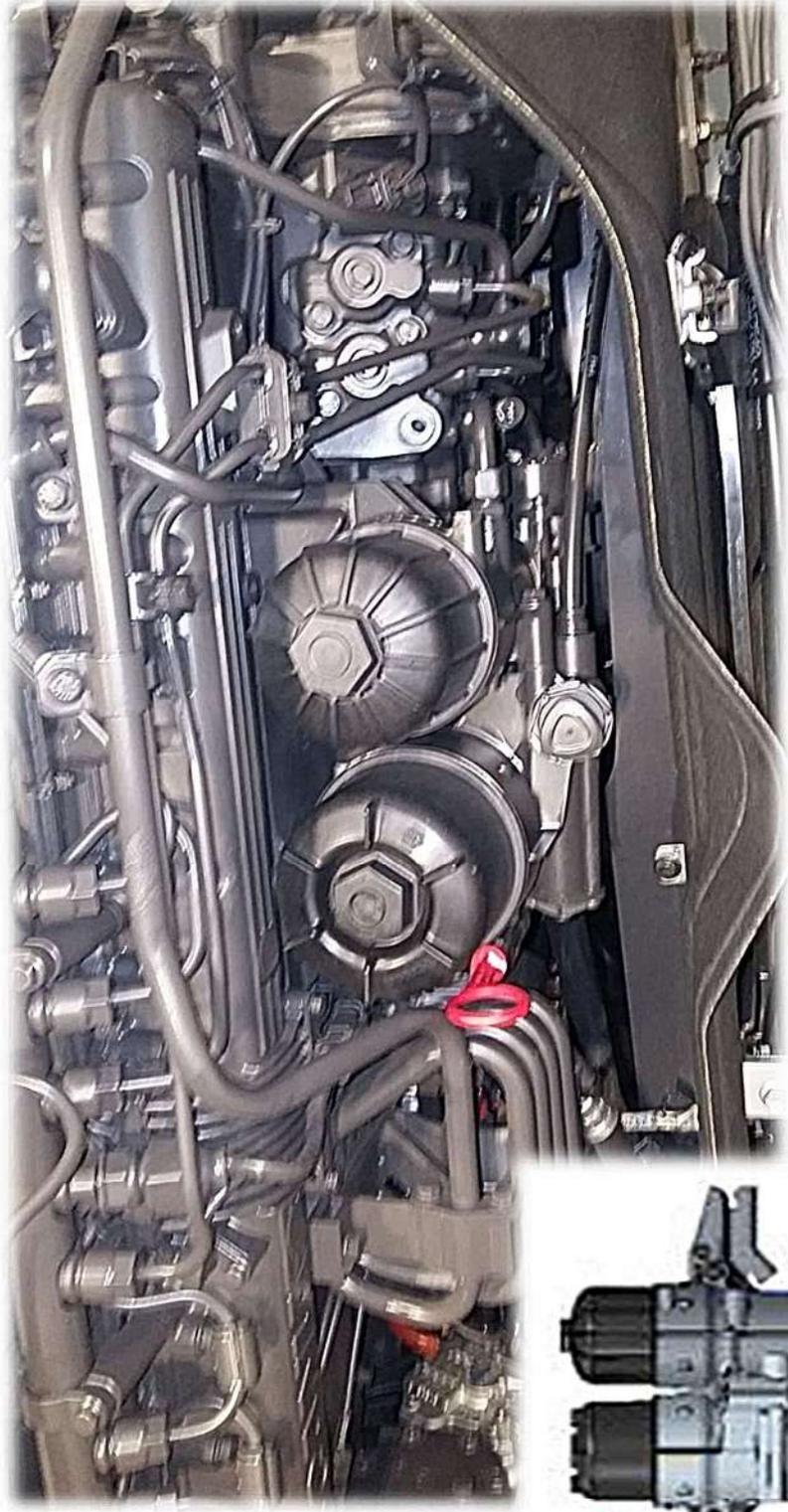
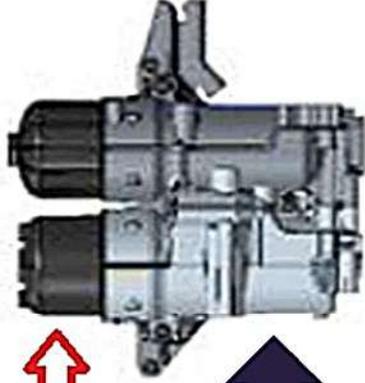


