

# MCK1370



## [NUOVO KIT MCK1370: PATTINI E TENDITORI](#)

[PARAOLI IN FPM E PTFE](#) – Istruzioni ed accorgimenti per la corretta installazione



## [NEW KIT MCK1370: PADS AND TENSIONERS](#)

[FPM AND PTFE OIL SEALS](#) – Instructions and precautions for proper installation



## [NEUER BAUSATZ MCK1370: FÜHRUNGSSCHIENE UND SPANNER](#)

[FPM- UND PTFE-ÖLDICHTUNGEN](#) – Anweisungen und Vorsichtsmaßnahmen für die Ordnungsgemäße Installatio



## [NOUVEAU KIT MCK1370 : PATIN ET TENDEUR](#)

[JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ FPM ET PTFE](#) – Instructions et précautions pour une bonne installation



## [NUEVO KIT MCK1370: PASTILLAS Y TENSORES](#)

[FPM Y PTFE JUNTA DE ACEITE](#) – Instrucciones y precauciones para una correcta instalación



## [YENI MCK1370 KITI: PED'LER VE GERGILER](#)

[FPM VE PTFE YAĞ KEÇELERİ](#) – Doğru takma yöntemine yönelik talimatlar ve önlemler

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# Nuovo Kit MCK1370: pattini e tenditori

Il **nuovo kit catena Marelli MCK1370** riunisce i componenti presenti nei precedenti kit MCK1150 e MCK1190 e permette la sostituzione della distribuzione motori su alcuni modelli del gruppo VW, in particolare per i motori 1.8 e 2.0 TFSI prodotti dal 2006 al 2013 (precedentemente MCK1150) e dal 2013 al 2016 (precedentemente MCK1190).

Durante gli anni di produzione il costruttore ha apportato delle modifiche su di alcuni componenti (tenditore e pattini), che devono essere considerate in fase di installazione.

## Tenditore contralberi

All'interno del kit è presente il seguente **tenditore** codice OE: **06H109467AF**.



Questo tenditore presenta uno scalino sulla superficie come evidenziato nell'immagine.

Secondo i programmi OE risulta che:

MOTORE	CODICE TENSIONATORE	SOSTITUZIONI
CAEB, CDNBCAED e CHJA	06H109467AF	06H109467BA

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.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

## Pattino fisso e pattino superiore guida

Questi elementi hanno subito delle modifiche nel corso degli anni di produzione:

PATTINO GUIDA SUPERIORE	SOSTITUZIONI
Codice OE: <b>06H109469T</b> prodotto <b>fino a 01/07/2013</b>	Codice OE: <b>06K109469N</b> prodotto <b>da 01/07/2013</b>
	

Dalle foto appare evidente la modifica del componente: lunghezza ed estremità sono differenti.

PATTINO FISSO	SOSTITUZIONI
Codice OE: <b>06H109469AP</b> prodotto <b>fino a 01/07/2013</b>	Codice OE: <b>06K109469M</b> prodotto <b>da 01/07/2013</b>
	

Dalle foto appare evidente la modifica del componente: lunghezza complessiva e forma delle estremità sono differenti.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# Paraoli in FPM e PTFE

## ISTRUZIONI ED ACCORGIMENTI PER LA CORRETTA INSTALLAZIONE

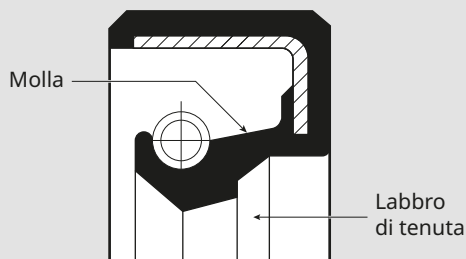
All'interno dei kit catena Magneti Marelli Parts & Services, si possono trovare due tipologie di paraoli: **paraoli in FPM** (Gomma-Caucciù Fluorata) e **paraoli in PTFE** (Politetrafluoretilene).

Tali paraoli differiscono tra loro, oltre che per il materiale costruttivo, anche per le modalità e gli accorgimenti necessari per la loro corretta installazione.

### Paraoli in FPM (gomma-caucciù fluorata)

#### Caratteristiche

- Sono considerati i paraoli "tradizionali".
- Creano una barriera fisica tra l'ambiente interno a contatto con il fluido e l'ambiente esterno.
- Presentano al loro interno una molla in metallo che preme sul labbro interno di tenuta per tutta la circonferenza del paraolio; in questo modo si migliora la tenuta in quanto viene esercitata una elevata pressione.



#### Istruzioni di montaggio

- Verificare i parametri costruttivi (dimensioni e verso di rotazione) e la tipologia di materiale del paraolio da sostituire.
- Rimuovere impurità e sporcizia da tutte le superfici metalliche che entrano a contatto con il paraolio.
- **Non applicare grasso e/o lubrificanti sulla superficie esterna del paraolio e sulla sede.** Se queste superfici vengono contaminate la tenuta esterna viene compromessa al momento del montaggio.
- **Lubrificare con grasso solamente il labbro di tenuta interno del paraolio e la superficie di scorrimento sull'albero.**
- Procedere con il montaggio nella sede con gli appositi utensili. I parametri costruttivi devono essere rivolti verso l'esterno.



