

Hauptstrom Öl-Filter für Moto Guzzi Airone

hat Michael Meyer entwickelt

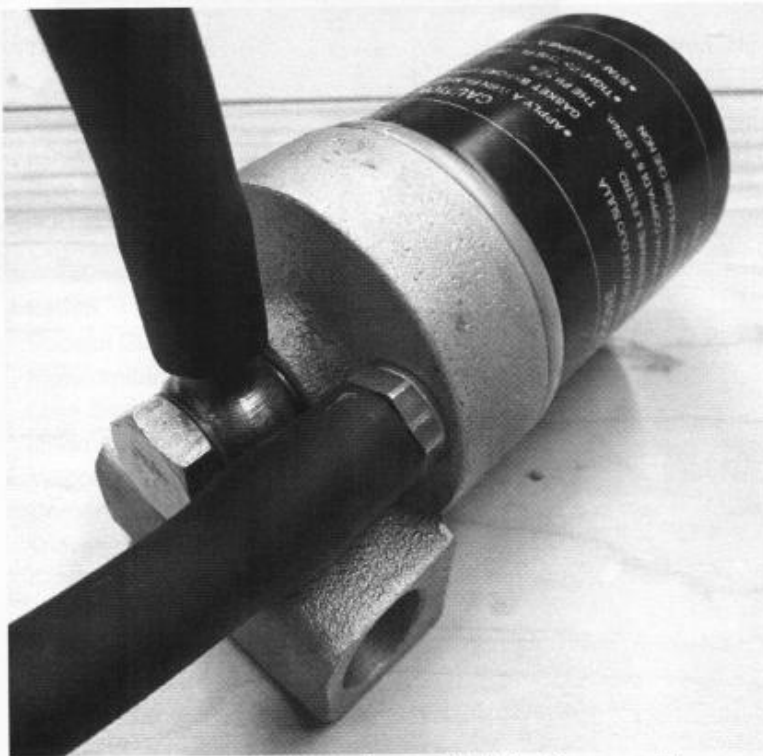
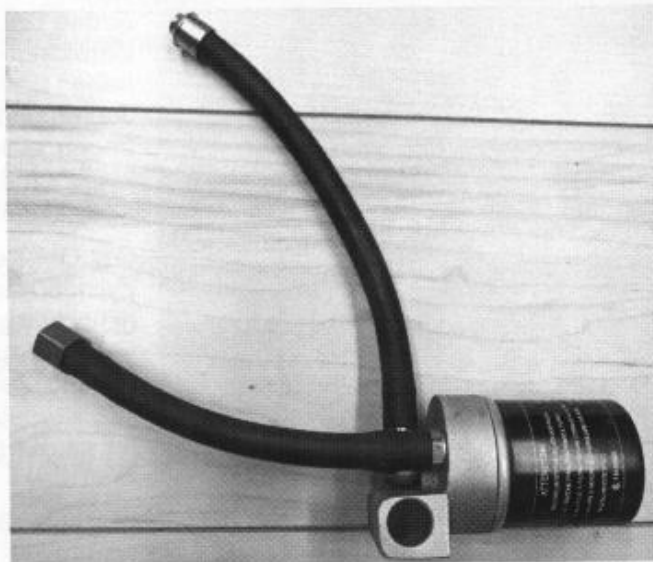
Die Airone besitzt wie alle alten 1 Zylinder-Guzzis eine Trockensumpfschmierung. Das bedeutet, es befindet sich kein Öl-Vorrat im Motor, sondern in einem gesonderten Behälter unter dem Tank. An der rechten Seite des Motors befindet sich die Öl-Pumpe, welche eigentlich aus zwei Pumpen besteht: Einer Zahnrad-Pumpe und einer Flügel-Pumpe. Die Zahnrad-Pumpe pumpt Öl aus dem Öltank in die Kurbelwelle. Die Flügel-Pumpe pumpt das Öl aus dem Motor in den Öltank.

Das Öl, was in die Kurbelwelle gepumpt wird, gelangt über Bohrungen an das Pleuelfußlager. Das austretende Öl am Lager schleudert an die obere Zylinderwand und verteilt sich gleichmäßig im Motor und schmiert die Lager und das Getriebe. Öl-Nebel gelangt über Bohrungen im Motorgehäuse auf die linke Seite des Motors, wo er die Kupplung und deren Zähne schmiert. Dieser Öl-Nebel wandert über Bohrungen im Gehäuse auf die rechte Seite und schmiert beim Austreten die Kette. Dieses Schmieren der Kette ist heute oft unerwünscht. Durch Schließen der Bohrung mit einem Alustopfen kann dieses verhindert werden. Sollte an dieser Stelle zu viel Öl austreten, ist das ein Zeichen für zu großen Druck im Motorgehäuse (Kolbenringe defekt/Kolben verschlissen?).