# NOVOS FILTROS XPI - MAIORES



**NORMAL**



**AMPLIADO**



Melhoria nas tampas (30%) e  
modificações na carcaça dos filtros

## **NOVOS FILTROS XPI - MAIORES**



**TREINAMENTO DA  
NOVA GERAÇÃO  
SCANIA**

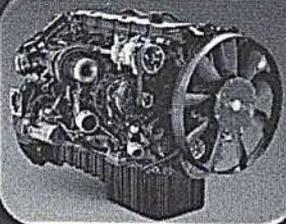


# TREINAMENTO DA NOVA GERAÇÃO SCANIA



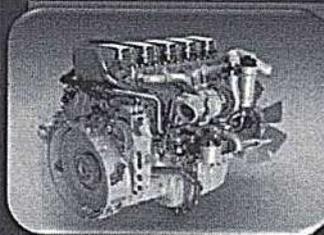
**ESTACÃO MOTORES**

# Novo Range de Motores



## Motor 7 Litros

- 220hp
- 250hp
- 280hp



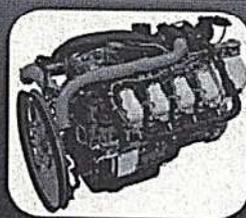
## Motor 9 Litros

- 280hp (Diesel, Etanol e Gás)
- 320hp
- 340 (Gás)
- 360hp



## Motor 13 Litros

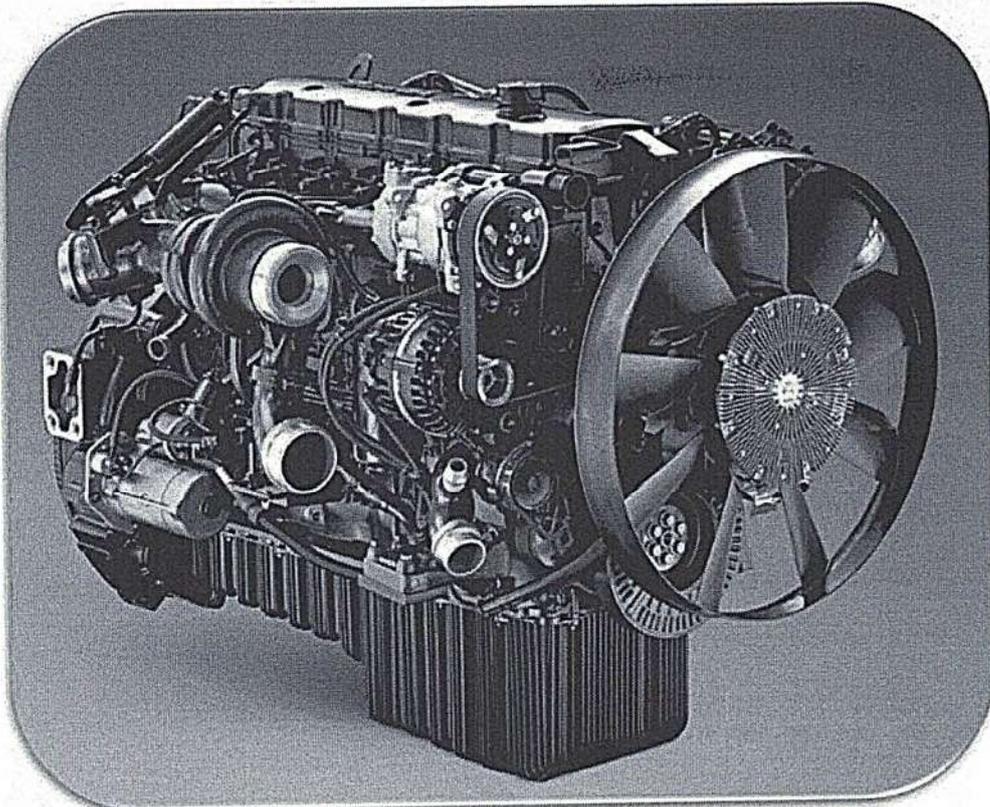
- 410hp (Diesel, Etanol e Gás)
- 450hp
- 500hp
- 540hp



