

Isotta Fraschini 8A 8Zylinder 7370ccm von 1929

Motor bei Anlieferung



Pleuelstangen im Fertigungsprozess, neus und altes Pleuel



Wasserpumpe mit eigens entwickeltem Schaufelrad und Keramikdichtungen



Ford X-flow 1600ccm von 1970

umbau von Steuerkette auf Stirnräder



ausgelegter Kurbeltrieb, Motor bei Endmontage



Ford V8 391cui (6400ccm) von 1964

Motor bei Anlieferung



Motor in verschiedenen Bearbeitungsfasen





Motor bei Endmontage mit der korrekten Lackierung des Jahrgangs



Ferrari 330 Motor 3967ccm von 1966

beschädigtes Nockenwellenlager wurde aufgeschweisst, anschliessend auf der CNC-Fräsmaschine vorgefräst



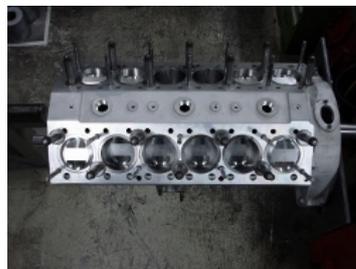
und nachher von Hand eingepasst (geschabt), Kopf bei Ventilsitzbearbeitung



Block auf Bohrwerk beim Deck bearbeiten für den Zylinderbüchsenvorstand



Block nach der Zylinderbüchsenitznachbearbeitung und bei Montage des Kurbeltriebes



Ford Escort RS1600 BDA Motor 1800ccm von 1972

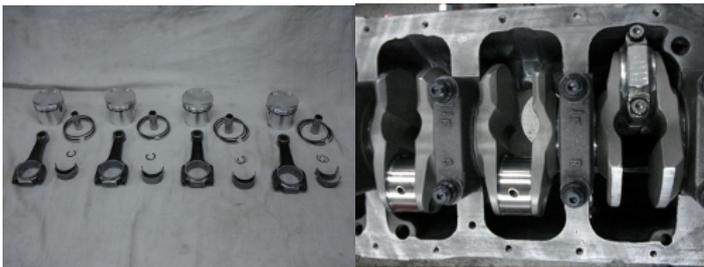
neue, kurze Stahlnebenwelle bei der Verzahnung auf Fräsmaschine, Nebenwelle nach Wärmebehandlung und schleifen bereit für den Einbau



Zylinderkopf vor der Endmontage



speziell von uns konstruierte Kolben und Langhubkurbelwelle bei Montage mit modifizierten Standard Pleuel



Motor bei Endmontage



im Auftrag gegossene und von uns fertig bearbeitete Trockensumpföhlwanne



Motor fertig montiert, bereit für Prüfstandlauf



Chrysler Flathead Motor 170cui (2.8L) von 1928

neu angefertigte Hauptlagerschalen und hint. Kurbelsimmerringgehäuse



Chevrolet 235cui (3.9L) 6 Zylinder von 1953

Motor und Getriebe vor der Revision



Motor/ Getriebe nach abgeschlossener Revision, bereit zum Einbau





Bugatti T22 von 1913

Wasserpumpe mit neuem Schaufelrad und optimierter Lagerung



Austin A40 Somerset 1200ccm von 1952

Wasserpumpe mit neuem von uns entwickelten Schaufelrad und moderner Keramikringabdichtung, alter und neuer Pleuel



nach Kurbelwellenbruch, wurde eine neue, verstärkte konstruiert



Motor nach beendeter Revision, man beachte noch das neue Ölfiltergehäuse



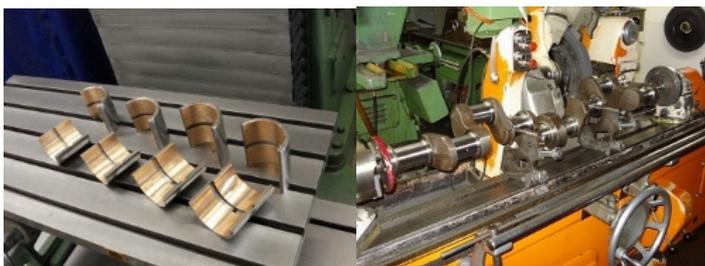
Ariel Red Hunter 500ccm von 1932

komplett neue Kurbelwelle angefertigt



Amercian la France (ALF) 6 Zylinder 885cui (14.5L) von 1918

neu angefertigte Bimetalhauptlagerschalen, Kurbelwelle auf Schleifmaschine



fertig bearbeitete Pleuel, neuer Kolben aus eigenem Gussrohling produziert



Motor nach abgeschlossener Revision, bereit zur Auslieferung



Alvis Speed 20, 6 Zylinder von 1934

Motor bei Anlieferung



Zerlegung des Motors



bekommt bei hinterem Hauptlager Dichtschnurr mit Zwischenring



Anlauffläche für Axiallager wurde aufgetragen und nachgearbeitet, Moderne 3-Stofflagerschalen wurden eingepasst



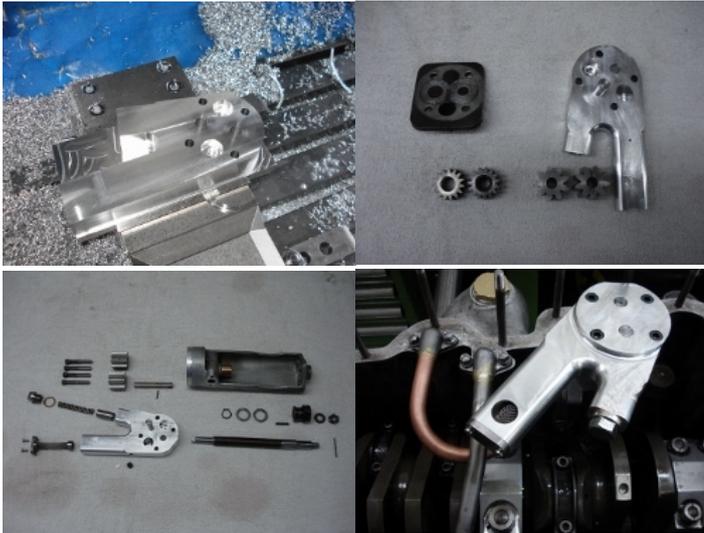
Der Öleinfülldeckel wo zugleich auch für die Entlüftung war, ist im Laufe der Zeit verlorengegangen und durch eine primitive Konstruktion ersetzt worden. Wir konnten ein Bild von einem originalen Teil auftreiben und haben anhand des Fotos eine Replika virtuell auf dem CAD erstellt und danach aus Aluminium angefertigt. Das zweite Foto zeigt das Original was uns als Grundlage diente.



neu angefertigte Stößelführungen, die Nockenwelle wurde bei uns auf ein neues Profil umgeschliffen, für eine Drehmomentoptimierung im unteren Drehzahlbereich



neuer Ölpumpendeckel im Fertigungsprozess, Vergleich zwischen alten und neuen Zahnradern, Pumpe vor der Montage und im Motor eingebaut



Druckstück für Kupplungsaustrücker und Schleifring von Druckplatte im Herstellungsprozess



neu angefertigter Kupplungsaustrückmechanismus



Alvis Speed fertig zusammengebaut ohne Anbauteile



Airrestrictor für GT3-Rennfahrzeug, gefertigt aus Aluminium

