

Einiges, was mit dem Ölkreislauf zu tun hat

Dann und wann tauchen immer wieder folgende Fragen auf:

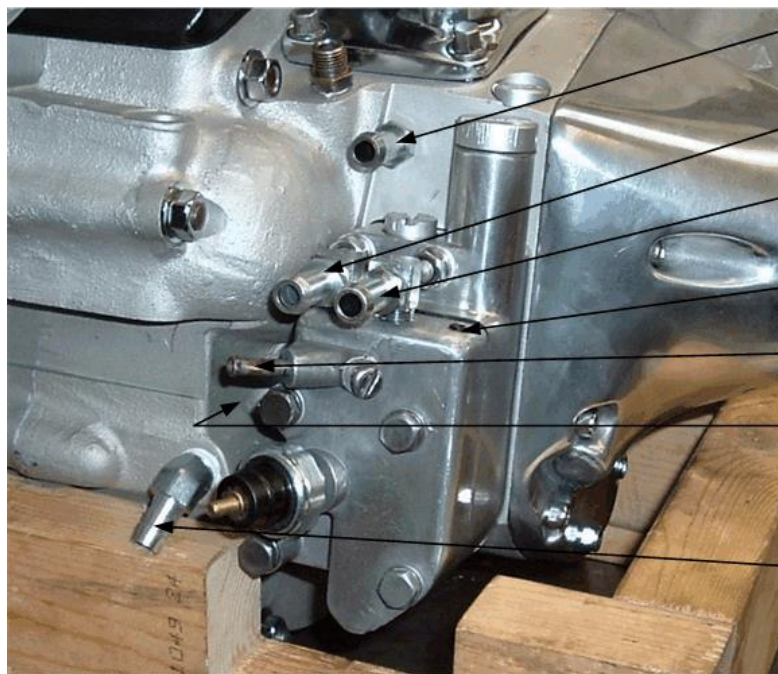
Wie war das noch mit den Ölpumpenanschlüssen, wie wird der Ölfilter angeschlossen, Kettenöler gibt es schön ab Werk?

Ich versuche hier einige Fragen zu beantworten:

Der Ölkreislauf verläuft bei älteren Harleys etwas anders, da das Öl erst gefiltert wird, **nachdem** es den Motor verlassen hat. Vielleicht liegt es ja daran, dass Getriebe und Motor über den Primärkasten verbunden sind, und dieses Öl Teil des Ölkreislaufes sind.

Das bedeutet also:

Das Öl kommt vom (tiefstem Anschluss) des **Öltanks** und fließt über die **Ölpumpe (Druckseite)** in den **Motor**. Danach verlässt es dann nach einiger Zeit über die **Ölpumpe (Saugseite)** den Motor und gelangt zum **Ölfilter**. Nach der Filterung gelangt das Öl dann (wenn vorhanden über den **Thermostat und den Ölkühler**) wieder zum **Öltank** (höchster Anschluss).



Entlüftung - Dieser Anschluss geht direkt in einen Anschluss oberhalb des Öltanks. Ist ein Primärkasten vorhanden, so wird dieser mit einem "T-Verbindungsstück" verbunden.

Rückführung in den Öltank - Dieser Anschluss wird über den Ölfilter (eventuell Ölkühler) an einen Anschluss oberhalb des Öltanks angeschlossen.

Zuleitung vom Öltank in die Pumpe - Der tiefste Anschluss am Öltank wird hier angeschlossen. Dieser Anschluss ist für die Motorschmierung und (wenn vorhanden) für die Primärkettenschmierung verantwortlich.

Primärkettenschmierung - Blindpropfen einsetzen, (wie in diesem Beispiel), sollte diese nicht benötigt werden.

Leitung für Kettenöler der Antriebskette - Dieser "Scottolier" ist über die Schlitzschraube einstellbar. Grundeinstellung: Schraube ganz reindreihen und dann 1/4 bis 1/2 Umdrehung rausdrehen.

Rückaufleitung der Primärkettenschmierung - Auch in diesem Beispiel ist der 1/8"-Anschluss verschlossen.

Kurbelgehäuseentlüftung - Dieser Anschluss "bläst" ins Freie, ob nun unter dem Motorrad, über der Antriebskette oder über einen Filter. Die Auswahlmöglichkeiten sind da unbegrenzt. Bei Panheadgehäusen befindet sich dieser Anschluss auf anderen Seite.

Wie die Schläuche am Moped verlegt werden, müsst ihr letztendlich selbst entscheiden. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass der Querschnitt der Schläuche nicht verändert wird.

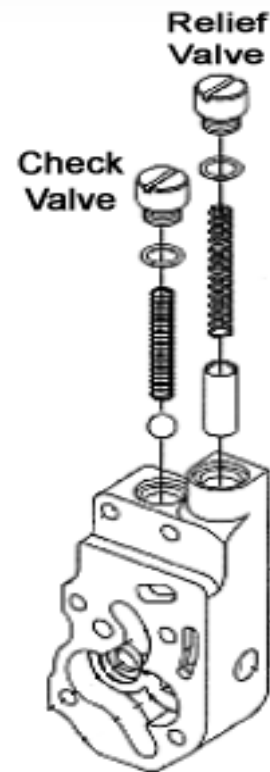
Die Entlüftung des Ölkreislaufes:

Hin und wieder kann es vorkommen, dass kein Öldruck aufgebaut wird, wenn z. B. der Motor ausgebaut wurde oder die Schläuche erneuert wurden.

Nach Arbeiten an der Ölpumpe oder den Schläuchen sollte man immer prüfen, ob über die Rückführungsleitung Öl herausgedrückt wird. Hierbei wird der Motor mittels Kicker oder E-Starter durchgedreht, und zwar bevor man einen Probelauf macht.

Ist das nicht der Fall, muss die Ölpumpe entlüftet werden, weil ansonsten KEIN Öldruck aufgebaut wird.

- Den Stopfen des Check Valve herausdrehen und den Motor durchdrehen
- Wenn aus dem Check Valve Öl austritt, ist die Ölpumpe entlüftet; der Stopfen kann nun wieder zugebaut werden.



Es erleichtert die Sache ungemein, wenn man für die Überprüfung als auch für das Entlüften die Zündkerzen herausdreht ☺

- Das Check-Valve öffnet den Ölkreislauf, wenn die Pumpe einen bestimmten Druck bereitstellt, und sorgt bei Motorstillstand dafür, dass die Schwerkraft bei Modellen mit hochliegendem Öltank nicht diesen entleeren.
- Das Relief-Valve stellt den Hydrostößeln Öldruck zur Verfügung, und regelt die Höhe des Öldrucks, mit Hilfe einer genau definierten Feder.

Der Ölfilter:

Egal was, ...das Öl, der Sprit, die Luft wird immer von außen nach innen gefiltert.

Die Logik liegt darin das es "außen" mehr Fläche zum reinigen gibt.
Wichtig ist auch noch das Überströmventil / Rücklaufsperr im Filter. Das funktioniert nämlich nur, wenn der Filter auch richtig rum angeschlossen ist. Bei einem verkehrten/verdrehten Anschluss könnte somit kein Öl gefiltert werden.