## Motor 16 Litros

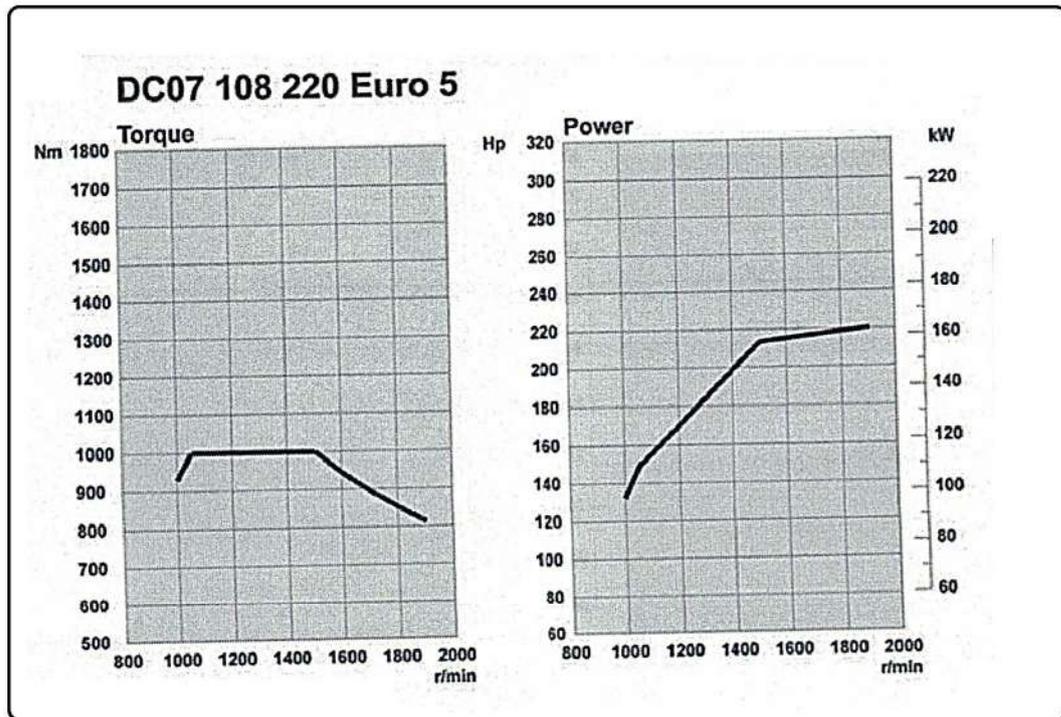
- 620hp

# MOTOR DC 07

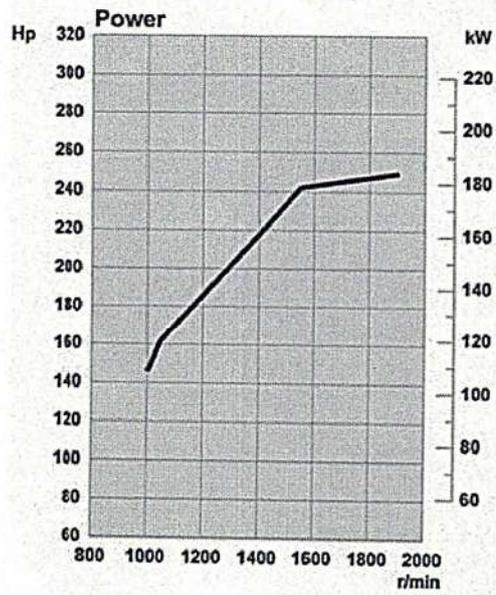
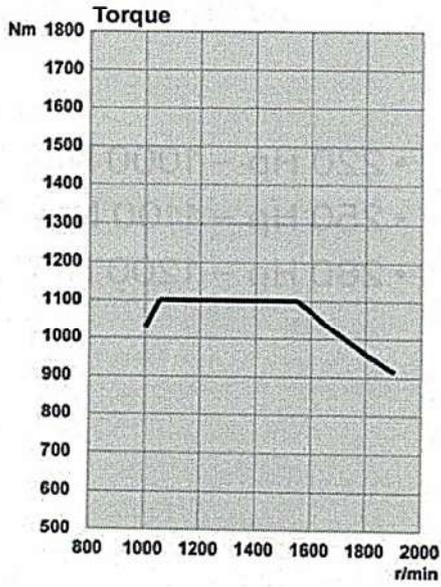


DC07

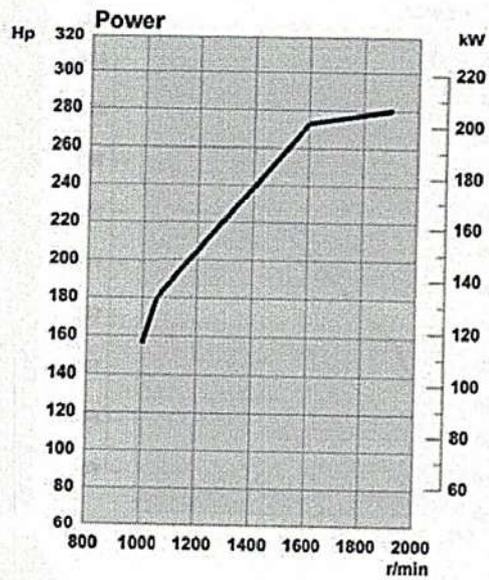
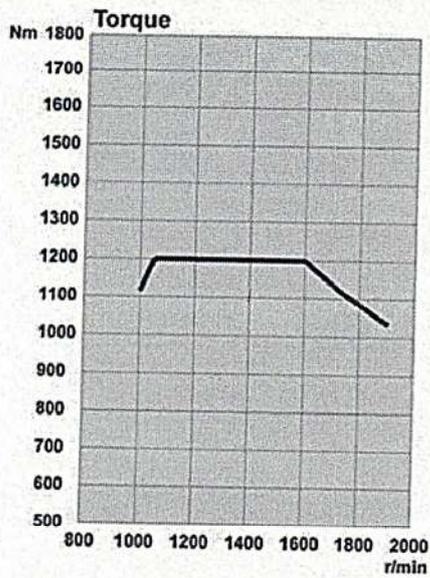
- 220 Hp – 1000 Nm
- 250 Hp – 1100 Nm
- 280 Hp – 1200 Nm



