

Ausgabe Nr. 04/2017: Undichtigkeit nach Montage von Ölfilter-Einsatz OX 388D Eco bei 1.6 und 2.0 TDI Motoren

Nach dem Ölwechsellservice und dem damit verbundenen Filtertausch bei Diesel-Fahrzeugen aus der VW Gruppe, kann es bei den oben genannten Motoren zu Undichtigkeiten am Ölfiltergehäuse kommen. Grund hierfür kann ein zu hohes Anzugsdrehmoment des Gehäusedeckels sein.



Abbildung 1: Ölfiltermodul mit Ölfilter-Einsatz OX 388D ECO



Abbildung 2: Drehmomentangabe auf dem Gehäusedeckel

Dieser wird nach dem Wechsel des Ölfilter-Einsatzes wieder mit dem Gehäuse verschraubt – dabei beträgt das zulässige Drehmoment **25 Nm** (+5 Nm).

Wird hierbei zu viel Kraft aufgewendet, kann es zu Beschädigungen am Gewinde und zur Deformation des Deckels kommen. Die Folgen sind Undichtigkeit am Gehäusedeckel und Austritt von Motoröl.



Abbildung 3: Unbeschädigtes Gewinde



Abbildung 4: Beschädigtes Gewinde

WICHTIG! Beim Filterwechsel ist immer mit einem Drehmomentschlüssel zu arbeiten, um die Herstellervorgaben einhalten zu können! Um Beschädigungen zu vermeiden, müssen neue Dichtungen vor der Montage mit sauberem Motoröl benetzt werden.

Issue no. 04/2017: Leakage after fitting the oil filter insert OX 388D Eco in 1.6 and 2.0 TDI engines

In diesel vehicles from the VW Group, the oil filter housing may leak in the engines indicated above following an oil change and the associated filter replacement. This can occur if excessive assembly torque is applied to the housing cover.



Figure 1: Oil filter module with oil filter insert OX 388D ECO



Figure 2: Torque specification on the housing cover

After the oil filter insert is changed, the cover is screwed back onto the housing; the permissible torque is **25 Nm** (+5 Nm).

If too much force is applied, this can damage the thread and warp the cover, resulting in leakage from the housing cover and loss of engine oil.



Figure 3: Undamaged thread



Figure 4: Damaged thread

Important! When changing the filter, always use a torque spanner to ensure compliance with the manufacturer's specifications. To prevent damage, coat the new gaskets with clean engine oil before fitting.

Édition 4/2017: Fuite d'huile suite au remplacement de la cartouche de filtre à huile OX 388D Eco sur les moteurs 1.6 et 2.0 TDI

Sur les véhicules diesel du Groupe Volkswagen, des fuites d'huile peuvent survenir au niveau du boîtier du filtre à huile après la vidange et le remplacement du filtre. Un couple de serrage trop élevé du couvercle de carter peut en être la cause.



Figure 1 : Module de filtre à huile avec cartouche OX 388D ECO



Figure 2 : Consignes de couple de serrage sur le couvercle de carter

Après le remplacement de la cartouche, le couvercle est revissé sur le boîtier ; le couple admissible est de **25 Nm** (+ 5 Nm).

Une trop grande force de serrage risque d'endommager le filetage et de déformer le couvercle, qui ne sera plus étanche et laissera fuir l'huile moteur.



Figure 3 : Filetage en bon état



Figure 4 : Filetage endommagé

Important : Utilisez toujours une clé dynamométrique pour serrer le filtre à huile conformément aux consignes du constructeur. Pour éviter tout dommage, lubrifiez les nouveaux joints avec de l'huile moteur propre avant de monter la cartouche.

Έκδοση Αρ. 04/2017: Διαρροή μετά την εγκατάσταση του στοιχείου φίλτρου λαδιού OX 388D Eco σε κινητήρες 1.6 και 2.0 TDI

Μετά το σέρβις αλλαγής λαδιού και τη σχετική αντικατάσταση του φίλτρου σε οχήματα ντίζελ του ομίλου VW, ενδέχεται να παρουσιαστούν στους εν λόγω κινητήρες διαρροές στο περίβλημα του φίλτρου λαδιού. Πιθανή αιτία μπορεί να είναι η πολύ υψηλή ροπή σύσφιξης του καλύμματος του περιβλήματος.



