

1^a e 2^a- PARTE

01- NOVIDADES DA NOVA GERAÇÃO "S"

02- TREINAMENTO DA NOVA GERAÇÃO SCANIA (Estação Motores)

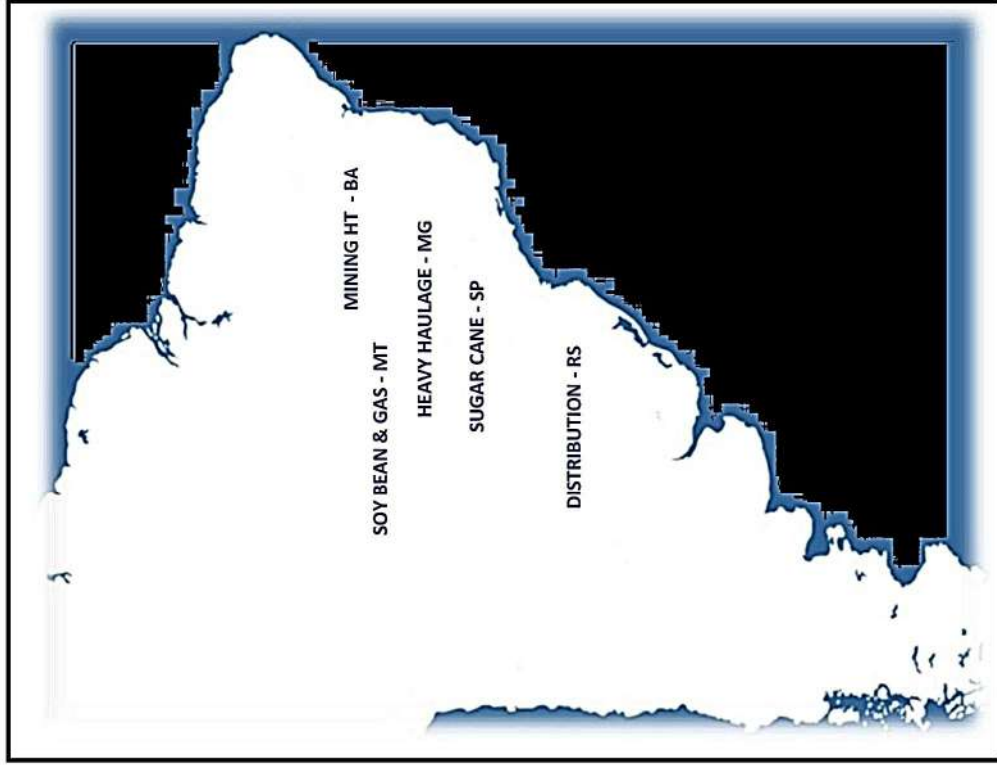
TECNO DIESEL

TREINAMENTO ESP. EM CAPACITAÇÃO DIESEL

NOVIDADES DA NOVA GERAÇÃO **S**



TESTES PRELIMINARES SISTEMA XPI



Tambaqui
Mining



Helena
Long Haulage



Kenya
Distribution



Feronia
Long Haulage



Eirene
Sugar cane



Cacau
Long Haulage



Duffy
Long Haulage



Iglesias
Sugar cane



Ramones
Long Haulage

- Desde Agosto de 2015
- 29 Veículos de teste antes do lançamento
- 1.400.000 Km rodados com caminhões de teste
- Aproximadamente 1200 eventos reportados

NOVA GERAÇÃO EURO 5 / 6



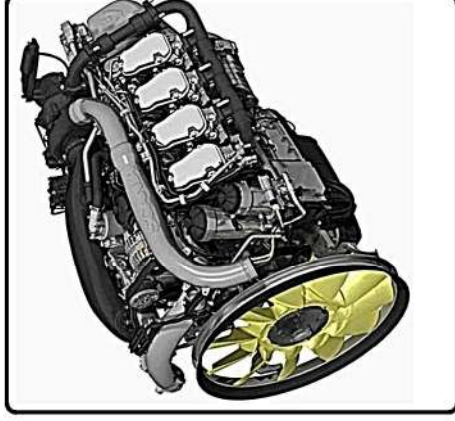
MOTOR 7 LITROS

- DC07 110 Leve – 522 Kg
- Alto torque 1200 Nm
- É possível montar camisa seca, entra prensada sem borrachas
- Aceita até 6 retíficas (1,5mm)
- Mancais até 4 retíficas 0,25-1,00
- Manutenção simples

220hp

250hp

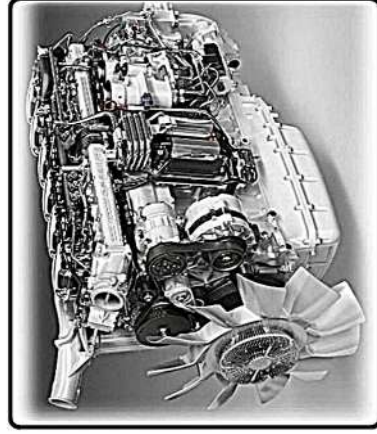
280hp



MOTOR 16 LITROS – V8 3ª GERAÇÃO

- DC16 115 - 3000 Nm
- Menor consumo
- + Robusto, prep. p./ + potência futuro
- Maior compressão
- Válvulas reforçadas
- Novos pistões
- Carter de alumínio
- 75 Kg mais leve (1497 > 1422 Kg)
- Mancais sem chumbo, acima polímero e abaixo alumínio
- Bloco CGI *Compressed Graphite Iron*
- Termostato de óleo 103-117°C, alarme com 135°C
- Ferramentas 98626 e 2558339 para montar os novos coletores

620hp



MOTOR 13 LITROS

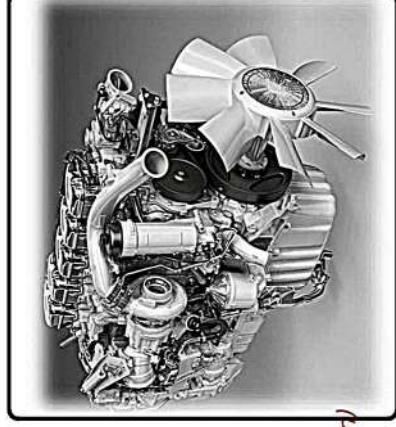
410hp (diesel, etanol e gás)

