

MCK0100



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Accorgimenti per il corretto fissaggio della vite albero motore sulla flangia pompa olio



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Tips for the correct fixing of the crankshaft screw on the oil pump flange



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Hinweise für die Richtige Befestigung der Kurbelwellenschraube am Flansch der Ölpumpe



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Conseils pour une fixation correcte de la vis de vilebrequin sur la bride de la pompe a huile



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Consejos para la correcta fijación del tornillo del cigüeñal en la brida de la bomba de aceite



[MCK0100, MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120](#)

Krank mili vidadinin yağ pompası flanşına doğru sabitlenmesi ile ilgili ipuçları

**MAGNETI
MARELLI**

PARTS & SERVICES

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

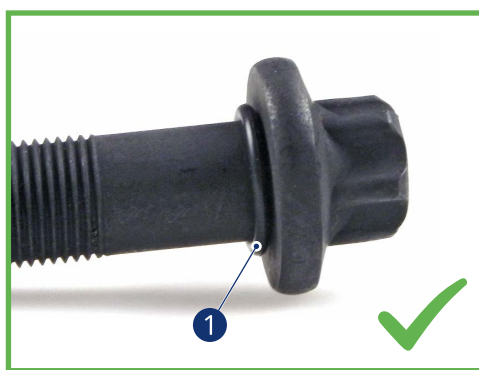
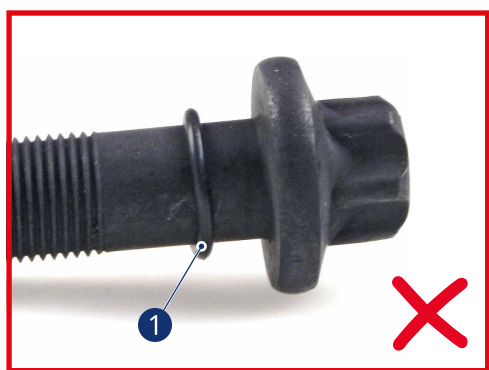
ACCORGIMENTI PER IL CORRETTO FISSAGGIO DELLA VITE ALBERO MOTORE SULLA FLANGIA POMPA OLIO.

* Vite e flangia non forniti con il kit MCK0100.

Durante l'installazione dei componenti forniti con il kit è necessario verificare la presenza e la posizione dell'**O-ring** ① sul gambo della vite.

Questo elemento (O-ring) non va assolutamente rimosso perché necessario per garantire la corretta tenuta tra gli elementi vite e flangia che vanno a contatto, in modo da evitare i trafileamenti di olio lubrificante.

Il corretto posizionamento dell'O-ring deve essere verificato prima del serraggio (in coppia) della vite sull'albero motore.

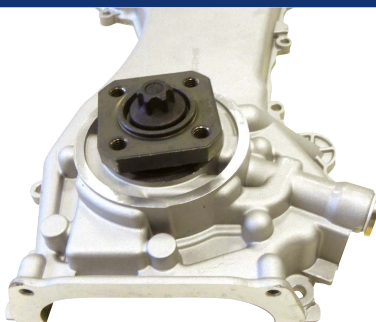


L'O-ring è correttamente posizionato quando è a ridosso della testa della vite.

La vite viene inserita nel foro della flangia e la testa entra in contatto con la parte superiore della flangia.

L'O-ring si adagia sulla parte svasata della flangia e garantisce la tenuta dai trafileamenti di olio tra le due parti a contatto.

FLANGIA

DETTAGLIO CARTER POMPA OLIO
CON INSERITA FLANGIA E VITECARTER POMPA OLIO CON
INSERITA FLANGIA E VITE

Se l'O-ring non è correttamente posizionato, al momento dell'inserimento della vite nel foro della flangia o durante il serraggio, potrebbe lacerarsi/rompersi entrando a contatto con il bordo svasato, pregiudicando così la tenuta.

Si consiglia di lubrificare l'O-ring in sede prima del posizionamento della vite.

Si raccomanda di serrare la vite con i seguenti valori di coppia compresi tra 47 e 52 Nm (72°-78°), secondo quanto indicato dal costruttore.

Le istruzioni, le raccomandazioni e le informazioni contenute nella presente pubblicazione sono state formulate con la massima cura. Marelli Aftermarket Italy S.p.A., in nome e per conto delle sue affiliate/consociate, non assume responsabilità per alcun tipo di danno anche derivante da errata interpretazione delle informazioni ivi contenute.