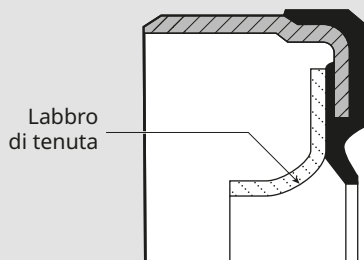
**La tenuta del paraolio è quasi immediata e il motore può essere acceso anche dopo dieci minuti.**

### Paraolio in PTFE (politetrafluoretilene)

#### Caratteristiche

Questi paraoli, nonostante l'assenza della molla di metallo interna, presentano le seguenti peculiarità:

- Maggiore superficie di tenuta a contatto con il metallo che va a migliorare la tenuta.
- Migliore resistenza meccanica alle sollecitazioni anche ad alti regimi di rotazione.
- Migliore resistenza chimica ai lubrificanti con additivi.
- Migliore resistenza alle alte temperature.
- Significativa riduzione delle perdite per attrito.



#### Istruzioni di montaggio



Il montaggio di questi paraoli è differente rispetto l'installazione di un paraolio "tradizionale" in FPM; il labbro interno è protetto da un manicotto in plastica per il mantenimento della forma geometrica e la perfetta adesione all'albero. **Il manicotto deve essere rimosso solo in fase di montaggio del paraolio.**

- Sono necessari degli appositi utensili per il montaggio del paraolio. **Evitare in ogni modo di danneggiare il labbro interno dello stesso.**
- Il montaggio del paraolio in PTFE avviene a secco senza grassi e/o lubrificanti. **Questo paraolio non deve essere mai lubrificato.**
- Verificare i parametri costruttivi (dimensioni e verso di rotazione) e la tipologia di materiale del paraolio da sostituire.
- Rimuovere impurità e sporcizia da tutte le superfici metalliche che entrano a contatto con il paraolio.
- Verificare la superficie dell'albero: non devono essere presenti solchi o altri danni. Eventuali non conformità vanno rimosse.
- Appoggiare l'estremità scanalata del manicotto sull'albero. Inserire il paraolio nella sede facendolo scorrere sul manicotto. Una volta che il paraolio è stato posizionato nella sua sede rimuovere il manicotto.



**La tenuta del labbro del paraolio in PTFE non è istantanea. Prima di accendere il motore attendere fino a quattro ore dal montaggio per consentire l'adattamento all'albero e la migliore tenuta del labbro.**

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.



# New kit MCK1370: pads and tensioners

The **new Marelli timing chain kit MCK1370** brings together the components available in the two previous kits MCK1150 and MCK1190 and it allows the proper engine timing system replacement on some VW models, specifically engines 1.8 and 2.0 TFSI produced from 2006 to 2013 (previously MCK1150) and from 2013 to 2016 (previously MCK1190).

Through the production years, the car maker brought some modifications on some components (tensioners and pads) which should be considered during the repairing activity.

## Countershaft tensioner

Inside the kit MCK1370 the following tensioner is available:  
**tensioner OE code 06H109467AF.**



This tensioner instead shows a small step on the surface.

According to OE program:

ENGINE	TENSIONER CODE	SUBSTITUTION
CAEB, CDNBCAED and CHJA	06H109467AF	06H109467BA

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.

## Fixed pad and upper guide pad

Also these elements went through modifications during the production years:

UPPER GUIDE PAD	SUBSTITUTION
OE code: <b>06H109469T</b> produced <b>until 01/07/2013</b>	OE code: <b>06K109469N</b> produced <b>from 01/07/2013</b>
	

Evident the modifications on the components: lenght and ends shape differ.

FIXED PAD	SUBSTITUTION
OE code: <b>06H109469AP</b> produced <b>until 01/07/2013</b>	OE code: <b>06K109469M</b> produced <b>from 01/07/2013</b>
	

Evident the modifications on the components: overall lenght and ends shape differ.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# FPM and PTFE oil seals

## INSTRUCTIONS AND PRECAUTIONS FOR PROPER INSTALLATION

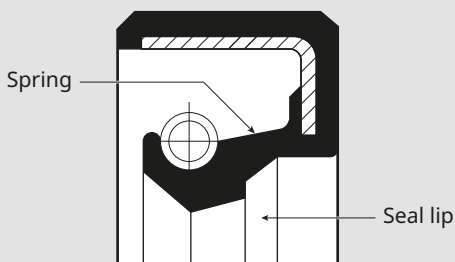
Magneti Marelli Parts & Services chain kits include two types of oil seal, one in **FPM** (fluorine rubber) and the other in **PTFE** (Polytetrafluoroethylene).

The two oil seals differ not only in terms of the material they are made of, but also in terms of the method for correct installation and relative precautions.

