_181616.htm](http://videos.streetfire.net/video/045-Top-Gear-Vanwall_181616.htm)

Das Problem war nur, es war ein 12 Zylinder und nach einem langen Blick unter die Haube und einer Live-Vorführung im Hof, war mein Budget, daß auf einem 6 Zylinder basierte bereits das erste Mal revidiert. Die Optik und der Klang des Motors waren unglaublich und unsere Entscheidung fiel für den 12 Zylinder.

Die Bestellung wurde unterschrieben und Arthur nannte uns für den ersten Schwung Teile inklusive des Rahmens Januar als Liefertermin. Die "Montageanleitung" nahm ich bereits mit, sie bestand im wesentlichen auf 30 Seiten Text mit ein paar kleinen Bildchen und kopierten Stellen aus Jaguar-Werkstatthandbüchern. Somit bestätigt sich der Anfangsverdacht, daß dieses Projekt eine andere Herausforderung würde, als ein schön passgenauer und kompletter Sevenbausatz mit eine Montageanleitung ähnlich der eines Revell-Modellbausatzes, wie ich es von VM kannte. Aber was ist das Leben ohne Herausforderungen...

Zurück zu Hause machten wir uns sofort auf die Suche nach einem passenden Teilesponder, den wir in Neuss fanden. Ein wunderschöner, gut erhaltener Jaguar XJ12 H.E. mit 185.000km. Ich brachte das Auto auf Achse nach Hause und war begeistert vom seidigen Lauf des Motors und vom enormen Drehmoment.



So wurde die gut präparierte Garage in unserem Bürogebäude das erste Mal für die nächsten knapp 2 Jahre besetzt. Am 20. Oktober 2007 war der Motor raus, dann ging es Schlag auf Schlag. Einen Monat später wurde der nicht nutzbare Rest des Wagens vom Schrotthändler abgeholt.





Ich weiß nicht wie viele Dosen Bremsenreiniger, wie viele Lappen und wie viel Schmirgel wir verbraucht haben, aber eins ist heute sicher. Nie wieder ein Schlachtauto, nur um die Achsen, Motor und Getriebe zu bekommen. Die Teile müssen alle überholt werden und da ist es nicht teurer und wesentlich schneller, sich überholte Teile zu beschaffen. Insbesondere, wenn es sich um ein Auto handelt, für das die Teilelage am Markt wirklich sehr gut ist.

Zwischenzeitlich hatte ich Kontakt mit Jürgen Schürdt von JJ Engineering aufgenommen, ein absoluter Jaguar-Experte, der zufälligerweise nur 10km von uns entfernt wohnt. Jürgen hat sich auf Rennsport und Restauration von besonderen Jaguars spezialisiert und kann mit seiner Werkstatt alle Leistungen aus einer Hand bieten. Ich war natürlich für seine zahlreichen Ratschläge dankbar und wollte ihm aber auch den Motor anvertrauen, zur Kontrolle und Anpassung an den Ronart. Allerdings brachte er mich auf eine Idee, die mein Budget wieder sprengen sollte. "Auf den Motor gehören Vergaser!" sprach Jürgen und ich wusste er hatte Recht. Also ging ich auf die Suche nach einem Package mit 6 (!) Weber-Vergasern, mit passenden Brücken und Gestänge. Bei Limora wurde ich fündig und um einiges ärmer.

Anfang Januar 2008 kam der Anruf von Arthur, daß wir die erste Fuhre Teile abholen könnten. Also ging es mit Hänger auf die Insel und vollbeladen zurück.

Nun konnte es richtig losgehen und die aufgearbeiteten Teile aus dem XJ warteten nur noch auf den Einbau. Zunächst ging der Rahmen noch einmal zum Lackierer, um eine vernünftige Deckschicht zu erhalten. Dann wurde die Hinterachse komplettiert und -beinah- eingebaut.

Wie sich herausstellte passte der Käfig, der die Hinterachse aufnehmen sollte, nicht und Arthur bekam eine Maßskizze, um einen neuen Käfig zu bauen. So vergingen wieder Wochen.

