

157

# INFORME TÉCNICO

Montaje de las juntas de tapa  
con referencia 11105000 y  
11105100

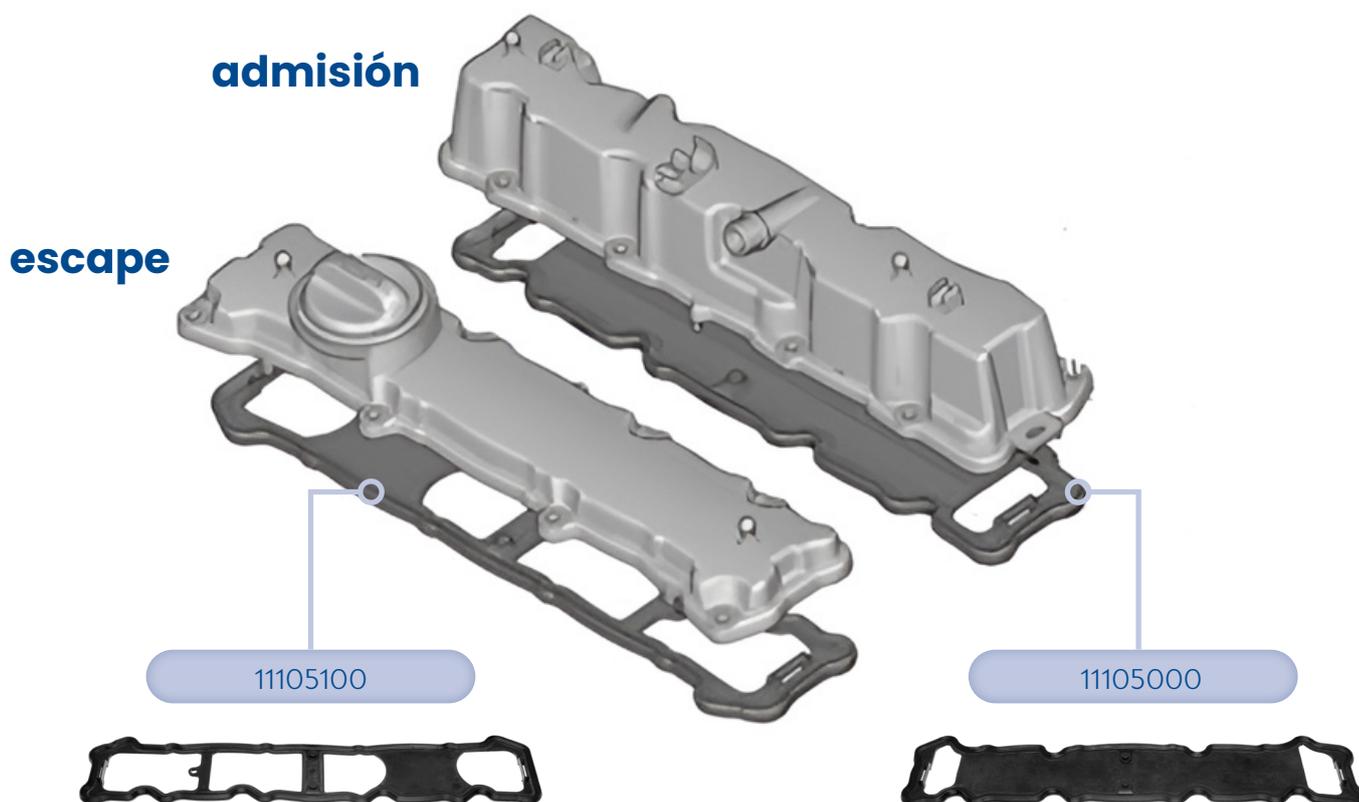


## 01 introducción

Dentro de los vehículos del grupo PSA con código de motor KFU (ET3J4) montan dos juntas de tapa:

Junta **11105000** (referencia OEM 0249.C5): para el lado de **admisión**

Junta **11105100** (referencia OEM 0249.C4): para el lado de **escape**



El objetivo de este informe es proporcionar una guía detallada para el correcto montaje de estas juntas. Es fundamental una correcta instalación para evitar fugas de aceite que podrían causar problemas en el motor. Los vehículos compatibles con estas referencias son:

Citroën C2, C3 y C4 1.4 16V

Peugeot 1007, 206, 207 y 307 1.4 16V

## 02 materiales y herramientas



Juntas de tapa  
11105000 y 11105100



Llave  
dinamométrica



16 tornillos M6 x 28 mm y  
vaso hexagonal nº10

## 03 preparación

Es muy importante verificar que el área de montaje está limpia, libre de contaminantes y restos de junta. Es recomendable utilizar un solvente adecuado y secar completamente.



