

155

# INFORME TÉCNICO

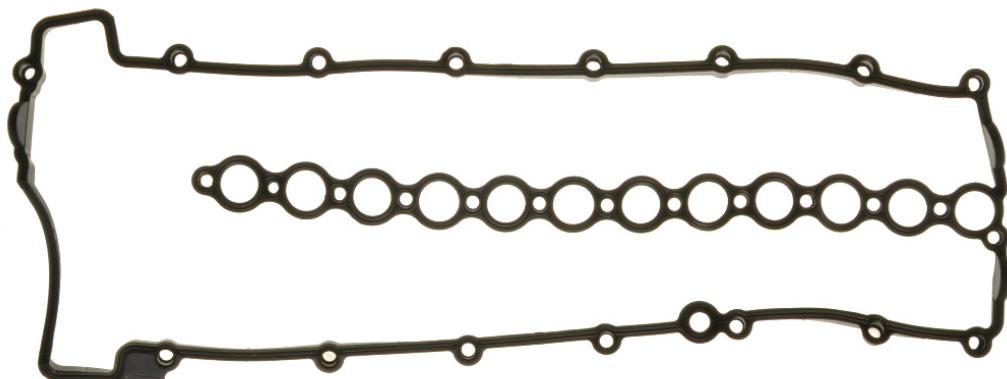
Montaje de la junta de tapa de  
culata 11080300 en motores  
BMW



## 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**

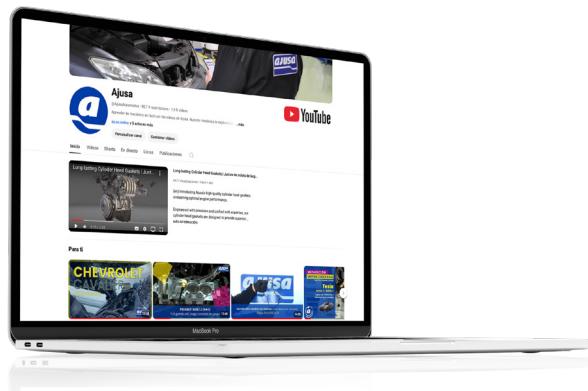
## 02 consideraciones previas

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.



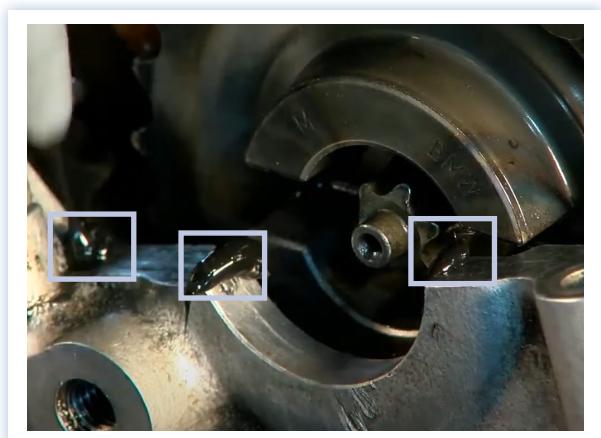
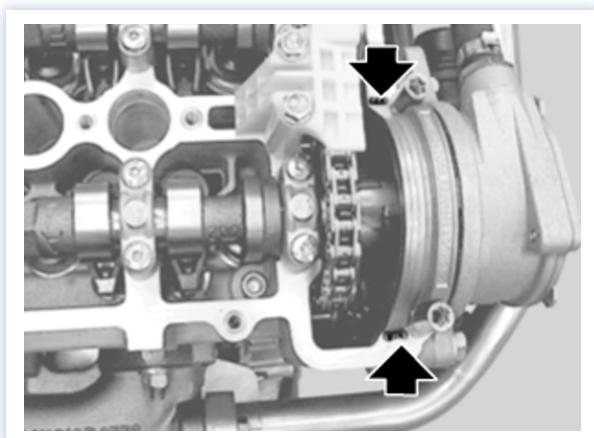
Escanea el código QR y accede al vídeo tutorial del **montaje completo** en nuestro **canal de Youtube**. Si tienes cualquier duda, ¡escríbemos en comentarios!



## 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.

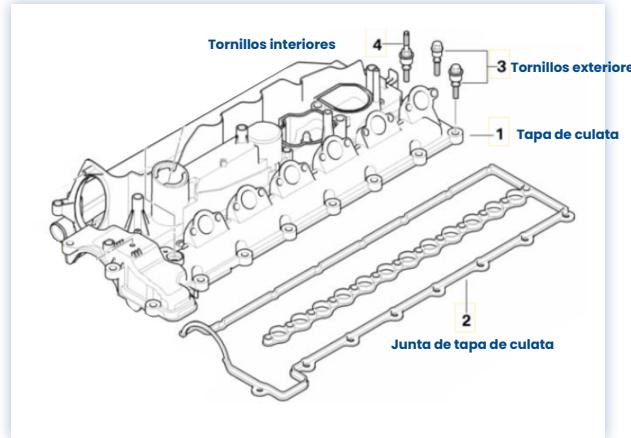


# INFORME TÉCNICO

**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.



**Tapa OEM: 11127786890**