Eines Abends stolperte ich im Ebay über eine Jaguar V12 Motor aus einem XJS Cabrio, 92er Baujahr, mit geringen Laufleistung, der seit 5 Jahren, nach einem Unfall, im Keller seines Besitzers stand und nun verkauft werden sollte. Ich beobachtete die Versteigerung und der Motor wurde nicht verkauft. Auch in einem zweiten Anlauf kein Käufer ! Daraufhin setzte ich mich mit dem Verkäufer in



Kontakt und vereinbarte eine Besichtigung des Motors. Der Standort war glücklicherweise nur 60km von uns entfernt, also war das Risiko höchstens 2 Stunden umsonst im Auto gesessen zu haben. In weiser Voraussicht nahm ich meinen Vater und meinen Onkel, sowie einen PKW-Hänger mit...Als wir den Motor sahen, war klar, der Zustand war äußerlich fantastisch und beim Preis, auf den wir uns vereinbarten, konnte man das Risiko eingehen, daß der Motor vielleicht nicht 100% fit war.

Als nächster Punkt war zu klären, welches Getriebe verbaut werden sollte, da der Original-Antriebsstang mit einer Automatik versehen war, die zum Einen schwer wie Blei war und zum Anderen - wer will in solch einem Auto ein Automatikgetriebe ? Jaguargetriebe für den V12 sind rar und entsprechend teuer, Getrag war eine Option, aber auch ein T5 von Borg Warner kam in Betracht. In solchen Fällen ist es wertvoll gute Seven-Freunde zu haben. Micha aus Meine hatte noch ein T5 aus einem Sierra Cosworth 2WD, das einen guten Eindruck machte und er überliess es mir für einen sehr guten Preis.

Aber irgendwie mussten Motor und Getriebe ja zueinander finden, dabei waren zwei Aufgaben zu lösen. Es mußte eine Kupplungsglocke her, die passte und es mußte eine entsprechende Kupplung gefunden werden. Glocken gab es in England, zu horrenden Preisen und wieder half Google (und der schwache Dollar). In den USA fand ich einen Hersteller, der genau die Glocke hatte, die ich brauchte, da die Amis öfter Jaguarmotoren verbauten. Für 500\$ plus Fracht war ich nach wenigen Wochen stolzer Besitzer einer Aluglocke, an der wir nicht eine Bohrung nacharbeiten brauchten !

Jetzt war der Zeitpunkt gekommen Motor, Vergaser, Glocke und Getriebe zu Jürgen Schürdt zu bringen, mit dem Auftrag den Motor zu revidieren, soweit notwendig, die Anbauteile anzupassen, Vergaser aufzubauen und die Kupplung zu beschaffen. Wir entschieden uns für eine AP Racing Kupplung, da die entsprechende Erfahrung für unsere Motor- / Getriebekombination vorliegen sollte. Pustekuchen ! Nach kurzer Zeit stellte Jürgen fest, daß AP nur Standardbauteile für das T5 aus dem Ford Mustang hatte, daß sich doch vom Sierra T5 unterschied. Glücklicherweise wurde die Kupplung entsprechend von AP gebaut und das Problem war gelöst.



Endlich bekamen wir Arthurs Lieferung mit dem geänderten Käfig und wir konnten parallel zu Jürgen am Rahmen arbeiten. Halterungen wurden abgetrennt und neu angeschweisst. Besonders die Situation rund um die Lenkung und Kühlerhalterung war sehr eng und bedurfte einiger Anpassungen. Aber nach einigen Wochenende konnten wir die komplettierte Hinterachse verbauen.

Also rein mit der Hinterachse und ran an die Vorderachse. Nach kurzer Zeit stand der Ronart erstmals auf Rädern.

Als nächstes verlegten wir die Bremsleitungen provisorisch, da man so bestens an alle Rahmentteile herankam.

Anfang Februar war der Motor fertig und wir konnten das gute Stück abholen. Auf dem Hänger machte er sich schon ganz gut. Aber wie gut würde er sich erst im Ronart machen!



Nachdem wir einige Maße aufgenommen hatten stellte sich heraus, daß der Rahmen an verschiedenen - zum Glück nicht tragenden - Stellen nicht passte. Also mußte erst noch einmal nachgearbeitet werden. Insbesondere die Motorlager mußten durch Silentblöcke deutscher Herkunft ersetzt werden, die wir bei Ingenieurbüro Zimmermann fanden, die uns auch der Auswahl der Lager halfen.

Am ersten März war der Motor dann eingebaut.

Irgendwie bekam man das Gefühl der härteste Teil des Jobs sei schon gemacht, aber... wie wir später wußten waren wir noch ganz am Anfang!

