

VEB Berliner Vergaser- und Filterwerke
Betrieb des IFA-Kombinats für Kfz.-Teile
1035 Berlin, Frankfurter Allee 71

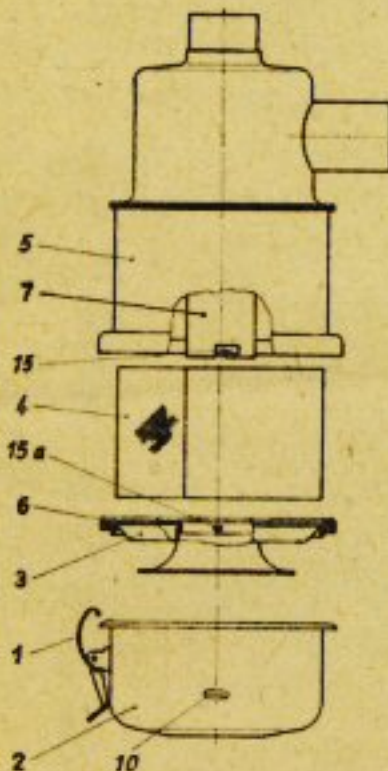


Änderung der Wartungsvorschrift für die Ölbadluftfilter Typ
150...600 FLOH und für die Axialzyklone Typ 150...600 FLZ

Auf Grund der in letzter Zeit verstärkt aufgetretenen Unklarheiten bezüglich der Wartung der Ölbadluftfilter und der dadurch gemachten Fehler seitens der Betreiber war es erforderlich, die Wartungsvorschriften zu überarbeiten und zu präzisieren. Die veränderten Wartungsvorschriften geben wir Ihnen nachstehend bekannt. Alle bisher erfolgten Veröffentlichungen in den technischen Dokumentationen werden damit ungültig.

1. INBETRIEBNAHME DES ÖLBADLUFTFILTERS

Vor der Erstinbetriebnahme ist der Ölbehälter (2) nach dem Lösen der Spannverschlüsse (1) abzunehmen und bis zur Ölstandemarke (10) mit einem der Jahreszeit und den Betriebsverhältnissen entsprechenden Mineralöl zu füllen, wobei das Öl auch innerhalb der Beruhigungsringe den gleichen Stand haben muß.



- 1 Spannverschluß
- 2 Ölbehälter
- 3 Patronenteller (Diffusor)
- 4 Filtereinsatz (Filterpaket)
- 5 Filtergehäuse
- 6 Dichtring
- 7 Lufteintrittsrohr
- 10 Ölstandemarke
- 15, 15a Bajonettverschluß

Die einwandfreie Funktion des Ölbadluftfilters ist nur gewährleistet, wenn die Viskosität des Öles im Betriebszustand zwischen 200 cSt und 2000 cSt liegt. Diese Forderung wird z.B. von folgenden Ölsorten erfüllt:

Ölsorte	Visk.klasse	max. Temperaturbereich	
MD 102	SAE 10 W	- 21 °C bis + 7 °C	Winterbetrieb
MD 202	SAE 20	- 8 °C bis + 21 °C	-----
MD 302	SAE 30	- 1 °C bis + 30 °C	Sommerbetrieb
MD 402	SAE 40	+ 7 °C bis + 38 °C	

Die Verwendung von legierten Ölen ist für die Ölbadluftfilter nicht erforderlich (Betriebskosten!), jedoch zur Vermeidung von Verwechslungen wird empfohlen, im Ölbadluftfilter auch die im Motor zur Anwendung kommenden Ölsorten zu verwenden.

2. WARTUNG DES ÖLBADLUFTFILTERS

Die Ölverschmutzung ist in regelmäßigen Intervallen durch Abnahme des Ölbehälters (2) zu kontrollieren. Sollte es sich dabei zeigen, daß der innere Ring frei von Öl ist oder das Öl bis etwa 1 cm unter der Ölstandsmarke (10) steht, so ist das normal. Es ist grundsätzlich kein Öl nachzufüllen!

Fällt der Ölspiegel konstant weiter, also tiefer als etwa 1 cm unter die Ölstandsmarke (10), so liegt ein Ölverbrauch und damit eine Funktionsstörung des Ölbadluftfilters vor. In diesem Falle ist das gesamte Ölbadluftfilter zu reinigen (siehe Abschnitt 3) und wieder neu in Betrieb zu nehmen (siehe Abschnitt 1). Sollte wiederum Öl verbraucht werden, so kann das folgende Ursachen haben:

- Zu viel Öl aufgefüllt
- Öl mit zu niedriger Viskosität (<200 cSt) wurde verwendet
- Filtereinsatz (4) ist beschädigt
- Ölbadluftfilter hat mechanische Schäden
- Motorkenndaten wurden gegenüber der serienmäßigen Ausführung verändert (z.B. andere Einspritzpumpe und dadurch erzielte Drehzahländerung des Motors).