### FPM (fluorine rubber) oil seals

#### Characteristics

- These oil seals are considered to be the "traditional" type.
- They create a physical barrier between the internal environment, in contact with the fluid, and the external environment.
- They have a metal spring inside that applies pressure to the entire circumference of the inner oil seal lip, thus improving tightness.



#### Installation instructions

- Check the seal data (size and direction of rotation) and the type of oil seal material to be replaced.
- Remove any dirt and debris from all metal surfaces that come into contact with the oil seal.
- **Do not apply grease or lubricants to the outer surface of the oil seal or the seal housing.** If these surfaces are contaminated, external sealing will be compromised as soon as the seal is fitted.
- **Apply grease to the inner sealing lip of the oil seal and the sliding surface on the shaft only.**
- Fit the seal into position with the appropriate tools. The side showing the seal data must be facing outwards.



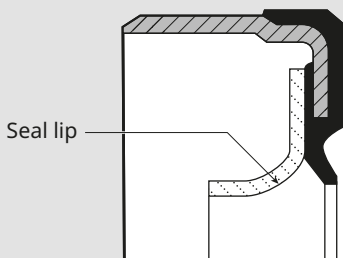
**The oil seal is effective almost immediately and the engine can be started after ten minutes.**

### PTFE (polytetrafluoroethylene) oil seal

#### Characteristics

Despite the absence of an internal metal spring, these oil seals have the following characteristics:

- Larger sealing surface in contact with the metal, providing increased tightness.
- Improved mechanical resistance to stress even at high rotation speeds.
- Improved chemical resistance to lubricants with additives.
- Improved resistance to high temperatures.
- Significant reduction in leaks due to friction.



#### Installation instructions



These oil seals are installed differently from "traditional" oil seals in FPM; the inner lip is protected by a plastic sleeve that maintains the shape of the seal and ensures perfect adhesion to the shaft.  
**The sleeve must only be removed when installing the oil seal.**

- Specific tools are required to install the oil seal. **Do not damage the inner lip of the seal in any way.**
- The PTFE oil seal is to be installed dry, without the use of grease and/or lubricants. **This oil seal must never be lubricated.**
- Check the seal data (size and direction of rotation) and the type of oil seal material to be replaced.
- Remove any dirt and debris from all metal surfaces that come into contact with the oil seal.
- Check the surface of the shaft, ensuring that it is free of grooves or other damage. Any irregularities must be removed.
- Place the grooved end of the sleeve on the shaft. Insert the oil seal into its housing by sliding it along the sleeve. Once the oil seal has been positioned in its housing, remove the sleeve.



**The PTFE oil seal is not immediately effective. Allow up to four hours after fitting before starting the engine to allow the seal to adapt to the shaft and achieve full tightness.**

The instructions, the recommendations and the information contained in this publication have been prepared with the utmost attention. Magneti 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.



# Neuer Bausatz MCK1370: Führungsschiene und Spanner

Das **neue Marelli Steuerketten-Kit MCK1370** vereint die Komponenten aus den beiden vorherigen Kits MCK1150 und MCK1190 und ermöglicht die Motorsteuerung bei einigen VW-Modellen, insbesondere bei den Motoren 1.8 und 2.0 TFSI, die von 2006 bis 2013 (vorher MCK1150) und von 2013 bis 2016 (bisher MCK1190) eingesetzt wurden.

Im Laufe der Produktionsjahre hat der Fahrzeughersteller Änderungen an einigen Komponenten (Kettenspanner und Führungsschiene) vorgenommen, die bei der Reparatur berücksichtigt werden sollten.

## Vorgelegewellen-Spanner

Im Bausatz MCK1370 ist der folgende Spanner enthalten:  
**Spanner OE-Code 06H109467AF.**



Dieser Spanner zeigt stattdessen eine kleine Stufe an der Oberfläche.

Entsprechend den OE-Angaben:

MOTOR	OE. NR. KETTENSANNER	ERSATZNUMMER
CAEB, CDNBCAED und CHJA	06H109467AF	06H109467BA



## Feste Schiene und obere Führungsschiene

Auch diese Elemente haben im Laufe der Produktionsjahre Änderungen erfahren:

OBERE FÜHRUNGSSCHIENE	ERSETZUNG
OE-Code: <b>06H109469T</b> produziert <b>bis 01/07/2013</b>	OE-Code: <b>06K109469N</b> hergestellt <b>ab 01/07/2013</b>

Die Änderungen an den Komponenten sind offensichtlich: Länge und Form der Enden sind unterschiedlich.

FESTE FÜHRUNGSSCHIENE	ERSETZUNG
OE-Code: <b>06H109469AP</b> produziert <b>bis 01/07/2013</b>	OE-Code: <b>06K109469M</b> hergestellt <b>ab 01/07/2013</b>

Die Änderungen an den Bauteilen sind offensichtlich: Gesamtlänge und Form der Enden sind unterschiedlich.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# FPM- und PTFE-Öldichtungen

## ANWEISUNGEN UND VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR DIE ORDNUNGSGEMÄSSE INSTALLATION

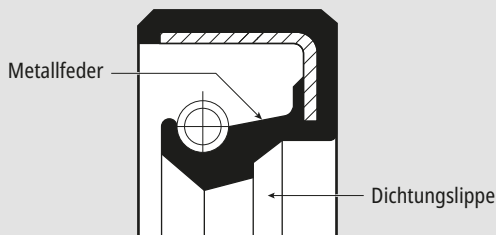
Die Kettensätze von Magneti Marelli Parts & Services enthalten zwei Arten von Öldichtungen, zum einen **FPM** (Fluorkautschuk) und zum anderen **PTFE** (Polytetrafluorethylen).

