

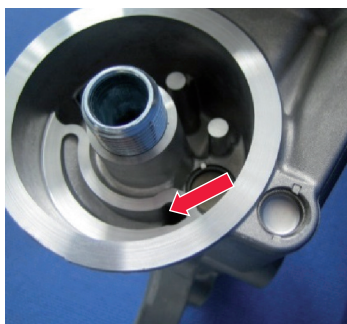
Wydanie nr 03/2012: reklamacje po wymianie oleju w silnikach VW 1.2 oraz 1.4 TSI

Wkręcane filtry oleju 593/3 oraz OC 593/4 wyróżniają się dwiema osobliwymi konstrukcyjnymi – po pierwsze montowane są na oślep, a po drugie zawierają specjalny układ mechaniczny spustu:

jedna z nałożonych na filtr uszczelki dociskana jest za pomocą siły sprężyny do tzw. wnęki biegu jałowego (patrz Ilustracja 1) w kołnierzu, zamykając ją w stanie przykręconym (patrz Ilustracja 2). Otwarcie spustu przez ten układ mechaniczny następuje dopiero w momencie odkręcenia filtra podczas wymiany oleju. Wszystkie resztki oleju silnikowego spływają do miski olejowej, po

czym można poddać je utylizacji. Może się przy tym zdarzyć, że stary pierścień uszczelniający przywrze do kołnierza i nie będzie go widać pod czarnym zużytym olejem (patrz Ilustracja 4). Mimo to nowy filtr można dokręcić bez żadnych trudności.

Dopiero podczas pracy silnika może np. zapalić się kontrolka ciśnienia oleju lub dojść do wycieku oleju z kołnierza lub filtra. W pewnych warunkach eksploatacyjnych ciśnienie oleju spada na tyle, że wyraźnie słyszalne będzie grzechotanie i trzeszczenie napinacza łańcucha i popychacza zaworu.



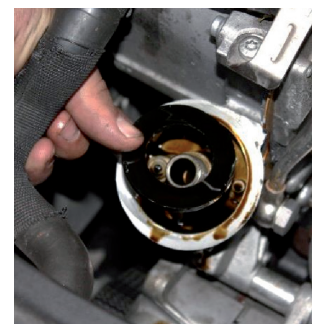
Ilustracja 1: Widok kołnierza od strony silnika z wnęką biegu jałowego



Ilustracja 2. Górna uszczelka (podniesiona w celu wyeksponowania) domyka układ mechaniczny biegu jałowego w kołnierzu.



Ilustracja 3. Podczas wykręcania starego filtra należy uważać, aby olej silnikowy nie kapął na napęd pasowy ani na alternator.



Ilustracja 4. Stara uszczelka może przywrzeć w kołnierzu, wówczas bezwzględnie należy ją wyjąć.

WAŻNE! Przed zamontowaniem nowego filtra należy bezwzględnie sprawdzić, czy nie pozostała stara uszczelka i w razie potrzeby ręcznie oderwać ją od kołnierza. Ponadto istotne jest, aby przed montażem nowych pierścieni uszczelniających zwilżyć je czystym olejem silnikowym.