Die Kardanwelle war in der Zwischenzeit nach England geschickt worden, da Arthur sie ändern und anpassen sollte. Leider kam sie, nach Wochen, leiderlich verschweißt zurück und Jürgen riet uns davon ab sie einzubauen. Gut dass es Elbe in Köln gibt. Welle hingebbracht und innerhalb kürzester Zeit hatten sie uns eine passende Welle gebaut.

Anfang Mai war es soweit. Die vermeintlich restlichen Teile sollten abholbereit sein. Also Hänger angespannt und los. Bei der Abholung sah alles gut aus, den Lieferschein kontrollierten wir nicht bis zur letzten Schraube, was uns nachher einige Zeit kosten sollte.



Die Rückfahrt mit der Fähre war ein weiteres Highlight, da wir richtigen Sturm hatten und die Wellen so hoch waren, daß das Schiff bei jedem Ritt über einen Wellenkamm dröhnte wie eine Kirchturmglocke.

Müde aber glücklich waren wir Sonntags wieder zurück und konnten es uns nicht nehmen lassen, die Karosserie einfach mal dran zukleben, um zu sehen, wie der Ronart mal aussehen sollte.

Jetzt standen noch zwei große Herausforderungen an, bei denen uns Jürgen noch einmal helfen mußte. Der Rahmen des Ronart und die Lage des Lenkgestänges sind eine wahre Kür, für jeden der versuchen muß an ihnen eine Auspuffanlage vorbeizuzwängen.



Im mühsamer Kleinarbeit wurden am Auto die ersten Krümmerstücke geschweisst und mit einem Flansch versehen, damit man sie nach der Montage bloß nicht noch einmal ausbauen muß !

Nicht ein Rohr war wie das Andere. Das Tapen der Rohre übernahm ich am Wochenende in unserer Büroküche. Unsere Leute haben den Geruch sicher noch Wochen in der Nase gehabt, der sich im Küchenbackofen beim "Einbacken" der Bänder festsetzte.

Unser komplettes Rohrmaterial haben wir einem anderen guten Sevenfreund zu verdanken, genau wie die Poliermaschine, mit der ich die Auspuffanlage letztendlich aufpolierte. Michael aus Fensdorf hat berufsbedingt einen guten Draht zum Edelstahl und so bekam ich alle notwendigen Rohre schnell und günstig.

Nach über 100 Stunden Schweiß- und Schneidarbeit waren die Krümmer und der Rest der Anlage fertig.



Das Aufpolieren der Teile kostete drei Wochenenden und hätte ich nicht die Schleifmaschine von Michael aus Fensdorf gehabt, dann hätte es wohl Monate gedauert.

Für solche Arbeiten mit enden Rohrradien kann ich eine Rohrschleifmaschine, wie ich sie glücklicherweise hatte, nur empfehlen. Trotzdem ist es ein hartes und dreckiges Stück Arbeit.

Aber jeder der so eine Arbeit schon mal gemacht hat weiß, wie schön das Gefühl ist, wenn man die fertigen Teile in der Hand hat und nach mehreren Duschen den Staub vom Körper.

Im August kam Jürgen Schürdt mit einem der Wagen, die er so regelmäßig betreut und auch baut zu Besuch.



Im September bekamen wir noch Besuch vom Stammtisch Bergisches Land. Man war doch ein wenig neugierig, was wir da so bauen, im Forum war es ja bekannt geworden. Wir haben uns natürlich über den Besuch gefreut und bei Kaffee und Kuchen gefachsimpelt.



Das Geschäft hatte mich doch gezwungen etwas kürzer zu treten und wir verloren ein wenig Schwung. Mittlerweile waren wir aber bereits im November 2008 und hatten damit bereits 14 Monate Bauzeit hinter uns. Als nächstes gingen die Karosserieteile an meinen alten DLRG-Freund Ralf Krah, der eine eigene Lackiererei besitzt und allem eine tolle Lackierung verpaßte. Als wir die Teile das erste Mal lackiert sahen, war klar, die Farbe passte perfekt.

Den Tip für die Farbwahl verdanken wir Jürgen...und wer sich an die alten Fiestas aus den 80ern erinnert, wird merken es handelt sich um einen Standard-Ford-Farbtönen.



Glücklicherweise hatten wir viele Teile vorbereiten können und somit ging der Zusammenbau einigermaßen fix vonstatten.

Nachdem der Tank verbaut war und das Mittelteil der Karosserie saß, half Jürgen und nochmal mit der Benzinversorgung. Zwei Facettpumpen mußten es sein, ein Catchtank und Druckreger mit Filter, sowie die kompletten Leitungen Edelstahlummantelt, alle Verbindungen geschraubt.



