



4 5 4 3 3 4 4

D 666/103

Lastkraftwagen Mercedes-Benz

Typ L 3000 A

**Filzbalgluftfilter
(Sonderausrüstung für Tropen)**

**Geräteschreibung
Einbauanleitung und Pflege**

Vom 21. 3. 42

Berlin 1942

Gedruckt bei Otto Elsner

4 5 4 3 3 4 5

D 666/103

**Lastkraftwagen
Mercedes-Benz**

Typ L 3000 A

Filzbalgluftfilter
(Sonderausrüstung für Tropen)

Geräteschreibung
Einbauanleitung und Pflege

Vom 21. 3. 42

Berlin 1942

Gedruckt bei Otto Elsner



Inhalt

	Seite
Vorbemerkungen	4
A. Geratbeschreibung	5
1. Allgemeines	5
2. Filzbalgluftfilter	5
a) Aufbau	5
b) Wirkungsweise	6
B. Einbauanleitung	7
3. Einbau	7
C. Pflege	8
4. Reinigen	8

Bilder

- Bild 1: Filzbalgluftfilter, eingebaut
- Bild 2: Filzbalgluftfilter, von vorn
- Bild 3: Reinigung des Filzbalgluftfilters
- Bild 4: Rechtes Seitenblech der Motorhaube



— 4 —

Vorbemerkungen

Die Vorschrift gilt als Ergänzung zur D 666/3. Durch den Einbau des Filzbalgluftfilters wird die Tropenverwendungsfähigkeit des Kfz. wesentlich erhöht. Der Einbau hat nach den in der Vorschrift angegebenen Weisungen zu erfolgen.

Die durch den Einbau freierwerdenden Teile sind auf dem Nachschubwege zur weiteren Verwendung zurückzugeben.

In der Vorschrift weisen die Zahlen in den Klammern hinter den Benennungen auf die zugehörigen Bilder im Anhang hin. Die Zahl links vom schrägen Strich bedeutet die Bildnummer, die Zahl rechts die entsprechende Teilnummer im Bild.

— 5 —

A. Gerätebeschreibung

1. Allgemeines

Zum Austausch des vorhandenen Ölbadluftfilters gegen ein Filzbalgluftfilter werden folgende Teile angeliefert. Der Einbau ist nach Abschnitt B durchzuführen.

- 1 Filzbalgluftfilter (1/4) Typ LFB 26—00
- 1 Verbindungsrohr (2/7) (Anschluß an den Motor)
- 1 Dichting C 52 × 60 DIN 7603
- 1 Schraubenbolzen (2/9) mit Kronenmutter M 8 (2/8) und 2 Dichtungen C 8 × 12 und Splint 2 × 20
- 1 Gummischlauch (2/5) 80 \varnothing × 4; 190 lang
- 2 Schlauchbinder WS 9,80
- 1 vorderer Träger (1/5) | je mit Spannband, Hebelverschluß, 4 Halbrundschrauben DIN 86, 4 Muttern Kr 751 und 4 Federringe DIN 127 für Befestigung auf Kotflügel und je 2 Stück für Befestigung von Spannband an Träger
- 1 hinterer Träger (1/3)
- 4 Versteifungsplatten zum Kotflügel 60 × 100 × 2
- 1 Abdeckblech (2/6) mit 2 Schrauben Kr 553, 2 Muttern Kr 751 und 2 Federringe DIN 127
- 1 Verstärkungsblech (4/1) mit 3 Halbrundschrauben DIN 86 und 3 Muttern DIN 934

2. Filzbalgluftfilter

a) Aufbau

Das Filzbalgluftfilter (1/4) besteht aus einem Blechgehäuse, welches unten über seine ganze Länge mit einem Schlitz (3/2) zum Eintritt der Luft versehen ist. In dem Gehäuse befindet sich ein harmonikaartiger Filzbalg, auf dessen Oberfläche sich der Staub ablagert. Der Filzbalg ist hinten mit dem Filterkopf (1/1) durch einen Ring und vier Schrauben (1/2) befestigt. In den Filterkopf (1/1) ist ein Flammenschutz zur Sicherung gegen Rückschläge vom Motor her eingebaut. Das vordere Ende des Filzbalges ist an einem Deckel mit Handgriff (2/2)

