

Bericht Mofarennen Bramberg 2015

Fahrer: Sebi, Matze

Mechaniker: Beff, Girgl,

Gesamt: Platz 7

Technik: Mit defektem Motor ins Rennen

Eigentlich begann das Rennen schon am Freitag vor dem eigentlichen Rennen das am Sonntag stattfand...

Bei einer Testfahrt zum Einstellen des Vergasers wegen Problemen im mittleren Drehzahlbereich tat es einen furchtbaren Schlag. Der Motor lief, aber keine Kraftübertragung vorhanden. Ich ahnte Schlimmes... Beim Öffnen des Motors bestätigte sich meine Vermutung: Primärrietzeln defekt. Aber diesmal nicht gebrochen, sondern löste sich die Axialsicherung und als das Ritzel nur noch 2mm zur Kupplung fluchtete wurde es brachial zerstört. Zudem hat die Kurbelwelle Axialspiel. Wir nehmen den Motor auseinander, Der Lagersitz des Rillenkugellagers Zündungsseite ist total ausgelutscht (gegenüber NU Lager). Das Sterben des Ritzels muss doch schleichend, über längere Zeit gekommen sein.

Ok, Lager mit „Fügen Welle-Nabe“ verklebt und dann bauen wir eben das Ersatzprimärrietzeln ein, aber was ist das? Es hat eine positive Profilverschiebung. (Wareneingangskontrolle???) Hier hat der (ein anderer Hersteller) reagiert und das Ritzel stärker ausgelegt, und auch die Verzahnung am Kupplungskorb verschoben. (Bei zu schwach ausgelegten Zahnrädern hilft man sich mit Ändern des Außendurchmessers, der sogenannten Profilverschiebung) D.h. das Ritzel rollt sich mit einem grausamen Zupfen an jedem Zahn ab. Notlösung Zahnflanken händisch zurückschleifen... gesagt, getan. Es ist Spiel zwischen den Zähnen des Ritzels und des Kupplungskorbes. Einbau, Probelauf... Oh je, ein Geräusch wie eine Stuka... aber es hilft nichts.

In Bramberg angekommen, trauen wir uns nach dem Aufbau unserer Box nur zögerlich den Motor zu starten, aus der Nachbarbox erklingen Sätze, wie: Der hält keine halbe Stunde... Eine Proberunde, absolut Sche...!!! Also einfach durchwürgen... Sebi fährt den Start, kommt nach kurzer Zeit schon rein, der Motor spottet auf der langen Bergaufgeraden. Matze probiert eine Runde, bestätigt das, wir düsen magerer ein. Eine Runde, schlechter als zuvor, also fetter eindüsen. Nochmals eine Runde ist besser, noch fetter. Wieder eine Runde, ist zwar besser, aber das spitzen und des schlechte Gasannahme bleiben.

Matze spult seine Runden mit hängen und würgen ab. Anderle macht uns noch den Vorschlag, mal eine andere Zündung auszuprobieren, wir winken Matze rein. Mit neuer Zündung, wollen wir gerade den Motor starten, da fällt John auf das die Kurbelwelle, 3mm!!! Axialspiel hat. Wir versuchen trotzdem eine Runde, kein Unterschied. Da spricht Girgl die Wellendichtringe an, hat es bei dem brachialen Ritzelbruch den Wellendichtring erwischt, Matze und ich hatten zwar nichts bemerkt, aber...

Trotz allem Trouble erreichen wir noch einen 7. Platz!

Zuhause Motor ausgebaut, Öl raus und auseinandernehmen und siehe da, der Federring des Wellendichtrings Kupplungsseite wurde wahrscheinlich von der wandernten Kurbelwelle irgendwie vom NU Lager Innenring vom Wellendichtring gedrückt, keine Ahnung und davon jede Menge

Das „Allerbeste“ kommt noch, beim Lagerausbau fliegt mir der Außenring des NU Lagers schon entgegen. Ich reinige alles mit Bremsenreiniger. Aber was seh ich da, ein dunkler Streifen. Oh f*** ein Riss am Lagersitz unten durch das komplette Kurbelwellengehäuse...

Viel Arbeit sehe ich in nächster Zeit vor mir....