Die Spritzwand wurde komplett mit Edelstahlblech verkleidet, aus optischen Gründen, aber auch als Hitzeschutz. Der V12 wird richtig heiß !

Damit das gute Stück nicht in Flammen aufgeht, verpassten wir dem Ronart eine zentrale Löschanlage.



Das Armaturenbrett hatte ich in CAD neu gezeichnet und von einem ehemaligen Mitarbeiter lasern lassen, da mir das Original-Armaturenbrett nicht gefiel.

Nach Weihnachten stoppte die Baustelle wieder ein wenig, es war Zeit für Urlaub. Erst Anfang Februar ging es richtig weiter.

Kummer machte uns das Kühlsystem und der Kühler wurde 3mal umgeschweisst bis es passte und er wieder dicht war.

Am letzten Februar war es dann so weit ! Nachdem der Motor ja 5 Jahre gestanden hatte, wollten wir sichergehen, dass wir möglichst viel Öl im Kreislauf haben, bevor wir starten. Wir bauten uns eine Vorrichtung mit einer mechanischen Ölpumpe, die wir mit einer Bohrmaschine antrieben und liessen 10 Liter Öl durch die Kanäle kreisen. Anscheinend war die Maßnahme nicht so verkehrt, denn beim Start war kaum außergewöhnliches an Geräuschen von der Mechanik zu hören.



Nach 2 Umdrehungen war er schon da und klapperte vor sich hin. Jürgen verpasste der Weberfabrik eine Grundeinstellung und schon klang der Motor richtig gut.

Das war schon eine Sternstunde !!



Hier kann man die ersten Töne hören : [http://video.google.de/videoplay?docid=5924352219600485542&ei=N18GS9PPKqac2wLWn\\_D\\_CQ&q=ronart&hl=de#](http://video.google.de/videoplay?docid=5924352219600485542&ei=N18GS9PPKqac2wLWn_D_CQ&q=ronart&hl=de#)

Einmal den Motor gehört zu haben, gab nochmal richtig Motivation. Jetzt wurde mit Dampf gearbeitet, um fertig zu werden.

Brooklands sind bei einem Ronart Pflicht und das Innenleben mit viel Alu, das im Lauf der Zeit Patina annehmen kann, gehört irgendwie auch dazu.

Etwas seltsam ist die Anordnung der Handbremse auf der, dem Fahrer zugewandten Seite, aber ein wenig Zugeständnisse an das Original-Rechtslenkerchassis mußten wir machen. Ein Umbau wäre sehr eng und schwierig geworden. Die Bedenken waren aber unbegründet, wie sich mittlerweile bei einigen Fahrten herausstellte, der Hebel stört nicht.



Im Herbst 2008 hatte ich mich beim Ronart Drivers Club angemeldet und Anfang März stand die erste Jahresmitgliederversammlung an. Steffi und ich flogen nach England und lernten eine tolle Truppe kennen lernen, die genau wie unsere Sevenmeute, Spaß am Leben und am Auto hat. Das Treffen fand in einem typischen englischen Landhotel gehobener Qualität statt und trotz der Kälte und Schneefalls (!) am Sonntag, waren einige Ronarteers mit ihrem Wagen gekommen.



Zum Abschluß wurden wir noch von Peter und seiner Frau zu sich nach Hause eingeladen und wir nutzten die Gelegenheit, bei seinem Lightning mal tief unter die Haube zu schauen.



Ende März waren alle wesentlichen Arbeiten erledigt und das Auto nahm endgültige Form an.

Am 27. März dann die erste kurze Fahrt - erstmals rollte der Ronart aus eigener Kraft !



Anschliessend ging es durch den Zulassungsparcours, hier nochmal vielen Dank an Prof. Voegele und Herrn Raub für ihre Hilfe bei Dokumenten und Daten.

Eigentlich sollte der Wagen Pfingsten zur Westerwaldausfahrt angemeldet auf der Straße laufen, aber es kam leider anders. Die vielen Sevenfreunde, die uns Pfingsten besuchten bekamen den Wagen leider nur in der Werkstatt von Jürgen zu sehen.

Aber so langsam ging es voran und im Juli waren die Papiere fertig.



Jetzt konnte zumindest der OGP angegangen werden und bis dahin mußte auch die Beschriftung fertig sein. Dank der netten Unterstützung von unserem Ralf (Silver) hatte ich auch schon authentische Marken-Aufkleber. Die Startnummern und eine Abschlußreparatur der kleinen Lackschäden, die bei den letzten Montageschritten entstanden waren, übernahm Ralf, unser Lackierer.

