



## Moderner Motorölfilter für OM636, M136 ...

Dies ist eine zweckmäßige und moderne Lösung für den Motor-Schmierkreislauf, die speziell für den Einbau in den Unimog 411 entwickelt wurde und auf einem CNC-Bearbeitungszentrum hergestellt wird. Sie kann auch in Mercedes Limousinen oder anderen Maschinen mit entsprechenden Motoren verwendet werden.

### Kompakt und die Lebensdauer des Motors verlängernd

Veranlasst wurde die Konstruktion unter anderem durch die Tatsache, dass es bei OM636 im Unimog 411 bei Verwindung des Fahrwerkes im Gelände unter bestimmten Bedingungen zur Kollision des serienmäßigen Siebgehäuses mit dem Rahmen kommen kann. Deshalb ist der Adapter so kompakt wie möglich gebaut und nimmt eine kleine aber leistungsfähige Filterpatrone auf. Insgesamt vergrößert sich dadurch der Sicherheitsabstand zwischen Filter und Rahmen.

Während das originale Sieb Motoröle (schwach legierte Einbereichsöle, z. B. SAE30) erfordert, die Partikel im so genannten Sumpf der Ölwanne absetzen lässt, werden in der neuen Filterpatrone selbst sehr feine Partikel im Hauptstrom herausgefiltert, die von Mehrbereichsölen (z. B. SAE15W-40) in der Schwebe und damit im Umlauf gehalten werden.

## Vergleich der Abmessungen



Zwei Zentimeter weniger Bauhöhe unten und damit mehr Sicherheitsabstand zum Unimog-Rahmen. Die Längen in Längsrichtung der Patrone sind gleich.

## Lieferumfang



## Adapter mit Schraubfilter

- 1 Befestigungsbohrung für Schraube M8
- 2 Optionale Druckmessstelle vor dem Filter, M14\*1,5, verschlossen
- 3 Optionale Druckmessstelle nach dem Filter, M10\*1, verschlossen
- 4 Eintrittsöffnung, Öl von der Pumpe, M14\*1,5, offen
- 5 Übliche Druckmessstelle nach dem Filter, für Druckschalter ..., M14\*1,5, offen oder Verschlusschraube zu entfernen
- 6 Bohrung für Hohlschraube M14\*1,5, Öl vom Filter zu den Schmierstellen im Motor, neuer CU-Dichtring liegt bei
- 7 Verschlusschraube M18\*1,5
- 8 Papierdichtung, angeheftet
- 9 Filterpatrone ¾" UNF 16G mit Rücklaufsperrung und Bypassventil 2,5 bar (BOSCH 0 451 103 272 oder MANN W712/4 oder Vergleichstypen anderer Hersteller)

Alle Schrauben und Verschraubungen des serienmäßigen Siebgehäuses können – soweit sie noch in Ordnung sind - auf die neue Lösung umgebaut werden. Dabei sollten stets neue Dichtringe verwendet werden.

## **Umbau**

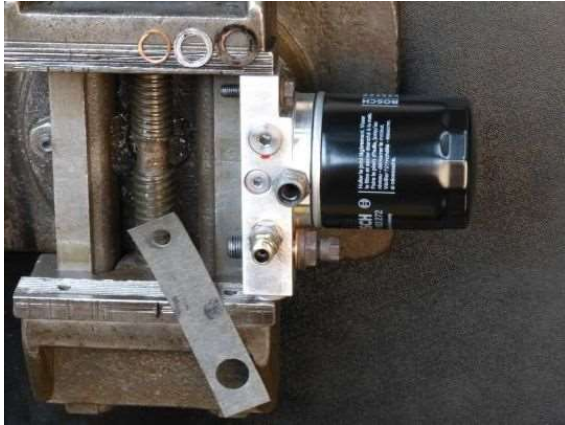
- 1      Rechtes Vorderrad möglichst abnehmen (Unfallverhütungsvorschriften beachten!)
- 2      Motoröl ablassen



- 3      Leitung von der Pumpe zum Sieb am Siebgehäuse ganz abschrauben, am anderen Ende Verschraubung so weit lösen, dass sich das Rohr leicht schwenken lässt
- 4      Druckschalter abklemmen bzw. Messleitung abschrauben



- 5      Hohlschraube M14\*1,5 (in Bohrung 6) und Schraube M8 (in Bohrung 1) herausdrehen und Siebgehäuse abnehmen



