

durch fliegen die Staubkörnchen nach außen und fallen unten heraus. Die gereinigte Luft wird in den Motor eingesaugt.

Bei den Tuchfiltern ist vor allem die häufigere Säuberung zu beachten, bei den Flichkraftreinigern fällt diese Kontrollarbeit fort.

Was in der Vergasungsanlage bezüglich der Sauberkeit gilt, trifft in erhöhtem Maße bei der Ölung des Motors zu. Verstopfte Siebe in der Vergasungsanlage unterbinden den Betrieb meist ohne direkte Schädigung, der Motor bleibt einfach stehen; verstopfte Siebe in der Ölzirkulation jedoch gefährden die zu schmierenden Flächen, auf gut deutsch: es laufen die Lager aus!

In der Ölanlage eines Motors finden wir deshalb mehrere Siebe. Das erste ist das im Einfallstutzen. Mehr noch als das Sieb im Benzintank, wird gerade dieses Ölsieb seinem eigentlichen Zweck entzogen: Der Fahrer, dem das Einfüllen des kalten und dickflüssigen Öles zu langsam geht, nimmt es heraus! Dann brauchte die Fabrik kein solches vorzusehen, lieber Fahrer. Auch das beste Motorenöl kann Fremdkörper in sich bergen, denen im Sieb eine Falle gestellt werden soll. Also gerade für das Öleinfüllen unbedingt Geduld walten lassen.

Das zweite Ölsieb, und das ist das wichtigere, liegt in der Nähe des Ölablasses. Es soll das Einsaugen gereinigten Öles in die Ölpumpe, die im tiefsten Punkt des Ölsumpfes im Kurbelgehäuse angeordnet ist, bezwecken.

Dieses Ölsieb ist unter allen im Motor befindlichen Sieben das wichtigste. Wie schon angedeutet, laufen die Lager im Falle einer Verstopfung des Siebes Gefahr, auszulaufen. Dieses Ölsieb soll unbedingt bei jedem Ölwechsel in der Maschine, den die Fabriken heute von je 2000 bis 5000 km Fahrstrecke angeben, herausgenommen und ausgewaschen werden. Bei manchen Motoren zieht man das Sieb gleichzeitig, während man die Abschlußschraube löst, mit heraus, bei anderen Motoren sind die Siebe seitlich abmontierbar. Bei der letzten Anordnung wird häufig das Herausnehmen und Säubern des Siebes vergessen.

In letzter Zeit sind besonders Ölreiniger, die am Spritzbrett des Motors unter der Haube angebracht sind, häufiger anzutreffen. Eine ganze Reihe moderner Wagen sind damit ausgerüstet. Unter nochmaligem Hinweis auf die Gefährlichkeit verstopfter Ölsiebe, beachte man die meist in besonderen Beschreibungen gegebenen Anweisungen zur Reinigung der Filter.

Auch der dritte der flüssigen Betriebsstoffe, das Kühlwasser, will rein gehalten sein. Das Sieb hierzu ist im Einfüllstutzen des Kühlers eingebaut. Sein Zweck dürfte einleuchtend sein: Verunreinigungen in den Kühlräumen, den Leitungen und vor allem in dem kompliziertesten Teil der Kühlanlage, der Wasserpumpe, von vornherein zu vermeiden.

Zum Schluß sei noch eines Siebes gedacht, jedoch ohne näher darauf einzugehen, da es nur bei alten Fahrzeugen noch anzutreffen ist: das Sieb in der Auspuffnebenleitung, die zum Benzintank führte und das Benzin zum Vergaser hochzudrücken hatte. Das häufige Durchbrennen dieses Siebes in den heißen Abgasen war mit ein Grund für das gänzliche Verlassen der Druckförderung im Kraftwagenbau.