Diverse kleine Probefahrten brachten verschiedene Mängel hervor, die wir nach und nach beheben mussten. Als sehr sensibel stellte sich das einzige Elektronikbauteil heraus, das in der Zündanlage verbaut war und mit dem wir unseren ersten Ausfall erlebten. Nachdem diese Baustelle behoben war, fing der Riementrieb an, uns Sorgen zu bereiten. Immer wieder sprang der Riemen bei Fahrt ab und im Kofferraum lagen stets 2-3 "Angst-Riemen" als Ersatz.

Als es dann im August zum OGP gehen sollte und wir Freitags früh mit 3 Wagen aufbrachen, war nach 15km bereits wieder Schluß, der Riemen war abgesprungen, Kühlwasser übergelaufen und der Frust war groß. Wir entschieden uns, den Wagen zu Jürgen zu bringen und das OGP-Wochenende mit unserem Seven unter die Räder zu nehmen (was be-

kanntlich ja mit einer leckgeschlagenen Ölwanne und einem Heimtransport per ADAC endete).

Nach der genialen Ringfete gingen wir das Thema Riementrieb erneut an und mit Unterstützung von Benno, wurde die Lösung gefunden – einfach, aber man sieht den Wald oft vor lauter Bäumen nicht – eine Spannrolle im Rücktrum des Riementriebs erledigte das Problem.

Letzte große Hürde sollte es werden mit Herrn Uhr, dem Weberpapst, einen Termin bei Viktor Günther zu finden. Ende September war es dann soweit. Wir brachten den Ronart nach Köln und Herr Uhr versprach mir, sich viel Zeit zu nehmen und den Wagen in aller Ruhe fertig zu machen. Da die Saison sowieso gelaufen war, kam es eh nicht auf eine Woche mehr oder weniger an.

Da wir die Vergaser so aufgebaut hatten, wie sie aus dem Einheitskarton kamen, waren Abdichtungs-, Anpass- und natürlich Einstellarbeiten erforderlich. Zusätzlich mußte die Zündung eingestellt werden. Als Abschluß sollte vom Endzustand eine Dokumentation vom Leistungsprüfstand gemacht werden.

Ende Oktober besuchte ich Herrn Uhr einen Samstag und traf mich bei der Gelegenheit mit Prof. Voegelé, der ebenfalls einen Ronart V12 fährt, bei Viktor Günther. Wir fanden schnell alle drei einen Draht zueinander und verabredeten uns zu einer gemeinsamen Ausfahrt im Frühjahr 2010.

Eine Woche später meldete Herr Uhr Vollzug, Fahrzeug fertig. Er meinte was für einen Motor ich ihm denn da geliefert hätte – keine Leistung...! Mir wurde schon wieder schlecht. Allerdings nur für Sekunden, bis Herr Uhr meinte es wäre ein Scherz gewesen. Der Motor hatte satte 352 PS gedrückt und Herr Uhr war selber erstaunt über die Leistungsausbeute. Offensichtlich tat auch die Auspuffanlage, die nicht als Sidepipe endet ihren Teil dazu, so ein gutes Ergebnis herauszubekommen.

Ja, nun steht der Wagen in der Garage, kleine Verbesserungsarbeiten werden den Winter über noch an anstehen, aber nächstes Jahr soll es dann auf Tour gehen. Natürlich wollen wir mit dem Ronart zu den SSF-Treffen kommen, aber auch ein Treffen mit den englischen Ronarteers beim 24h-Rennen in Le Mans ist angedacht.

Wer noch weitere Bilder sehen will – ich wollte den Rahmen hier nicht sprengen :

<http://picasaweb.google.de/Pidhy1/Ronart#>

Wen man einmal zurückblickt, was in den vergangenen zwei Jahren durch den Ronart an Frust, Spaß, Erfolgsgefühl, Zweifel, neuen Freundschaften und neuem Wissen zusammengekommen ist, dann möchte ich die Erfahrung nicht mehr missen. Jedem der solch ein Projekt angehen will, folgender Tip – werde dir klar, ob deine Frau / Freundin mitzieht. Sie wird dich 2 Jahre lang am Wochenende kaum sehen...und in der Woche abends oft genug auch nicht. Sie wird dich trösten müssen, wenn mal wieder was nicht geklappt hat, sie wird deine Jubelstimmung ertragen müssen, wenn du etwas besonders gut hinbekommen hast und sie wird 2 Jahre aus deinem Munde im wesentlichen Dinge hören, die nicht mit Haushalt, Haus, Urlaub oder sonstwas zu tun haben. Deshalb hier auch ein dickes Dankschön an meine Steffi, die durchgehalten hat und es jetzt kaum erwarten kann, mit dem Ronart auf das nächste Treffen zu kommen.