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

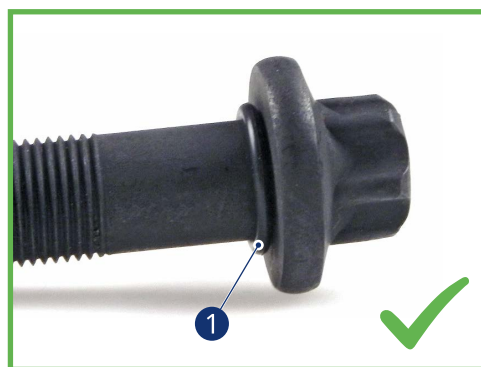
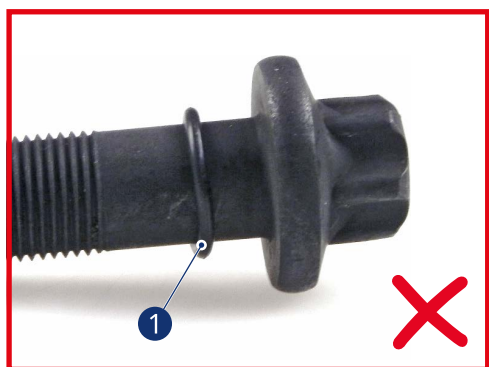
TIPS FOR THE CORRECT FIXING OF THE CRANKSHAFT SCREW ON THE OIL PUMP FLANGE.

* Screw and flange not supplied within kit MCK0100.

During the installation of kit components, it is necessary to verify the presence and the positioning of the **O-Ring 1** on the screw stem.

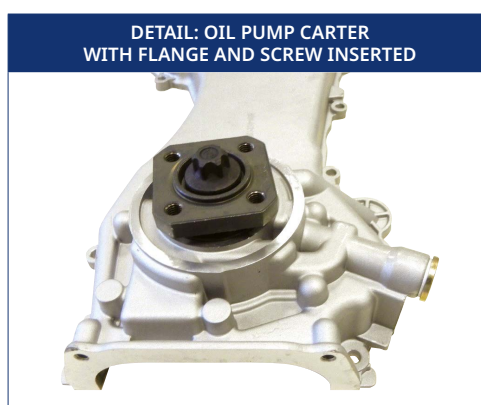
This O-Ring absolutely must not be removed because it is necessary to assure the correct seal between the two elements screw and flange that are in contact, so to avoid lubricating oil leaking.

The correct placement of the O-Ring must be verified before tightening (in torque) the screw on the crankshaft.



The O-Ring is correctly in place when it is close the screw head.

The screw is inserted into the flange bore and the screw head encounters the top of the flange itself. The O-Ring rests on the flared part of the flange and avoid oil leaking between the two parts.



If the O-Ring is not correctly in place, when inserting the screw into the flange hole or during the tightening, it may tear/break when it encounters the flared part of the flange, compromising the seal.

It is recommended to lubricate the O-Ring (correctly placed) before the screw installation.

It is recommended to tighten the screw with following tightening torque values included between 47 e 52 Nm (72°-78°), or following the producer indications.

The instructions, the recommendations and the information contained in this publication have been prepared with the utmost attention. Marelli Aftermarket Italy S.p.A., in the name and on behalf of its affiliates/subsidiaries, does not assume responsibility for any type of damage even deriving from incorrect interpretation of the information therein contained.

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

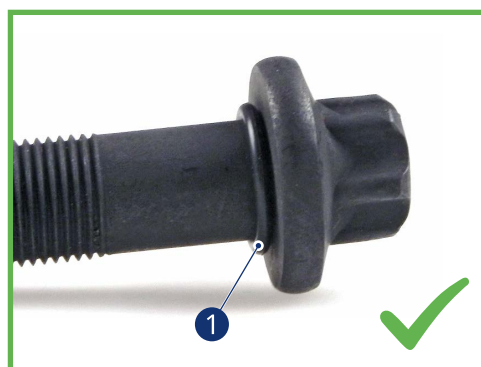
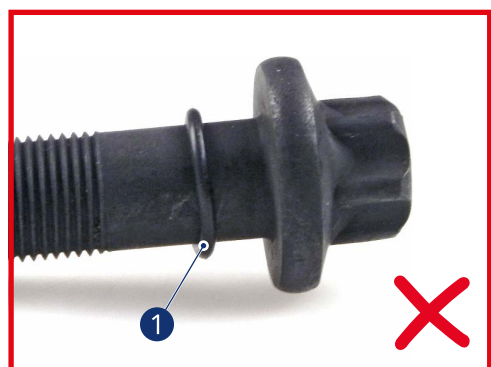
HINWEISE FÜR DIE RICHTIGE BEFESTIGUNG DER KURBELWELLENSCHRAUBE AM FLANSCH DER ÖLPUMPE.

