

# Martin Bühler

Hollo Motorsport-Freunde



Und bereits gehört die kurze, aber spannende Saison 2017 wieder der Vergangenheit an. Die Motoren sind bereits wieder zerlegt, gereinigt und warten auf super Bühlerideen:-)

Aber jetzt von Anfang an:

Nach der schadenreichen Saison 2016 haben sehr gute Verbesserungen stattgefunden:

Das in Schweden neu gekaufte Getriebe und Kupplung war eine SUPER Investition

Die selbst entwickelte, auf Gleitlager laufende Kurbelwelle hat sich auch extrem gut bewährt.

Die angefertigten Pleuel haben sich nicht 100% der vom Hersteller versprochener Qualität erwiesen. Luftsystem für Schaltung (habe ich bei einem anderen Sport abgeguckt.... vom PAINTBALL;-) mit sage und schreibe 300 Bar Vordruck)

Leider wurden die versprochenen Termine der Teile-Hersteller nicht eingehalten, sogar von Schweizer Firmen!!

Das erste Rennen Mitte Mai in Malmö, Schweden, konnte ich nicht antreten, da die Kurbelwellen zu dieser Zeit noch beim Härten waren. Von Seiten der Einspritzung mussten wir nichts ändern, ausser die neuen Schaltzeiten des Getriebes mussten wir komplett ändern: neues System mit Planetengetriebe mit Pressluft zugeschaltene Kupplungen für 2. und 3. Gang.

Den ASA-Kompressor habe ich revidieren lassen und über die Probleme (Verdrehen und Oelverlust) berichtet. Antwort des Lieferanten: "sowas habe ich noch nie gesehen oder gehört". Nach dem Zusammenbau des Motors und dem ersten Probestart von 45 Sekunden, ASA-Kompressor am Arsch (Deppen!!!!)

Sofort, am gleichen Samstag, habe ich über Kompressoren recherchiert und mit Delta-Motorsport in Eich Kontakt aufgenommen. Felix vom Delta-Motorsport kam am selben Tag noch vorbei und hat mich super beraten. Er empfahl mir einen Rotrex-Kompressor, da dieser viel im Motorsport verwendet wird. Innert 3 Tagen hatte ich so einen Kompressor direkt vom Hersteller aus Dänemark. Nach einigen Fräs- und Dreharbeiten hat der neue Kompressor den Platz des Alten verdrängt.

Das 2. Rennen (3.-6. Juni, ebenfalls in Malmö) rückte rapide näher! Es folgten Einstellarbeiten auf dem Prüfstand unter Vollast. Plötzlich hatten wir Probleme mit zuviel Oel im Motorgehäuse, welches zum Überlauf rausdrückte.

Was ich beim Umbau des Motors auf Gleitlager total vergessen hatte..... Der Motor lief früher auf Nadellagern (max. 1 Bar Oeldruck, jetzt 5 Bar). Der Motor wurde für Nagellager konzipiert. Äääääääääähhhhhhhh.

Auch für das hatte ich eine Lösung gefunden;-) . Dies geschah alles 1 Tag vor der Abfahrt ans Rennen nach Schweden. Das Risiko erschien mir zu gross, da ich nicht 100% sicher war ob es funktioniert, dem Rennen teilzunehmen, damit die Strecke nicht verölt wird.

Übrigens war es eine gute Entscheidung, nicht nach Schweden zu fahren, denn Bier können wir auch hier trinken..... Das Rennen konnte wegen plötzlichem Regen nicht durchgeführt werden.

Dann ENDLICH! Mein erstes Rennen, 28.07.-30.07. Drachten, Holland: Die technische Abnahme verlief problemlos. Alle Trainingsläufe verliefen super, überhaupt keine Probleme mit Motor und Getriebe!!! Das einzige Problem war die 60-Fuss Zeit (ca. 18,5 Meter) und die Schaltzeit. Eine super 60-Fuss Zeit muss 1-1,2 Sek. betragen, ich hatte immer 1,6 Sek. Das hat mit Schlupf der Kupplung und der Getriebeübersetzung zu tun. Wir haben Kupplungsgewichte geändert, um den Schlupf zu verbessern. Aber es hat nichts gebracht. Ich fuhr ins Achtelfinale, aber habe meinen Startplatz einem Tschechen abgetreten, weil ich zu lange übersetzt war und ich wollte lieber nach Hause, um für das nächste Rennen Änderungen vorzunehmen.

NB: der Tscheche, dem ich den Platz abgetreten habe, fuhr auf Platz 2, wohlverstanden, mit schwächerem Dragster!

Zuhause haben wir den Sekundärantrieb geändert (1. Gang zuerst 180 km/h, nachher 140 km/h).

12./13.8.2017 Hockenheim, Test and Tune: Der Motor lief super, 60-Fuss Zeit war viel besser (1.4 sek.) und ich habe nur noch an der Elektronik experimentiert. Dadurch haben sich die Schaltvorgänge, Drehzahlen, Enddrehzahlen, usw. zum Guten geändert. Leider konnte unsere Kategorie nur 3 Läufe bestreiten, dies wetterbedingt.

Das darauffolgende Wochenende (17.-20. August) Nitrolympx Hockenheim: Alles lief super! Wir waren selbst erstaunt, dass wir nicht reparieren mussten. Ich fuhr erneut ins Achtelfinale! Ich hatte sehr gute Voraussetzungen für's Halbfinale, denn die Gegner waren "Kanonenfutter". Leider fuhr ich am Start "Rotlicht", also ein Frühstart und schied aus. Dieser Frühstart hatte einen bestimmten Grund: Wir hatten zuvor eine Lanch-Kontrolle eingebaut, damit ich mit abgeriegelter Vollgasstellung starten kann. Diese Lanch-Kontrolle war auf 50 kg Bremsdruck eingestellt, die bei geringem Bremslösen sofort auf Volllast ging. Danach haben wir auf 5 kg Bremsdruck eingestellt.

1. und 2. September: Mosten, Dänemark:

Dies war der geilste Anlass überhaupt: Die Leute, die Veranstaltung (u.a. keine Startgebühr für Super-Twin, Live-Musik, gratis Frühstück, etc.)!

Dieses Rennen erstreckt sich nur auf eine Achtelmeile, ist aber eine Moto-Club eigene Rennstrecke:-) , und super präpariert. Erneut fuhr ich ins Achtelfinale, schied dann aber mit Kupplungsbruch aus (Materialermüdung).

Meine Kupplung ist eine Top-Fuel-Kupplung, welche eine Startdrehzahl von 2500 Umdr. haben. Ich starte jedoch mit 6000 Umdr., da ich nur 1600 ccm habe.



Das 6. Dragsterrennen dieses Jahr in Holland (Ende September) haben wir Teilnehmer unserer Rennserie boikotiert. Die Rennveranstalter wollten plötzlich doppelte Startgebühr und ohne Rückzahlung bei nicht Durchführen des Rennens.

Da wir nicht nach Holland fahren, habe ich diese Zeit genutzt und alles zerlegt, um nochmals Verbesserungen anzubringen.

**Platzierung in der Europameisterschaft: 8. Platz von 23 Starter**

**Rennzeiten:**

**Viertelmeile 8,7 sek. mit 249 kmh**

**Achtelmeile 5,3 sek. mit 228 kmh**

Ich freue mich bereits jetzt schon auf die nächste Rennsaison mit meinen Helfern und meinem Dragster.