- XPI está indo bem
- Mais econômico
- Novo filtro (maior)
- Novo filtro comb. FAME
- Bloco CGI *Compressed Graphite Iron*

450hp

500hp

540hp



MOTOR 9 LITROS

280hp (Diesel, Etanol e Gás)

320hp

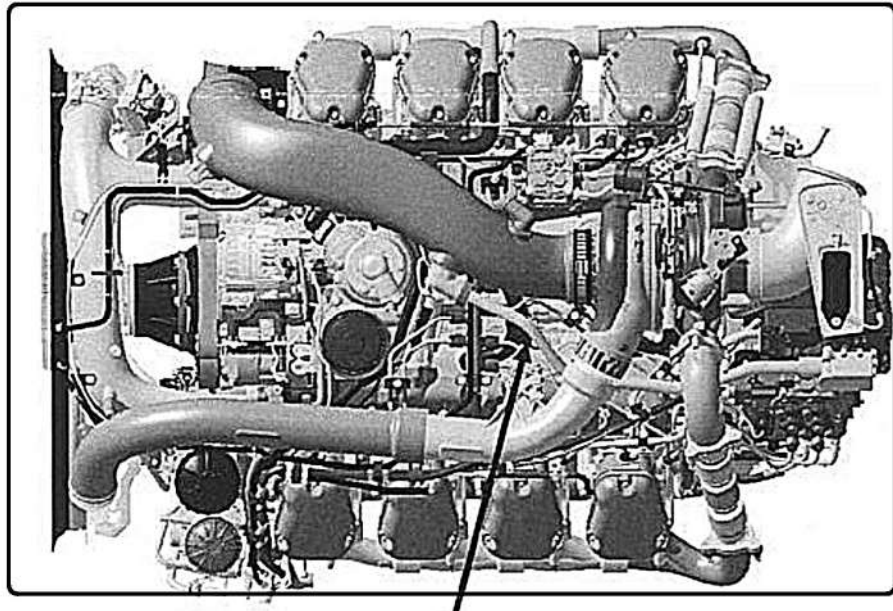
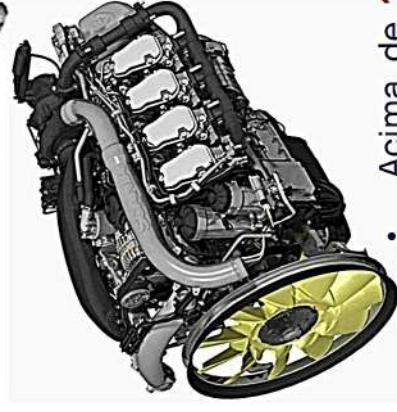
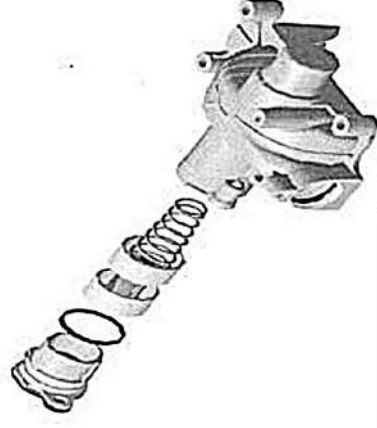
340hp (Gás)

360hp

NOVA GERAÇÃO V8

- Melhorias significativas na economia de combustível (até 5,5%) e capacidade de carga (com -17 kg)
- Tomada de força ED160P PTO mais forte (800 Nm em vez de 600 Nm)
- Relação de compressão mais alta
- NOVO bloco de cilindros CGI
- NOVOS injetores
- Pistões e pinos do pistão foram modificados
- Remodelação da câmara de combustão para permitir uma pressão máxima no cilindro de até 210bar

Termostato do óleo

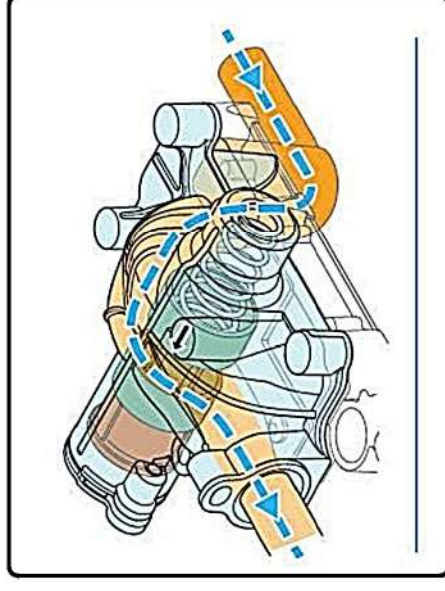
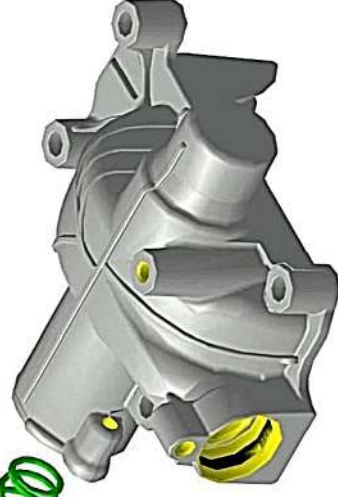
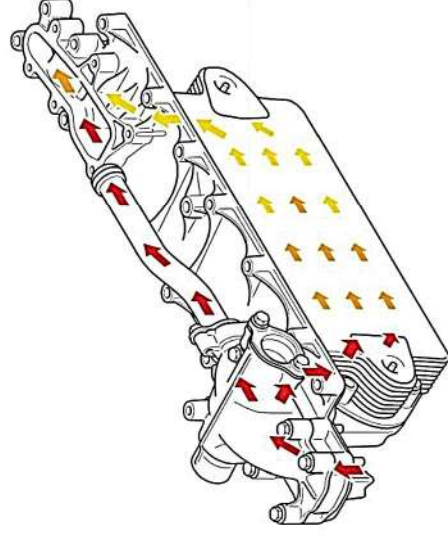


- Acima de **103°C** o óleo começa a ser desviado para o radiador de óleo.
- A **117°C** o óleo do motor passa totalmente para o radiador de óleo.
- O sensor de nível / temperatura de óleo avisa quando a temperatura exceder **135°C**.