Die beiden Öldichtungen unterscheiden sich nicht nur in Bezug auf das Material, aus dem sie hergestellt sind, sondern auch im Bezug auf die Methode der korrekten Installation und der entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen.

### FPM (Fluorkautschuk) Öldichtungen

#### Eigenschaften

- Diese Wellendichtringe gelten als der „traditionellen“ Typ.
- Sie bilden eine physikalische Barriere zwischen der inneren Komponenten, die in Kontakt mit der Flüssigkeit stehen und der äußeren Komponenten.
- Im Inneren befindet sich eine Metallfeder, die Druck auf den gesamten Umfang der inneren Öldichtlippe ausübt und so die Dichtigkeit verbessert.



#### Einbauhinweise

- Prüfen Sie die Dichtungsdaten (Größe und Drehrichtung) und den Typ des Öl Dichtungsmaterials, das ersetzt werden soll.
- Entfernen Sie Schmutz und Ablagerungen von allen Metallflächen, die mit dem Wellendichtring in Berührung kommen.
- **Tragen Sie keine Fette oder Schmiermittel auf die Außenfläche der Öldichtung oder des Dichtungsgehäuses.** Wenn diese Oberflächen verunreinigt sind, wird die äußere Abdichtung beeinträchtigt, sobald die Dichtung montiert ist.
- **Tragen Sie Fett nur auf die innere Dichtlippe des Wellendichtrings und die Gleitfläche der Welle.**
- Montieren Sie den Dichtring mit den entsprechenden Werkzeugen. Die Seite mit den Dichtungsdaten muss nach außen zeigen.



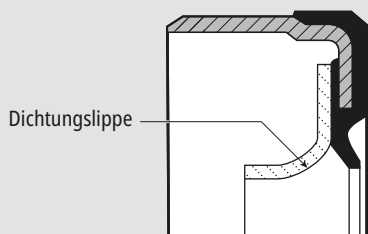
**Der Wellendichtring ist nach Installation schnell einsatzbereit und somit kann der Motor nach Zehn Minuten gestartet werden.**

### PTFE (Polytetrafluorethylen) Wellendichtring

#### Merkmale

Trotz des Fehlens einer inneren Metallfeder haben diese Wellendichtringe folgende Eigenschaften:

- Größere Dichtfläche in Kontakt mit dem Metall, dadurch erhöhte Dichtigkeit.
- Verbesserte mechanische Belastbarkeit auch bei hohen Drehzahlen.
- Verbesserte chemische Beständigkeit gegen Schmierstoffe mit Additiven.
- Verbesserte Beständigkeit gegen hohe Temperaturen.
- Deutliche Reduzierung von Undichtigkeiten aufgrund von Reibung.



#### Einbauhinweise



Diese Wellendichtringe werden anders eingebaut als „herkömmliche“ Wellendichtringe aus FPM; die innere Lippe ist durch eine Kunststoffhülse geschützt, die die Form des Dichtrings beibehält und eine perfekte Haftung auf der Welle gewährleistet. **Die Hülse darf erst bei der Montage des Wellendichtrings entfernt werden.**

- Für die Montage des Wellendichtrings sind spezielle Werkzeuge erforderlich. **Beschädigen Sie nicht die Innenlippe des Dichtrings.**
- Der PTFE-Öldichtring ist trocken zu installieren, ohne Verwendung von Fett und/oder Schmiermittel. **Dieser Wellendichtring darf niemals geschmiert werden.**
- Überprüfen Sie die Dichtungsdaten (Größe und Drehrichtung) und den Typ des zu ersetzenden Dichtungsmaterials.
- Entfernen Sie Schmutz und Ablagerungen von allen Metallflächen, die mit dem Wellendichtring in Kontakt kommen.
- Prüfen Sie die Oberfläche der Welle und stellen Sie sicher, dass sie frei von Rillen oder andere Beschädigungen sind. Alle Unebenheiten müssen beseitigt werden.
- Setzen Sie das gerillte Ende der Hülse auf die Welle. Setzen Sie den Wellendichtring in das Gehäuse ein, indem Sie ihn entlang der Hülse schieben. Sobald der Wellendichtring in seinem Gehäuse sitzt, entfernen Sie die Hülse.



**Der PTFE-Öldichtring ist nicht sofort einsatzbereit. Warten Sie bis zu vier Stunden nach dem Einbau, bevor Sie den Motor starten, damit sich die neue Dichtung an die Komponenten anpassen kann, um eine vollständige Dichtigkeit zu gewährleisten.**

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.