Εικόνα 1: Μονάδα φίλτρου λαδιού με στοιχείο φίλτρου



Εικόνα 2: Στοιχεία ροπής στρέψης στο κάλυμμα του περιβλήματος

Αυτό το κάλυμμα βιδώνεται ξανά στο περίβλημα, μετά την αλλαγή του στοιχείου του φίλτρου λαδιού – εδώ η επιτρεπόμενη ροπή στρέψης ανέρχεται σε **25Nm** (+5Nm).

Εάν εφαρμοστεί μεγάλη δύναμη, ενδέχεται να προκληθούν βλάβες στο σπείρωμα και παραμόρφωση του καλύμματος. Αποτέλεσμα είναι οι διαρροές στο κάλυμμα του περιβλήματος και η έξοδος λαδιού κινητήρα.



Εικόνα 3: Άθικτο σπείρωμα



Εικόνα 4: Κατεστραμμένο σπείρωμα

Σημαντικό: Κατά την αλλαγή του φίλτρου, χρησιμοποιείτε πάντα δυναμομετρικό κλειδί, ώστε να μπορείτε να τηρείτε τις προδιαγραφές του κατασκευαστή! Προς αποφυγή ζημιών, οι καινούριες φλάντζες πρέπει να εμποτιστούν, πριν την τοποθέτηση, με καθαρό λάδι κινητήρα.

Wydanie nr 04/2017: Nieszczelność wkładu filtra oleju OX 388D Eco po montażu w silnikach 1.6 i 2.0 TDI

Po dokonaniu wymiany oleju i związanej z tym wymianie filtra, w pojazdach z silnikami wysokoprężnymi z grupy VW w ww. silnikach może dojść do nieszczelności w obszarze obudowy filtra oleju. Powodem może być zbyt wysoki moment dokręcenia pokrywy obudowy.



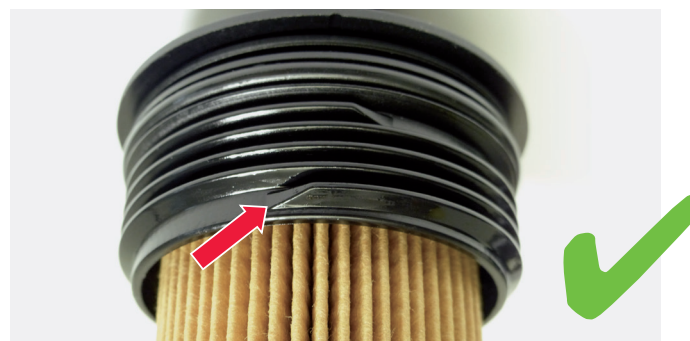
Ilustracja 1: Moduł filtra oleju z wkładem filtra oleju OX 388D ECO



Ilustracja 2: Moment obrotowy podany na pokrywie obudowy

Po dokonaniu wymiany wkładu filtra oleju pokrywa jest ponownie przykręcana do obudowy – dopuszczalny moment obrotowy wynosi **25 Nm** (+5 Nm).

W przypadku użycia zbyt dużej siły może dojść do uszkodzenia gwintu i deformacji pokrywy. Skutkiem jest nieszczelność przy pokrywie obudowy i wyciek oleju silnikowego.



Ilustracja 3: Gwint nieuszkodzony



Ilustracja 4: Gwint uszkodzony

Ważne: Dokonując wymiany filtra należy zawsze używać klucza dynamometrycznego w celu dotrzymania wytycznych producenta! W celu uniknięcia uszkodzeń, przed przystąpieniem do montażu należy zwilżyć nowe uszczelki czystym olejem silnikowym.

Выпуск № 04/2017: Утечка масла после монтажа картриджа масляного фильтра OX 388D Eco в двигателях 1.6 и 2.0 TDI

В этих двигателях автомобилей концерна VW после смены масла с одновременной заменой фильтра на корпусе фильтра может наблюдаться утечка масла. Причина может заключаться в затяжке крышки корпуса слишком высоким моментом.



Рисунок 1: Модуль масляного фильтра с картриджем OX 388D ECO



Рисунок 2: Величина требуемого момента затяжки указана на крышке корпуса

После замены картриджа крышка вновь привинчивается к корпусу фильтра — допустимый момент затяжки при этом составляет **25 Нм** (+5 Нм).

Если момент затяжки будет превышен, могут возникнуть повреждение резьбы и деформация самой крышки. Следствием этого станут неплотное прилегание крышки корпуса и утечка моторного масла.