## 04 montaje

1) Colocaremos cada junta en su alojamiento:



3) Con la ayuda de la llave dinamométrica realizamos un apriete de 9 Nm en el siguiente orden:

**escape**

**admisión**

8	4	1	5
7	3	2	6

6	2	3	7
5	1	4	8



2) Luego colocaremos cada tapa en su lugar:



## 05 causas de fallo

### Válvula PCV obstruida o dañada

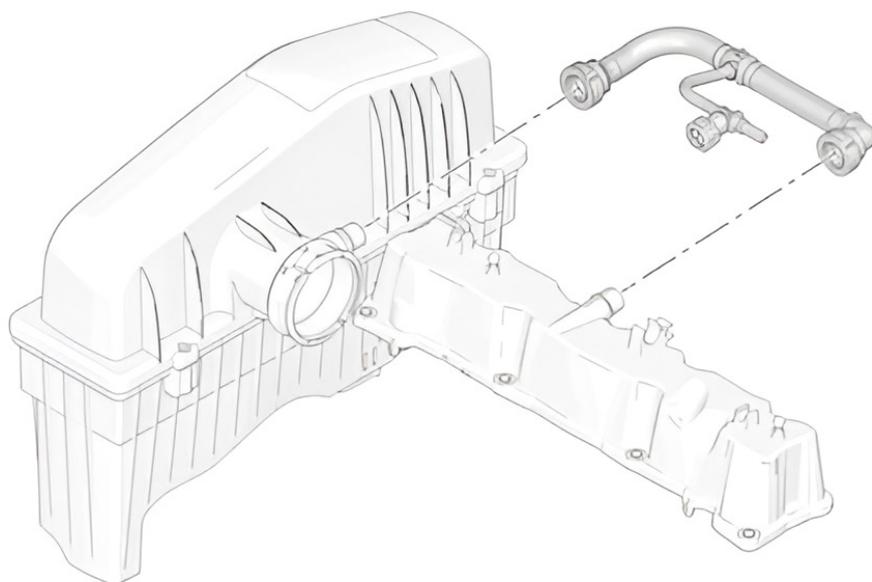
La válvula PCV (Positive Crankcase Ventilation) en un motor cumple una función esencial: **liberar los gases de blow-by** (gases que escapan de la combustión hacia el cárter) de forma controlada y recircularlos hacia la admisión para su combustión. Esta gestión ayuda a evitar la sobrepresión interna del motor y contribuye al control de emisiones.

#### ¿Cómo afecta el mal estado de la PCV a las juntas de tapa, escape y admisión?

Si la válvula PCV está atascada o no funciona correctamente (especialmente si se bloquea cerrada), se genera **sobrepresión interna** en el motor.

Esta sobrepresión busca “salir” por los puntos más débiles: juntas de tapa de culata, juntas de colector de admisión y eventualmente otras juntas (Retén de cigüeñal, etc.) provocando posibles fugas de aceite y el deterioro de la junta.

Si la válvula PCV se queda abierta constantemente, puede permitir la entrada de demasiados gases cargados de aceite hacia la admisión. Esto puede ensuciar la admisión, las válvulas de admisión y formar depósitos en la cámara de combustión.



## Apriete incorrecto

Este tipo de juntas combina **dos tipos de plásticos**, uno rígido PA, que le aporta la estructura rígida a la junta y un material elastómero ACM que es el que se encarga de sellar la superficie. Si se excede en el apriete el material rígido **puede llegar a doblarse** haciendo que la junta se deforme. Esto provoca una deficiencia de sellado en el elastómero y por tanto en pérdidas de aceite. El par de apriete indicado son 9 Nm y el proceso de apriete es en cruz.

