

Ausgabe Nr. 03/2012: Beanstandungen nach Ölwechsel bei VW 1.2 und 1.4 TSI Motoren

Die Anschraub- Ölfilter 593/3 und OC 593/4 weisen zwei Besonderheiten in ihrer Konstruktion auf – zum einen werden sie kopfüber montiert, zum anderen besitzen sie eine spezielle Ablaufmechanik:

Eine auf den Filter aufgesetzte Dichtung wird mittels Federkraft auf die sogenannte Leerlaufniere (siehe Abbildung 1) im Flansch gedrückt, um diese im angeschraubten Zustand zu verschließen (siehe Abbildung 2). Erst wenn beim Ölwechsel der Filter gelöst wird, öffnet diese Mechanik den Ablauf. Das verbliebene Motoröl läuft restlos in die Ölwanne und

kann entsorgt werden. Dabei kann es vorkommen, dass der alte Dichtring am Flansch festklebt und durch das schwarze Altöl übersehen wird (siehe Abbildung 4). Der neue Filter lässt sich trotzdem ohne Auffälligkeiten festziehen.

Erst bei laufendem Motor kann es dann zum Beispiel zum Aufleuchten der Öldruckkontrolle und Leckagen am Flansch bzw. Filter kommen. Unter bestimmten Betriebsbedingungen sinkt der Öldruck so weit, dass Klapper- und Rasselgeräusche der Kettenspanner und Hydrostößel deutlich wahrzunehmen sind.

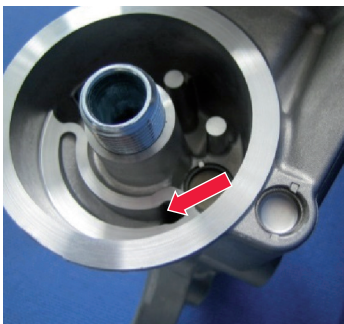


Abbildung 1: Blick auf den motorseitigen Flansch mit Leerlaufniere



Abbildung 2: Die obere Dichtung (zur Verdeutlichung angehoben) übernimmt das Verschließen der Leerlaufmechanik im Flansch.



Abbildung 3: Beim Lösen des alten Filters muss darauf geachtet werden, dass kein Motoröl auf den Riementrieb oder in den Generator gelangt.

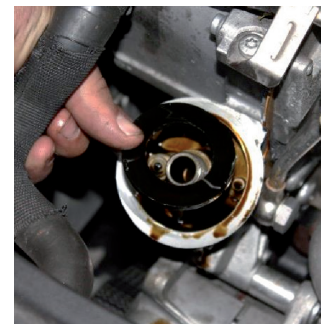


Abbildung 4: Die alte Dichtung kann im Flansch kleben bleiben und muss unbedingt entfernt werden.

WICHTIG! Vor dem Einbau des neuen Filters muss unbedingt der Verbleib der alten Dichtung geprüft und diese ggf. von Hand vom Flansch entfernt werden. Außerdem ist es wichtig die neuen Dichtringe vor der Montage immer mit sauberem Motoröl zu benetzen.