

Έκδοση Αρ. 03/2012: Παράπονα μετά από αλλαγή λαδιών στους κινητήρες VW 1.2 και 1.4 TSI

Τα βιδωτά φίλτρα λαδιού 593/3 και OC 593/4 έχουν δύο ιδιαιτερότητες ως προς την κατασκευή τους – από τη μία, τοποθετούνται μετωπικά, από την άλλη, διαθέτουν έναν ειδικό μηχανισμό εκκένωσης:

Μία τοποθετημένη επάνω στο φίλτρο φλάντζα πιέζεται μέσα στη φλάντζα, μέσω ελατηριωτής δύναμης στο λεγόμενο νεφροειδές ρελαντί (βλ. Εικόνα 1), σφραγίζοντας το όταν βιδώσει (βλ. Εικόνα 2). Μόνο αφού το φίλτρο λασκάρει με την αλλαγή λαδιού, ανοίγει αυτός ο μηχανισμός την εκκένωση. Το εναπομένον λάδι κινητήρα ρέει εξολοκλήρου μέσα στην ελαιολεκάνη και μπορεί να απορριφθεί. Μπορεί, όμως εδώ, ο παλιός

στεγανοποιητικός δακτύλιος να κολλήσει στη φλάντζα και να παραβλεφθεί λόγω του μαύρου παλιού λαδιού (βλ. Εικόνα 4). Το καινούριο φίλτρο, πάντως, σφίγγεται χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία.

Μόνο αφού ο κινητήρας αρχίσει να λειτουργεί, μπορεί να ανάψει, για παράδειγμα, ο έλεγχος πίεσης λαδιού και να εμφανιστούν διαρροές στη φλάντζα ή στο φίλτρο. Υπό συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργίας, η πίεση λαδιού πέφτει τόσο, ώστε διακρίνονται ξεκάθαρα θόρυβοι χτυπημάτων και κουδουνισμάτων στον εντατήρα αλυσίδας και στον υδραυλικό κόπανο.



Εικόνα 1: Ματιά στη φλάντζα, που βρίσκεται στην πλευρά του κινητήρα, με νεφροειδές ρελαντί



Εικόνα 2: Η επάνω φλάντζα (ανασηκωμένη προς διευκρίνιση) αναλαμβάνει το κλείσιμο του μηχανισμού ρελαντί στη φλάντζα



Εικόνα 3: Λασκάροντας το παλιό φίλτρο, προσέξτε ώστε να μην εισχωρήσει λάδι κινητήρα στην κίνηση ιμάντα ή στη γεννήτρια.



Εικόνα 4: Η παλιά φλάντζα μπορεί να μείνει κολλημένη στη φλάντζα και πρέπει να απομακρυνθεί οπωσδήποτε.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΟ! Πριν την τοποθέτηση του καινούριου φίλτρου, πρέπει να ελεγχθεί οπωσδήποτε εάν έχει παραμείνει η παλιά φλάντζα και, εάν χρειαστεί, να αφαιρεθεί με το χέρι από τη φλάντζα. Επίσης, είναι σημαντική η διάβρεξη των καινούριων στεγανοποιητικών δακτυλίων, πριν την τοποθέτηση, με καθαρό λάδι κινητήρα.