### DC07 109 250 Euro 5

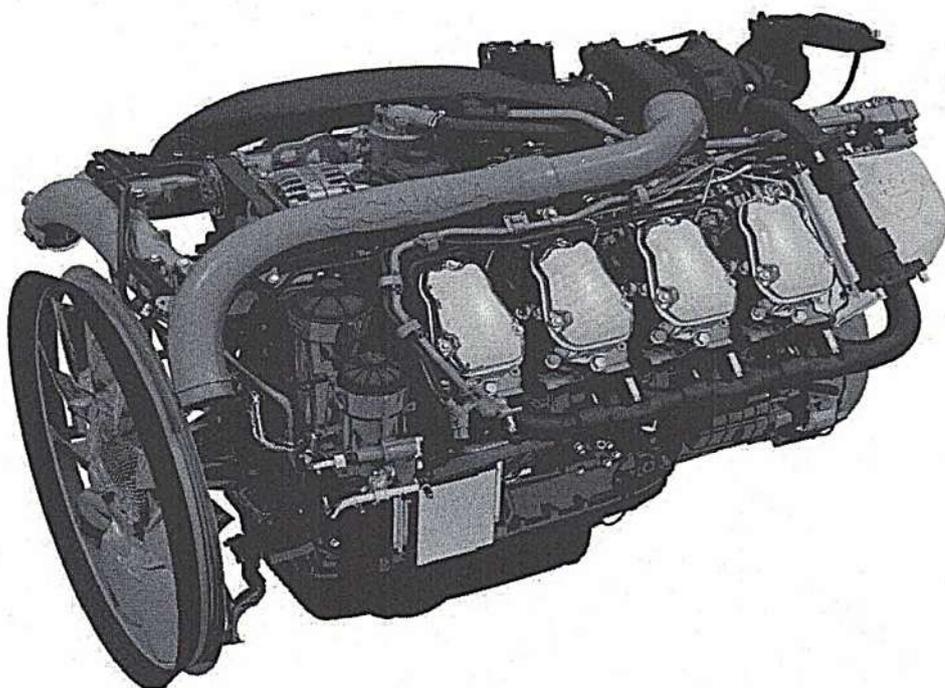


### DC07 110 280 Euro 5



# MOTOR DC16

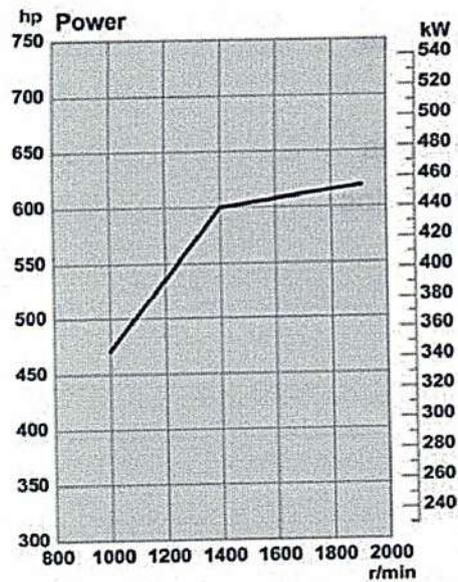
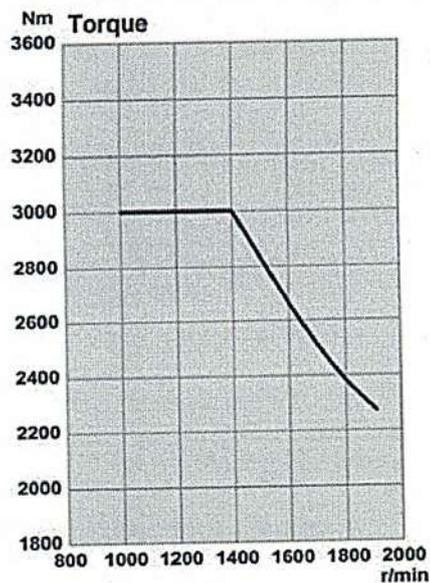
## NOVO BLOCO DE CILINDROS V8 - GERAÇÃO 3



• 620 Hp – 3000Nm

Ferro fundido com  
grafite compactado  
(CGI)

## DC16 115 620 Euro 5



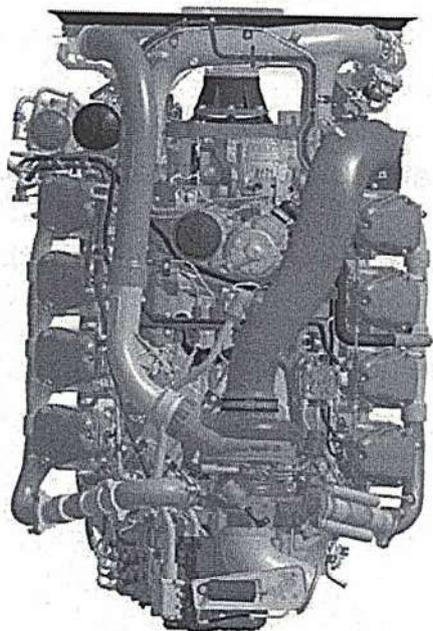
## POR QUE UM NOVO V8?

- Consumo de combustível mais baixo
- Melhor custo de manutenção e reparos. Economia de até 20% em comparação ao V8 anterior.
- Menor consumo de óleo lubrificante (50% menor em comparação ao V8 anterior).
- Construção mais robusta
- Nova plataforma para construir motores mais potentes no futuro
- Motor mais moderno e eficaz para os futuros requisitos de emissão

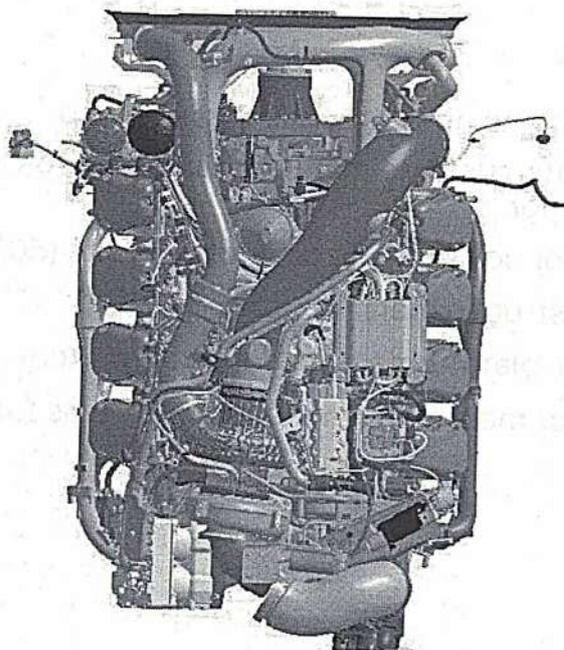
## **ESTAS SÃO AS ATUALIZAÇÕES FEITAS NO NOVO V8 PARA MELHORAR A ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL:**

- Pressão máxima do cilindro mais alta
- Relação de compressão mais alta
- Válvulas de admissão mais espessas
- Pistões e pinos do pistão aprimorados
- Mancais sem chumbo
- Novos injetores