Рисунок 3: Неповрежденная резьба



Рисунок 4: Поврежденная резьба

Важно: В целях соблюдения требований производителя при замене фильтра всегда работать с динамометрическим ключом! Чтобы предотвратить повреждения, новые прокладки перед монтажом необходимо смачивать чистым моторным маслом.

Edición n.º 04/2017: Fugas después del montaje del elemento filtrante de aceite OX 388D Eco en motores TDI 1.6 y 2.0

Después del cambio de aceite y del correspondiente cambio del filtro en vehículos diésel del grupo VW, los motores indicados pueden presentar fugas en el alojamiento del filtro de aceite. La causa puede ser un par de apriete excesivo de la tapa del alojamiento.

Tras el cambio del elemento filtrante, la tapa se vuelve a atornillar en el alojamiento, para lo cual el par de apriete correcto es de 25 Nm (+5 Nm).

Si se aplica demasiada fuerza se pueden producir daños en la rosca y una deformación de la tapa. Las consecuencias son fugas en la tapa del alojamiento y la pérdida de aceite de motor.



Figura 1: Módulo de filtro de aceite con elemento filtrante de aceite OX 388D ECO



Figura 2: Indicación del par de apriete en la tapa del alojamiento



Figura 3: Rosca en perfecto estado



Figura 4: Rosca dañada

Importante: Al cambiar el filtro siempre se debe trabajar con una llave dinamométrica a fin de poder cumplir las especificaciones del fabricante. Para prevenir daños es necesario humedecer las juntas nuevas con aceite de motor limpio antes del montaje.

Sayı no. 04/2017: 1.6 ve 2.0 TDI motorlarda OX 388D Eco yağ filtresi elemanı monte edildikten sonra oluşan sızıntı

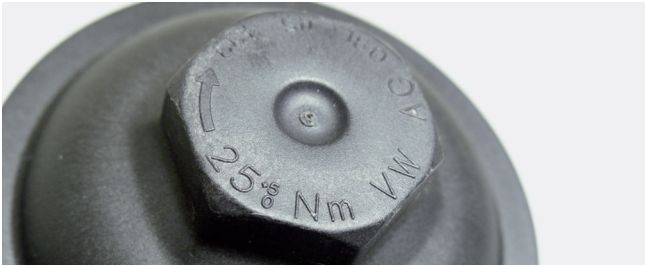
VW Grubu dizel araçlarda yağ değişim servisi ve bununla bağlantılı filtre değişiminden sonra, yukarıda belirtilen motorlarda yağ filtresi gövdesinde sızıntılar oluşabilir. Bunun nedeni, gövde kapağına çok yüksek bir sıkma torku uygulanması olabilir.

Kapak, yağ filtresi elemanı değiştirildikten sonra tekrar gövdeye vidalanır; bu sırada izin verilen tork **25Nm**'dir (+5Nm).

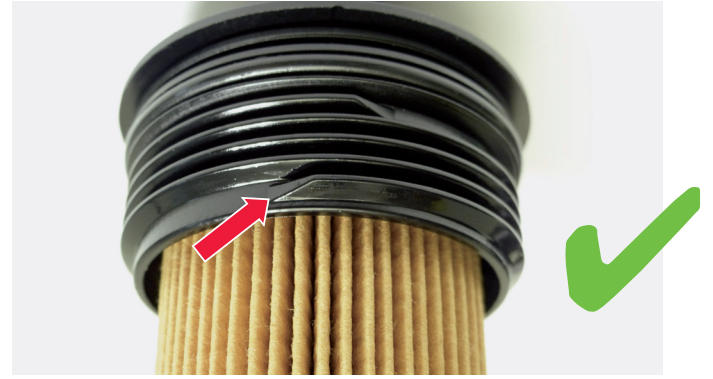
Bu işlem sırasında çok fazla kuvvet uygulanması, vida dişinin hasar görmesine ve kapağın deforme olmasına



Resim 1: OX 388D ECO yağ filtresi elemanı ile birlikte yağ filtresi modülü



Resim 2: Kapak üzerindeki tork bilgisi



Resim 3: Hasar görmemiş vida dişi



Resim 4: Hasar görmüş vida dişi

Önemli: Üretici bilgilerine riayet edebilmek için, filtre değişimi sırasında daima tork anahtarı kullanılmalıdır! Hasarları önlemek için, yeni contalar montaj işleminden önce temiz motor yağı ile yağlanmalıdır.