

Ölwechsel-Anleitung für Motorräder (Universal)

1. Vorbereitung

Werkzeug & Material:

- Steckschlüssel (meist 12–17 mm)
- Ölfilterwerkzeug / Bandschlüssel (wenn vorhanden)
- Neues Motoröl (Hersteller-Spezifikation einhalten!)
- Neuer Ölfilter
- Neue Dichtung für Ablassschraube (Kupferring)
- Ölauffangbehälter
- Trichter
- Lappen / Bremsenreiniger
- Handschuhe

Tipp (wichtig):

Vorher kurz 2–3 Minuten warm laufen lassen → Öl fließt besser ab.

2. Motorrad stabil aufbocken

- Ideal: Montageständer / Zentralständer
- Alternativ: Seitenständer, sofern Ölablauf dennoch möglich ist

Motorrad sollte **waagrecht** stehen für korrekte Ölstandskontrolle.

3. Ölablassschraube lösen

- Ölauffangwanne unter die Ölwanne stellen
- Ablassschraube lösen (Vorsicht: heiß!)
- Schraube vollständig entfernen
- Öl komplett ablaufen lassen
(je nach Modell 5–10 Minuten)

Wichtig:

- Kupferring (Dichtring) **immer ersetzen**
- Schraube nicht in den Dreck fallen lassen

4. Ölfilter entfernen

- Filter sitzt meist **unten** oder **seitlich** am Motor
- Mit Filterschlüssel lösen
- Öl läuft nach – Auffangwanne parat halten

Kontrollpunkte:

- Alte Gummidichtung am Motor darf **nicht kleben bleiben**
→ sonst undicht beim neuen Filter.

5. Neuen Ölfilter montieren

1. Etwas neues Motoröl auf die **Gummidichtung** reiben
2. Filter **handfest** anziehen (meist $\frac{3}{4}$ Umdrehung nach Kontakt)
3. NICHT mit Gewalt festziehen – sonst lösen Probleme beim nächsten Wechsel.

6. Ablassschraube montieren

- Neuen Kupferring auflegen
- Schraube eindrehen
- Mit Drehmomentschlüssel festziehen (je nach Modell meist 20–40 Nm)

Kein Drehmoment?

→ „Handfest + $\frac{1}{4}$ Umdrehung“ ist ein realistischer Richtwert.

7. Öl einfüllen

- Fahrzeug aufrecht halten
- Ölmenge laut Hersteller (z. B. 1,2 L – 3,8 L je nach Modell)
- Trichter verwenden
- ZUERST etwas weniger einfüllen → später nachjustieren

8. Motor starten & prüfen

3 von 4

- 10–20 Sekunden laufen lassen
- Öldrucklampe muss ausgehen
- Prüfen: läuft Öl am Filter oder an der Ablassschraube heraus?

Wenn alles dicht → Motor abstellen → 1–2 Minuten warten.

9. Ölstand final prüfen

Je nach Modell:

- **Schauglas** am Motorblock
- **Ölmessstab**

Füllstand = Mitte beim Schauglas (nicht ganz oben!)

Zu voll = schlecht

Zu wenig = schlecht

10. Abschlusskontrolle

- Alles trocken?
- Keine Tropfen nach 10 Minuten?
- Alter Ölfilter & Altöl fachgerecht entsorgen.

Häufige Fehler

- * Ölfilter zu stark angezogen → Dichtung beschädigt
- * Ablassschraube überdreht → Gewinde zerstört
- * Dichtring zweimal benutzt → tropft
- * Zu viel Öl eingefüllt → Gefahr für Motor / Kurbelgehäusebelüftung
- * Altöl kommt auf Bremsscheibe → Unfallgefahr
- * Ölstand im Schauglas falsch bewertet (Bike stand schief)



Besonderheiten bei einzelnen Marken (kurz & wichtig)

BMW

- * Viele Modelle haben ****Trockensumpf-Systeme**** → Ölstand nur nach Vorschrift prüfen
- * Boxer: Ölfilter seitlich, sehr einfach
- * S1000RR: Verkleidung teilweise ab

Ducati

- * Meist enge Platzverhältnisse
- * Ölfilter oft ****tief**** → mehr Sauerei
- * Dichtflächen sorgfältig reinigen

Kawasaki Ninja

- * Sehr typischer Ablauf
- * Filter gut erreichbar
- * Beim Anziehen NICHT übertreiben

Yamaha MT-Modelle

- * Sehr wartungsfreundlich
- * MT-07/09: schneller Ölfilterwechsel
- * Ölstand über Schauglas extrem genau sichtbar

Honda CBR

- * Verkleidungsteile stören oft
- * CBR600RR/Fireblade: enger Zugang
- * Drehmoment unbedingt einhalten

Triumph

- * Filter oft mittig
- * Manche Modelle haben enge Krümmer → etwas fummelig

Suzuki (GSX-R / GSX-S / SV)

- * Filter gut erreichbar
- * Bei GSX-R: ggf. Verkleidung runter
- * Schauglas sehr genau aber schmal → genau hinschauen