### **NOVO V8 EM COMPARAÇÃO AO ANTIGO V8**



Novo

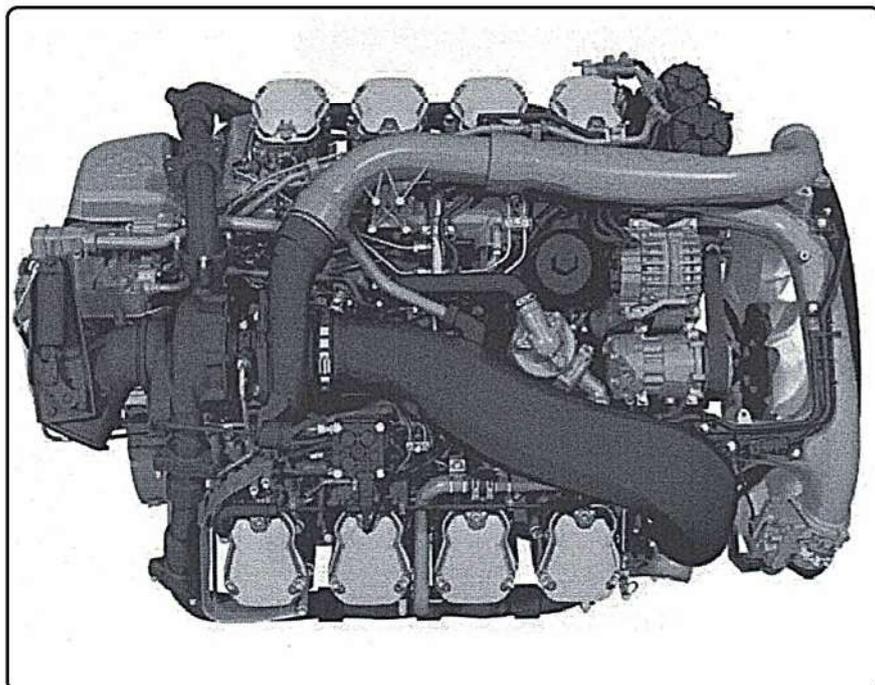


Antigo

## VISÃO GERAL TÉCNICA

620hp EU5

- Um tubo distribuidor XPI (Rail)
- Sem borboleta na admissão
- Cabeçote do cilindro JC (Jet Cooling)
- Cárter de alumínio

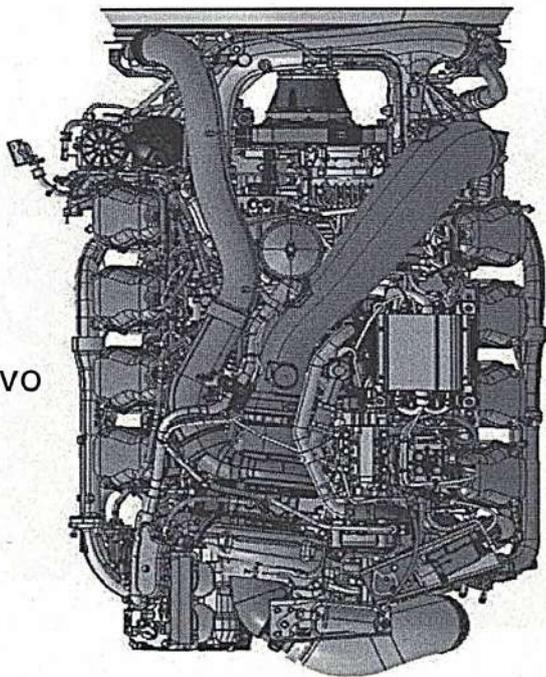


## PESO

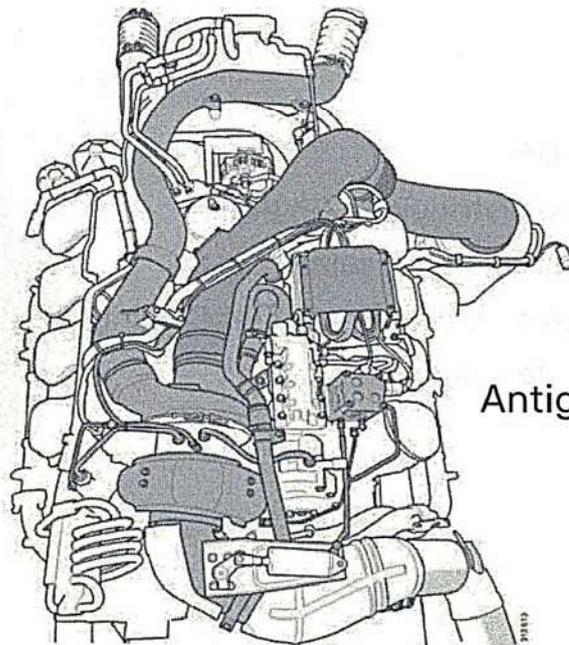
Tipo de motor		13L - 6 cilindros	Atual V8	Novo V8
Peso a seco		1.340	1.420	1.345
Peso com fluidos		1.440	1.497	1.422
Peso pós-tratamento		153	165	165

## NOVO LAYOUT PARA TUBOS DO INTERCOOLER

Novo



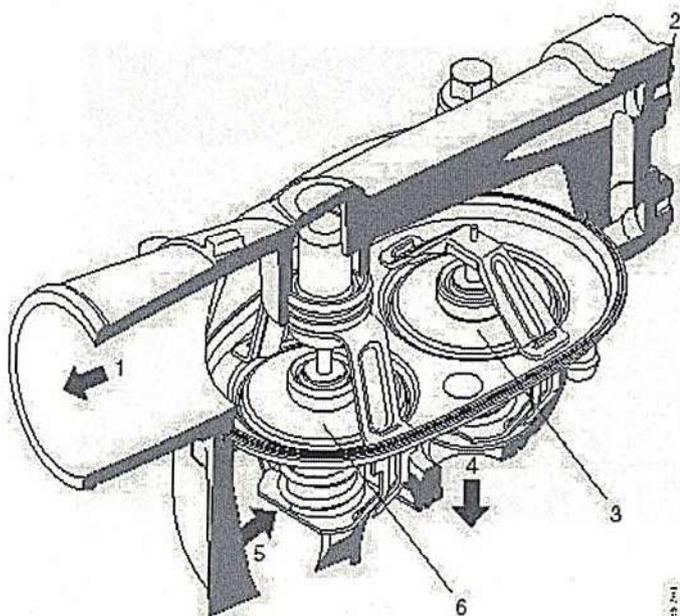
Antigo



Sem abraçadeiras em V. Ao montar novas abraçadeiras, use apenas vaselina branca. Se usar outro produto, existe um risco das mangueiras se vulcanizarem nos tubos.

