

Edición n.º 03/2012 – Reclamaciones tras el cambio de aceite en motores VW 1.2 y 1.4 TSI

Los filtros de aceite roscados 593/3 y OC 593/4 presentan dos particularidades en su construcción, ya que por una parte se montan cabeza abajo y por otro lado poseen un mecanismo de recorrido especial:

una junta colocada sobre el filtro se presiona mediante una fuerza elástica sobre el denominado «canal de vaciado reniforme» (véase figura 1) dentro de la brida, a fin de cerrarla cuando está enroscada (véase figura 2). Este mecanismo no abre el recorrido hasta que no se suelta el filtro al hacer el cambio de aceite. El aceite de motor restante fluye hasta el cárter de aceite sin dejar

residuos y se puede eliminar. En ese caso, puede ocurrir que el retén antiguo quede pegado en la brida y esté cubierto por el aceite sucio (véase figura 4). A pesar de ello, el nuevo filtro se puede apretar sin problemas.

Hasta que el motor no esté en marcha, no se enciende p. ej. el control de la presión del aceite. Solo entonces pueden producirse fugas en la brida o el filtro. En determinadas condiciones de funcionamiento, la presión del aceite cae tanto que se pueden percibir claramente ruidos metálicos y traqueteos de los tensores de correa y del taqué hidráulico.



Figura 1: Vista de la brida en el lado del motor con canal de vaciado reniforme



Figura 2: La junta superior (resaltada para una mayor claridad) se encarga de cerrar el sistema mecánico en vacío en la brida.



Figura 3: Al soltar el filtro usado, hay que prestar atención a que no penetre aceite de motor en el accionamiento de correa o en el alternador.



Figura 4: La junta antigua puede quedar pegada en la brida, y es imprescindible eliminarla.

¡IMPORTANTE! Antes de montar el nuevo filtro, es imprescindible comprobar lo que queda de la junta antigua y, si procede, retirarlo de la brida a mano. Además, es importante aplicar siempre aceite de motor limpio a los nuevos retenes antes del montaje.