

Ölfiltergehäusedeckelschraube

GL 1000 GL 1200

Leserbrief von Berthold Pahs (GL 1200)

Donnerstag Abend, kurz vor 'nem Treffen - der letzte Check am Moped. Ach ja, Öl- und Filterwechsel könnten der Ämma auch mal wieder gut tun. Außerdem ist das Intervall eh bald rum.

Moped auf den Seitenständer gestellt. So kommt man nämlich ohne größeren Aufwand und ohne sich die zarten Fingerchen zu brechen an die beschi..... angebrachte Ölablassschraube heran. Einen oben aufgeschnittenen Kanister unter die Ämma gestellt und raus mit der Schraube. Anschließend Moped auf den Hauptständer, damit das restliche Öl auch noch abfließen kann.

Dann schnell - ohne den Schneeschieber (Spoiler) abzubauen - an das Ölfiltergehäuse. Und das war der 1 Fehler. Hiernach einen 12er Maulschlüssel auf die Ablassschraube angesetzt - 2. und gravierernster Fehler. Und schon war die Schraube rund wie eine Männerglatze. (*Grundsätzlich einen Ringschlüssel oder eine Knarre mit Nuss verwenden - niemals einen Maulschlüssel - Red.*)

Was tun, sprach Zeus, die Götter sind besoffen und der ganze Olymp ist vollgekotzt!?!?!?

Erste Idee: Eine größere Schraube aufschweißen!? Es würde gehen, denn die Unterlegscheibe ist mit der Schraube fest verbunden und die Schraube ist aus Stahl. Nach Rücksprache mit 'nem Spezialisten aus dem Münsterland aber davon abgekommen, denn die Temperatur, die beim Schweißen entsteht, könnte den Block verziehen (danke für den Tipp, Georg). Und dann ist der Arsch ganz ab.

Hier bekam ich auch den Tipp, mal mit 'nem etwas größeren Hammer vorsichtig auf die Schraube zu dängeln und zu zeigen, wer hier Herr des Werkzeugs ist und es dann mal mit 'ner Grippzange zu versuchen, oder mit 'nem scharfen Schraubendreher in die an der Schraube befestigte Unterlegscheibe zu schlagen,

Gesagt, getan. Einen mittleren Fäustel genommen und drauf auf die verdammte Schraube, um das Gewinde zu beunruhigen bzw. anzulösen. Danach ein scharf angeschliffenes Stecheisen (Beitel) aus Schwiegervaters wohl gehüteten Beständen entwendet und mit dem geliehenen Stecheisen unter Zuhilfenahme des schon vorher profihaft angewendeten Fäustels in die fest mit der Schraube verbundene Unterlegscheibe der Ölablassschraube hineingedengelt.

Dabei sollte man Lederhandschuhe tragen oder über genügend Pflaster verfügen - wegen der kleinen Metallspäne, die dabei abfliegen können!

Hier reichen aber nicht 1 - 2 Schläge aus. Ansatzwinkel des Stecheisens zur Schraube ca. 45°. Nach diesem Unterfangen mit einer Grippzange die Schraube herausdrehen. Sollte es noch nicht gehen, Vorgang wiederholen. Beim Herausdrehen mit der Grippzange darauf achten, dass die Zange gerade angesetzt ist und kräftig zusammendrücken.

Danach Ölfilter mit Originaldichtungssatz einsetzen (**Vorsicht - Zubehördichtungen unterscheiden sich zwar nur um 0,5 mm zur Originaldichtung, aber bei mir hat es zum Ölverlust unter Druck gereicht**).

Auf keinen Fall wieder die original Ölfiltergehäusedeckelschraube einsetzen! Im Zubehör gibt es eine verchromte Schraube mit 17er oder 19er Schlüsselweite, die teilweise preiswerter ist, als die Originalschraube. (*Es gibt sogar Bolzen mit 24er Schlüsselweite – Red.*)

Gruß Berthold