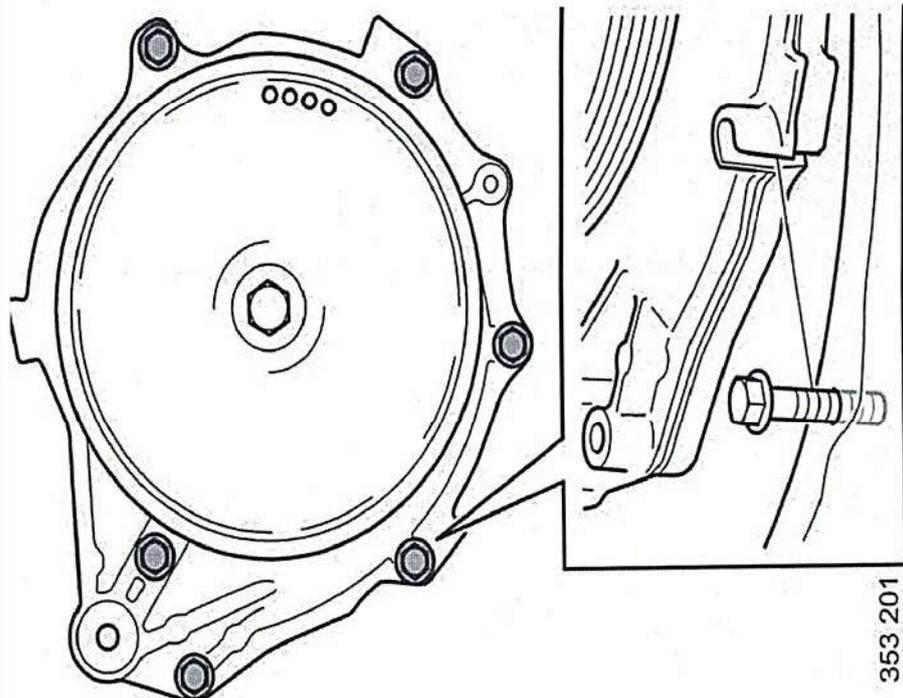
## TERMOSTATO

- Um novo termostato duplo



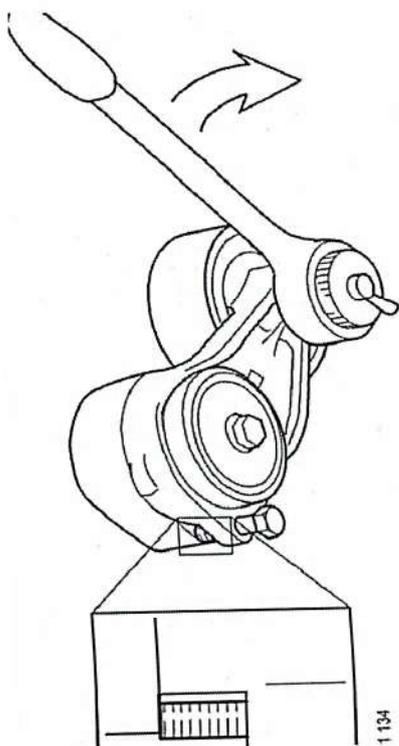
1. Ao radiador
2. Fluxo de líquido de arrefecimento do motor
3. Termostato - Retarder
4. Ao motor
5. Do retarder
6. Termostato - Motor

## BOMBA DE ÁGUA



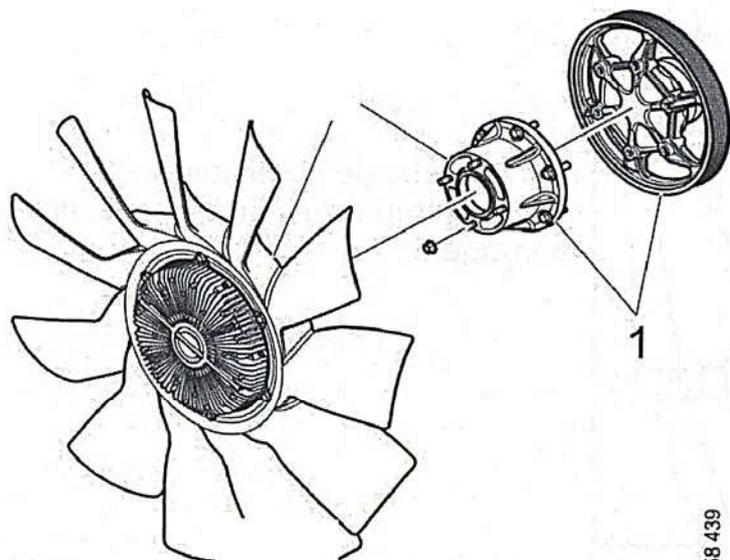
Nova bomba de água com uma solução "terceira mão" para facilitar a montagem.

## NOVO TENSOR DE CORREIA



Possibilita o uso da função de auto-travamento do tensor de correia ao substituir a correia do ventilador.

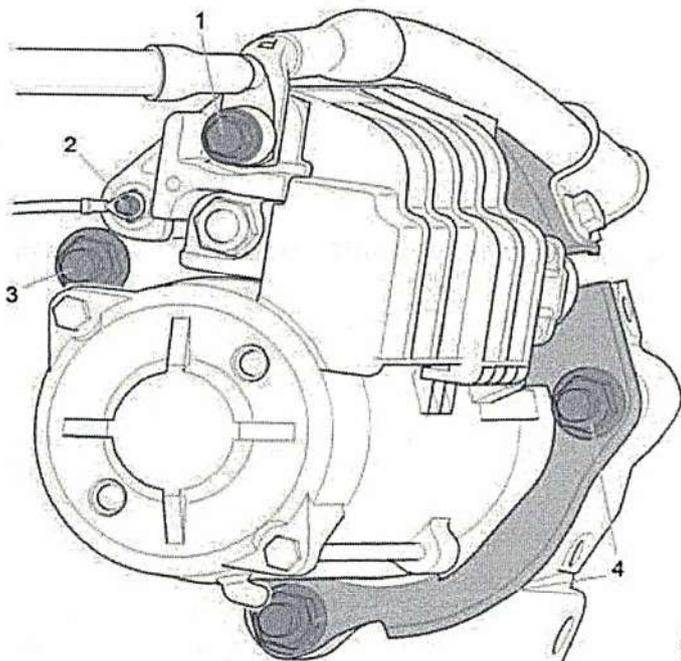
## VENTILADOR



- Ventilador acoplado diretamente na árvore de manivelas (Relação 1:1).

