

**CLS200µ (Prozessor gesteuertes Kettenschmiersystem)**

# Schmieriger Job...

Wohl kaum ein Bauteil des Motorrads bedarf so regelmäßiger Aufmerksamkeit, als diese ewig lockere, dauernd trockene und bei mangelnder Aufmerksamkeit auch noch herzhaft rostende Kette. Wirklich funktionierende automatische Kettenschmiersysteme kamen bislang meistens aus Großbritannien (siehe RM 2003/4, Seite 107) und verrichteten auch an einer „befeundeten“ Honda Africa Twin lange Jahre gute Dienste. Doch kürzlich war es an der Zeit, gemeinsam mit einem nagelneuen Kettensatz auch ein neues Kettenschmiersystem zu installieren. Diesmal erhielt das CLS Chain Lube System 200µ den Zuschlag – eine gute Wahl, wie sich inzwischen herausstellte.

Das Prinzip automatischer Kettenschmierung ist im Grunde simpel: Aus einem reichlich dimensionierten Vorratsbehälter muss Kettenöl auf die Antriebskette aufgebracht werden. Die Hauptproblematik liegt hierbei in der richtigen Dosierung. Ob Cruisen oder Gasen, ob Winter- oder Sommer-, ob Regen- oder Kiesgrubenfahrt – nahezu jeder Motorradeinsatz verlangt eine individuelle Mengensteuerung. Und im Stand darf das System keinesfalls weiter ölen und Reifen oder gar den Asphalt verschmutzen.

Im CLS Chain Lube System 200µ übernimmt echte Hightech die Steuerung dieses Ölflusses. Benutzerfreundlich direkt an die Batterie gekoppelt, überwacht ein Mikroprozessor den Spannungszustand der Energiezelle. Beim Start des Motors beginnt jene Spannung zu schwanken, sie wird „wellig“. Genau darauf reagiert der Prozessor und schal-

tet die Ölleitung auf Durchfluss. Mittels Temperatursensor wird zudem die Viskosität, d.h., die Zähflüssigkeit des Öles bestimmt und die Fließgeschwindigkeit bis hin zum Kettenrad passend dazu gesteuert. Den Rest des Schmierjobs, nämlich die gleichmäßige Verteilung des auf die Antriebskette tropfenden Öles, übernimmt die Zentrifugalkraft. Klingt kompliziert – ist es auch. Für den CLS-Benutzer allerdings vollkommen unerheblich, da sich nahezu die gesamte Steuerung der Ölung in einer wasser- und vibrationsgeschützten Blackbox abspielt, die ihren Job perfekt erledigt.

Damit allerdings kommen wir zu dem wohl einzigen Schwachpunkt des CLS-Systems: Ölvorratsbehälter (B x H x T: 5,5 x 11,5 x 5,5 cm), Blackbox (5 x 8,5 x 3 cm), Ölfilter und ca. 2,5 m Förderschläuche, Grobeinstellventil und Feinjustierungs-Knopf sowie meterweise Kabel wollen erst einmal verbaut sein. Da wird es unter so manch moderner Verkleidung schnell knapp mit dem Platz. An besagter Africa Twin musste beispielsweise das Werkzeugfach bis zum Allernotwendigsten entleert werden, um Platz zu schaffen. Die Verlegung des Öl-Zufuhrschlauches Richtung Hinterrad und Antriebskette ist mittels beiliegender Führungsgummis und Kabelbinder rasch erledigt, verlangt allerdings Sorgfalt. Denn weder darf der Schlauch gequetscht, noch im Bereich der schwingenden Kette verlegt werden; dies könnte ihn beschädigen und zu gefährlichem, weil unkontrolliertem Ölaustritt führen. Geradezu elementare Bedeutung bekommt die korrekte Platzierung der Dosierkanüle am Kettenrad. An ihr



*Ölung unter High Tech-Einsatz: Das CLS200µ leistet im Alltag und auf Touren gute Arbeit.*

tritt das Öl erstmalig aus dem geschlossenen System und sollte punktgenau auf die Kette tropfen. Das Ganze bei allen Geschwindigkeiten und in allen Kettenspannungszuständen. Doch keine Sorge: Die 22-seitige Anbauanleitung zeigt die perfekte Anbringung in Wort und Bild.