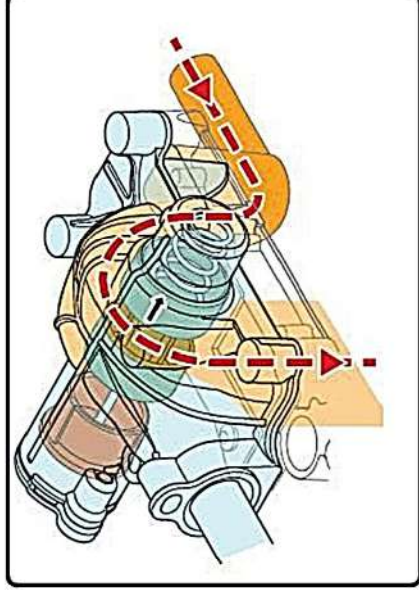
TERMOSTATO DO ÓLEO – V8

Mesma função do DC09/13

Peça diferente



Óleo não circula
pelo radiador
quando
temperatura
< 103°C

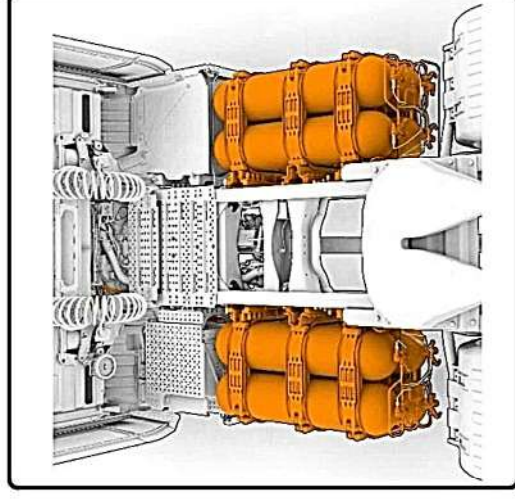


Óleo passa
pelo radiador
quando
temperatura
> 113°C

- O sensor de nível / temperatura de óleo avisa / gera cód. falha quando a temperatura exceder **135°C**.

MOTOR A GÁS

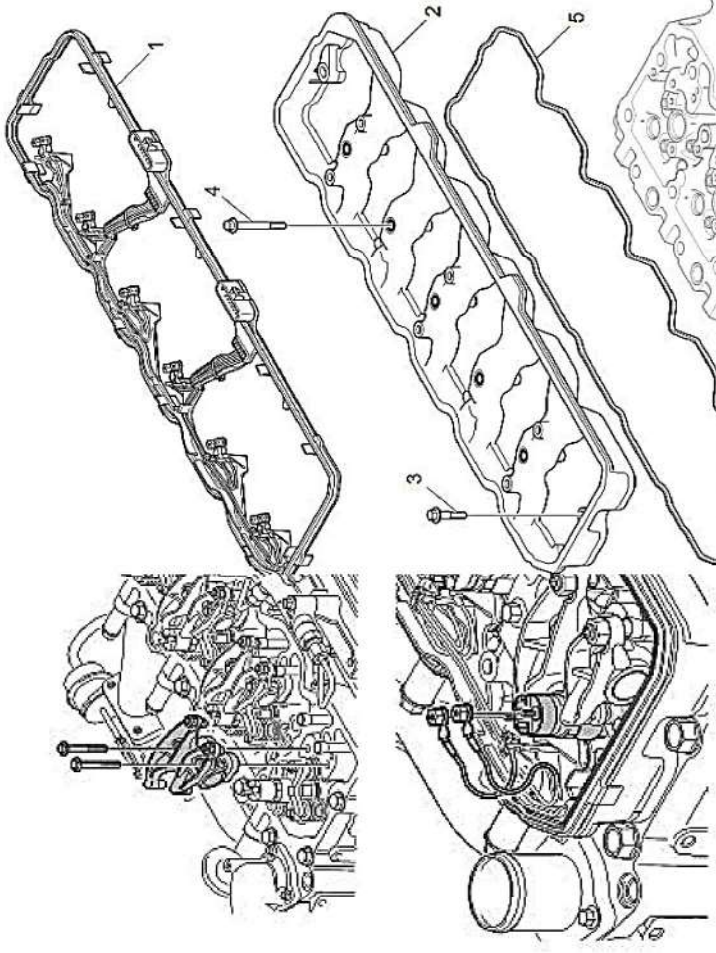
- Sistema de combustível a gás
- Motor Otto
 - ✓ Mescla de ar/combustível previsivelmente mesclada (mescla pobre) / baixo nível de NOx
 - ✓ Velas
- Menos ruído gerado pelo motor
- Baixas emissões de fumaça
- Intervalo de manutenção similar ao veículo Diesel
- Aproximadamente 40 peças diferentes
- 2 módulos no motor
- Tipos de combustível: Biogás e Gás natural



