

Hoi zäme

Wie Ihr bereits wisst, habe ich mich in dieser Saison nur noch auf die Dragster-Motorradrennen konzentriert.
Ehrlich gesagt, waren meine Ziele ein wenig hoch gesteckt.

Über den Winter habe ich einige Veränderungen vorgenommen:
Schaltwalze neu anfertigen lassen, verstärkte Schaltgabeln anfertigen lassen, Schaltklauen umgefräst (schnellere Schaltvorgänge), alter Kompressor dem Hersteller zur Reparatur nach München gesendet, komplettes Ansaugsystem inkl. Düsen, Ladeluftkühler, Drosselklappen neu angefertigt und noch eine komplette neue Elektronik (Einspritzung Zündung, Ladedruckkontrolle, usw.)

Leider kam es bei diversen Lieferanten zu Terminkonflikten, die mir wieder viele graue Haare wachsen liessen!!!

Alter ASA-Kompressor Totalschaden, der Kühlerhersteller hatte für den Ladeluftkühler falsches Netz bestellt, die Einspritzdüsen wurden nicht in der abgemachten Grösse gesendet, die Getriebeteile wurden über 1 Monate zu spät geliefert.

Durch die zu spät gelieferten Teile kam es zu Terminproblemen mit dem Elektronikspezialisten (Rikli Motorsport). Demzufolge konnte er nur in seiner

"freigeschaufelten" Zeit am Motorrad arbeiten.

Die ersten Rennen haben bereits begonnen und mein Fahrzeug war noch nicht fertig.

Dann endlich, 2 Tage vor dem dritten Rennen (Holland), war ich fertig mit Einstellungen auf meinem Prüfstand (390 Nm/430 PS bei 7500 Umdrehungen). Da ich jedoch alles noch einmal kontrollieren wollte habe ich dennoch beschlossen, nicht ans Rennen zu fahren.

Wir fuhren schliesslich zu Test and Tune nach Hockenheim. Leider hatten wir dann Probleme mit dem Kompressor, der sich während einem Lauf und unter Vollast in sich selber verdreht hat. Dadurch wurde das Gewinde der Oelzufuhrleitung abgedreht. Wir mussten den Kompressor komplett zerlegen und Teile aus der Schweiz bringen lassen. (Danke an Rikli-Motorsport, der Sohneemann vom Inhaber fuhr..(flog) nachts mit dem neusten Civic R mit den Gewindebüchsen zu uns nach Hockenheim).

Am morgen danach haben wir beim Testlauf festgestellt, dass der Kompressor eine Fehlkonstruktion ist (erneut graue Haare !!!!!), und dass bei weiteren Läufen das Gewinde erneut ausreissen würde. Wir bauten den Kompressor wieder aus und zerlegten ihn erneut komplett. Wir haben mit 10 Schrauben das Kompressorgehäuse verstiftet, um eine Verdrehung zu verhindern. Anschliessend bauten wir ihn wieder ein und konnten an den Start.

Der Start verlief sensationell, bis ca. 300 Metern fuhr ich vorne weg. Doch da passierte das nächste Desaster: nur noch bis zum 3. Gang konnte ich schalten, und am Ziel sah ich, dass der Primärbelt gerissen war, weshalb mich vermuten liess, dass der 4. Gang nicht mehr zu schalten war. Und trotzdem lief der Dragster 247 kmh.

Wir reparierten das Motorrad vor Ort und standen 4 Tage später beim NitrOlymx am Start. Der Start verlief super, aber leider nur wieder bis zum 3. Gang!

Daraufhin haben wir das Getriebe neu justiert, und siehe da, 4. Gang schaltbar !!??

Wieder an den Start und nur noch bis in den 2. Gang schaltbar!!! (Meine grauen Haare nehmen Überhand).

Beim Rücktransport ins Fahrerlager hatte ich ein Geräusch im Getriebe gehört. Eine Komplettzerlegung stand bevor. Dabei stellte sich heraus, dass der 1. und 2. Gang total am Arsch war: Nur noch einige Biere und Schnäpse konnten mich beruhigen.....

Zuhause habe ich alles komplett zerlegt, gereinigt und kontrolliert. Dabei habe ich festgestellt, dass die Gleitlager blockiert haben, woraufhin ich das Getriebegehäuse 3D vermessen liess. Die stellten fest, dass die X-Achse 0,2mm und Y-Achse 0,17mm versetzt gefräst waren. Bei normalen Gangrädern würde diese Abweichung kein grösseres Problem darstellen, aber meine Gangräder sind doppelt bis dreifach so breit. Meine geschätzten Reparaturkosten des Gehäuses, der Wellen und Räder belaufen sich auf ca. CHF 5'000.00

Aus diesem Grunde wollte ich die beiden letzten Rennen dieser Saison nicht mehr fahren.

Zwischenzeitlich habe ich mich schlau gemacht und habe in Schweden ein Getriebe gefunden, welches bis 2000 PS und 1400 Nm aushalten kann. Das Getriebe ist ein Planetengetriebe, bei welchem die Schaltvorgänge mit Kupplungen funktionieren, ohne Schaltklauen und Muffen.

Gesehen, telefoniert, nach Schweden geflogen, Getriebe berührt und gekauft.... SO GEHT DAS!

Zudem bin ich eine neue Kurbelwelle auf Gleitlagern am anfertigen, da ich den Ladedruck um 1 Bar erhöhen will (ca. um 100 - 150 PS mehr).

Ich hoffe, dass wir die nächste Rennsaison zeitlich beginnen können, vom 1. Rennen in Schweden bis zum letzten Rennen in Dänemark. Und natürlich OHNE grössere Schäden!

Martin