* Schraube und Flansch nicht im Kit MCK0100 enthalten.

Bei der Montage der Komponenten ist es notwendig, das Vorhandensein und die Positionierung des **O-Rings** ① auf dem Schraubenschaft zu überprüfen.

Dieser O-Ring darf auf keinen Fall entfernt werden, da er notwendig ist, um die korrekte Abdichtung zwischen der Schraube und dem Flansch zu gewährleisten, damit kein Schmieröl austreten kann.

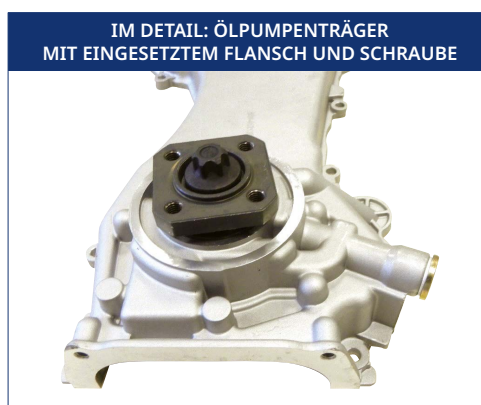
Die korrekte Platzierung des O-Rings muss überprüft werden, bevor die Schraube (mit Drehmoment) an der Kurbelwelle angezogen wird.



Der O-Ring ist richtig platziert, wenn er sich unterhalb des Schraubenkopfes befindet.

Die Schraube wird in die Flanschbohrung eingeführt und der Schraubenkopf sollte auf die Oberseite des Flansches treffen.

Der O-Ring liegt auf dem aufgeweiteten Teil des Flansches auf und verhindert, dass Öl zwischen den beiden Teilen austritt.



Wenn der O-Ring beim Einführen der Schraube oder beim Festziehen nicht richtig sitzt, kann er reißen/brechen. Eine korrekte Abdichtung kann dadurch nicht mehr gewährleistet werden.

Es wird empfohlen, den O-Ring (einmal korrekt platziert) vor der Montage zu schmieren.

Es wird empfohlen, die Schraube mit den folgenden Anzugsdrehmomenten anzuziehen, die zwischen 47 und 52 Nm (72°-78°) liegen, oder den Angaben des Herstellers zu folgen.

Die in dieser Publikation enthaltenen Anweisungen, Empfehlungen und Informationen wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Marelli Aftermarket Italy S.p.A. übernimmt im Namen und im Auftrag ihrer Tochtergesellschaften keine Verantwortung für Schäden jeglicher Art, die sich auch aus einer falschen Auslegung der darin enthaltenen Informationen ergeben.

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

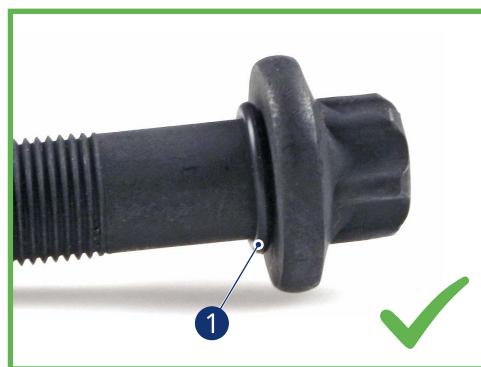
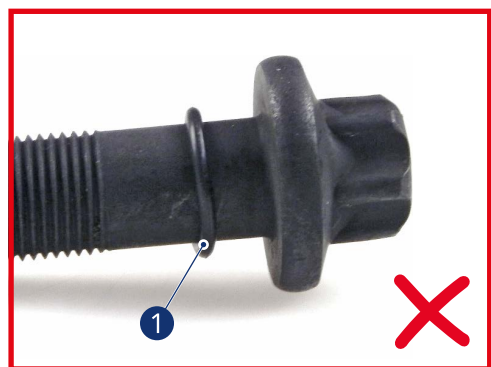
CONSEILS POUR UNE FIXATION CORRECTE DE LA VIS DE VILEBREQUIN SUR LA BRIDE DE LA POMPE A HUILE.

* Vis et bride non fournies dans le kit MCK0100.

Lors de l'installation des composants du kit, il est nécessaire de vérifier la présence et le positionnement du **joint torique** ① sur la tige de la vis.

