Fotos: Köster, Werk

Sauberer Ölwechsel

Selbstwechsler kennen das: Wenn der Motor nach Vorschrift warm gefahren wurde, gerät das Herausdrehen der Ablassschraube zum russischen Roulette. Entweder läuft die heiße Brühe über die Finger, oder die Verschlussschraube versinkt in den Tiefen des Altöleimers.

Die Folge sind verbrannte Finger und ein fieser Fleck auf dem teuren Verbundpflaster vor der Garage. Das Öl ist draußen – nun muss die Schraube wieder rein. Eine neue Dichtung wird aufgelegt, dann wird die Schraube angezogen. Häufig zu fest, wer nutzt beim Ölwechsel schon den Drehmomentschlüssel. Ein paar Ölwechsel geht das gut, je nach bastlerischem (Un-)Geschick wird irgendwann das Gewinde »weich«. Zum Glück lassen sich derartige Gewindeschäden reparieren. Wie das geht, haben wir ja bereits vor einigen Heften beschrieben.

Problemloses Ölablassen ganz ohne Dreckpfoten verspricht die Firma Stahlbus. Die Hattinger haben ein patentes Ablassventil entwickelt, das den Ölwechsel erleichtern soll. Wir haben es ausprobiert.

Das Stahlbus-Ventil wird einfach anstelle der alten Ölablassschraube eingesetzt. Da das Ventil auf Dauer dort bleibt, lässt es sich sogar bei einem leicht beschädigten Gewinde montieren – es wird dann einfach mit hochfestem Fügekleber eingeklebt. Bei unserer Versuchs-BMW ist das Gewinde kerngesund, also montieren wir das sauber verarbeitete Edelstahlteil ganz normal mit Dichtung und ziehen es mit dem vorgeschriebenen Drehmoment an. Wir füllen Öl ein und fahren den Motor warm, um die Schmiere gleich (im Dienste des Tests) wieder abzulassen.

Kernstück des Stahlbus-Ventils ist eine federbelastete Stahlkugel, die die Ablassöffnung dicht verschließt. Zum Ablassen des Schmierstoffs wird ein Anschlussstück mit Bajonettverschluss eingesteckt und mit einer halben Umdrehung verriegelt. Eine Nase im Anschlussstück hebt die Kugel an, das Öl läuft durch den Schlauch sauber in ein Gefäß ab. Der Clou der Sache: Bereits beim Einstecken des Anschlussadapters entsteht eine hermetisch dichte Verbindung, es geht absolut kein Tropfen daneben. Genauso gut klappt es beim Entfernen des Schlauchs: Nichts tropft nach, mit dem System ließe sich der Ölwechsel fast in der guten Stube erledigen. Zum Schluss wird eine eloxierte Alu-Verschlusskappe aufgeschraubt, die schützt das Ventil vor Witterung und Straßendreck.

Das Stahlbus-Ventil erleichtert die Arbeit des Ölwechsels enorm. Bei modernen Motorrädern sind zwar die Wechselintervalle recht lang, ein einfacher und sauberer Ölwechsel ist aber in jedem Fall angenehm. Interessant ist das Ventil sicherlich für Oldie-Besitzer: Für manche älteren Motoren ist ein Wechsel bereits nach 2500 gefahrenen Kilometern Pflicht, mit dem cleveren Wechselventil wird die regelmäßige Wartung zum Kinderspiel. Das Wechselventil ist in vielen verschiedenen Gewinden erhältlich, welches für das jeweilige Motorrad passt, lässt sich unter www.stahlbus.de herausfinden. *Dirk W. Köster*

Unser Fazit: Das Stahlbus-Ventil ist eine geniale Idee. Es verhindert schmierige Finger so sicher wie ausgerissene Gewinde und versaute Werkstattböden. Hiermit können selbst völlige Laien einen Ölwechsel selbst erledigen. Der Preis von 34,95 Euro amortisiert sich schnell – entweder nach einigen Ölwechseln oder direkt bei einem vermiedenen Ölfleck auf dem edlen Pflaster oder der teuren Hose. Zudem ist die Fertigungsqualität des Teils ein echter Hingucker.

DER ÖLWECHSEL:

Zum Ölwechsel die Schutzkappe vom Edelstahlventil abschrauben.

Schlauchanschluss einfach aufstecken und mit halber Umdrehung verriegeln.

Öl ablassen und anschließend Schlauchanschluss wieder abziehen.

Zum Schluss Schutzkappe aufschrauben, und fertig ist der Ölwechsel.

September 2010

REPORTAGEN · TEST · TECHNIK

4 191122 705006 09

Deutschland 5,– €
Österreich 5,75 € • B/L 5,90 € • NL 6,50 € • Italien 6,75 € • Spanien 6,75 € • Griechenland 7,50 € • Schweiz 10,– sfr • Slowenien 6,75 € • Finnland 7,50 € • Ungarn Ft 1.790,–

MOTORRAD REISEN

TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de

GROSSER GEBRAUCHT-MARKT

So wertvoll wie noch nie:

Honda CB 1300 S. 28

Deutschlands schönste Insel:

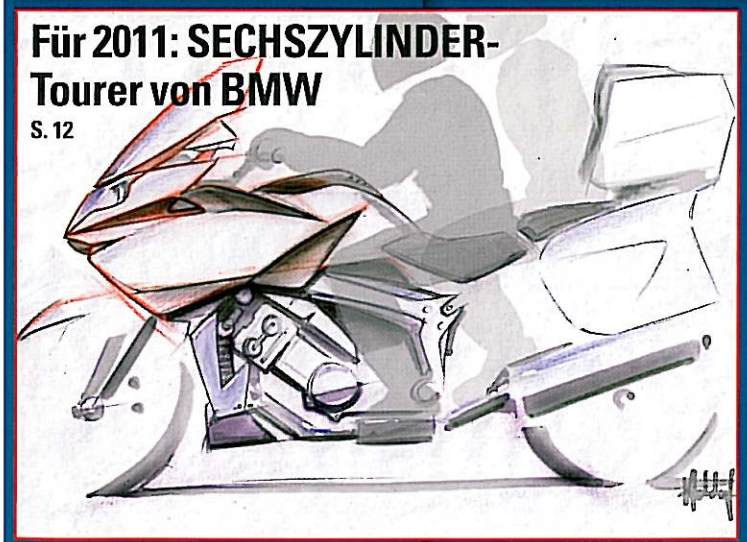
RÜGEN S. 18

Wo Frankreich am höchsten ist:

SAVOYEN S. 46

Kurvenanalyse: Wer ist wo am schnellsten? S. 102

Für 2011: SECHSZYLINDER-Tourer von BMW S. 12



Rund um BARCELONA S. 36

Gesundheit: Plädoyer für den guten alten Nierengurt