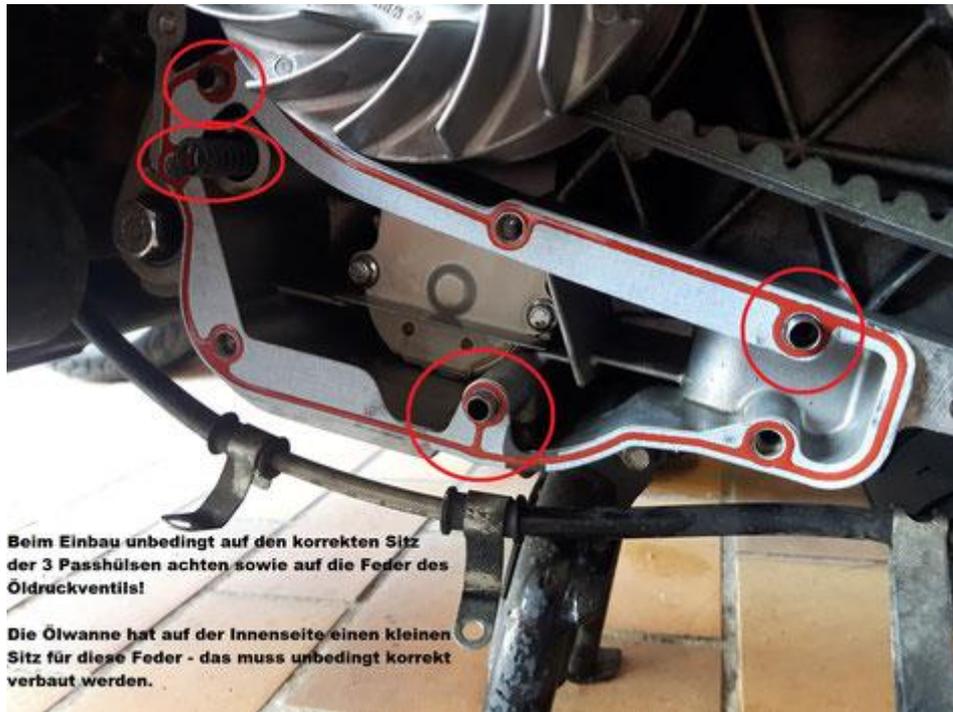


Anleitung zum Einbau der Ölwanne mit Schauglas von ‚Buchsenfuchs‘ für Vespa GTS



Der Einbau der Ölwanne ist keine komplizierte Sache, trotzdem sollte man ein paar Dinge beachten. Fehler beim Einbau der Ölwanne können zu schweren Schäden am Motor und bei Ölaustritt auch zur ernsthaften Gefahr für sich und andere werden - daher sollte der Einbau nur von Fachwerkstätten oder Fachkundigen Schraubern erledigt werden. Die von mir angebotenen Ölwannen werden als Tuningartikel ohne Straßenzulassung verkauft. Der Einbau erfolgt auf eigene Gefahr und unter Haftungsausschluss.

Die Anleitung habe ich so erstellt, weil ich es immer so mache. Es gibt sicher auch andere Versionen/ Reihenfolgen aber so mache ich es halt immer an meiner 2013er GTS.

- Vespa auf Hauptständer parken und Öl ablassen (24er Nuss, Ratsche & Verlängerung)
- Dann den Ölfilter lösen und entfernen (Ölfilterband, Piaggio-Tool oder große Rohrzanze nehmen - der alte Ölfilter landet sowieso im Müll)
- Öl komplett auffangen und fachgerecht entsorgen (Jeder Baumarkt und jede Tankstelle nimmt Altöl an - BITTE ENTSORGT ES ORDENTLICH UND STELLT NICHT EURE KANISTER IRGENWO AM WALDRAND AB!!!)

Dann könnt ihr auf die Vario-Seite der Vespa wechseln. Hier muss das linke Seitenteil abgenommen werden. Bei mir ist das vorne mit einer T25-Torx Schraube befestigt und hinten, innen noch mal mit einer 10er Mutter.

- Seitenteil abnehmen und Luftfilterkasten lösen. Um den Luftfilterkasten zu lösen, muss ich 3 Stück Kreuz-Schrauben lösen. Ich habe so einen Stabmagnet - damit ziehe ich die tiefsitzenden Schrauben raus. Geht aber auch mit einer Spitzzange. Wenn der Luftfilter gelöst ist, kann er einfach ein Stück nach oben gedrückt werden. Er muss nicht ausgebaut werden!

Danach muss der Variodeckel runter. Dazu zunächst die runde Abdeckkappe "VESPA" abnehmen, damit man an die Achsmutter der Kupplungswelle kommt. Ich habe hier das Spezialwerkzeug - ihr könnt aber auch einfach einen starken Schraubenzieher oder das Spannende eines 8mm Bohrers in die Kupplung stecken um das Ganze zu blockieren. Dann kann die 19er Mutter gelöst und abgenommen werden (Normales Rechtsgewinde, also links rum aufdrehen)

Dann müssen die Schrauben vom Variodeckel alle raus - 8mm Nuss auf die kleine Ratsche mit langer Verlängerung und sämtliche Schrauben raus drehen.

Im Anschluss noch den Ölmesstab raus drehen und jetzt kann der Variodeckel abgenommen werden und die Ölwanne liegt frei.

Die Ölwanne wird ebenso von M6 Schrauben mit 8mm Kopf gehalten, aber die Schrauben sind KÜRZER als die Schrauben vom Variodeckel. Also bitte aufpassen und separat legen! Fangt zuerst oben links mit den Schrauben an. Da sitzt die Feder vom Überdruckventil und dann verkantet es nicht, wenn ihr die anderen Schrauben später löst. Alle Schrauben raus und dann könnt ihr die Ölwanne abnehmen. Hier kommt jetzt noch ein Schnapsglas Öl rausgelaufen, also haltet besser einen Lappen drunter. Wenn ihr alles saubergemacht habt, könnt ihr die Dichtfläche am Motor von der alten Dichtung befreien und von Dichtungsresten reinigen. Ich nehme dazu immer eine Klinge vom Cutter-Messer und Bremsenreiniger / WD40. Das klappt eigentlich ganz gut. Wenn alles schön saubergemacht wurde, könnt ihr die 3 Passhülsen und die neue Dichtung aufsetzen und die neue Ölwanne montieren. Achtet bitte besonders auf den korrekten Sitz der Feder sowie der Passhülsen! Die Ölwanne hat einen kleinen Stutzen, auf dem die Feder aufgesetzt werden muss bevor ihr die Wanne festschraubt. Ist eigentlich selbsterklärend, aber schaut es euch an und vergesst es nicht beim Einbau.

Einbau in umgekehrter Reihenfolge. Hier noch die Drehmomente:

Schrauben Ölwanne: 12 NM (übertreibt es nicht)

Schrauben Variodeckel: 8-10 NM (übertreibt es nicht - oben links die Schraube, die den Kühlwasserschlauch hält dreht auch gerne schon bei 10NM durch)

19er Mutter Kupplungswelle: 60 NM

ÖlfILTER - Handfest (4-6 NM)

Ölablassschraube - ist ein großes Gewinde, aber laut Handbuch nur 24-30NM - Also nicht übertreiben!

©Peter Thoma