# Nouveau kit MCK1370 : patin et tendeur

Le **nouveau kit chaîne de distribution Marelli MCK1370** regroupe les composants présents dans les deux précédents kits MCK1150 et MCK1190 et permet le remplacement de la distribution moteur sur certains modèles Volkswagen, notamment les moteurs 1.8 et 2.0 TFSI produits de 2006 à 2013 (anciennement MCK1150) et de 2013 à 2016 (anciennement MCK1190).

Au cours des années de production, le constructeur automobile a apporté quelques modifications sur certains composants (tendeurs et patins) qui doivent être prises en compte lors du remplacement.

## Tendeur de l'arbre intermédiaire

A l'intérieur du kit MCK1370, vous trouverez le **tendeur** correspondant à la référence OE : **06H109467AF**.



Ce tendeur, comme indiqué sur la photo, montre une légère encoche sur la surface.

Selon les préconisations OE :



MOTEUR	RÉFÉRENCE DU TENDEUR	RÉFÉRENCE REMPLAÇANTE
CAEB, CDNBCAED et CHJA	06H109467AF	06H109467BA

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.





## Patin fixe et patin de guidage supérieur

Ces éléments ont également subi des modifications aux cours des années de production :

PATIN DE GUIDAGE SUPÉRIEUR	REPLACEMENT
Référence OE : <b>06H109469T</b> produit <b>jusqu'au 01/07/2013</b>	Référence OE : <b>06K109469N</b> produit <b>à partir du 01/07/2013</b>
	

D'après les photos, la modification du composant est évidente : la longueur et les extrémités sont différentes.

PATIN FIXE	REPLACEMENT
Référence OE : <b>06H109469AP</b> produit <b>jusqu'au 01/07/2013</b>	Référence OE : <b>06K109469M</b> produit <b>à partir du 01/07/2013</b>
	

D'après les photos, la modification du composant est évidente : la longueur totale et les extrémités sont différentes.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# Joint d'étanchéité FPM et PTFE

## INSTRUCTIONS ET PRÉCAUTIONS POUR UNE BONNE INSTALLATION

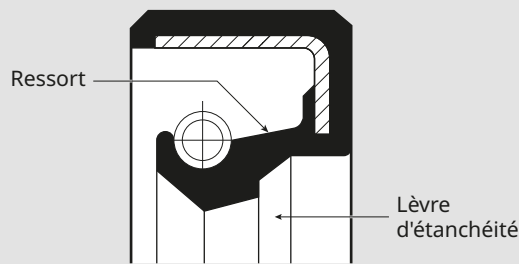
Les kits chaîne Magneti Marelli Parts & Services comprennent deux types de joint d'étanchéité : le premier en **FPM** (caoutchouc fluoré) et le second en **PTFE** (polytétrafluoréthylène).

Les deux joints d'étanchéité diffèrent non seulement par le matériau dans lequel ils sont fabriqués, mais également par la méthode d'installation qui doit être suivie, tout en prenant en compte les précautions nécessaires.

### Joint d'étanchéité FPM (caoutchouc fluoré)

#### Caractéristiques

- Ces joints d'étanchéité sont considérés comme étant de type « traditionnel »,
- Ils créent une barrière physique entre l'environnement interne (en contact avec le fluide) et l'environnement externe,
- Ils ont un ressort métallique à l'intérieur qui applique une pression sur toute la circonférence de la lèvre inférieure du joint, améliorant ainsi son étanchéité.



#### Notice d'installation

- Vérifier les informations du joint (taille et sens de rotation) et le type de matériau du joint d'étanchéité à remplacer,
- Retirer toute saleté et débris de toutes les surfaces métalliques qui entre en contact avec le joint d'étanchéité,
- **Ne pas appliquer de graisse ou de lubrifiant sur la surface extérieure du joint ou du boîtier de joint.** Si ces surfaces sont contaminées, l'étanchéité externe sera compromise dès l'installation du joint,
- **Appliquer de la graisse sur la lèvre d'étanchéité inférieure du joint et sur la surface glissante de l'arbre uniquement,**
- Mettre le joint en place avec les outils adaptés. Le côté montrant les informations du joint doit être tourné vers l'extérieur.



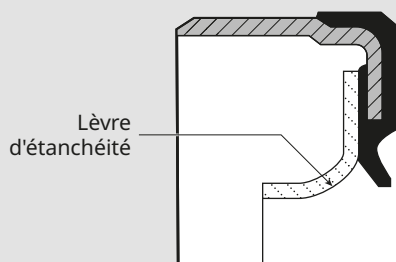
**Le joint d'étanchéité est efficace presque immédiatement et le moteur peut être démarré après dix minutes.**

### Joint d'étanchéité PTFE (polytétrafluoréthylène)

#### Caractéristiques

Malgré l'absence de ressort métallique interne, ces joints d'étanchéité présentent les caractéristiques suivantes :

- Surface d'étanchéité en contact avec le métal plus large, offrant une étanchéité accrue,
- Amélioration de la résistance mécanique face aux contraintes, même à des vitesses de rotation élevées,
- Amélioration de la résistance chimique aux lubrifiants avec additifs,
- Meilleure résistance aux températures élevées,
- Réduction significative des fuites dues au frottement.



