

Honecker's

Das Wort "Cobra" verursacht nicht nur bei Reptilienfans Herzklöpfen. Schon so mancher US-Car-Fan ließ sich vom giftigen Biss der Cobra infizieren. Das hier gezeigte Exemplar ist besonders gefährlich, schlägt unter der gestreiften Haube doch ein Hammerherz mit 6,6 Liter großem V8 und 420 PS. Geisodoch ein Hammerherz von Ingo Honecker aus Troisdorf (D) – der allerdings nicht verwandt oder verschwägert ist mit dem Herrscher der ehemaligen DDR.



Ingo Honecker ist medizinischer Bademeister und betreibt in Troisdorf eine Massagepraxis. Vor etwa fünf Jahren stattete er dem Jaguar Center in Bonn einen Besuch ab und erwarb diese Cobra-Replika mit Cobretti-Karosserie. Die silberne Cobra war mit einem 350 ci großen Chevy-Aggregat bestückt und leistete etwa 200 PS. Der technische Zustand war nicht gerade berauschend, zudem mangelte es deutlich an Leistung. So kam Ingo in Kontakt mit Axel Hammer von Hammer

Performance in Troisdorf, der sich des zahnlosen Reptils annahm. Das Fahrzeug wurde in verschiedenen Baugruppen über mehrere Jahre restauriert, wobei zuerst das Antriebsaggregat an der Reihe war. Die Vorgaben des Kunden waren eindeutig: mehr Leistung und vor allem mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Um diese Forderungen zu erfüllen, entschied sich Axel für einen 400er Block, da hier deutlich mehr Dampf zu erwarten war. Alle Komponenten des Motors erfuhren ein "Blueprinting"-Verfah-

104 CHROM & FLAMMEN

Cobra



Angesteuert wird der Ventiltrieb über eine Competition-Cams-Rollenockenwelle mit 224°/230° und Rollenkipphebeln. Um eine ausreichende Schmierung der hochwertigen Bauteile zu garantieren, hat Axel die Ölwanne vergrößert, so dass nun 6,5 Liter Öl im Umlauf sind. Sehr gelungen ist auch der Kühlmittelüberlaufbehälter, den Axel aus Aluminium gefertigt hat. Wenn das jetzige 420-PS-Aggregat zum Leben erweckt wird, erzählt die Auspuffanlage ihr eigenes Lied: Ein infernalisches, ohrenbetäubendes Brüllen entweicht durch die leeren Rohre der Sidepipes und rüttelt selbst bei den Betrachtern noch kräftig an den Plomben. Die 420 PS liegen bei 5.800 U/min an, und



das maximale Drehmoment von 640 Nm erreicht der 6,6-Liter-V8 schon bei 4.500 U/min. Mit diesen Leistungswerten war auch Kunde Honecker zufrieden und gab als nächstes die Überarbeitung des Fahrwerks in Auftrag. Nach dessen Demontage wurden alle Teile gesandstrahlt und anschließend lackiert. Hierbei fiel auf, dass ein kompletter Hinterachsgetriebeträger fehlte, den Axel durch ein eigens angefertigtes Exemplar ersetzte. Nach der Montage stellte man das Fahrwerk mit leichtem "Drag" nach vorne ein.

ren. Hierbei handelt es sich um die Optimierung der verwendeten Bauteile, wie etwa das Wuchten des Kurbeltriebes, das Austarieren der Pleuel und Kolben, die Verbesserung der Ölpumpe und des Ölsystems oder das Entgraten aller Bauteile. Ferner wird auf das Einhalten der Lagerspieltoleranzen peinlich genau geachtet. Die Wahl der Zylinderköpfe fiel auf CNC-gefräste 195-ccm-Air-Flow-Research-Köpfe, deren Kanäle und Valvebowls von Axel geportet und bearbeitet wurden; zudem sind die Ventile mit

Top- und Backcut versehen, um ein optimales Strömungsbild zu ermöglichen. Unter "Topcut" versteht der Fachmann eine angeordnete Fase am unteren Ventilrand, "Backcut" bezeichnet eine Fase am oberen Ventilrand. Schmiedekolben von Wiseco sind für hohe Drücke und Temperaturen prädestiniert, und man ist auch bei einer späteren Leistungssteigerung immer noch auf der sicheren Seite. Die Verbindung zur feingewuchteten G M-Guss-Kurbelwelle übernehmen austarierter Beam-Eagle-Pleuel.