Allen denen, die mir mit Rat und Tat zur Seite gestanden haben und die ich hier noch nicht erwähnt habe, vielen Dank – wie sagen die Promis beim Empfang eines Awards so schön : Ohne euch hätte ich das nicht geschafft – und sie haben Recht.



Viktor Günther GmbH  
 Kölnstr. 236  
 51149 Köln - Pöhl  
 Tel. 02203 / 91146-0 Fax. 02203 / 91146-6



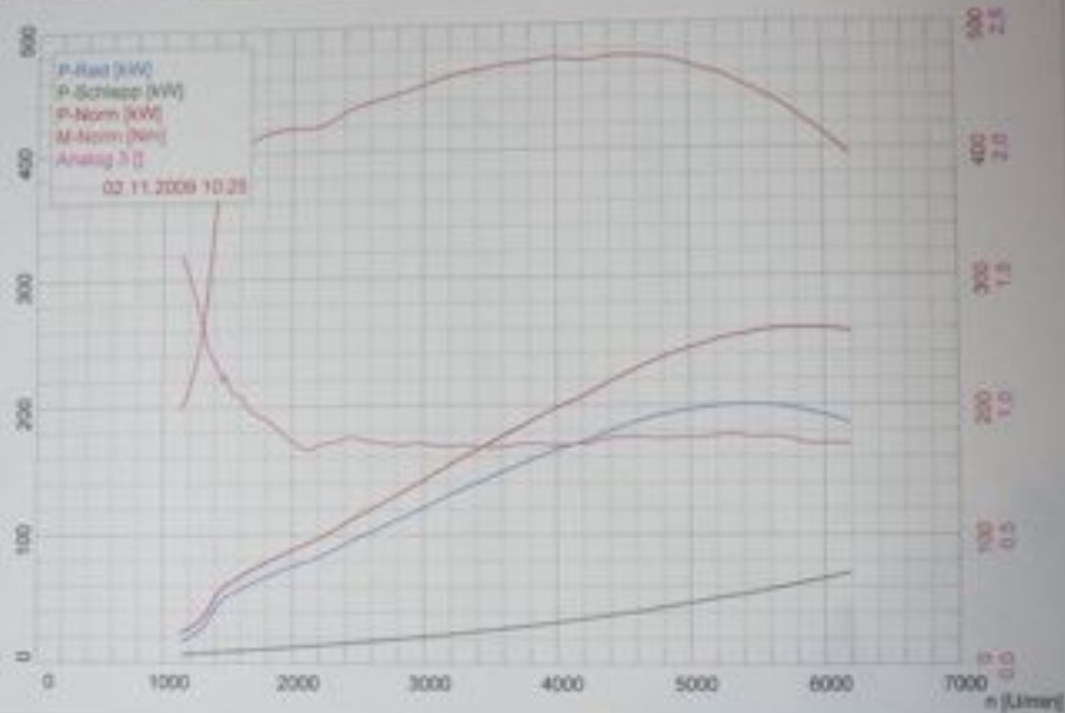
Fahrzeug-Typ: Ronart Jaguar EV12  
 Kennzeichen: AN-70 67H  
 Prüfer: M U

Obo-Motor / Kein bau. mechanischer Lader  
 Schaltgetriebe  
 Heck-Antrieb

EV400DF70 20L1 125Hd F3 200Lad 50LH  
 Zünd max 32 Grad

Meßdatum: 02.11.2009 (10:25)

Seite 1



Leistungsdaten	
Norm-Leistung $\lambda$	$P_{\text{Norm}}$ 250,1 kW / 352,2 PS
Motorleistung	$P_{\text{Mot}}$ 250,6 kW / 351,6 PS
Radleistung	$P_{\text{Rad}}$ 167,4 kW / 268,3 PS
Schleppleistung	$P_{\text{Schlepp}}$ 61,3 kW / 83,3 PS
Max. Leistung bei	5771 U/min / 245,2 km/h
Drehmoment $\lambda$	$M_{\text{Norm}}$ 473,0 Nm
Max. Drehmoment bei	1489 U/min / 190,6 km/h
Max. erreichte Drehzahl	6199 U/min / 263,1 km/h