#### Notice d'installation



Ces joints d'étanchéité sont installés différemment des joints d'étanchéité de type « traditionnel » en FPM. La lèvre intérieure est protégée par une douille en plastique qui maintient la forme du joint et assure une parfaite adhérence à l'arbre. **La douille ne doit être retirée qu'au moment de l'installation du joint d'étanchéité.**

- Des outils spécifiques sont nécessaires pour installer le joint d'étanchéité. **Il ne faut en aucun cas endommager la lèvre intérieure du joint,**
- Le joint d'étanchéité en PTFE doit être installé à sec, sans utilisation de graisse et/ou de lubrifiant. **Ce type de joint d'étanchéité ne doit jamais être lubrifié,**
- Vérifier les informations du joint (taille et sens de rotation) et le type de matériau du joint d'étanchéité à remplacer,
- Retirer toute saleté et débris de toutes les surfaces métalliques qui entre en contact avec le joint d'étanchéité,
- Vérifier la surface de l'arbre en vous assurant qu'il est exempt de rainures ou d'autres dommages. Toute irrégularité doit être supprimée,
- Placer l'extrémité rainurée de la douille sur l'arbre. Insérer le joint d'étanchéité dans son logement en le faisant glisser le long de la douille. Une fois le joint d'étanchéité positionné dans son logement, retirer la douille.



**Le joint d'étanchéité PTFE n'est pas efficace immédiatement. Il est nécessaire d'attendre jusqu'à 4 heures après le montage, avant de démarrer le moteur pour permettre au joint de s'adapter à l'arbre et d'obtenir une étanchéité totale.**

Les instructions, les recommandations et les informations contenues dans cette publication ont été préparées avec la plus grande attention. Magneti 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.



# Nuevo kit MCK1370: pastillas y tensores

El **nuevo kit de cadena de distribución Marelli MCK1370** reúne los componentes disponibles en los dos kits anteriores MCK1150 y MCK1190 y permite el reemplazo adecuado del sistema de sincronización del motor en algunos modelos VW, especialmente en motores 1.8 y 2.0 TFSI producidos de 2006 a 2013 (anteriormente MCK1150) y de 2013 a 2016 (anteriormente MCK1190).

A lo largo de los años de producción, el fabricante de automóviles introdujo algunas modificaciones en algunos componentes (probadores y almohadillas) que deben tenerse en cuenta durante la actividad de reparación.

## Tensor Eje Secundario

Dentro del kit MCK1370 está disponible el siguiente tensor:  
**tensor OE código 06H109467AF.**



En cambio, este tensor muestra un pequeño paso en la superficie.

Según el programa OE:

MOTOR	CÓDIGO TENSOR	SUSTITUCIÓN
CAEB, CDNBCEAD y CHJA	06H109467AF	06H109467BA

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.



## Pastilla fija y pastilla de guía superior

También estos elementos pasaron por modificaciones durante los años de producción:

PASTILLA DE GUÍA SUPERIOR	SUSTITUCIÓN
Código OE: <b>06H109469T</b> producido <b>hasta 01/07/2013</b>	Código OE: <b>06K109469N</b> producido <b>a partir del 01/07/2013</b>

Evidentes las modificaciones en los componentes: la longitud y la forma de los extremos difieren.

PASTILLA FIJA	SUSTITUCIÓN
Código OE: <b>06H109469AP</b> producido <b>hasta el 01/07/2013</b>	Código OE: <b>06K109469M</b> producido <b>a partir del 01/07/2013</b>

Evidentes las modificaciones en los componentes: la longitud total y la forma de los extremos difieren.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# FPM y PTFE junta de aceite

## INSTRUCCIONES Y PRECAUCIONES PARA UNA CORRECTA INSTALACIÓN

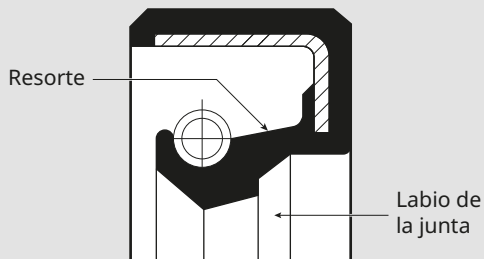
Los juegos de cadenas de Magneti Marelli Parts & Services incluyen dos tipos de juntas de aceite, uno en **FPM** (caucho fluorado) y el otro en **PTFE** (Politetrafluoroetileno).

Las dos juntas de aceite se diferencian no solo por el material del que están hechos, sino también en términos del método de la instalación correcta y las precauciones relativas.

### FPM (caucho fluorado) juntas de aceite

#### Características

- Estas juntas de aceite se consideran del tipo "tradicional".
- Crean una barrera física entre el ambiente interno, en contacto con el fluido, y el ambiente externo.
- Tienen un resorte metálico en el interior que aplica presión en toda la circunferencia del labio interior de la junta de aceite, mejorando así la estanqueidad.



