Öl, -Filter und Zündkerzen wechseln beim MP3 für Dummies

Version: 1.1

PROLOG, BENÖTIGTE TEILE UND WERKZEUGE

Hallo Otto-Normal-Schrauber,

da meine Garantie nun vorbei ist, fange ich bei meinem MP3 500 ABS/ASR an zu Schrauben und einige Wartungen selber durchzuführen.

Mit solchen kleinen Tutorials möchte ich den vielen, die sich trauen und keine zwei linken Hände haben, zeigen wie einfach es ist einige Wartungen selber durchzuführen.

Haftungsausschluss: Ich selber bin Hobby-Schrauber und kein Professioneller. Ich versuche die Anleitung so genau zu beschreiben, wie möglich. Mir können auch Fehler unterlaufen bzw. ich könnte hier etwas beschreiben, was man nicht (so) durchführt. Jeder sollte selbst entscheiden, ob er dieser Anleitung folgt oder nicht. Für die Anleitung und die daraus resultierenden Arbeiten übernehme ich keinerlei Haftung, weder an Personen, Maschinen, Werkzeugen oder der Umwelt. Jeder, der nach dieser Anleitung vorgeht, handelt auf eigenes Risiko und haftet alleinig und im vollen Umfang.

Für dieses Tutorial ist einiges an Teilen und Werkzeugen vonnöten.

Werkzeuge:

Schraubendreher mit Torx TX25, Knacke bzw. Ratsche (1/2“) mit kurzer und langer Verlängerung, kleine Nuss für Zündkerzen, 24er Nuss für Ölablassschraube, geeigneter Drehmomentschlüssel (der für geringe Nm-Werte ausgelegt ist) und evtl. dafür passende Adapter (bei mir Adapter von 1/4“ auf 3/8“ und Adapter von 3/8“ auf 1/2“) und ein Adapter von 1/2“ auf 3/8“. Weiter wird ein, für den alten und für neuen, passender Ölfilterschlüssel „76mm mit 14 Kanten“ oder „76mm mit 12 Einkerbungen“ oder ... benötigt. **Varianten bitte vorher an den Ölfiltern überprüfen.** Ölauffangbehälter mit mindestens 2 Liter Fassungsvermögen und Trichter oder Öleinfüllhilfe und eine Fühlerlehre

Teile:

Bitte Teile und Werte mit dem jeweiligen MP3-Rollermodell abgleichen. Die hier genannten Teile und Werte beziehen sich auf

Piaggio MP3 500 ABS/ASR, Bj. 2016. **Teile und Werte können bei Modell und Baujahr abweichen!**

2x Zündkerzen NGK CR7EKB optional kann man auch die Iridium-Version CR7EIX verwendet werden, ist aber keine Hersteller Empfehlung. Elektrodenabstand sollte 0,7 – 0,8 mm sein. Weiter wird 1x passender Ölfilter ∅ 76 mm, Höhe ca. 57 mm, mindestens 1,7 Liter eni i-Ride 5W-40 Schmiermittel mit den Eigenschaften JASO MA, MA2 – API SL – ACEA A3 und 1x Dichtung für Ölablassschraube

Drehmomentwerte:

Piaggio MP3 500 ABS/ASR, Bj. 2016
(Werte können bei Modell und Baujahr abweichen!):
Ölfilter 12 – 16 Nm
Ölablassschraube 24 – 30 Nm
Zündkerzen 12 – 14 Nm

DURCHFÜHRUNG

1. Roller nicht aufbocken, sondern im Roll-Lock stehen lassen, weil das Auffangen und das Ablassen vom Öl besser funktioniert.
2. Zuerst bitte prüfen, ob sich der Ölfilter lösen lässt. Dazu mit Hilfe des Ölfilterschlüssels und der Knacke den Ölfilter gegen den Uhrzeigersinn vorsichtig lösen, aber nicht weiter abdrehen, da dann das Öl relativ unkontrolliert an Ölfilter vorbeiläuft. Wenn sich der Ölfilter drehen lässt, dann mit der Hand wieder leicht festziehen.
3. Ölmessstab herausdrehen abwischen und beiseitelegen. Auf der rechten Seite, unten am Motorblock den Ölauffangbehälter platzieren, dann Ölablassschraube lösen und mir der Hand rausdrehen. Das alte Öl läuft nun in den Behälter. Wenn der Ausfluss versiegt, dann kann das Roll-Lock gelöst werden und der Roller leicht in Seitenlage gebracht werden. Roll-Lock in Seitenlage verriegeln, so dass der Roller nicht umkippt, Die letzten Ölreste laufen nun aus. Wenn nichts mehr kommt, dann den Roller wieder in die stabile Senkrechte bringen. Die Dichtung der Ölablassschraube aus der Nut ziehen. Die neue Dichtung zuerst mit frischen Öl satt einölen und anschließend in die Nut der Ölablassschraube drücken. Dann die Ölablassschraube wieder einschrauben und mit 24 – 30 Nm festziehen.