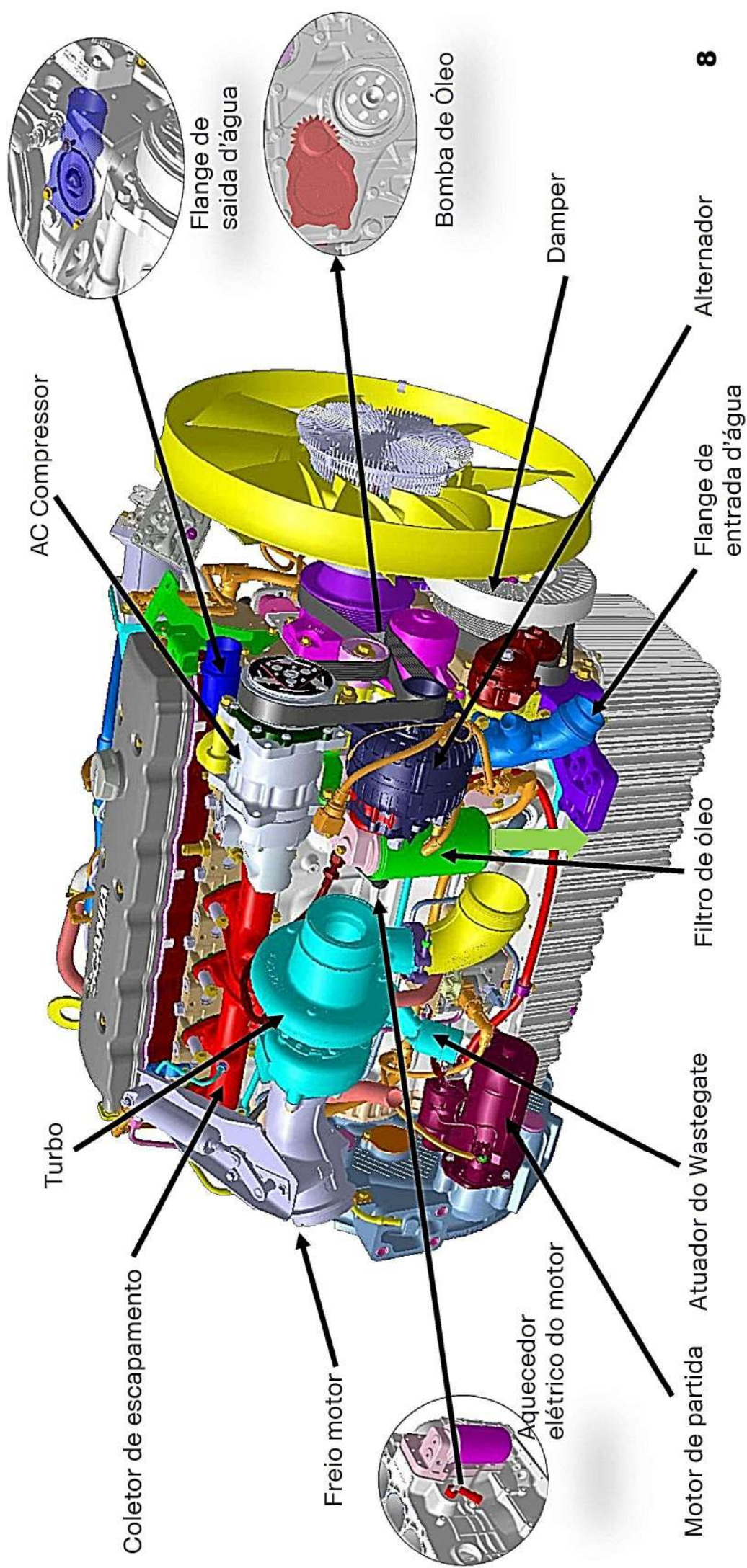
MOTOR DC07

- Capacidade de óleo 30 litros
- Tratamento de emissões SCR
- Na junta do motor possui conexões elétricas dos injetores compreende também: suportes para injetores, junta da tampa das válvulas e 2 conectores de chicote para cabos do motor.
- Tubo de admissão integrado
- O bloco de cilindros é feito de ferro fundido e os cilindros são perfurados, ao contrário de um bloco de cilindros com camisas de cilindro.