- 6 Verschraubungen bzw. Druckschalter vom Siebgehäuse in Eintrittsöffnung 4 und Druckmessstelle 5 umbauen. Dabei vor dem Einschrauben die Gewinde ölen und möglichst neue Cu- oder Al-Dichtringe verwenden. **Anzugsmoment max. 24 Nm für Schrauben M14\*1,5 in Aluminiumgehäuse!**



- 7 Anlageflächen am Motorblock säubern, Adapter an Motorblock schrauben (links Hohlschraube M14\*1,5 mit Cu- oder Al-Dichtring, rechts Schaftschraube M8 mit Unterlegscheibe)

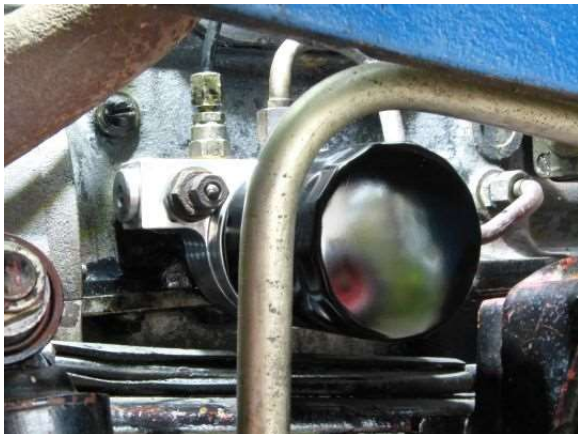


- 8 Leitung von der Pumpe zum Adapter (Eintrittsöffnung) so (nach links und hinten) biegen, dass sie spannungsfrei an die Verschraubung angeschlossen werden kann. Dabei ist eine Nuss SW14 auf einer Knarre und ein großes Montiereisen zweckmäßig.





- 9 Leitung von der Pumpe zum Adapter an beiden Enden wieder festschrauben (Überwurfmuttern)
- 10 Druckschalter anklemmen bzw. Messleitung anschließen
- 11 **Filterpatrone am Dichtring einölen und auf Adapter schrauben – handfest (ohne Werkzeug!)**



- 12 Ablassschraube an der Ölwanne eindrehen, Motoröl (vorzugsweise SAE 15W-40) einfüllen (ca. 5 Liter)
- 13 **Anlasser bei gezogenem Abstellhebel (deaktivierter Zündung) so lange drehen lassen, bis sich deutlich erkennbar Schmieröldruck aufbaut (ca. 3 bar) bzw. die Öldruckwarnleuchte erlischt. Erst danach ggf. vorglühen und Motor starten.**
- 14 Öldichtheit am Adapter und an der Filterpatrone während des Motorlaufs prüfen, ggf. Verbindungen nachziehen

### Wechselintervall - Empfehlung

Bei unbekannter Vorgeschichte des Motors oder Wechsel von Einbereichsöl auf Mehrbereichsöl erstes Intervall 20 Betriebsstunden, danach **alle 100 Betriebsstunden Öl- und Filterwechsel.**

## **Zusätzliche Hinweise**

Bei vorhandenem größeren Einbauraum können am Adapter auch längere Filterpatronen mit bis zu 50% größerer Filterfläche verwendet werden.

## **Angebot (gültig bis 31.08.2022)**

Motorölfilter Umbausatz komplett für den Erst-Anbau an einen OM636 bestehend aus

- Adaptergehäuse aus Aluminium, CNC-gefertigt
- Papierdichtung, angeheftet
- Filterpatrone  $\frac{3}{4}$ " UNF 16G mit Rücklaufsperre und Bypassventil 2,5 bar
- Dichtringe

190 € frei Haus in der BRD per DHL, mit Nachweis und versichert bis 500 €

## **Die Bedingungen für das OPTIMOG Projekt**

### **"Moderner Motorölfilter für OM636"**

Verbindliche Bestellung mit Anzahlung 50 €

(Zahlungsbetrag verfällt bei Nichtabnahme, nur bei Nichterreichen der Mindestlosgröße erfolgt die Rückzahlung)

Fristende für Bestellungen 31.08.2022

Lieferung nach Zahlungsaufforderung und Zahlungseingang des Restbetrages ca. Oktober 2022

Überweisung der Anzahlung bitte auf mein Konto

Christoph Lindemann

COMMERZBANK

IBAN: DE96 6808 0030 0724 7060 00

BIC: DRESDEFF680

mit Angabe des Namens und der Versandadresse sowie gleichzeitig Mitteilung per Mail an [optimog@gmx.de](mailto:optimog@gmx.de)