

155

INFORME TÉCNICO

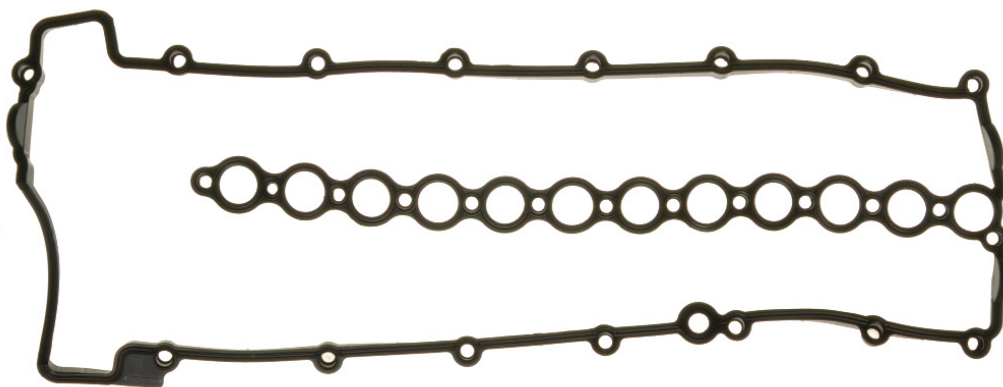
Montaje de la junta de tapa de
culata 11080300 en motores
BMW



01 introducción

El objetivo de este informe técnico es recopilar las posibles **causas de fallo** durante el montaje de la junta de tapa de culata 11080300.

Esta junta es compatible con los motores diésel M57 de BMW, de 6 cilindros en línea, con capacidades que van desde los 2.5L hasta los 3.0L.



Junta de tapa de culata 11080300

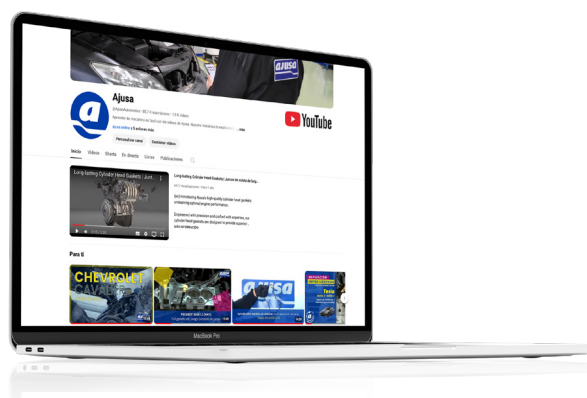
02 consideraciones previas

Antes de montar la junta es importante tener en cuenta una serie de consideraciones.

01 | Comprobar que la aplicación es correcta. Debemos **verificar la compatibilidad de la junta** con la tapa y motor del vehículo donde se va a montar. Para ello, consulta nuestro **catálogo online**.

02 | Revisión de la tapa de culata y de la culata. Antes de instalar la nueva junta es importante comprobar que las **superficies de contacto** se encuentran en **buenas condiciones**, sin deformaciones o grietas.

03 | **Limpieza de las superficies** de contacto. Es importante retirar los restos de la junta anterior, suciedad y aceite antes de montar la nueva junta.



