

129

INFORME TÉCNICO

Juntas para inyectores en
motores 1.4 y 1.6 HDI



01

MOTIVO

Informar al cliente sobre los **componentes disponibles** para la **reparación de los inyectores** de los motores 1.4 y 1.6 HDI de PSA.



02

DESARROLLO

Estos componentes van dirigidos a los motores 1.4 y 1.6 HDI del grupo PSA, que son frecuentemente utilizados. Este tipo de motores **generan depósitos carbonizados** y con hollín, que acaban mezclándose con el aceite.

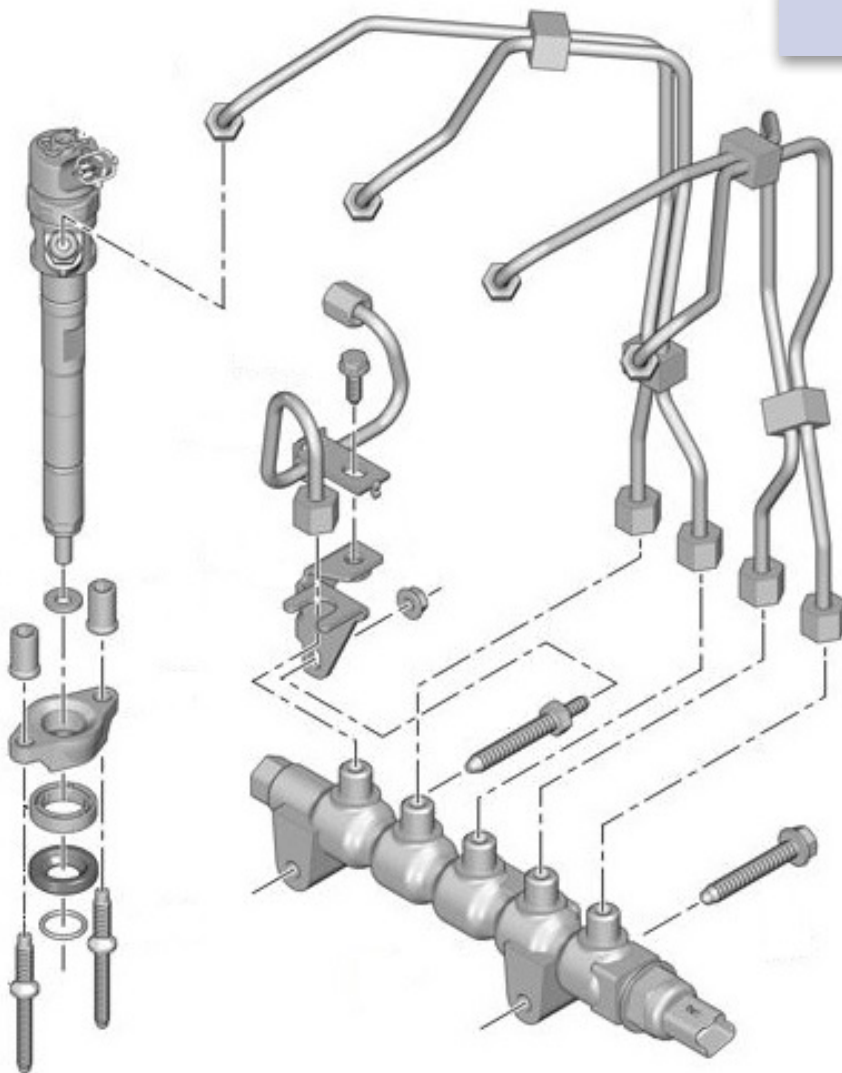
Uno de los **principales motivos** es la fuga de gases a través de las arandelas de cobre donde apoyan los inyectores. Estas arandelas son las encargadas de **evitar que los gases quemados** dentro de los cilindros lleguen a la parte alta de la culata, donde tenemos el aceite que lubrica los árboles de levas y taqués.

La causa de que se produzcan ciertas pérdidas de gases por esa zona no es la arandela en sí, sino la **relajación de carga generada por los tornillos** que sujetan el inyector a la culata.

Para detectar si esto está ocurriendo, tenemos que asegurarnos y escuchar si se producen fogueos en esa zona.

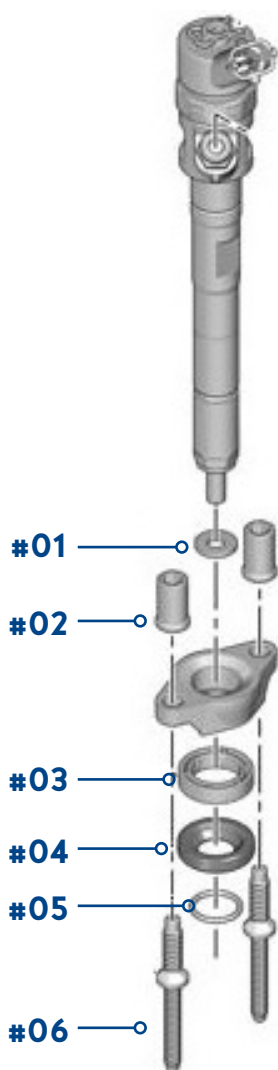


Para solucionar esta avería es necesario al menos, **extraer los inyectores y cambiar las arandelas y juntas** que instalan en esa zona. Así como los espárragos/tuercas de fijación.



03

COMPONENTES DISPONIBLES



#	COMPONENTE	OEM	AJUSA
01	arandela de cobre	1981.85	21031000
02	tuerca de sujeción para inyector	1981.63	--
03	protector inyector	1982.99 / 1609848080	--
04	retén inyector	1982.A0 / 1609848280	01498800
05	anillo de tope	1981.64 / 1609848880	--
06	espárrago	1982.83	--

INSTALACIÓN

Para la reparación de esta avería en el inyector y sustitución de los componentes anexos, se deben **seguir los siguientes pasos**:

Retirar la tubería de entrada de gasóleo al inyector.

Retirar las tuercas de la brida de sujeción del inyector.

Extraer inyector y **retirar la arandela** de cobre del extremo. Posteriormente, limpiarlo de carbonilla e introducirlo en un bote con gasóleo para que la tobera de inyección no se quede al aire durante la reparación.

Retirar el retén y protector del inyector, limpiando la zona de carbonilla y suciedad.

Limpiar/reparar el apoyo del inyector en la culata mediante el uso de un **escariador**.

Sustituir todos los componentes mencionados en la tabla superior por unos nuevos.

El **apriete del inyector/abrazadera** es de 5 Nm + 65°±5°.

El apriete de los racores de los tubos del inyector es **2 etapas**, 1) 20 Nm y 2) 25 Nm.

03

OTRAS RECOMENDACIONES

Por el **problema de carbonilla en el aceite** mencionado anteriormente, cuando se repara este tipo de avería y **se reemplaza el turbocompresor** por una avería por desgaste, es totalmente necesario seguir los pasos mencionados y **sustituir los componentes incluidos en nuestro kit OPK00010 y OPK00020** para asegurar una reparación completa y duradera:

Tubo de aspiración aceite-filtro + junta a bomba + tornillos de fijación

Tubo de alimentación de aceite del turbo + racores entrada y salida + arandelas de cobre

Tubo de retorno de aceite al cárter+ manguito + junta de unión al turbo

Junta del turbo al colector de escape



¡No te pierdas nuestro informe técnico específico sobre el kit OPK00010 donde te explicamos todo lo que debes saber para su sustitución!