Im Motorgehäuse sammelt sich das Öl in einer Ausbuchtung. Durch ein grobes Sieb wird es von der Pumpe wieder in den Öltank zurück befördert. Bei offenem Deckel des Öltanks kann man beobachten, wie das Öl zurückgefördert wird. Es sollte ein kräftiger pulsierender Strahl zu sehen sein.

Serienmäßig ist am Öltank kein Absperrhahn montiert. Durch ein Ventil in der Öl-Pumpe wird verhindert, dass Öl durch die Schwerkraft in den Motor sickert. Dadurch dass dieses Ventil nie ganz dicht ist, und wir unsere Schätzchen nicht jeden Tag bewegen, gelangt Öl in den Motor. Je nach Zustand des Ventils oder Dauer der Standzeit kann die Menge des Öls bis zu 2 Liter betragen. Die verbauten Dichtungen aus Filz sind aber nicht geeignet Öl dauerhaft zurückzuhalten. Deshalb kann es ratsam sein, einen Ölhahn nachzurüsten.

Im Ölkreislauf sind 2 grobe Siebe verbaut. Eines im Öltank, wo angesaugt wird, und das zweite im Motor, wo abgesaugt wird. Die Siebe sind in der Lage, grobe Verschmutzungen zurückzuhalten. Die kleinen und feinen Schmutzpartikel verbleiben im Öl und können sich beim Stillstand des Motors im Öltank ablagern und bilden mit der Zeit auf dem Boden eine zähe Masse. Deshalb muss der Öltank ab und zu gereinigt werden. Am gefährlichsten sind diese Ablagerungen im Hubzapfen der Kurbelwelle. Der Hubzapfen ist innen hohl und mit einem Blindstopfen verschlossen. Durch den Hohlraum gelangt das Öl an das Lager des Pleuelfuß. Sollte dieser Hohlraum mit Ablagerungen verschlossen sein, bekommt der Motor kein Öl. Ein kapitaler Motorschaden ist unvermeidbar. Deshalb bei jeder Gelegenheit diesen Hohlraum reinigen.



fen ist innen hohl und mit einem Blindstopfen verschlossen. Durch den Hohlraum gelangt das Öl an das Lager des Pleuelfuß. Sollte dieser Hohlraum mit Ablagerungen verschlossen sein, bekommt der Motor kein Öl. Ein kapitaler Motorschaden ist unvermeidbar. Deshalb bei jeder Gelegenheit diesen Hohlraum reinigen.



Welches Motoröl?

Im Sommer fährt man ein 40er Einbereichs-Öl. Im Winter ein 30er Einbereichs-Öl. Wenn man ein Mehrbereichs-Öl (z. B. 20W/50) fahren möchte, ist es ratsam, einen Öl-Filter zu montieren.

Bei der Airone von Club-Mitglied Wolfgang Kamradt (schnellste Airone Deutschlands?) ist ein Ölfilter montiert. Der Filter ist eine Entwicklung und Eigenbau von ihm. Weil ich auch so einen haben wollte, baute ich ihn nach. Mittlerweile fahre ich ihn seit 3 Jahren und er hat sich bei über 8000 KM bewährt. Durch Nachfragen einiger Club Mitglieder, ob oder wo man den Öl-Filter beziehen kann, habe ich mich entschlossen, eine Kleinserie aufzulegen.

Der Öl-Filter wird an der rechten Seite zwischen Rahmen und Zylinder montiert. Die Öl-Leitung zwischen Pumpe und Öltank (Rückführung) wird durch sägen geteilt. Der untere Teil der alten Öl-Leitung entfällt und wird durch die zwei neuen Leitungen ersetzt. Zeitaufwand der Montage ca. 1 Stunde. Die verbaute Öl-Filterpatrone stammt von einem Roller und kostet als Ersatzteil ca. 8 Euro. Voraussetzung zum Anbau des Öl-Filter ist eine

gut funktionierende Öl-Pumpe.

Das Öl-Filter Set besteht aus:

- einem CNC-gefrästen Flansch aus Alu-Guss mit Öl-Filterpatrone.
- zwei Öl-Leitungen aus Gummi mit Anschlussflansch an die Ölpumpe.
- Anbauanleitung.

Preis inklusive Versandkosten: 187,00 Euro

Ob sich der Umbau lohnt oder sinnvoll ist muss jeder für sich entscheiden. Wer Fragen oder Anregungen zu dem Thema hat bitte melden unter: 0176 83124555, oder migo.meyer@t-online.de

Liebe Grüße
Migo

