

Motorölwechsel

Der Motor muß warm gefahren sein, damit das Öl dünnflüssig ist und alle Partikel aufgewirbelt sind. Dann wird das Motorrad auf den Seitenständer abgestellt (durch die Neigung läuft das Öl besser aus dem Getriebeablass) und der Motorschutz entfernt. Vor Arbeitsbeginn sollten Werkzeuge und Ersatzteile bereitstehen (Maul-, Ringschlüssel oder Knarre mit Nüssen, 1 oder 2 Gefäße mit mind. 4l Fassungsvermögen, O-Ring für den Filterdeckel und Kupfer-Dichtringe), zur Sicherheit wird eine Pappe oder ein großes Saugfähiges Tuch unter das Motorrad gelegt. Zuerst wird der Öltankverschluß/-meßstab, die Entlüftungsschraube am Ölfilter entfernt und die untere Schraube des Ölfilterdeckels herausgeschraubt (dadurch kann das Öl aus dem Ölfilter in das Getriebe fließen), dann wird die Ablassschraube für den Öltank gelöst (durch die Trockensumpfschmierung befindet sich ca. 80% des Ölvolumens im Vorratsbehälter.). -Achtung das Öl kommt fast waagrecht aus dem Ablauf, deshalb am besten einen Eimer benutzen und diesen während die Schraube gelöst wird unmittelbar schräg unter den Ablauf halten! Jetzt am besten ein zweites Gefäß unter die Getriebe Ablassschraube stellen und die Schraube entfernen. Sobald der Ölstrom versiegt ist werden die Ablassschrauben mit neuen Dichtringen eingesetzt und mit dem richtigen Drehmoment angezogen (**18 Nm** Öltank, **30 Nm** Getriebe). Danach kann der Filter gewechselt werden. Vor dem Lösen der Deckelschrauben Gefäß unterstellen. Ölfilterdeckel und -gehäuse mit einem fusselfreien Lappen reinigen, neuen O-Ring mit Öl bestreichen und in den Deckel einsetzen. Neuen Filter einsetzen und das Gehäuse mit etwas Öl füllen. Filterdeckel verschrauben (Deckelschrauben 10 Nm) und die Entlüftungsschraube provisorisch einsetzen (nur einige Umdrehungen), vorher kann über die Entlüftungsöffnung etwas Öl in den Ölfilterbehälter gefüllt werden.. Motoröl am Öltank einfüllen (ohne Filterwechsel 2,6-2,8L, mit Filterwechsel 3,0-3,2L). Beim Einfüllen nach ca. 1,8L eine Pause von 20 Min. einlegen, damit der Vorratsbehälter nicht überläuft, dann den Anlasser (Zündkerzenstecker vorher abziehen) einige Minuten betätigen. Erst jetzt wird das restliche Öl nachgefüllt. Entlüftungsschraube entnehmen, einen alten Lappen um die Entlüftungsbohrung legen und den Anlasser so lange betätigen bis Öl austritt (bei laufendem Motor gibt's eine ordentliche Sauerei). Während das Öl sprudelt wird die Entlüftungsschraube eingedreht und dann mit **5Nm** angezogen. Durch diese Prozedur wurde der Kreislauf entlüftet und sichergestellt, daß sofort an alle Schmierstellen Öl gelangt, sowie die Funktion

der Ölpumpe überprüft (mehr zum Thema Öl/Öldruck <http://www.moppedcafe.de>). Alle aufgeführten Verschraubungen auf Dichtigkeit und korrekte Festigkeit prüfen. Bei der anschließenden Ölstandmessung nicht wundern, wenn der Vorratsbehälter leer erscheint (bei o.a. Ölmenge ist genug Öl im Kreislauf!), kühlen Kopf bewahren, **noch kein Öl nachfüllen**, und jetzt eine Runde um den "Block" fahren, bis der Motor Betriebstemperatur erreicht hat. Den Motor mind. 10 Sek. im Leerlauf laufen lassen, dann abstellen und Ölstand prüfen (der Ölstand sollte bei der Max-Markierung liegen). Ich bevorzuge zur Ölstandmessung die Methode Hinterrad leicht erhöht (ca. 5cm) mit aufgelegtem Peilstab, wichtig ist jedoch immer die gleiche Meßmethode anzuwenden. Im kalten Zustand sollte die Ölmenge zwischen dem unteren Ende und der Min.-Markierung am Peilstab ablesbar sein, sonst entsprechend nachfüllen. Nie den Motor mit offenem Öltank laufen lassen (Ölfontäne). Um die konkrete Ölmenge für das eigene Motorrad zu ermitteln, muß vor dem Ölwechsel der Pegel auf Maximum aufgefüllt werden. Also nach dem Warmfahren Ölstand messen, nachfüllen und dann erst ablassen, die entnommene Menge wird dann ausgelitert (mit Filterwechsel + 200ml, ohne +100ml).