#### Instrucciones de instalación

- Verifique los datos de la junta (tamaño y sentido de giro) y el tipo de material del sello de aceite a reemplazar.
- Elimine la suciedad y los desechos de todas las superficies metálicas que entren en contacto con el sello de aceite.
- **No aplique grasa ni lubricantes a la superficie exterior del sello de aceite.** Si estas superficies están contaminadas, el sellado externo se verá comprometido tan pronto como sea colocado.
- **Aplique grasa en el labio de sellado interior de la junta de aceite y en la superficie de deslizamiento del eje únicamente.**
- Montar la junta en su sitio con las herramientas adecuadas. El lado que muestra los datos de la junta debe estar orientado hacia afuera.



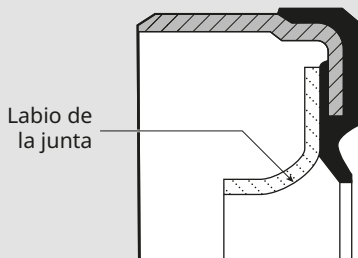
**La junta de aceite es efectiva casi de inmediato y el motor puede ser encendido después de diez minutos.**

### PTFE (politetrafluoroetileno) junta de aceite

#### Características

A pesar de la ausencia de un resorte metálico interno, estas juntas de aceite tienen las siguientes características:

- Mayor superficie de sellado en contacto con el metal, proporcionando mayor estanqueidad.
- Resistencia mecánica mejorada a la tensión incluso en altas velocidades de rotación.
- Resistencia química mejorada a lubricantes con aditivos.
- Resistencia mejorada a las altas temperaturas.
- Reducción significativa de fugas por fricción.



#### Instrucciones de instalación



Estas juntas de aceite se instalan de manera diferente a las "tradicionales" en FPM; el labio interior está protegido por un manguito de plástico que mantiene la forma de la junta y asegura una perfecta adherencia al eje. **El manguito solo se debe quitar al instalar la junta de aceite.**

- Se requieren herramientas específicas para instalar la junta de aceite. **No dañe el labio interior de la junta de ninguna manera.**
- La junta de aceite de PTFE debe instalarse en seco, sin el uso de grasa y/o lubricantes. **Esta junta nunca debe lubricarse.**
- Verifique los datos de la junta (tamaño y sentido de giro) y el tipo de material de la junta de aceite a reemplazar.
- Elimine la suciedad y los desechos de todas las superficies metálicas que entren en contacto con la junta de aceite.
- Verifique la superficie del eje, asegurándose de que esté libre de ranuras u otros daños. Deben eliminarse todas las irregularidades.
- Coloque el extremo ranurado del manguito en el eje. Inserte la junta de aceite en su alojamiento deslizando a lo largo del manguito. Una vez que la junta se haya colocado en su alojamiento, retire el manguito.



**La junta de aceite de PTFE no es efectiva de inmediato. Deje transcurrir hasta cuatro horas después del montaje antes de arrancar el motor para permitir que la junta se adapte al eje y logre un ajuste total.**

Las instrucciones, recomendaciones e información contenidos en esta publicación han sido preparadas con la mayor atención. Magneti 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.





# Yeni MCK1370 kiti: Ped'ler ve gergiler

**Yeni Marelli triger zinciri kiti MCK1370**, önceki iki MCK1150 ve MCK1190 kitinde bulunan bileşenleri bir araya getiriyor ve bazı VW modellerinde, özellikle 2006 - 2013 yılları arasında üretilen 1.8 ve 2.0 TFSI motorlarda (önceki MCK1150) ile 2013 - 2016 yılları arasında üretilen motorlarda (önceki MCK1190) uygun motor tevzi sisteminin değiştirilmesini sağlıyor.

Otomobil üreticisi üretim yılları boyunca, onarım sırasında bazı bileşenlerde (gergiler ve ped'ler) göz önünde bulundurulması gereken bazı değişiklikler gerçekleştirdi.

## Grup mili gergisi

MCK1370 kitinin içinde aşağıda belirtilen gergi mevcuttur:

**Gergi OE kodu: 06H109467AF.**



Bu gerginin yüzeyinde küçük bir basamak vardır.

OE programına göre:

ENGINE	GERGİ KODU	İKAME
CAEB, CDNBCAED ve CHJA	06H109467AF	06H109467BA

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.

## Sabit ped ve üst kılavuz ped

Ayrıca, bu parçalarda üretim yılları boyunca değişiklikler yapıldı:

ÜST KILAVUZ PED	İKAME
OE kodu: <b>01/07/2013 tarihine kadar</b> üretilen <b>06H109469T</b>	OE kodu: <b>01/07/2013 tarihinden itibaren</b> üretilen <b>06K109469N</b>

Bileşenlerdeki değişiklikler belirgindir: uzunluk ve uçların şekli farklılık gösterir.

SABİT PED	İKAME
OE kodu: <b>01/07/2013 tarihine kadar</b> üretilen <b>06H109469AP</b>	OE kodu: <b>01/07/2013 tarihinden itibaren</b> üretilen <b>06K109469M</b>

Bileşenlerdeki değişiklikler belirgindir: toplam uzunluk ve uçların şekli farklılık gösterir.