$\lambda$  Korrektur nach DIN 70020  
 Korrekturfaktoren  $Q_2 = 0,00 \%$

Umgebungsdaten	
Umgebungs-Temperatur	$T_{\text{Umgebung}}$ 16,2 °C
Ansaugluft-Temperatur	$T_{\text{Ansaugluft}}$ 16,0 °C
Relative Luftfeuchte	$H_{\text{Luft}}$ 63,5 %
Luftdruck	$P_{\text{Luft}}$ 1004,3 hPa
Dampfdruck	$P_{\text{Dampf}}$ 11,7 hPa
Öl-Temperatur	$T_{\text{Öl}}$ --- °C
Kraftstoff-Temperatur	$T_{\text{Kraftstoff}}$ --- °C

Schlupf	
Geschwindigkeit unbelastet	$v_{\text{unbelastet}}$ --- km/h
Drehzahl unbelastet	$n_{\text{unbelastet}}$ --- U/min
Geschwindigkeit Vollast	$v_{\text{Vollast}}$ --- km/h
Drehzahl Vollast	$n_{\text{Vollast}}$ --- U/min
Schlupf	--- %

Rotierende Masse	
Mittlere Verzögerung Auslauf 1	$a_1$ --- m/s <sup>2</sup>
Mittlere Bremskraft Auslauf 1	$F_1$ --- N
Mittlere Verzögerung Auslauf 2	$a_2$ --- m/s <sup>2</sup>
Mittlere Bremskraft Auslauf 2	$F_2$ --- N
Kraft der Rotierenden Masse	$F_{\text{rotierend}}$ --- N
Rotierende Gesamt-Masse	$m_{\text{rotierend}}$ 300,0 kg
Rotierende Prüfstands-Masse	$m_{\text{Prüfstand}}$ 300,0 kg
Rotierende Fahrzeug-Masse	$m_{\text{Fahrzeug}}$ 60,0 kg

Ob ich mir nochmal so ein Projekt antue ? Bin ich denn wahnsinnig ? ..... Ja, ich bin wahnsinnig genug und werde bestimmt noch einmal einen Wagen bauen, der eine Herausforderung wie der Ronart darstellt. Was es wird weiß ich noch nicht...aber es gibt ja Wege und Zeichen wie ich eingangs bemerkte, man muß nur auf den richtigen Moment warten.



**Admin's Erguss**

**Alle Jahre wieder ...**

**... oder ich pack mir an den Kopf ...**

Die Weihnachtszeit ist von Anbeginn eine ruhige, besinnliche Zeit. Eine Zeit des Schenkens und Beschenkens. Es ist auch die Zeit glänzender Kinderaugen, die in freudiger Erwartung an der Wohnzimmertür lauschen oder durch die Flure schleichen um bereits vor der Bescherung einen kleinen Blick auf den Gabentisch zu erhaschen. Aber Weihnachten wird in anderen Teilen Deutschlands auch anders zelebriert. Frei nach dem Motto – wird es dem Esel zu bunt ... – zeige ich eine Art des Feierns auf, wie man sie selten findet. Was war geschehen? Nun das ist schnell erzählt ...

Es war einmal ... in einem Land weit, weit weg wo in vorweihnachtlicher Zeit ein User, nennen wir ihn Wänä S. aus HH\*, eine kleine, fiktive Geschichte in einen Thread schrieb und sie gleichzeitig selbst in Frage stellte, in dem er alles nur als „Mutmassungen“ hinstellte. Die Vermutung liegt nah, dass kein geringerer als seine Herrlichkeit Earl Vernier du Mur\*, also der, dessen wirklicher Name nicht genannt werden darf, quasi der Volde-moord der Sevenszene eifrig zum Rundumschlag ausholte und wir, die User des ssF bekommen durch sein von Langeweile geprägtes Wirken und Tun eine schrift-