Zum Schluss heißt es noch, den Batterieanschluss herzustellen sowie den leicht klobigen Drehknopf zur manuellen Feindosierung zu verbauen. **Unser Tipp:** Dessen empfohlene Anbringung am Lenker verlangt die Verlegung eines dicken Verbindungskabels bis zur Lenkstange. Einfacher ist, ihn z.B. seitlich am Heck anzukleben, griffbereit dort, wo man bei der Kettenkontrolle sowieso steht.

Ist das CLS 200µ dann mit dem beiliegenden Kettenöl befüllt und entlüftet, bedarf es nur noch einer schnellen Grobjustierung. **Unser Tipp:** Das Ventil am Mengeneinstellstück nur eine halbe Umdrehung öffnen, die Feindosierung ist dann mittels Drehknopf ein Kinderspiel. Ab sofort kann das Thema „Kette ölen!“ aus dem Kalender gestrichen werden.

**Unser Fazit nach bislang rund 7.000 CLS-geölten Kilometern:** Das TÜV-geprüfte CLS200µ übernimmt die Kettenschmierung zuverlässig und gründlich, schaltet sich bei Fahrtbeginn ein sowie bei jedem Motorstop wieder aus. Die höchstens für Regen- oder sandige Offroad-Fahrten empfehlenswerte Erhöhung der Öldosis

ist mittels rastendem Drehknopf ein Kinderspiel. Unsere Testkette lief auch nach stundenlanger Autobahnfahrt niemals trocken, sondern zeigte sich stets gut gefettet. Aber aufgepasst: Bereits deutlich verschmutzte Ketten werden durch das dünnflüssigere CLS-Kettenöl zusätzlich gereinigt, d.h., Altschmierreste schleudern über Schwinge und Hinterradfelge. Deshalb **unser Tipp:** Die Kette vorab mit dem Kettenmax (Test in RM 2003/6) reinigen.

Die Installation des CLS200µ verlangt neben erwähntem Einbauplatz ein wenig handwerkliches Geschick, eine Werkzeug-Grundausstattung und drei bis vier Stunden Bastelzeit, die einmalige Systementlüftung eine kräftige Lunge, um das Öl aus

Hersteller  
**Heiko Höbelt e.K.**  
Unterer Maasweg 3  
96484 Meeder  
Telefon (095 66) 80 84 34  
Telefax (095 66) 80 84 35  
E-Mail: info@cls200.de  
Homepage: www.cls200.de

dem Vorratsbehälter in das gesamte Schlauchsystem zu pumpen. Eine Belastung der permanent mit dem CLS-Prozessor verbundenen Batterie ist nicht feststellbar, die Stromaufnahme liegt weit unterhalb der Anzeigebereiche herkömmlicher Strommessgeräte. Deshalb sind wir der Meinung: Das CLS200µ verdient bereits heute die REISE MOTORRAD-Empfehlung. Und um wie viel sich die Lebensdauer unserer Testkette im harten Alltag tatsächlich verlängern wird – wir werden darüber berichten!

O. A.

**Ausstattung + Verarbeitung**  
**Preis-Leistungs-Verhältnis**  
**Nutzwert für Alltag + Reise**  
**Grundsätzliche Eignung für**  
**Preis Komplettsystem**

★★★★★  
★★★★★  
★★★★★



alle Motorräder mit Kette  
€ 209,- (inkl. 1 l Kettenöl, lt. Hersteller  
ausreichend für ca. 50.000 km)

1 ★ = nicht empfehlenswert/mangelhaft; 5 ★ = sehr empfehlenswert/sehr gut