4. Ölauffangbehälter unter dem Ölfilter positionieren und von der linken Seite des Rollers aus den Ölfilter nun mit der Hand losdrehen und kopfüber in den Auffangbehälter stellen. So kann der alte Filter leerlaufen. Aus dem Flansch, wo der Ölfilter angeschraubt war, läuft auch einige Zeit das restliche Altöl raus. Diese Zeit kann man nutzen, den neuen Filter vorzubereiten. Hier wird die Gummidichtung ebenfalls satt mit neuem Öl eingeschmiert. Wenn man hier zu sparsam ist, dann kann das nächste Wechseln des Filters zur Herausforderung werden, denn die nicht bzw. schlecht geölte Dichtung des Filters „verbeißt“ sich mit dem Flansch am Motorblock und ein Lösen ist dann ohne Weiteres nicht möglich. Den Ölfilter nun mit der Hand eindrehen und mit ca. 12 – 16 Nm festziehen – hierbei eher den unteren bis mittleren Wert anvisieren. Ölbehälter wegstellen und Altöl und alten Ölfilter ordnungsgemäß entsorgen.
5. Roller Aufbocken und Roll-Lock lösen. 3/4 der vorgesehenen Menge „frischen“ Motoröl, also gute 1,3 Liter über die Öffnung des Ölmessstabs mit Hilfe eines Trichters bzw. einer Einfüllhilfe einfüllen. Ölmessstab eindrehen und nachschauen, ob Ölstand auf MAX steht – wenn nicht bis auf MAX auffüllen. Das neue Öl erst einmal zur Seite stellen – wir benötigen gleich wahrscheinlich nochmals etwas Öl zum Nachfüllen, wenn der Motor gelaufen hat und der Ölfilter auch mit dem neuen Öl gefüllt ist. **Motor aber noch nicht starten!**

6. Zuerst widmen wir uns den Zündkerzen. Dazu muss auf der rechten Seite im Fussbereich die Klappe mit Hilfe des TX25-Schraubendrehers geöffnet werden. Dahinter sieht man schon die zwei Zündkerzenstecker, die beide von den Zündkerzen abgezogen werden können. Position der Kerzenstecker merken.
7. Mit der Knacke und der passenden Zündkerzenstecker-Nuss beide Zündkerzen rausdrehen. Wenn man sich die Zündkerzen vorne anschaut, dann sollte die Elektrode(n) „rehbraun“ aussehen. Ist die Elektrode sehr grau bis weiß bzw. schwarz und / oder feucht, dann ist das Benzingemisch falsch oder es gibt ein anderes Problem mit der Verbrennung. In einem solchen Fall die alten Zündkerzen aufbewahren und einem Freundlichen zwecks Beurteilung zeigen. Er kann dann entscheiden, welche weiteren Schritte zu ergreifen sind.
8. Wir schrauben die neuen Zündkerzen noch nicht ein, sondern widmen uns wieder dem Ölstand und –druck. Also ohne eingeschraubt Zündkerzen aktivieren wir die Zündung und betätigen den Starter. Dieser „urgelt“ nun einige Male im Leichtlauf vor sich hin, denn der hat jetzt nicht gegen den

Kompressionsdruck anzukämpfen. Nach einigen „urgeln“ hört der Starter auf und wir drücken für ca. 3-4 weitern „Salven“ den Starter. Der Starter sorgt dafür, dass mit geringster Umdrehungsleistung das Öl durch die Ölpumpe an alle relevanten Stellen des Motors gepumpt wird.

9. Nun prüfen wir den Elektrodenabstand mit der Fühlerlehre, ob dieser zwischen 0,7 und 0,8 mm ist. Dann werden die neuen Zündkerzen mit der Hand eingedreht und mit der Knacke und der Zündkerzen-Nuss mit 12 – 14 Nm festgezogen. Nun können die Zündkerzenstecker wieder auf die Zündkerzen gesteckt werden.
10. Anschließend soll nochmals die Zündung betätig den Starter. Der Motor sollte nun so wie vorher abspringen und die Öldrucklampe sofort (spätestens nach ca. 2 Sekunden) ausgehen. **Wenn die Öldruckleuchte nicht nach 2 Sekunden ausgeht, dann sofort den Motor ausschalten und einen Freundlichen kontaktieren.**
11. Abdeckung im Fußraum verschließen.
12. Ölstand prüfen und zwischen MIN und MAX auffüllen. Danach Probefahrt und kurz Warmfahren. Anschließend nochmals Ölstandkontrolle und Auffüllen bis kurz unterhalb von MAX

FERTIG.