358 439

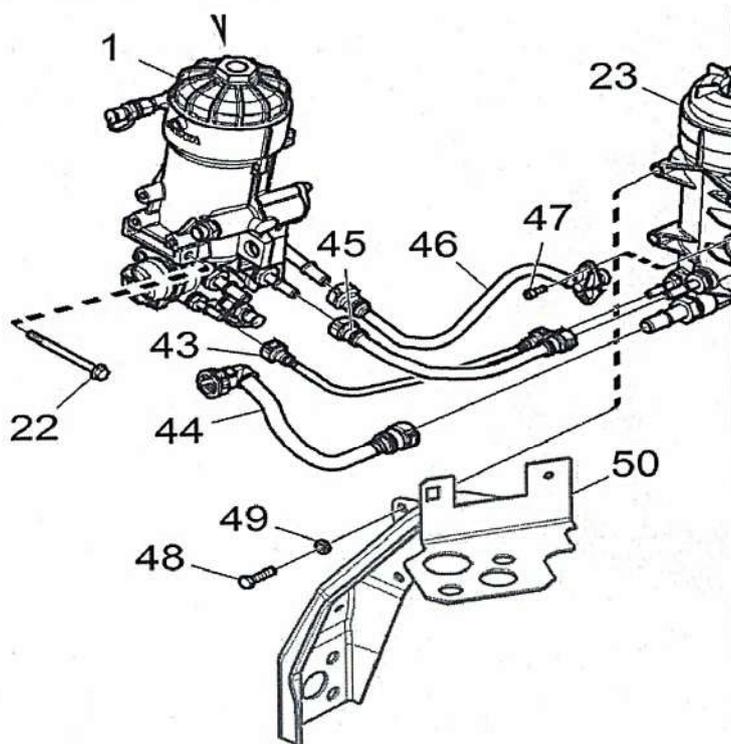
## MOTOR DE PARTIDA



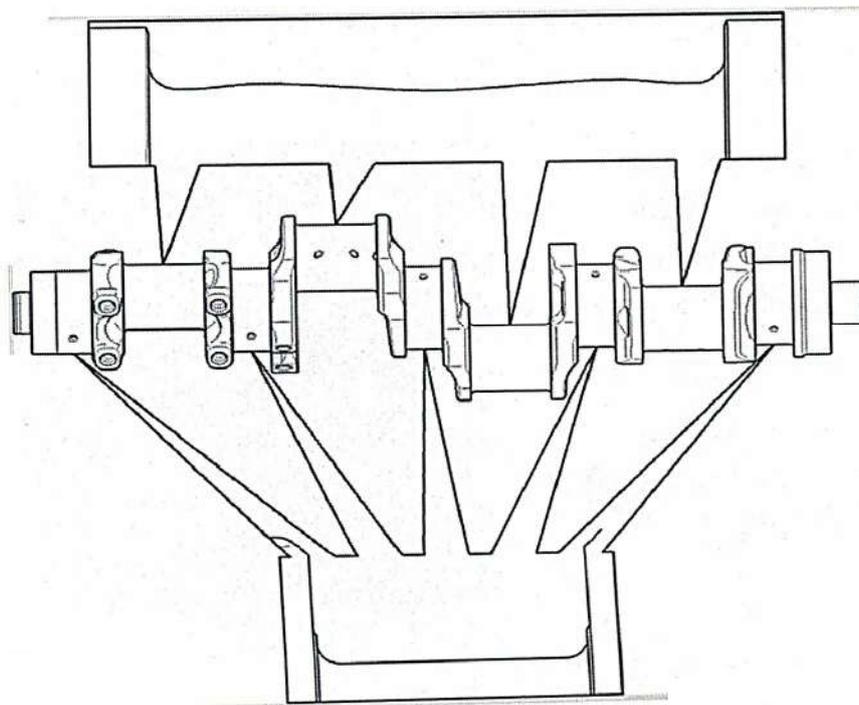
Novo parafuso interno aumentado (nº3) para facilitar a montagem.

178 173

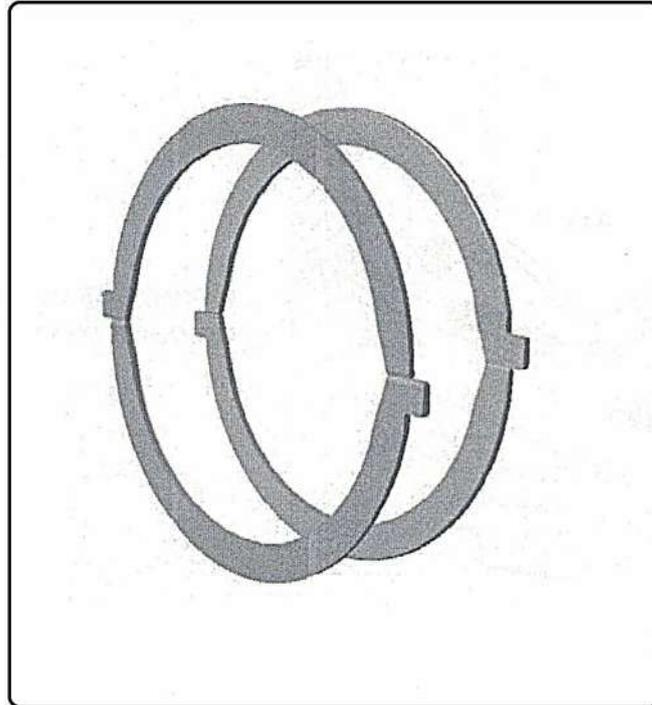
## FILTRO DE COMBUSTÍVEL XPI



Conexões de engate rápido nos tubos de combustível.



