

## Publication no 4/2012 – OX 171/2 D Eco et OX 171/16 D Eco : des différences de conception essentielles entre MAHLE et la concurrence

Depuis plusieurs années, MAHLE propose pour la production en série les OX 171/2 D Eco et les OX 171/16 D (cette dernière venant d'être référencée à l'Aftermarket). Ces cartouches filtrantes équipent de nombreux modèles à moteur diesel 1,4 L et 1,6 L (OX 171/2) de plusieurs constructeurs dont Citroën, Peugeot, Mazda et Volvo, ainsi que la Fiat 500 Twin Air (OX 171/16). Elles sont équipées de la goupille brevetée MAHLE et sont dimensionnées précisément pour correspondre à la géométrie du boîtier de filtre à huile.



Figure 1 : MAHLE OX 171/2 D Eco



Figure 2 : réplique d'un concurrent

Lors du remplacement des cartouches filtrantes, il est important d'utiliser une OX 171/2 D Eco ou une OX 171/16 D Eco MAHLE Original ou Knecht, car ce sont les seules à répondre aux fortes exigences de l'équipement d'origine (goupille et ajustement exact).

L'utilisation de produits concurrents peut entraîner des difficultés d'ajustement et/ou des risques de détérioration du clapet de dérivation situé dans un support fonctionnel du boîtier du filtre à huile, problèmes qui peuvent s'accroître lors de la fermeture du boîtier du filtre à huile, c'est-à-dire au moment de visser le couvercle. Le clapet de dérivation assure l'alimentation du moteur en huile – en cas de conflit, l'alimentation en huile est prioritaire sur la filtration de l'huile, par exemple, lorsque l'huile est très visqueuse juste après le démarrage du moteur à très basses températures. En conséquence, un élément de dérivation défectueux peut endommager gravement le moteur.

Pour empêcher cela, il est impératif de remplacer la cartouche filtrante par une OX 171/2 D Eco ou une OX 171/16 D Eco avec goupille brevetée MAHLE.

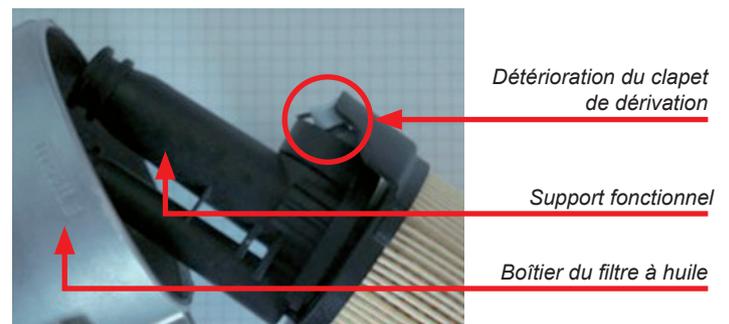


Figure 3 : détérioration du clapet de dérivation après la pose d'une réplique de filtre concurrente