

Primärantrieb auf Ölbad umrüsten

Author: Gerry & rp

Der Alukasten des "Pre-Evo-Primärantriebs" hängt serienmässig mit im Ölkreislauf des Motors.

Ihn vom Ölkreislauf zu trennen und -wie bei Evo-Modellen serienmässig- in einem "Ölbad" laufen zu lassen bringt verschiedene Vorteile:

- Abrieb aus dem Primärantrieb gelangt nicht mehr in Motor und Ölpumpe
- man ist nicht mehr auf die Funktion der Absaugung aus dem Kasten angewiesen
- Schläuche entfallen, was zur sauberen Optik beiträgt und die Demontage erleichtert
- Ölpfützen unter dem Motor lassen sich leichter zuordnen [Motoröl = immer schwarz, Getriebe- & Primäröl = meist klar]
- Primäröle sind auch eingefärbt [z.B. Rot] erhältlich, was die Zuordnung von Ölflecken weiter erleichtert

Ein Nachteil dieser Lösung ist, daß der Ölstand separat kontrolliert und das Öl separat vom Motoröl gewechselt werden muß.

Ölbad?

Die Bezeichnung "Ölbad" ist hier eigentlich nicht ganz korrekt. Die Teile des Antriebs laufen nicht im Öl, sondern werden durch einen Ölnebel geschmiert. Der Ölnebel wird durch den Kupplungskorb und dessen Starterkranz erzeugt.

Voraussetzungen?

Die Kupplungsbeläge müssen für den "Nassbetrieb" geeignet sein. KEINE Trockenbeläge verwenden!

Wie wird der Kasten trocken gelegt?

Die Ölversorgung zum Primärkasten ist an der Ölpumpe zu verschließen. Hierzu die Gewindebohrung der Ölpumpe mit einem Blindstopfen verschließen. [z. B. bei S&S-Pumpe: 1/16" NPT, aus Stahl]

Auf der Rückseite des Primärkastens finden sich drei Ölschläuche: zwei dicke [3/8"] und ein dünner [1/4"]. Der dicke Absaugschlauch (hinten unten) und der dünne Zulaufschlauch entfallen vollständig. - Die Öffnungen sorgfältig verschließen!

Der andere dicke Ölschlauch [in der Mitte des Primärkastens] kann unverändert bleiben und so den Primärkasten belüften [Druckausgleich bei Erwärmung].

Wichtig: Den Absaugschlauch 3/8" [ölpumpenseitig] luftdicht verschließen, sonst werden vom Breather Valve Dreck und Regenwasser in den Motor gesaugt!

Belüftungsalternative:

Der Zulaufschlauch bleibt auf der Seite des Primärkastens offen und dient als Belüftung. Dann kann der dicke Ölschlauch [in der Mitte des Primärkastens] komplett entfallen. Verbleibende Öffnungen verschließen. (1/8"-NPT Madenschrauben

Welches Öl und wieviel?

Es kann Motorenöl verwendet werden. 50W oder 20W50. Meine Empfehlung wäre aber ein spezielles Primärantriebsöl zu verwenden. Die speziellen Primäröle gibt es, wie eingangs bereits erwähnt, auch rot eingefärbt. Damit lassen sich eventuelle Ölflecken unter dem Bike schnell zuordnen. Primäröle generell besser verträglich für die Kupplung.

Zum Einfüllen des Öles wird das Krad auf den Seitenständer gestellt. Nur soviel Öl einfüllen bis der Ölstand die Unterkante des Kupplungskorbs erreicht. Die Kupplungsscheiben sollten NICHT im Öl stehen!

Bei anschließend aufgerichtetem Bike sollte der Anlasserzahnkranz im Ölbad stehen. Wie schon oben geschrieben, erzeugt er den "Ölnebel" der die Komponenten schmiert.

Richtwert: Die Öl-Menge beträgt nur etwa 0,18 bis 0,20 Liter.

Ölwechsel?

Den Ölwechsel im Primärkasten sollte man generell einmal im Jahr oder zusammen mit dem Getriebeölwechsel machen. Dabei den Primär auswischen, um Schlamm der Kupplungsbeläge zu entfernen. Bei neuen Kupplungsbelägen das Öl häufiger wechseln.

Hinweis: Die Öl-Ablass-Schraube durch eine magnetische ersetzen. So wird der Metallabrieb gesammelt, den sonst der Ölfilter aufnehmen muss.