

Wechseln erwünscht!


Text: Martin Spiecker

Foto: Circuit Pics

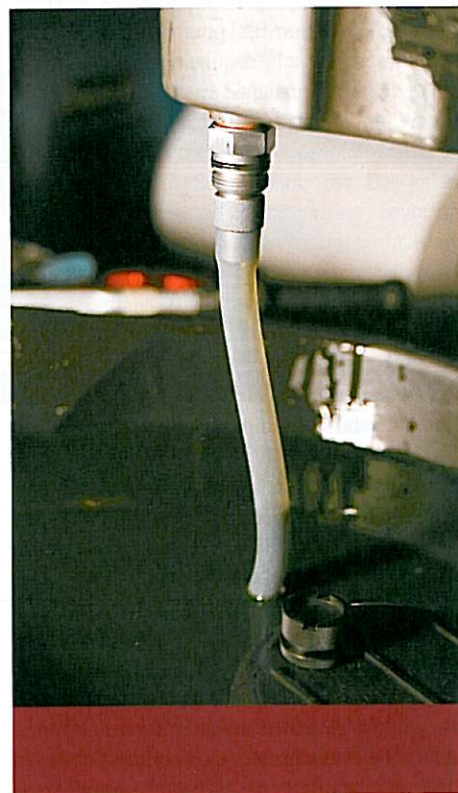
Eine Kurzvorstellung des Ölablassventils von Stahlbus gab es bereits in der Circuit 3/2010. Nun wollten wir wissen, ob und wie gut das Teil tatsächlich funktioniert, haben es verbaut und ausprobiert. Am Anfang war das Entlüfterventil, das sich ja inzwischen tausendfach an vielen Motorradbremsanlagen bewährt hat. Das zweite Produkt aus dem Hause Stahlbus tut nun an der Ölwanne seinen Dienst. Der Gedanke der Entwickler war folgender: Warum muss ich mir beim Ölwechsel die Finger verbrennen und mit Altöl übergießen? Auch die Krümmeranlage sieht beim Ölwechsel häufig immer ziemlich eingeeölt aus. Wie oft wird die Ölablassschraube zu fest angezogen und das Gewinde ist vermurkst und damit auch die Ölwanne? Mit dieser Kurzform des Pflichtenheftes entstand das Ölablassventil. Das Prinzip ist so einfach wie genial und wir beschreiben nachstehend den Vorgang des Einbaus und des Ölwechsels. Wie immer vor einem Ölwechsel den Motor auf Betriebstemperatur bringen. Schraube entfernen (ein letztes Mal das warme oder heiße Öl über die Hände laufen lassen) und Öl vollständig ablassen. Die Ablassschraube kann dann entsorgt oder bei ebay versteigert werden. Motor und Gehäuse abkühlen lassen. Dann das Ventil mit neuem Dichtring einschrauben und vorgeschriebenen Drehmoment (Fahrzeugherstellerangabe) anziehen. Das Ventil verbleibt ab diesem Zeitpunkt immer in der Ölwanne und muss nie wieder aus- oder eingeschraubt werden. Verschlusskappe von Hand ca. drei Umdrehungen aufdrehen. Frisches Öl einfüllen und fertig. Die Verschlusskappe wie in unserem Fall, gibt es auch als „Raceversion“ mit zusätzlicher Bohrung, um den Sicherungsdraht

anzubringen. Nun der Ölwechselfvorgang mit bereits montiertem Ventil. Motor erwärmen. Verschlusskappe von Hand abdrehen (inzwischen gibt es ein zusätzliches Abdrehtool als Zubehör, denn häufig liegt das Ventil relativ unzugänglich z.B. zwischen den Auspuffkrümmern, so dass ein Auf- und Abdrehen von Hand schwierig ist). Den mitgelieferten Silikonschlauch auf das separate Anschlussstück stecken und das freie Schlauchendstück im Auffangbehälter positionieren. Anschließend das Anschlussstück in der richtigen Position bis zum Anschlag in das Ventil drücken und den Bajonettverschluss mit einer Viertelumdrehung verriegeln (d.h. die federbelastete Kugel im Ventil wird nach oben aus ihrem Sitz gedrückt und durch den Ringspalt läuft das warme Öl durch den Schlauch aus). Wenn das Öl abgelaufen ist, einfach das Anschlussstück wieder vom Ventil entfernen. Das Ventil dichtet sofort wieder ab. Ventilrand mit sauberem Papiertuch abtupfen, Kappe aufschrauben, frisches Öl einfüllen und fertig. Schlauch und Anschlussstück anschließend reinigen. Das Ventil gibt es zum Preis von 34,95 Euro in allen gängigen Gewindestärken.

Die Circuit Bewertung:

Ideal, funktional und erstklassig verarbeitet. Gerade am Rennmotorrad wird viel öfter als an einem Straßenbike das Öl gewechselt (Daumenregel lautet ca. alle 800 km). Für Hobbyracer daher eine gute Investition. 

 www.stahlbus.de



1.2011

Das Fachmagazin für den ambitionierten Hobbyracer

CIRCUIT

Training \ Technik \ Termine

www.circuit-magazin.de



→ Szene

- » Wintertrainings in Spanien
- » BMW-Boxercup

→ Special

- » Edel-Tuning
- » Maß-Kombi

CIRCUIT

team
power

SUPER
SPORTLER. DE

moto-racing.de