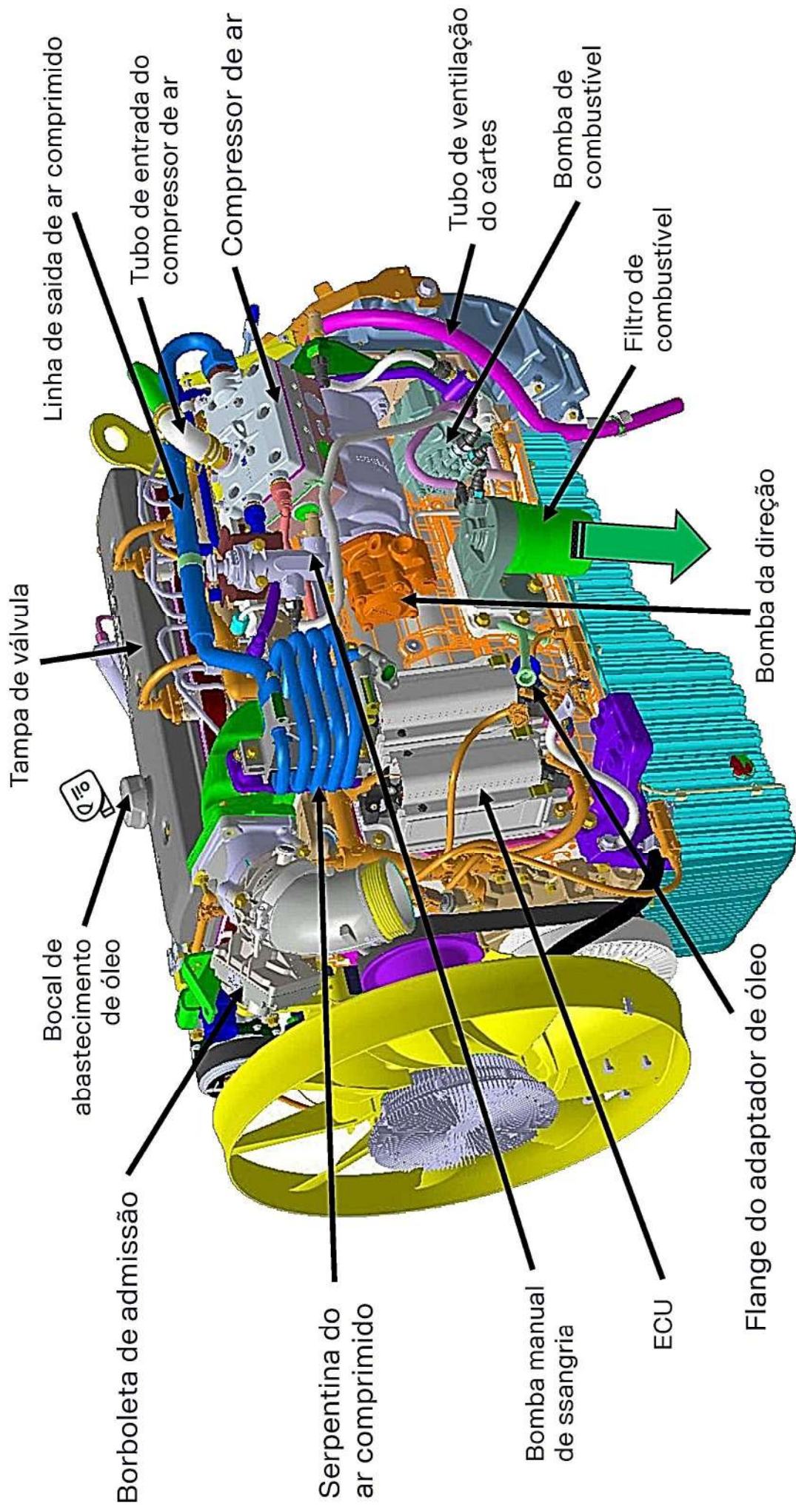
MAIORES INFORMAÇÕES VIDE MULTI 01 – DESCRIÇÃO DE FUNCIONAMENTO



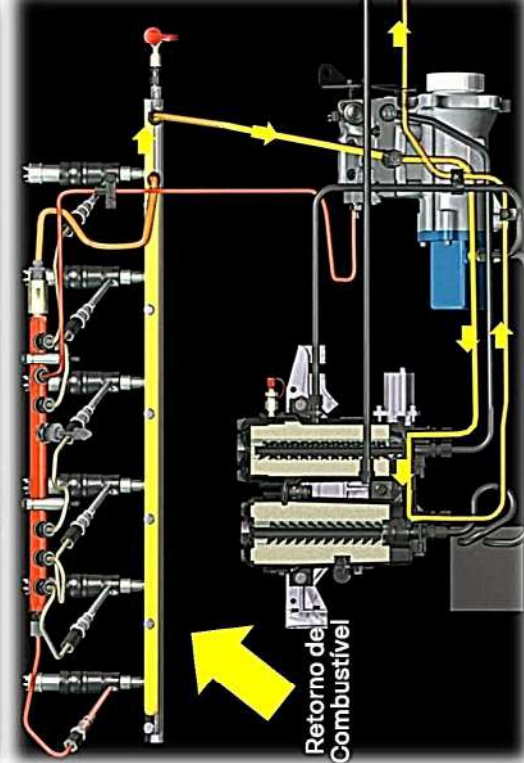
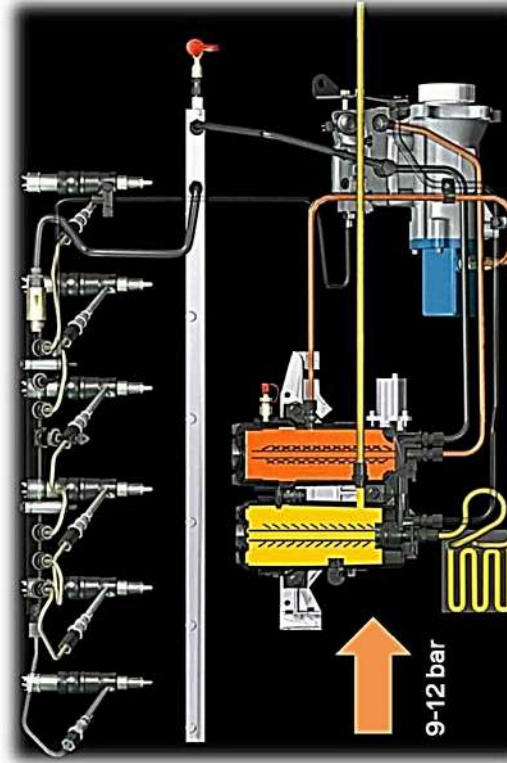
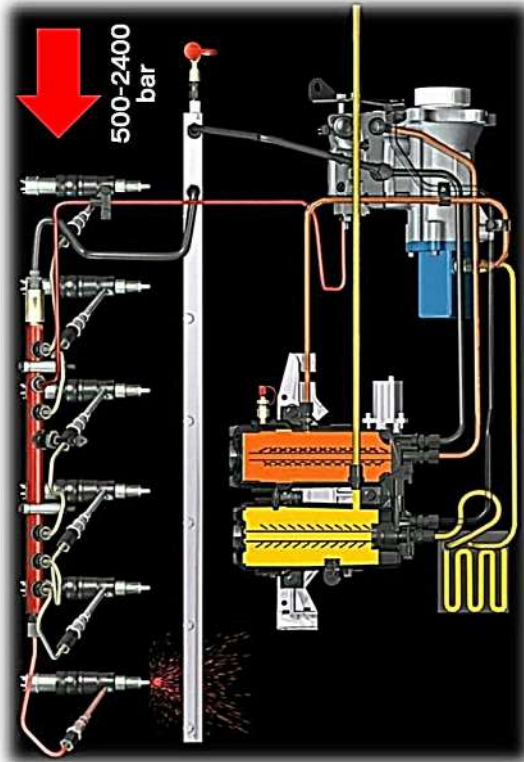
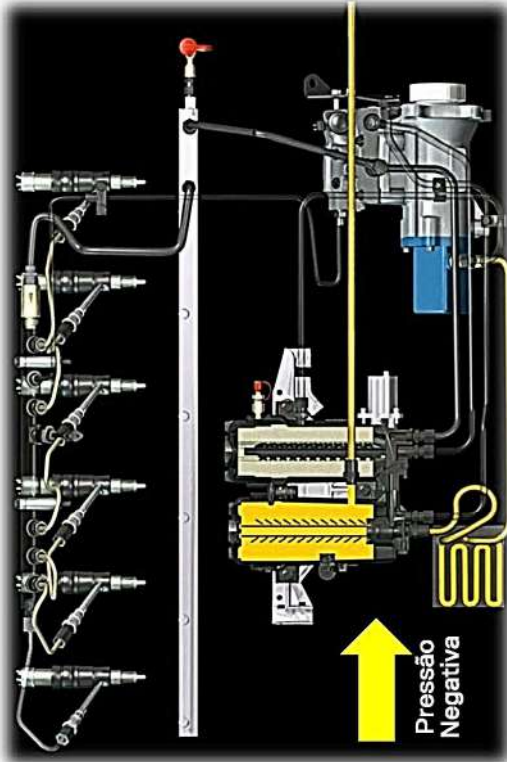
MOTOR DCO7 LADO DIREITO