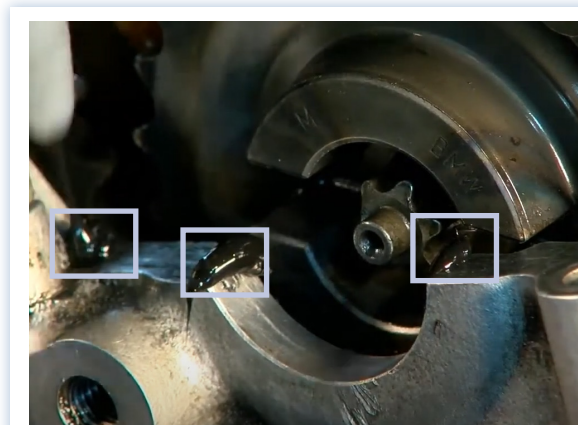
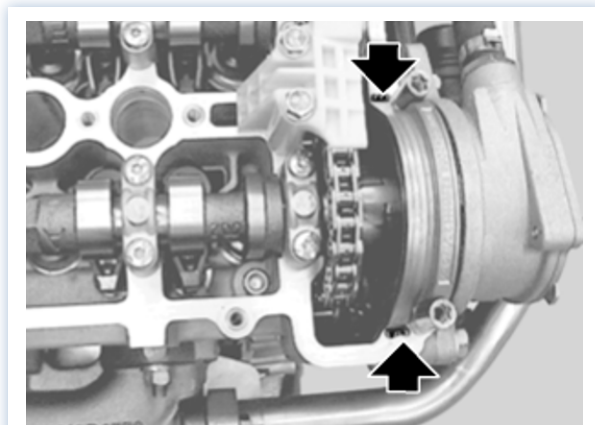
Escanea el código QR y accede al vídeo tutorial del **montaje completo** en nuestro **canal de Youtube**. Si tienes cualquier duda, ¡escríbemos en comentarios!



03 causa de fallo

Las principales causas por las que esta junta podría perder aceite son las siguientes:

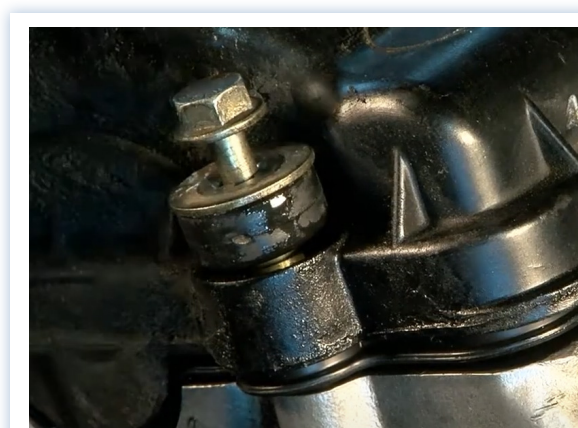
01 | Ausencia de sellante en las zonas donde su uso está recomendado por el manual de taller.



Escaneando el siguiente código QR encontrarás un informe donde se profundiza en **qué zonas** está **recomendado el uso de sellante**:



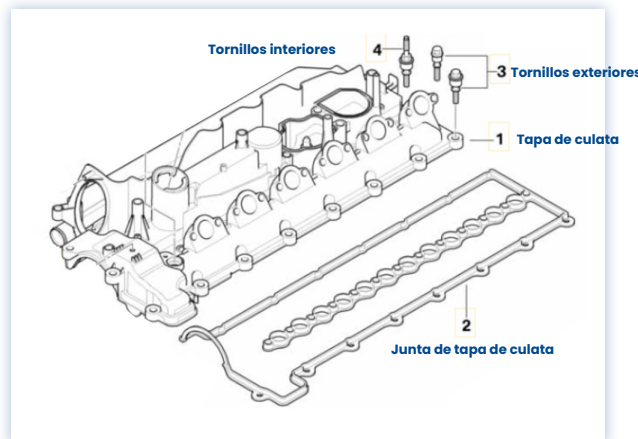
02 | Mal estado de los **tornillos** y/o **tacos** de goma. Se debe tener en cuenta, tal y como queda reflejado en el manual de taller, el **estado de los tornillos** de la tapa. Estos tornillos vienen dotados con un tope de goma que en caso de estar en mal estado no podrá ejercer una compresión adecuada sobre la tapa y la junta, por lo que se podrían **producir pérdidas de aceite**. Es conveniente sustituirlos para prevenir filtraciones de aceite.



03 | Par de apriete incorrecto. En el caso concreto de esta tapa de culata, se tienen dos tipos de tornillos de diferente métrica, cada tipo con un par de apriete concreto:

Tornillos interiores: Métrica 6 (M6), apriete de 10 Nm.

Tornillos exteriores: Métrica 7 (M7), apriete de 15 Nm.



04 | En ocasiones se recomienda sustituir la tapa, ya que, al ser de plástico, muchas veces se puede deformar, produciendo que la junta no asiente bien y desencadenando posteriormente la pérdida de aceite.