**MAGNETI  
MARELLI**

PARTS &amp; SERVICES

# FPM ve PTFE yağ keçeleri

## DOĞRU TAKMA YÖNTEMİNE YÖNELİK TALİMATLAR VE ÖNLEMLER

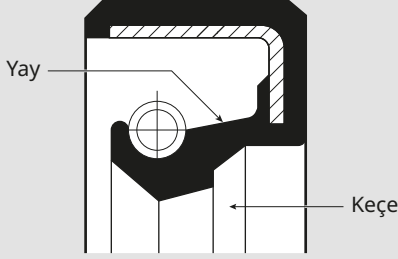
Magneti Marelli Parts & Services zincir kitleri, biri **FPM** (florlu kauçuk) ve diğeri **PTFE** (Politetraflüoroetilen) olmak üzere iki tip yağ keçesi içermektedir.

İki yağ keçesi sadece imal edildikleri malzeme açısından değil, aynı zamanda doğru takma yöntemi ve ilgili önlemler bakımının da farklılık gösterir.

### FPM (florlu kauçuk) yağ keçeleri

#### Özellikleri

- Bu yağ keçeleri "geleneksel" tip olarak kabul edilir.
- Yağ ile temas halindeki iç ortam ile dış ortam arasında fiziksel bir bariyer oluştururlar.
- İç yağ keçesi dudağının tüm çevresine basınç uygulayan ve böylece sızdırmazlığı daha iyi hale getiren metal bir yayları vardır.



#### Takma talimatları

- Keçe verilerini (boyut ve dönme yönü) ve değiştirilecek yağ keçesi malzemesinin tipini kontrol edin.
- Yağ keçesine temas eden tüm metal yüzeylerdeki kir ve kalıntıları temizleyin.
- **Yağ keçesinin veya keçe muhafazasının dış yüzeyine gres veya yağ sürmeyin.** Bu yüzeyler kirlenirse, keçe takıldığında dış sızdırmazlık olumsuz etkilenir.
- **Yağ keçesinin iç sızdırmazlık dudağına ve sadece milin kayma yüzeyine gres sürün.**
- Uygun aletler kullanarak keçeyi yerine oturtun. Keçe verilerini gösteren taraf dışarı doğru bakmalıdır.



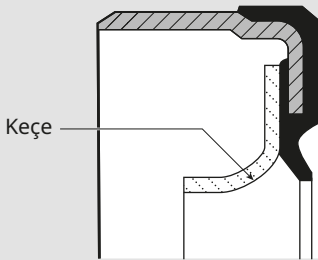
**Yağ keçesi hemen etkili olmaya başlar ve motor 10 dakika sonra çalıştırılabilir.**

### PTFE (politetraflüoroetilen) yağ keçesi

#### Özellikleri

Dahili bir metal yayı olmayan bu yağ keçelerinin aşağıdaki özellikleri vardır:

- Metal ile temas halinde olan geniş sızdırmazlık yüzeyi, daha iyi sızdırmazlık sağlar.
- Yüksek dönme hızlarında bile gerilime karşı yüksek mekanik direnç.
- Katkı maddeli yağlara karşı geliştirilmiş kimyasal direnç.
- Yüksek sıcaklıklara karşı yüksek direnç.
- Sürtünmeden kaynaklı kaçaklarda önemli azalma.



#### Takma talimatları



Bu yağ keçeleri FPM tipi "geleneksel" yağ keçelerinden farklı şekilde takılır; iç dudak, keçenin şeklini koruyan ve mile mükemmel bir şekilde yapışmasını sağlayan plastik bir manşonla korunmaktadır. **Manşon yalnızca yağ keçesi takıldığı zaman çıkarılmalıdır.**

- Yağ keçesini takmak için özel aletler gereklidir. **Keçenin iç dudağına hiçbir şekilde zarar vermeyin.**
- PTFE yağ keçesi, gres ve/veya yağ kullanılmadan kuru şekilde takılmalıdır. **Bu tip yağ keçesi asla yağlanmamalıdır.**
- Keçe verilerini (boyut ve dönme yönü) ve değiştirilecek yağ keçesi malzemesinin tipini kontrol edin.
- Yağ keçesine temas eden tüm metal yüzeylerdeki kir ve kalıntıları temizleyin.
- Milin yüzeyini kontrol edin ve çizik veya başka hasarlar olmadığından emin olun Düzensizlikler giderilmelidir.
- Manşonun oluklu ucunu milin üzerine yerleştirin. Yağ keçesini, manşon boyunca kaydırarak yuvasına yerleştirin. Yağ keçesi yuvasına yerleştirildikten sonra manşonu çıkartın.



**PTFE yağ keçesi hemen etkili olmaz. Keçenin mile alışması ve tam sızdırmazlık sağlaması için, keçeyi taktıktan sonra motoru çalıştırmadan dört saate kadar bekleyin.**

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.