4 5 4 3 3 4 8

— 6 —

befestigt, durch den der Balg hin- und herbewegt und damit gereinigt wird. Der Deckel wird durch zwei Haltefedern (2/1 und 4) in Betriebsstellung festgehalten.

b) Wirkungsweise

Die durch den Schlitz am Unterteil des Filtergehäuses eingesaugte Luft verteilt sich auf die Kammern des Filzbalges. Der mitgerissene Staub lagert sich auf der Oberfläche des Balges ab und die so gereinigte Luft dringt durch den Filz und kommt durch die Ansaugleitung zum Motor. Während des Betriebes setzt sich die Oberfläche des Filzbalges mit Staub zu, wodurch der Durchtriebswiderstand für die Luft erhöht wird. Ist dieser Zustand erreicht, dann muß das Filter gereinigt werden. (Siehe Rand-Nr. 4.)

— 7 —

B. Einbauanleitung

3. Einbau

Der Einbau ist in folgender Weise durchzuführen:

1. Die Motorhaube ist zu entfernen.
2. Das Ölbadluftfilter ist abzuschmeißen; dafür ist das Verbindungsrohr (2/7) mit Dichtring mittels des Schraubenbolzens (2/9) und der Kronenmutter (2/8) mit 2 Dichtringen an der Saugleitung zu befestigen. Die Kronenmutter (2/8) ist durch einen Splint zu sichern.
3. Das Filzbalgluftfilter (1/4) ist in die beiden Träger (1/3 und 5) einzuspannen und so auf den rechten Kotflügel zu stellen, daß der Austrittsstutzen des Filters mit der Eintrittsöffnung des Verbindungsrohres fluchtet. Die Löcher für die Befestigungsschrauben der beiden Träger (1/3 und 5) sind auf dem Kotflügel anzuzureißen und zu bohren (6,5 mm \varnothing); sodann sind die beiden Träger festzuschrauben. Zur Versteifung des Kotflügels sind die Versteifungsplatten auf der Unterseite des Kotflügels mit festzuschrauben.
4. Der Austrittsstutzen des Filters ist mit dem Verbindungsrohr (2/7) durch den Gummischlauch (2/5) zu verbinden und das Filter in den beiden Trägern durch die Spannbänder mittels der beiden Hebelverschlüsse auf der Motorseite zu befestigen. Die beiden Schlauchbänder sind fest anzuziehen und die Fugen mit Farbe oder Isolierband zu dichten. — Der Lufteintrittsschlitz (3/2) muß senkrecht unten liegen. — Steht der Luftaustrittsstutzen des Filterkopfes (1/1) nicht waagrecht, so kann er nach Lösen der vier Schrauben (1/2) um je 45° gedreht werden. Der Filterkopf (1/1) besitzt 8 Langlöcher, die kleinere Verstellungen zulassen.
5. Das rechte Seitenblech (4/2) der Motorhaube ist gemäß Bild 4 mit einem Ausschnitt für das Verbindungsrohr (2/7) zu versehen; das Verstärkungsblech (4/1) ist über dem Ausschnitt anzuschrauben. Das Verbindungsrohr (2/7) muß an seinem Umfang etwa 10 mm Spiel im Ausschnitt haben.
6. Das Abdeckblech (2/6) ist am Kotflügel-Stehblech anzuschrauben.

4 5 4 3 3 4 9

— 8 —

C. Pflege

4. Reinigen

Die linke Haltefeder (3/1) wird nach außen gezogen, worauf sich der etwas verkantete Deckel (3/3) mit dem Handgriff leicht in das Gehäuse drücken läßt und nicht mehr in seiner Endstellung festgehalten wird. Nunmehr wird durch mehrere hin- und hergehende stoßartige Pumpbewegungen der auf dem Filzbalg befindliche Staub durch den Lufteintrittschlitz nach außen geblasen. — Diese Pumpbewegungen werden so lange ausgeführt, bis kein Staub mehr aus dem Gehäuseschlitz austritt. Sodann wird der Deckel (3/3) bis in die äußerste Stellung zurückgezogen, wobei die beiden Haltefedern (3/1) einschnappen und den Deckel in seiner Lage festhalten.