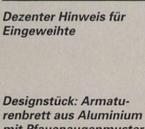


Der Sportler rollt auf 15"-Felgen mit Goodyear-Reifen

CHROM & FLAMMEN 105



Dezentere Hinweis für Eingeweichte



Designstück: Armaturenbrett aus Aluminium mit Pfauenaugenmuster

Alle Zier- und Anbauteile der Karosserie wurden überarbeitet, angepasst und die Gesamtform der Karosserie optisch verbessert. Danach stand eine Komplettlackierung in Schwarz mit silbernen GT-Streifen an. Auch der Innenraum bedurfte einer gründlichen Renovierung, denn einerseits gleich der originale Kabelbaum einer Selbstzündungs-Brandanlage, und zum anderen sollte ein neues Armaturenbrett Einzugs halten. Den



Axel Hammer hat Ingo Honeckers 420-PS-Giftspritze aufgebaut



Das Kühlmittelüberlaufgefäß stammt von Heavy Duty

Kabelbaum rechnet Axel neu aus und baute ihn mit einem ausklappbaren Sicherungskasten und zwölf Sicherungen ein. Ein wahres Highlight ist das Armaturenbrett, das Axel aus Aluminium mit aufgebrachtem Pfauenaugenmuster selbst angefertigt hat. Passend dazu wurden auch die an den Türen befindlichen Blenden gefertigt. Ferner hat Axel mittels selbstgefertigter Verkleidungspappen die Inneneinrichtung mit neuem Leder bezogen. Breite 4-Punkt-Gurte aus dem Rennsport wurden

durch einen Abfanghalter, der sich unter der Rückenplatte, montiert und eingepasst. Mit viel Liebe fürs Detail fertigte der Spezialist schließlich noch Schaltknäufel, Handbremshebel und einknöpfbare Fußmatten an. Nun steht die Cobra wieder im absoluten Bestzustand da, und Master Ingo kommt endlich auch mal in den Genuss einer wohltuenden Massage – wenn auch auf die etwas andere Art...

Text & Fotos: Uwe Weber

106 CHROM & FLAMMEN

92er Cobra Replika

Motor: OHV-V8, 400 ci, 6.554 ccm, 420 PS bei 5.800 U/min, 640 Nm bei 4.500 U/min, Verdichtung 10,0:1, 600-cfm-Vierfach-Vergaser (Holley Double Pumper), HEI-Zündverteiler, Single-Plane-Holley-Team G"-Ansaugbrücke, Air-Flow-Research-195cc-Zylinderköpfe, 5,7"-H-Beam Eagle-Pleuel, Wiseco-Schmiedekolben, GM-Guss-Kurbelwelle, Kurbeltrieb feingewuchtet, Competition-Cams-Rollenockenwelle, Competition-Cams-"Magnum"-Rollenkipphebel, Aluminium-Wasserpumpe, Ölkühler, Maroso-"Custom Build"-Ventildeckel, Doppelrohr-Auspuffanlage (Sidepipes) • **Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung mit oberen und unteren Dreieckslenkern, Coil-Over-Shocks, Scheibenbremsen • **Hinterachse:** Einzelradaufhängung (Jaguar-Achse), Längslenker, doppelte Coil-Over-Shocks, Scheibenbremsen • **Räder:** 15"-Felgen mit Goodyear Eagle "Ventura", 215/60 ZR15 vorne, 235/60 ZR15 hinten • **Sonstiges:** 4-Punktgurte, selbstgefertigter Verkleidungspappen die Inneneinrichtung mit neuem Leder bezogen. Breite 4-Punkt-Gurte aus dem Rennsport wurden durch einen Abfanghalter, der sich unter der Rückenplatte, montiert und eingepasst. Mit viel Liebe fürs Detail fertigte der Spezialist schließlich noch Schaltknäufel, Handbremshebel und einknöpfbare Fußmatten an. Nun steht die Cobra wieder im absoluten Bestzustand da, und Master Ingo kommt endlich auch mal in den Genuss einer wohltuenden Massage – wenn auch auf die etwas andere Art...



420 PS bei 5.800 U/min und 640 Nm Drehmoment bei 4.500 U/min leistet der 6,6 Liter große V8