liche Abmahnung seitens des Forumsbetreibers Razyboard mit der Androhung unser Forum im Wiederholungsfall zu schliessen. Dieser rast- und namenlose Streiter des trüben Scheins, dieser Stecher von verheirateten Witwen und Waisen hat allem Anschein nach nicht viel zu tun und führt ein kleines, glanzloses und unbefriedigtes Dasein. Um der Monotonität seines Alltags zu entfliehen durchforstet er fremde Welten auf der Suche nach satirischen oder kritischen Bemerkungen den Sinn seines Lebens oder besser seines Unwesens betreffend. Solche Menschen wie unser Mann ohne Namen dürfen sich nicht wundern, wenn ihr Tun und Handeln kritisch beäugt wird. Kritik und Opposition sind gute Mittel und angebracht um Ungereimtheiten zu enthüllen. Auch Satire, selbst wenn sie extrem bissig erscheint ist eine bevorzugte Waffe im Kampf um Schein und Sein einer Sache auf den Grund zu gehen. Seien es selbsternannte Hüter eines beliebten Events, die seit 2007 auch die offiziellen Herrscher über Licht und Schatten sind und sich tagelang bei z. T. widrigen Wetterverhältnissen nur für uns an den Grill, vor die Zapfanlage und hinter die Frühstückstheke stellten und ihre ach so kostbare Zeit investierten. Das alles natürlich nur für die so hoch gelobte Interessen Gemeinschaft natürlich völlig uneigennützig getreu dem Motto ... alles für den Dackel, alles für den Club“. Nur die schlechtesten unter uns würden behaupten, dass dabei pro Event mindestens ein Mittelmeerurlaub rausprang. Auch die inoffiziellen Beteuerungen im Kreis Ihrer „Freunde“, dass sie das auch nicht nötig gehabt hätten, lösten sich bei der ersten Bonitätsauskunft in Rauch auf. Wer etwas macht um etwas zu verdienen ist durchaus legitim, wenn es dann auch noch vorne drauf steht hat wohl keiner ein Problem damit. Aber ein Zeichen der Zeit ist, dass schon

so viel Geld „gemacht“ worden, welches im Nachhinein niemand gehabt haben wollte, ein Schelm, der böses denkt. Bei so viel Mist, Intrigen, Lügen und Rückgradlosigkeit pack ich mir an dem Kopf und mir fallen wieder unzählige Gründe ein warum es das ssF eigentlich gibt und wie es dazu gekommen ist.

Auch wenn es im letzten Jahr etwas ruhiger geworden ist und auch bei uns die ein oder andere unpopuläre Entscheidungen getroffen, interne Zwistereien ausgetragen und auch offene Streitereien ausgefochten wurden so sehe ich aber klar den Unterschied zwischen uns und einer an Gewinn orientierten Firma und deren Rattenschwanz. Wir kennen uns zu 90% persönlich und haben fast alle schon ein, zwei, drei Bier miteinander getrunken, haben viel miteinander gequatscht, gelacht und sogar gegenseitig getröstet wenn Not am Mann oder Frau war. Auch bei uns stehen Leute bei Wind und Wetter am Grill, vor dem Zapfhahn oder hinter der Frühstückstheke und sagen wir machen das für die Gemeinschaft ... nur mit dem Unterschied, dass es in diesem Fall stimmt. Keiner, der jemals ein ssF Treffen organisierte kann sagen er habe sich be-

reichert. Urlaubstechnisch hätte es vielleicht bis zur nächsten Tanke gereicht, denn etwas wirklich ehrenamtlich, im Sinne einer Gemeinschaft zu machen heisst kein Geld zu verdienen aber auch keines reinstecken zu müssen. Lasst uns das niemals vergessen. Natürlich gibt es auch Kritik in unsere Richtung, die aber meist aus den recht trägen Lagern derer kommt, die sich bedienen lassen wollen. Man sollte uns schon als solches sehen was wir sind – ein lockerer Zusammenschluss von Verrückten - und kein Bespassungsverein für „all inclusive“ Patienten. Ich für meinen Teil bin froh, dass es Euch gibt, ich Euch kennen und mich dazu zählen darf.

Alle viert gut ... ;-)

Nun bleibt mir nur noch Euch allen ein ruhiges, besinnliches Weihnachtsfest mit glänzenden Kinderaugen zu wünschen. Lasst Euch beschenken aber vor allem beschenkt andere. Macht Eure Schätzchen für die kommende Saison fertig ... es sind einige lohnenswerte Termine vorgesehen. Wir sehen uns und alles viert gut ... ;-)

Euer Admin

\* die Namen wurden von der Red. bis zu ihrer völligen Unkenntlichkeit verstümmelt. Ähnlichkeiten mit lebenden oder verstorbenen Personen oder mit tatsächlichen Begebenheiten sind natürlich nicht beabsichtigt und wären rein zufällig.