Berlin, den 21. 3. 42

Oberkommando des Heeres
Heereswaffenamt
Amtsgruppe für Entwicklung und Prüfung
Koch



Bild 1

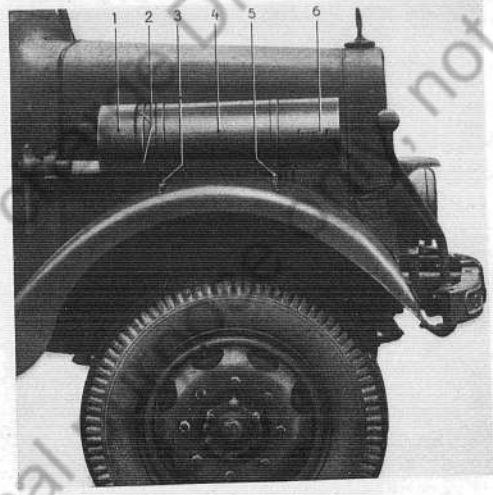


Bild 1. Filzbalgluftfilter, eingebaut

- 1 Filterkopf
- 2 Schrauben (zum Versetzen des Gehäusekopfes)
- 3 Hinterer Träger
- 4 Filzbalgluftfilter
- 5 Vorderer Träger
- 6 Haltefeder

D 666/103

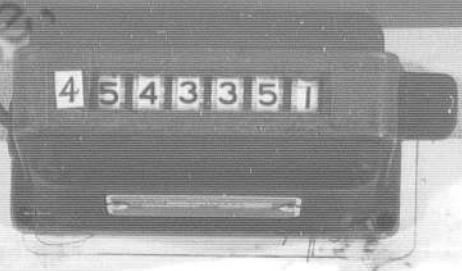


Bild 2

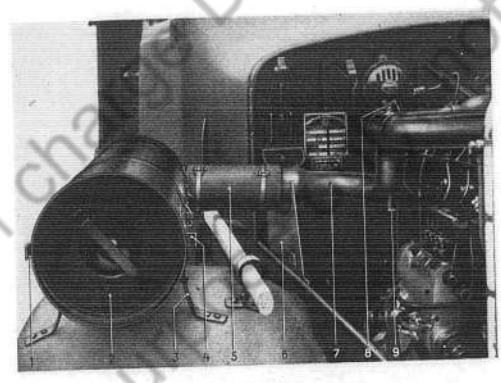


Bild 2. Filzbalgluftfilter, von vorn

- | | |
|------------------------|---------------------------------------|
| 1 Haltefeder | 6 Abdeckblech |
| 2 Deckel mit Handgriff | 7 Verbindungsrohr |
| 3 Vorderer Träger | 8 Flügelschraube oder
Kronenmutter |
| 4 Haltefeder | 9 Schraubenbolzen |
| 5 Gummischlauch | |



Bild 3

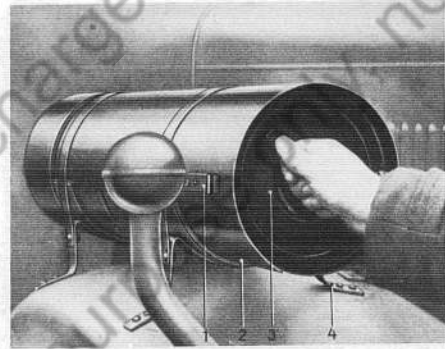


Bild 3. Reinigung des Filzbalgluftfilters

- 1 Haltefeder
- 2 Lufteintrittschlitz
- 3 Deckel mit Handgriff
- 4 Vorderer Träger



Bild 4

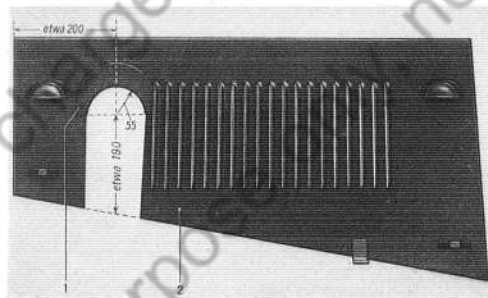


Bild 5: Rechtes Seitenblech der Motorhaube

- 1 Verstärkungsblech
- 2 Rechtes Seitenblech der Motorhaube