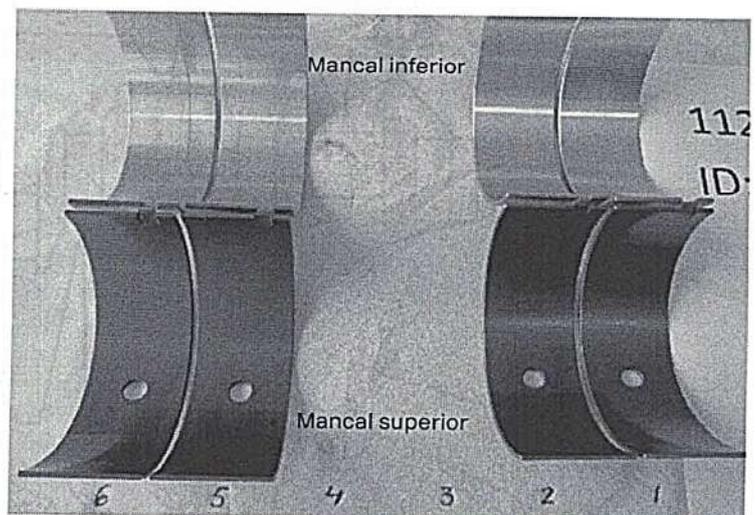
Não é possível usar os moentes da árvore de manivelas.



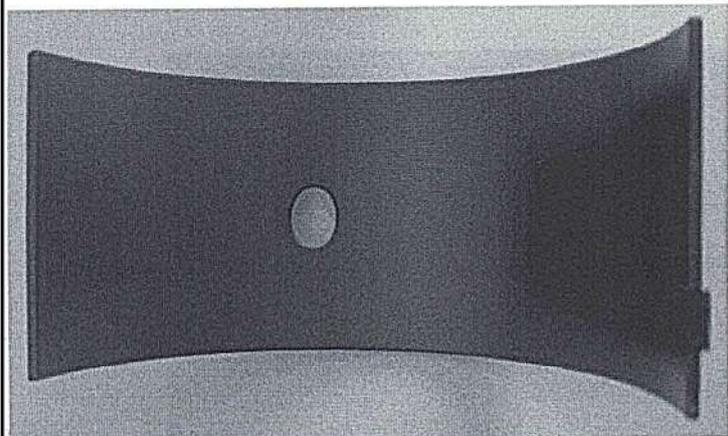
## MANCAIS SEM CHUMBO

As bronzinas superiores das bielas devem suportar altas cargas. Elas possuem um revestimento de polímero.

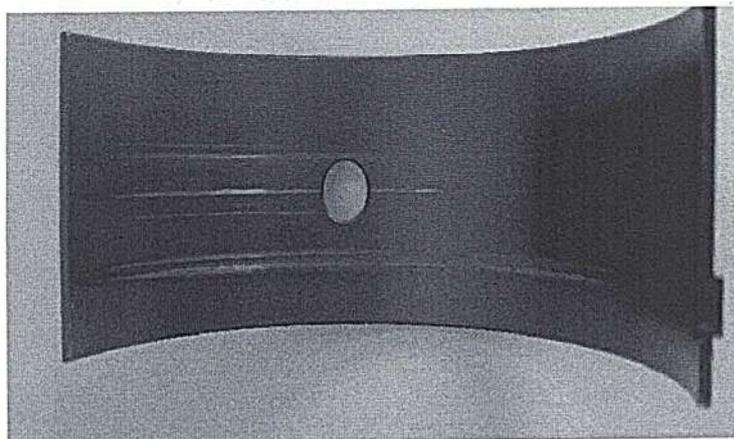
As bronzinas inferiores dos mancais principais também são revestidas de polímero.



## MANCAIS SEM CHUMBO



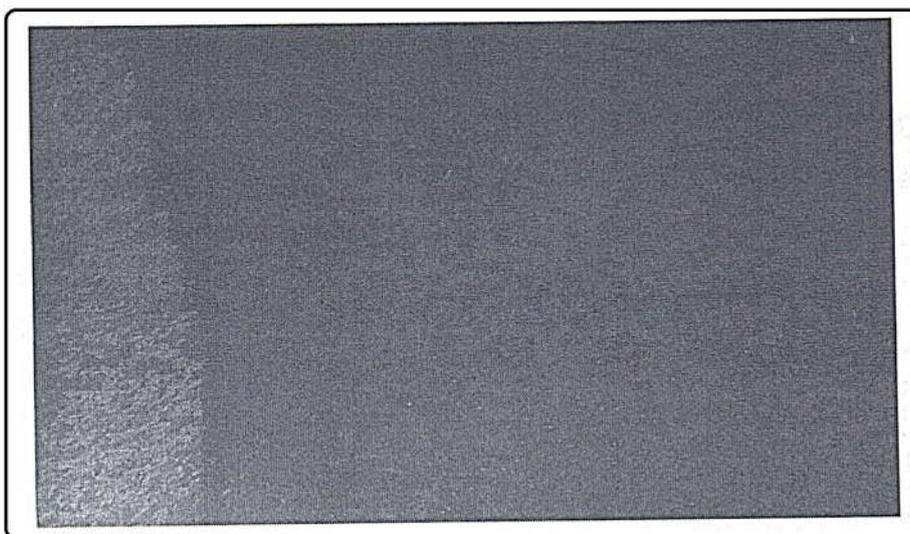
Mancal novo



Mancal usado no qual a entrada de partículas danificou a superfície do mancal

**NUNCA LAVE OS MANCAIS NO LAVADOR DE ÁGUA QUENTE!**

## MANCAIS SEM CHUMBO



Ao inspecionar os mancais e observar se há desgaste, às vezes observamos esta aparência. Trata-se de desgaste da camada superior de polímero. A aparência estará OK desde que o desgaste não atinja o metal.