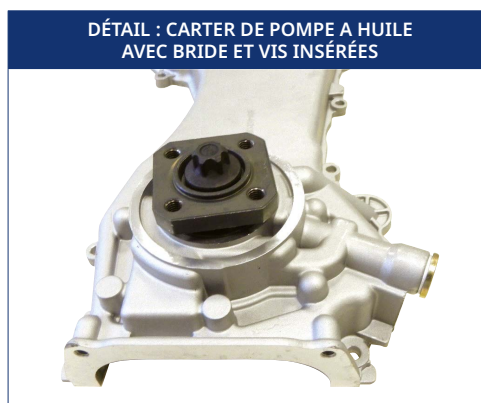
Ce joint torique ne doit jamais être retiré car il a pour rôle d'assurer la bonne étanchéité entre les deux éléments (vis et bride) qui sont en contact, afin d'éviter les fuites d'huile lubrifiante.

Le bon positionnement du joint torique doit être vérifié avant de serrer (au couple) la vis sur le vilebrequin.



Le joint torique est correctement positionné lorsqu'il est au niveau de la tête de vis.

La vis s'insère à l'intérieur de la bride et la tête de vis se trouve sur le haut de la bride. Une fois la vis insérée, la tête de vis épouse parfaitement le rebord du haut de la bride et le joint torique positionné sous la tête de vis, permet d'éviter les fuites d'huile entre les deux pièces.



Si le joint torique n'est pas correctement positionné, lors de l'insertion de la vis dans le trou de la bride ou lors du serrage, il peut se déchirer/se casser en entrant en contact avec la partie évasée de la bride, compromettant ainsi, le joint.

Il est recommandé de lubrifier le joint torique (correctement positionné) avant l'installation de la vis.

Il est recommandé de serrer la vis avec les valeurs de couple de serrage suivantes : entre 47 et 52 Nm (72°-78°), ou suivant les indications du fabricant.

Les instructions, les recommandations et les informations contenues dans cette publication ont été préparées avec la plus grande attention. Marelli Aftermarket Italy S.p.A., au nom et pour le compte de ses filiales, n'assume aucune responsabilité pour tout type de dommage, même dérivant d'une mauvaise interprétation des informations qui y sont contenues.

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

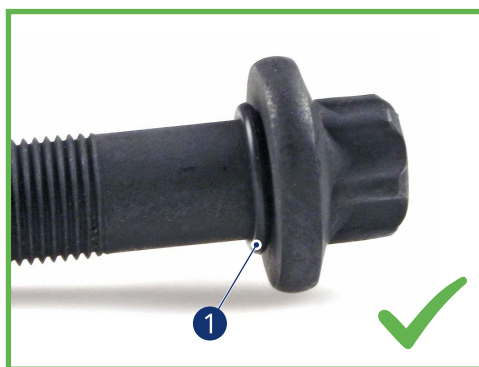
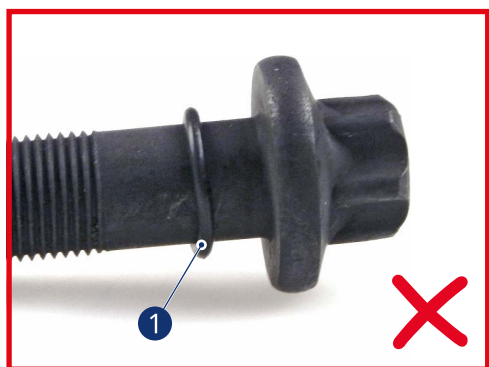
CONSEJOS PARA LA CORRECTA FIJACIÓN DEL TORNILLO DEL CIGÜEÑAL EN LA BRIDA DE LA BOMBA DE ACEITE.

* Tornillo y pestaña no incluidos en el kit MCK0100.

Durante la instalación de los componentes del kit, es necesario verificar la presencia y la posición de la **junta tórica 1** en el vástago del tornillo.

Esta junta tórica no debe bajo ningún concepto ser retirada ya que es necesario asegurar el correcto sellado entre los dos elementos tornillo y brida que están en contacto, para evitar fugas de aceite lubricante.

La colocación correcta de la junta tórica debe verificarse antes de apretar (en par) el tornillo en el cigüeñal.



La junta tórica está correctamente colocada cuando se encuentra cerca de la cabeza del tornillo.

El tornillo debe introducirse en el agujero de la brida de modo que su cabeza se encuentre con la parte superior de ésta.

La junta tórica se apoya en la parte ensanchada de la brida y evita fugas de aceite entre las dos partes.



Si la junta tórica no está correctamente colocada, al insertar el tornillo en el agujero de la brida o durante el apriete, puede rasgarse o romperse cuando se encuentre con la parte ensanchada de la brida, comprometiendo el sellado.

Se recomienda lubricar la junta tórica (colocada correctamente) antes de la instalación del tornillo.

