

... enough to remove. If not, it will be ...
... to extend lower.
... and retain two spring pads. Clean out the base of the trailing arm.

Shock absorber top attachment plate Tack weld the top plate in place with the off centre hole outer most, and with the pin set in the bottom of the top spring locator dish. This is a compromise as the top pin of the shock absorber should ideally be in the centre of the spring. Unfortunately, on standard cars, the lip of the wheelarch is in the way. Should your car be non standard, or if you are prepared to move the lip, you can insert a similar plate with the hole centrally placed.

Tack weld the triangular strengthening supports to the sides of the vertical spring support and the top spring support.

Using a half round file open out the rough cast hole in the base of the spring pan to 50mm diameter.

From the kit take two horseshoe plates and place these in the base of the trailing arm where the spring would sit.

the spring pan to 50mm diameter habe ich schließlich gerechnet, und sowas kapiert man auch sofort.

Nachdem ich mich über das mickrige Material und die Ausführung der Schweißnähte mockiert hatte meinte Freund Axel Dümmig, der größte detailversessene Englandspezialist- und Warner: "sei doch froh, daß die Teile nach dem Schweißen galvanisiert wurden und nicht davor".

Nun gut. Daß man natürlich auch in der Schwinge rumbohren muß, natürlich an der dünnsten Stelle, hätte ich ja auch noch verziehen. Wie man aber "Adjust the shock absorbers, harder and softer to experience the difference, then set them to suit your driving style" verstehen soll, weiß ich nicht. Jedenfalls wird es Herrn Revington's Geheimnis bleiben, wie man das im eingebauten Zustand machen soll. An die entsprechende Schraube kommt man schlichtweg nicht mehr dran.

Mein Umbausatz ist zwischenzeitlich auf dem Weg zurück nach England, denn in Zeiten der NC-Technik muß man sich so ein Teil wirklich nicht mehr antun. Ich bin jedenfalls von Ausführung und Qualität der Teile total enttäuscht und bei einem Preis von rund 200 £ zzgl. Steuer und Transport (ca. DM 750,-) kann man wohl was Anständiges verlangen. Von den Schlitzschrauben rede ich erst garnicht.

Fazit: Selbst schuld.

Nach Erfahrungen mit 4in1 Fächerkrümmern, die so gut passen, daß man die halbe Achsaufhängung wegflexen muß, natürlich nachdem das halbe Auto zerlegt ist, man nicht mehr zurück kann und ein Freund (danke Hansi Kelvink) für die alten VA-Endtöpfe seinen Sonntag geopfert hat oder nach Umbau-

bush type absorber through the trailing arm, rubber eye bush first. From below fasten one shock absorber with a 3/8" bolt, washer and nyloc nut, with the flat face at the bracket upper most. The ... for best alignment in mid travel.

sätzen für Willwood 4-Kolben Alusättel mit innenbelüfteten Bremsscheiben, die anscheinend noch niemand außer mir montiert hat (Achsen zerlegt - Sättel müssen nachgefräbt werden) - Samstag gerettet, hätte ich es doch wirklich wissen müssen.

Alle Oooriginoooolfreaks dürfen jetzt hämisch grinsen oder schadenfroh lachen !

Also: Meine Schwinge ist geschweißt (beim Schweißen zeigte sich übrigens erst wie weit der Riss, von außen nicht sichtbar, wirklich ging) und ein Umbausatz "made in Germany" mit richtigen "Coil-overn" der Spitzenklasse ist in Planung. Auch für die Vorderachse. Braucht bestimmt kein Mensch. Aber wer mich kennt weiß, daß ich das durchziehe. Seit meiner letzten (vergriffenen) Kleinserie von VA-Inlays für das TR4 Verdeck ist mein Wagen dicht - auch bei 180 km/h hält das Teil noch im Scheibenrahmen. Mit den englischen Alu-Teilen konnte ich bei 60 km/h die Hand rausstrecken ! "Wer fährt denn schon mit Verdeck ?"- werden die meisten jetzt berechtigt fragen. Ich bestimmt **nicht** ! Aber es geht mir einfach um's berühmte Prinzip.

Es wird, mitbedingt durch den hohen

Pfundkurs, richtig Kohle für Teile verlangt - ist auch völlig in Ordnung, wenn die Qualität stimmt. Aber was ich so sehe, erinnert mich sehr stark an "High Level Heim und Hobby" und dafür sind mir meine wenigen Stunden die ich zum Schrauben habe einfach zu schade.

Mag sein, daß mich jetzt eingeschworene Revington oder Racetoration's Fans gerne lynchen würden, aber das sind meine ganz speziellen Erfahrungen. Jedenfalls wäre es schön, mit diesem kleinen (nicht mehr ganz so wütenden) Bericht eine mittlere Diskussionsrunde entfacht zu haben - unsere nimmermüden Zeitungsmacher werden es Euch bestimmt danken.

