

Regelmäßige Kontrolle des Ölstandes und regelmäßige Ölwechsel sind für die Langlebigkeit des Motorrads ebenso entscheidend wie ein schonendes „Warmfahren“ des kaltgestarteten Motors.

Die vom Hersteller geforderten Ölwechselintervalle sollten stets eingehalten und ein Öl in der vorgeschriebenen Viskosität und Klassifikation verwendet werden. Motorräder haben höhere Anforderungen an ein Motorenöl als Automobile - sie sind leistungsfähiger, drehen oft weit höher und das Getriebe läuft meist im Motoröl mit (Nasssumpfschmierung). Verwenden Sie deshalb stets ein spezielles Motorrad-Motorenöl, denn ein solches verfügt über spezielle Additive, hohe Scherstabilität, Druckbeständigkeit und entsprechende thermische Eigenschaften. Umgekehrt können Sie natürlich ein Motorradöl problemlos im Auto nutzen, wenn die Viskosität richtig ist.

Synthetik-Motorenöle sind in puncto Hochtemperaturverhalten, Kaltstartschutz, Reibminderung und Vermeidung von Ablagerungen mineralischen Ölen überlegen. Wird ein Motor hoch belastet (z. B. durch sehr sportliche Fahrweise, Tuningmaßnahmen etc.), kann die Verwendung von Synthetiköl auch dann sinnvoll sein, wenn der Hersteller für das Modell ein mineralisches vorschreibt. Besprechen Sie solch einen Wechsel bitte mit Ihrer Vertragswerkstatt - einige Motoren vertragen kein Synthetiköl und reagieren z. B. mit rutschender Kupplung. Motoren mit hoher Laufleistung sollten nur nach einer Reinigung und Revision des Motors umgestellt werden. Für Motorräder die vor Baujahr 1970 gebaut wurden, ist Synthetiköl nicht zu empfehlen. Verträgt ein Motor kein vollsynthetisches Öl, wäre die Umstellung auf ein teilsynthetisches erwägenswert. Dies wird von den meisten Kupplungen problemlos akzeptiert.

**Die Motorenölklassifikation:
API - Amerikanische Motorenölklassifikation (American Petrol Institute).**

Seit ca. 1941 gebräuchlich. Die „S“ Klassen beziehen sich auf Ottomotoren. Der zweite Buchstabe gibt jeweils den Leistungsstandard an. Ab 1980 galt Standard S“F“, ab 88 S“G“, ab 93 S“H“, ab 96 nunmehr S“J“. Der Anhang “/ CF“ weist auf einen Test des Öls unter schwerer Belastung an modernen Prüfmotoren hin. Die API-Klassen für Zweitaktöle (Buchstabe“T“) werden nicht mehr verwendet. Getriebeöle sind in den Klassen G1-G3 bzw. Kardanöle in den Klassen G4-G5 beschrieben.

ACEA - European Automobile Manufacturer's Association.

Seit 1996 gültig. Die Klassen A1-A3 beschreiben Öle für Ottomotoren, B1-B4 für Diesel-PKW.

JASO - Japanese Automotive Standards Organisation.

Die Jaso T 903 ist derzeit die weltweit wichtigste Klassifikation für Viertaktmotorrad-Motorenöle. Aufbauend auf Anforderungen des API (SE, SF, SG, SH, SJ) oder der ACEA (A1, A2, A3) legt Jaso T 903 zusätzliche Eigenschaften fest, wie z. B. die perfekte Funktion des Öls bei Nasssumpfgeschmierten Kupplungen und Getrieben. Abhängig vom Reibungsverhalten in der Kupplung erfolgt eine Einstufung nach JASO MA oder JASO MB. Einen höheren Reibwert gibt JASO MA und aktuell die JASO MA-2 vor.

Viskosität (SAE, Society of Automotive Engineers).

Beschreibt die Zähflüssigkeit des Öls und den Temperaturbereich, in dem es eingesetzt werden kann. Für moderne Mehrbereichsöle gilt: Je kleiner die Zahl mit W („Winter“), desto fließfähiger ist das Öl bei Kälte, je höher die Zahl dahinter ohne W, desto belastbarer ist der Schmierfilm bei hohen Betriebstemperaturen.