

Ausgabe-Nr.: 4/2012 – OX 171/2 D Eco und OX 171/16 D Eco: entscheidende Design-Unterschiede zum Wettbewerb

Seit Jahren liefert MAHLE den OX 171/2 D Eco und den neu im Aftermarket verfügbaren OX 171/16 D Eco in die Serie. Diese Ölfiltereinsätze kommen in zahlreichen Modellen u. a. von Citroën, Peugeot, Mazda und Volvo mit 1,4 l und 1,6 l Dieselmotoren (OX 171/2) bzw. im Fiat 500 Twin Air (OX 171/16) zum Einsatz. Sie sind mit dem von MAHLE patentierten Pin ausgestattet und exakt auf die Geometrie im Ölfiltergehäuse zugeschnitten.



Bild 1: MAHLE OX 171/2 D Eco



Bild 2: Nachbau des Wettbewerbs

Wichtig beim Austausch der Filtereinsätze: Es muss wieder ein OX 171/2 D Eco bzw. OX 171/16 D Eco von MAHLE Original oder Knecht verbaut werden, weil nur diese die hohen Anforderungen (Pin und Passgenauigkeit) der Erstausrüstung erfüllen.

Bei der Verwendung von Wettbewerbsprodukten besteht die Gefahr von Passungenauigkeiten und von Beschädigungen am Bypass-Ventil, das in einem Funktions-

träger im Ölfiltergehäuse sitzt. Diese können beim Verschließen des Ölfiltergehäuses – also wenn der Deckel angeschraubt wird – sogar noch verstärkt werden. Das Bypass-Ventil hat die Aufgabe, die Ölversorgung des Motors sicherzustellen – sie hat im Zweifelsfall Vorrang vor der Ölfiltration, beispielsweise wenn das Öl bei sehr tiefen Temperaturen direkt nach dem Start sehr zähflüssig ist. Ein defektes Bypass-Element kann somit erhebliche Folgeschäden am Motor nach sich ziehen.

Um dieses Risiko zu vermeiden, sollte beim Austausch also unbedingt wieder ein OX 171/2 D Eco bzw. OX 171/16 D Eco mit patentiertem Pin aus dem Hause MAHLE verwendet werden.



Beschädigung am Bypass-Ventil

Funktionsträger

Ölfiltergehäuse

Bild 3: Beschädigung am Bypass-Ventil nach Einbau des Wettbewerbs-Nachbaufilters