MOTOR DCO7 LADO ESQUERDO



SISTEMA XPI

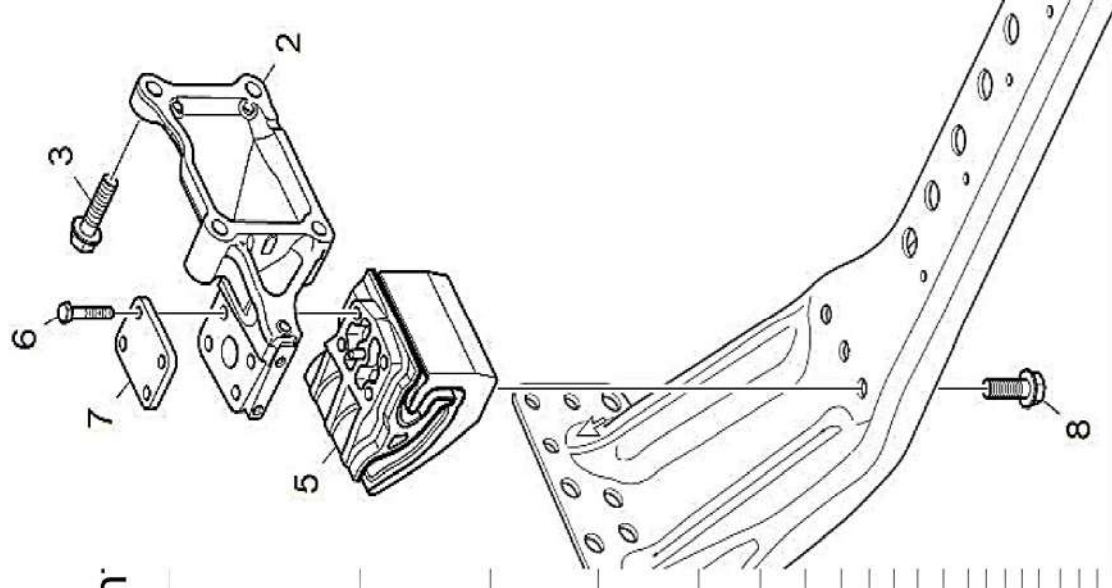
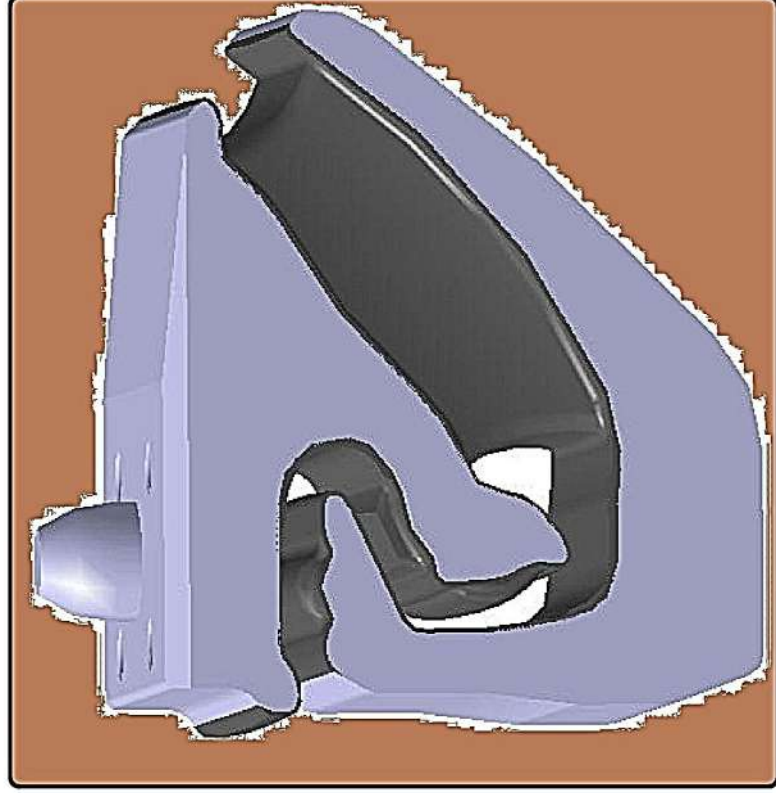


CUIDADOS COM A LIMPEZA



SUPORTE DO MOTOR DC9/13

- Novo isolador de vibrações do motor tipo "bumpstop" e pino-guia in



NOVA GERAÇÃO SISTEMA ELÉTRICA



MULTI 16-00 SISTEMA ELÉTRICO COMPLETO

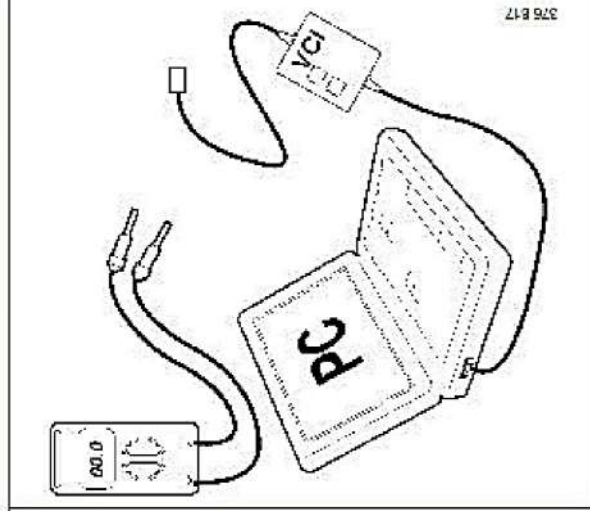
Função - Diagnóstico de falhas da rede CAN

A maioria das funções no veículo é controlada através de uma rede de unidades de comando. Normalmente, é bem fácil diagnosticar falhas na rede e retificar a falha usando o SDP3 (Scania Diagnostics & Programmer 3).

