

78

# INFORME TÉCNICO

Montaje junta de cárter  
14067000 en motores  
G8T- G9T- G9U de Renault



## MOTIVO

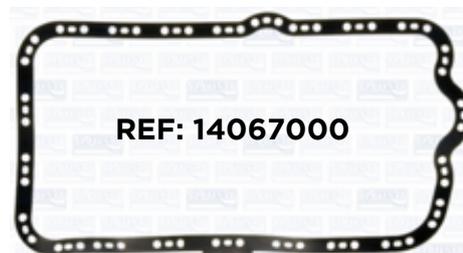
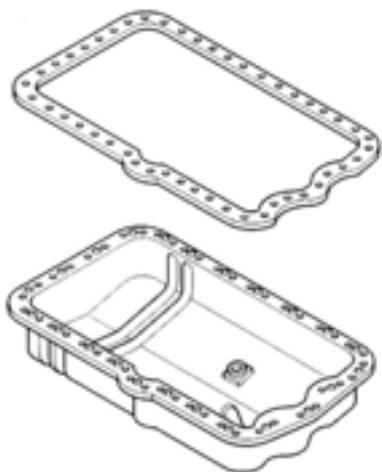
Informar acerca de las **recomendaciones** a la hora de **sustituir la junta de cárter** ref: 14067000 en motores G8T/G9T/G9U de Renault, Nissan, Opel y Vauxhall.

## DESCRIPCIÓN

Las juntas fabricadas deben **asegurar la estanqueidad** por sí solas sin necesidad de aplicarles productos sellantes, no obstante, existen casos en los cuales los **constructores recomiendan aplicar producto sellante** (Ajusil en nuestro caso) para complementar y asegurar la estanqueidad, como es el caso de la junta a la que se refiere éste tip.

La junta AJUSA con ref. 14067000, se encarga de asegurar la estanqueidad en el cárter con el bloque motor. A continuación, se muestran los distintos tipos de motor con esta aplicación:

MARCA	MODELO	CILINDRADA	TIPOS DE MOTOR
NISSAN	INTERSTAR DCI 16V, INTERSTAR D 16V	2188	G9T - 720 / G9T - 722 / G9T - 750
	PRIMASTAR D 16V, PRIMASTAR DCI 16V, INTERSTAR DCI 16	2463	G9U - 632 / G9U - 650 / G9U - 730
OPEL	MOVANO DTI 16V	2188	G9T - 720 / G9T - 722 / G9T - 750
	MOVANO DTI 16V, MOVANO CDTI 16V, VIVARO DTI 16V		G9U - 630 / G9U - 632 / G9U - 650 G9U - 720 / G9U - 724 / G9U - 730 G9U - 750 / G9U - 754
RENAULT	LAGUNA, AVANTIME TD, AVANTIME DCI, SAFRANTE TD, GRAND ESPACE TD, ESPACE III TD, ESPACE III DCI, ESPACE IV, LAGUNA II DCI, VEL SATIS DCI, MASTER II	2188	G8T - 706 / G8T - 714 / G8T - 716 G8T - 740 / G8T - 752 / G8T - 760 G8T - 790 / G8T - 792 / G8T - 794 G9T - 600 / G9T - 605 / G9T - 606 G9T - 607 / G9T - 642 / G9T - 645 G9T - 700 / G9T - 702 / G9T - 703 G9T - 706 / G9T - 707 / G9T - 710 G9T - 712 / G9T - 720 / G9T - 722 G9T - 742 / G9T - 743 / G9T - 750
	MASTER, MASTER II TRAFIC, TRAFIC II	2464	G9U - 630 / G9U - 632 / G9U - 650 G9U - 720 / G9U - 724 / G9U - 730 G9U - 750 / G9U - 754

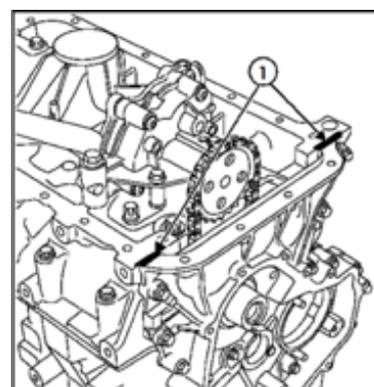


Es una junta de poco espesor donde el cliente debe tener **extremo cuidado a la hora de apretar**, ya que si no se realiza de una manera correcta es muy probable que **se supere los límites elásticos** del elastómero y terminaría por agrietarse, generándose así posibles pérdidas de aceite tal y como se puede observar en las siguientes imágenes:



## RECOMENDACIONES EN EL MONTAJE

- Limpiar la superficie antes de instalar la nueva junta.
- Aplicar sellante en la zona marcada (1). Es una zona de unión entre la tapa de distribución y el bloque donde se debe reforzar el sellado entre ambos componentes.



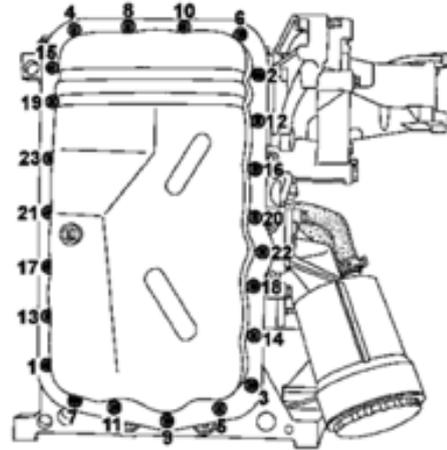
### IMPORTANTE

Se debe aplicar una pequeña cantidad de sellante, ya que el exceso podría ir hacia dentro del cárter cuando se realice el apriete, con la posibilidad de obstruir algún paso de aceite.

- Apretar los pernos en el siguiente orden y con el siguiente par de apriete:

## IMPORTANTE

El par indicado en el manual del taller es muy bajo, de modo que si el cliente no utiliza una llave dinamométrica para conseguir dicho par, sería muy fácil que se sobrepase hasta agrietar el elastómero, y produciéndose las inevitables pérdidas de aceite.



- 1) Initial torque 0.5 Kpm (5 Nm)
- 2) Final torque 0.9 Kpm (9Nm)