Achtung! Beim Waschen der Fahrzeuge ist die Lufteintrittsöffnung des Ölbadluftfilters (bzw. der Axialzyklon) abzudecken,

damit kein Wasser in das Ölbad gelangt, was zur Ölstandserhöhung führt (Möglichkeit des Öldurchreißen).

3. REINIGUNG DES ÖLBADLUFTFILTERS

Nach längerer Betriebsdauer muß der Filtereinsatz (4) gereinigt und das durch den gebundenen Staub verschmutzte Öl im Ölbehälter (2) erneuert werden. Der Zeitpunkt der Reinigung ist vom Staubgehalt der Luft abhängig und je nach Einsatzort verschieden. Die Reinigung ist turnusmäßig nach den vom Motorenhersteller bzw. Fahrzeughersteller festgelegten Intervallen durchzuführen. In jedem Falle muß das Ölbadluftfilter gereinigt werden, wenn die Ölschicht über dem am Boden des Ölbehälters (2) abgelagerten Schmutz weniger als etwa 1 cm beträgt oder das Öl so dickflüssig geworden ist, daß seine Viskosität 2000 cSt im Betriebszustand übersteigt.

Die Reinigung des Ölbadluftfilters wird wie folgt durchgeführt:

Nach dem Lösen der Spannverschlüsse (1) wird der Ölbehälter (2) abgenommen, das verschmutzte Öl entfernt und der Ölbehälter (2) mit Waschbenzin ausgewaschen.

Durch eine kurze Linksdrehung des Patronentellers (3) wird dessen Bajonettverschluß (15, 15a) gelöst. Der Patronenteller (3) kann abgenommen und der Filtereinsatz (4) aus dem Filtergehäuse (5) nach unten herausgezogen werden.

Der Filtereinsatz (4) ist nur mit ölfreiem Waschbenzin auszuwaschen und muß anschließend unbedingt getrocknet werden, da es sonst beim Anlassen des Motors zu schweren Motorschäden kommen kann.

Der Filtereinsatz (4) darf nicht mit Tri, Tetra oder Waschlösungen ausgewaschen werden, da hierbei Beschädigungen des Kofi-Fasermaterials des Filtereinsatzes (4) eintreten.

Die Verwendung von Dieselkraftstoff zum Auswaschen des Filtereinsatzes (4) ist nicht statthaft, da es hiermit praktisch unmöglich ist, den Filtereinsatz (4) restlos trocken zu bekommen und ein ölfeuchter Filtereinsatz (4) zu Funktionsstörungen des Ölbadluftfilters führen kann (Öldurchreißen).

Das Filtergehäuse (5) ist innen mit einem feuchten Benzinlap-

pen auszuwischen, damit auch dort das an der Gehäusewand hochgewanderte Öl entfernt wird. Das Lufteintrittsrohr (7) ist ebenfalls auszuwischen und die darin angelagerte Staubschicht zu entfernen.

Bei der Reinigung sind die einschlägigen Arbeits- und Brandschutzanordnungen sowie der Umweltschutz zu beachten!

Anschließend ist der trockene Filtereinsatz (4) in das trockene Filtergehäuse (5) einzusetzen. Nach Kontrolle des Dichtringes (6) auf einwandfreie Beschaffenheit und Abdichtung ist der Patronenteller (3) durch Einrenken des Bajonettverschlusses (15, 15a) wieder am Filtergehäuse (5) zu befestigen. Der Ölbehälter (2) ist mit dem entsprechenden Mineralöl (siehe Abschnitt 1) zu füllen und ebenfalls am Filtergehäuse (5) zu befestigen.

Achtung! Bei der Demontage, Reinigung und Montage des Ölbadluftfilters hat jegliche Gewaltanwendung zu unterbleiben, da durch mechanische Veränderungen bzw. Beschädigungen die einwandfreie Filterfunktion gestört wird.

4. REINIGUNG DES AXIALZYKLONS

Bei der Reinigung des Ölbadluftfilters ist auch der Axialzyklon zu reinigen.

Vom Staubausschleiss sind mit einem weichen Gegenstand (Holz oder ähnlichem) die Verunreinigungen (Fasern, Spreu usw.) zu entfernen. Hierbei ist zu beachten, daß der Staubausschleiss nicht deformiert wird, da sonst die Zyklonwirkung stark absinkt.

Durch leichtes Abklopfen mit der Handfläche wird der lose anhaftende Staub entfernt und der Zyklon danach mit ölfreiem Waschbenzin ausgespült und mit Druckluft getrocknet. Nach dieser Reinigung ist der Zyklon wieder einsatzfähig.

Bei Staubabsaugung durch Injektor ist auf Dichtheit, Trockenheit und freien Durchgang der Schlauchleitung zu achten.

5. SONSTIGES

Auf absolute Dichtheit sämtlicher Schlauchverbindungen der Ansaugleitungen ist weiterhin unbedingt zu achten.