Se recomienda apretar el tornillo con los siguientes valores de par de apriete entre 47 y 52 Nm (72°-78°), o siguiendo las indicaciones del fabricante.

Las instrucciones, recomendaciones e información contenidos en esta publicación han sido preparadas con la mayor atención. Marelli Aftermarket Italy S.p.A., en su propio nombre y en el de sus filiales / subsidiarias, no asume responsabilidad por ningún tipo de daño, incluso derivado de una interpretación incorrecta de la información aquí contenida.

MCK0100,* MCK0101, MCK0102, MCK0103, MCK0104, MCK1120

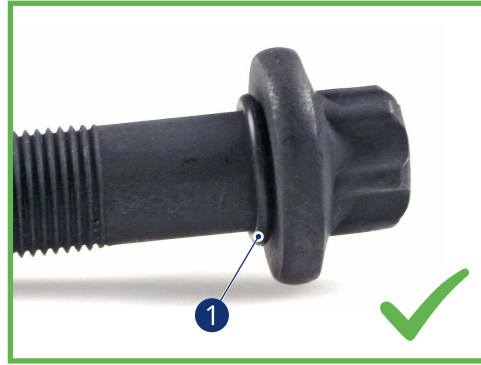
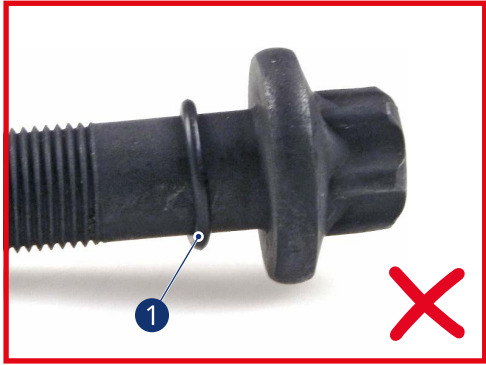
KRANK MİLİ VİDASININ YAĞ POMPASI FLANŞINA DOĞRU SABİTLENMESİ İLE İLGİLİ İPUÇLARI

* MCK0100 kitinde vida ve flanş verilmemiştir.

Kit bileşenlerinin takılması sırasında, **O-Ring**'in ① vida gövdesi üzerinde olduğunu ve doğru konumlandırıldığını doğrulamak gerekir.

Yağlama yağı kaçağını önlemek için temas halindeki vida ve flanş elemanları arasında doğru sızdırmazlığı sağlamak gerektiğinden, bu O-Ring asla çıkarılmamalıdır.

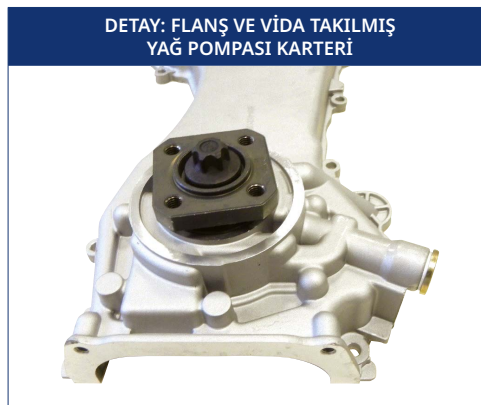
Krank mili üzerindeki vidayı sıkmadan önce O-Ring'in doğru yerleştirildiği doğrulanmalıdır.



O-Ring, vidanın başına yakın olduğu zaman yerine doğru yerleştirilmiş demektir.

Vida, flanş deliğine yerleştirilir ve vidanın başı, flanşın üst kısmına denk gelir.

O-Ring, flaşın havşalı kısmı üzerine oturur ve iki parça arasındaki yağ kaçağını önler.



O-Ring düzgün yerleştirilmezse, vidayı flanş deliğine yerleştirirken veya sıkma sırasında, flanşın havşalı kısmına denk geldiğinde yırtılarak veya koparak sızdırmazlığı olumsuz etkileyebilir.

Vidayı takmadan önce O-Ring'in yağlanması (doğru yerleştirilmesi) önerilir.

Vidayı, 47- 52 Nm (72°-78°) arasındaki aşağıdaki sıkma torku değerleriyle veya üretici talimatlarını takip ederek sıkmanız önerilir.

Bu yayında yer alan talimatlar, tavsiyeler ve bilgiler büyük bir titizlikle hazırlanmıştır.

Marelli Aftermarket Italy S.p.A., bağlı şirketleri/yan kuruluşları adına ve namına, burada yer alan bilgilerin yanlış yorumlanmasından kaynaklanan hasarlardan dolayı herhangi bir sorumluluk kabul etmez.