Antes de começar o diagnóstico de falhas, você deve ter determinado se a falha ocorreu em conexão com alguma outra atividade, p. ex. na conexão da carroceria, instalação de acessórios ou se simplesmente ocorreu por nenhum motivo óbvio.

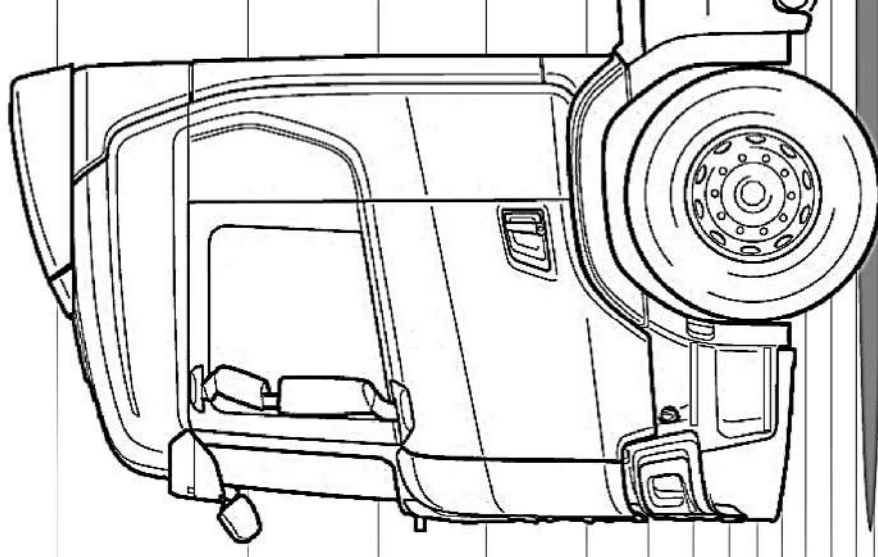
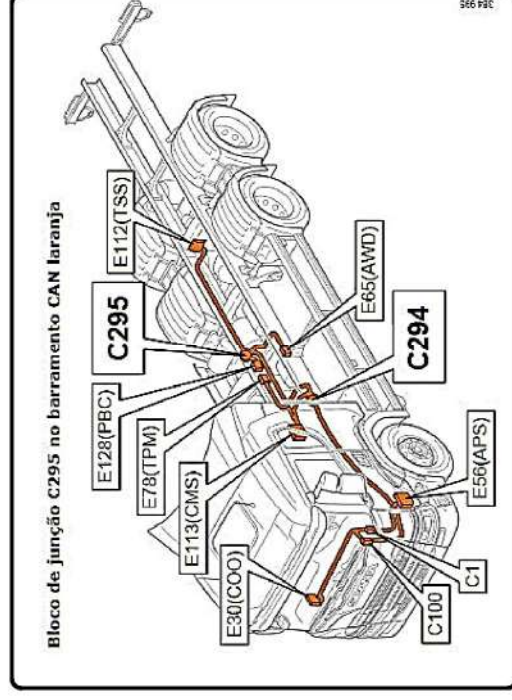
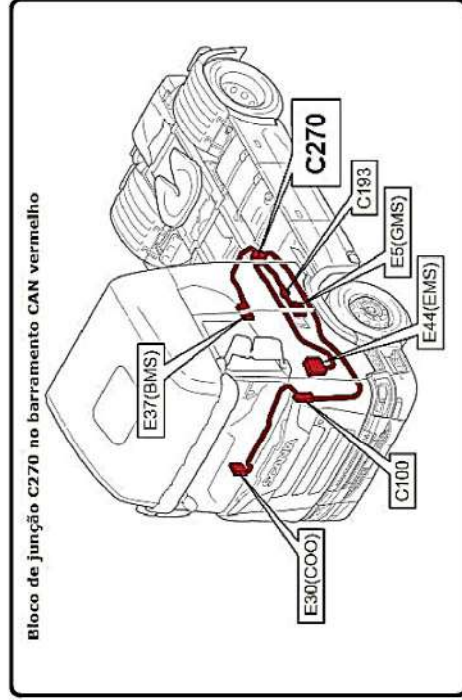
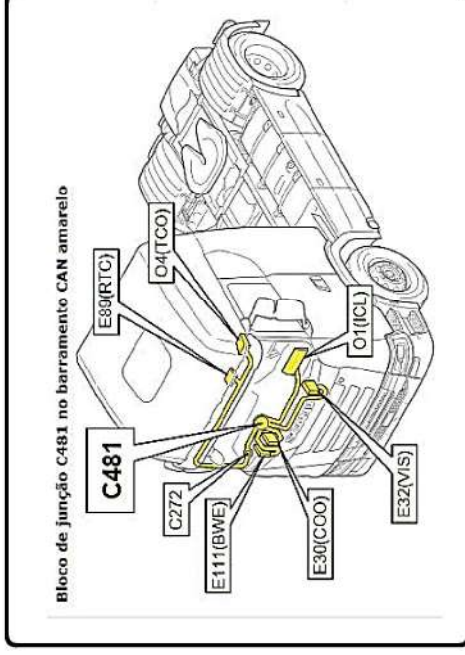
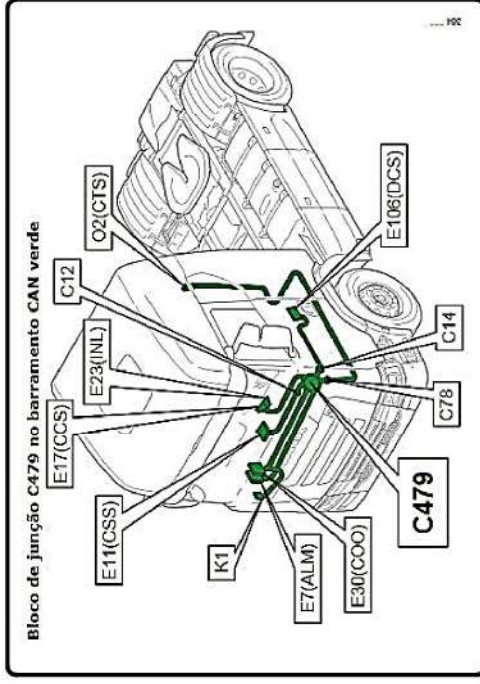
Para fazer o diagnóstico de falhas, você precisa de:

