

Ausgabe-Nr.: 3/2012 – Montagehinweis zu MAHLE Anschraub-Ölfiler OC 593/4 und OC 593/3 (erhältlich ab Ende 2012).

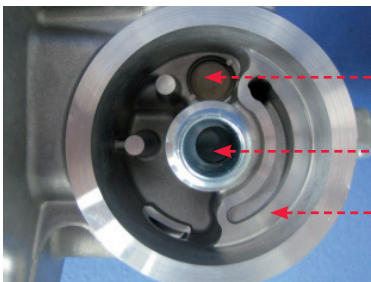
Dieser Ölfiler mit integrierter Leerlaufmechanik wird in verschiedene Modelle und Marken der VW-Gruppe (1,2 l. und 1,4 l. TSI Ottomotoren) eingebaut. Er sitzt am Generatorhalter und wird über Kopf an den Flansch geschraubt.



OC 593/4

Bild 1: Einbaulage – Blick auf den Motor von oben

In diesem Flansch sitzen die Zulaufbohrung der Pumpe (Rohseite), der Gewindebolzen (Reinseite) sowie die Leerlaufniere.



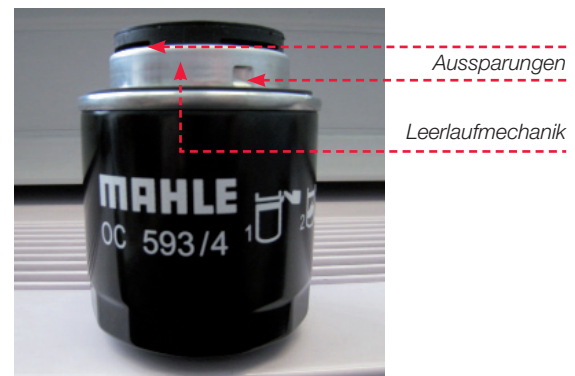
Zulaufbohrung (Rohseite)

Gewindebolzen (Reinseite)

Leerlaufniere

Bild 2: Blick auf den Flansch von oben

Die auf dem Filter aufgesetzte Leerlaufmechanik enthält eine Dichtung, die mittels Federkraft auf die Leerlaufniere im Flansch gedrückt wird und diese im angeschraubten Zustand verschließt.



Aussparungen

Leerlaufmechanik

Bild 3: MAHLE OC 593/4

Beim Entfernen des gebrauchten Filters sorgen die seitlichen Aussparungen in der Leerlaufmechanik dafür, dass das restliche Öl in Filter und Flansch über die Leerlaufniere zurück in die Ölwanne laufen kann.

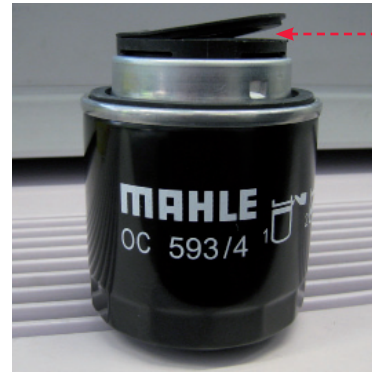
Wichtig: Um sicherzugehen, dass das auf der Rohseite des Filters verbliebene Restöl sauber und vollständig zurückgelaufen ist, sollte eine kurze Wartezeit eingehalten werden. Geht man bei diesem Arbeitsschritt zu schnell vor, kann das Restöl aus dem Flansch überlaufen und für Verschmutzungen sorgen.

Nach dem Ölwechsel wird der Filter angezogen. Dabei dichtet er die Leerlaufniere, die erhöht im Gehäuseteller liegt, axial ab. (Bitte beachten Sie: Um die Federkraft der Leerlaufmechanik zu überwinden, ist ein leicht höheres Anzugs-Drehmoment als bei herkömmlichen Anschraubfiltern erforderlich.) Im Betrieb strömt dann das ungefilterte Öl über die Zulaufbohrung in den Filter, nach dem Filterungsprozess tritt es über den Gewindebolzen aus.

WAS SIE NOCH ÜBER DIE DICHTUNG WISSEN SOLLTEN:

Die Dichtung auf der Leerlaufmechanik ist die Schnittstelle zum Motorflansch – eine äußerst wichtige Funktion, die nur bei korrektem Sitz erfüllt werden kann.

Bei der Demontage des gebrauchten Ölfilters sollte unbedingt darauf geachtet werden, dass die alte Dichtung mit entfernt wird. Aus der Praxis sind Fälle bekannt, in denen die Dichtung unbemerkt am Flansch verblieben ist – und nach Installieren des neuen Ölfilters zwei Dichtungen übereinander montiert waren. Die Folgen: Das Ventil öffnet nicht mehr komplett oder es entsteht eine Undichtheit.



Dichtung der Leerlaufmechanik, zur Veranschaulichung leicht aus der Aufnahme angehoben

Bild 4: MAHLE OC 593/4