- SDP3 + 99 654 VCI3
- Multímetro
- Mapa do local das unidades de comando
- Barramentos CAN
- Descrições do código de falha



Manual de serviço : Sistema elétrico	
1	16-00 Sistema elétrico completo
0	Advertência para saída da pista
1	ALM. Sist. alarme
2	AUS4. Sistema de inóflaiment
3	BWE. Sistema elétrico da carroceria
4	CMS. Sistema de gerenciamento do chassi
5	Conectores e terminais de cabo
6	Conexões à rede interna de um veículo Scania
7	Controle de cruzeiro adaptável
8	CSS. Sistema de segurança de colisão
9	DCS. Sistema de controle das portas
10	Dutos de cabos para equipamentos instalados pós-venda
11	Ferramenta de configuração para módulos de interruptores no SDP3
12	Fonte de alimentação
13	ICL. Instrumento combinado
14	Inibidor e proteção antifurto
15	INL. Iluminação interna
16	NEC. sistema de chamada de emergência dentro do veículo
17	Lista de componentes
18	Rede CAN
19	Reparação do cabo com diagnóstico de falhas
20	Rotina para códigos de chave de perda ou inibidor
21	Sistema elétrico - introdução e diagnóstico de falhas geral
22	Tomada com tensão de 12V e 24V (incluindo esquerdo)
43	VIS. Sistema de visibilidade
	16-01 Unidade elétrica central
	16-05 Alternador
	16-08 Sistema de ignição
	16-10 Motor de partida
	16-15 Equipamento elétrico
	16-20 Iluminação
	16-25 Bateria
	16-45 Chicote de cabos, motor
	16-70 Peças elétricas
	16-75 Esquema elétrico
	16-95 Diagnóstico de falhas e sinismas

VISÃO GERAL – LOCALIZAÇÃO DAS REDES CAN

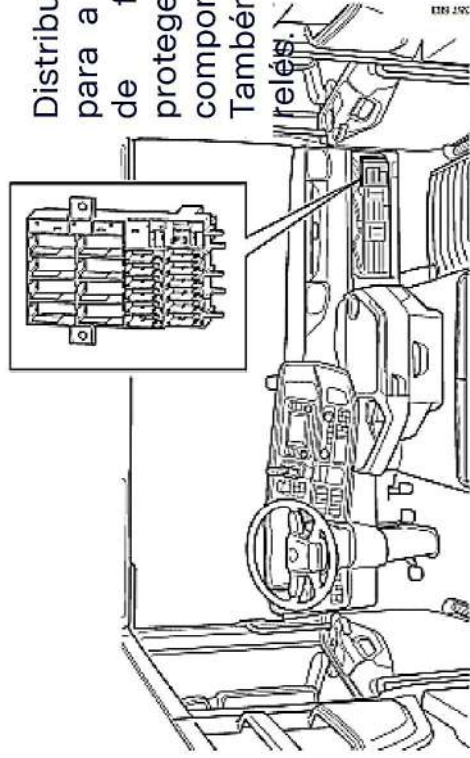


CENTRAIS ELÉTRICAS

Unidade elétrica central da carroceria

A unidade elétrica central para o equipamento da carroceria do caminhão é composta por:

- 8 locais para os minirelês.
- 6 locais de fusível com fornecimento 30. O consumo total não pode exceder 60 A.
- 6 locais de fusível com fornecimento 15. O consumo total não pode exceder 30 A.
- Ponto de conexão para aterramento na parte de trás da unidade elétrica central.



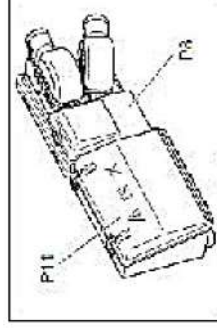
Distribui a alimentação para a cabina através de fusíveis para proteger a fiação e os componentes. Também conduz vários relés.

Para obter mais informações, consulte [16-01 Unidade elétrica central > P9_ Unidade elétrica central da carroceria](#)

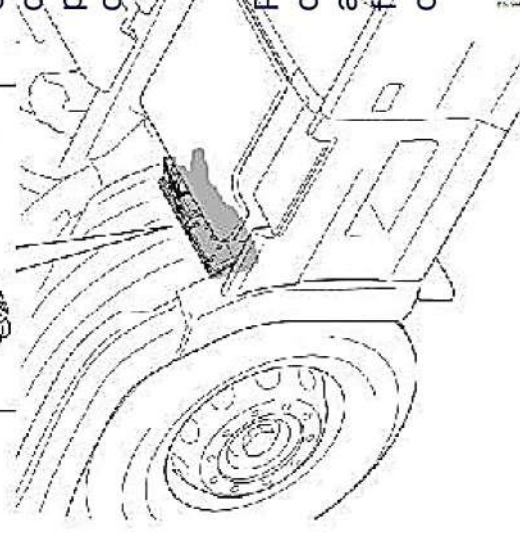
Unidade elétrica central do chassi

Para equipamentos de carroceria com alto consumo de corrente, acima de 30 A, a unidade elétrica central do chassi P11 e a conexão P11.F são utilizadas.

As informações de localização dos fusíveis estão disponíveis no interior da tampa do porta-fusível.



P8 - Central de alimentação do chassi e trem motriz, através de fusíveis para proteger a fiação e os componentes



P11 - Bloco de distribuição de alimentação que inclui fusíveis de alta corrente (>30A)

Para mais informações sobre a unidade elétrica central do chassi, consulte [16-01 Unidade elétrica central > P11_ Unidade elétrica central do chassi](#)