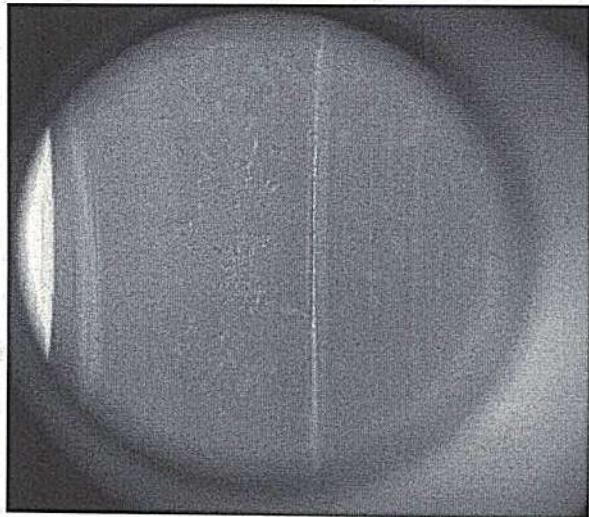
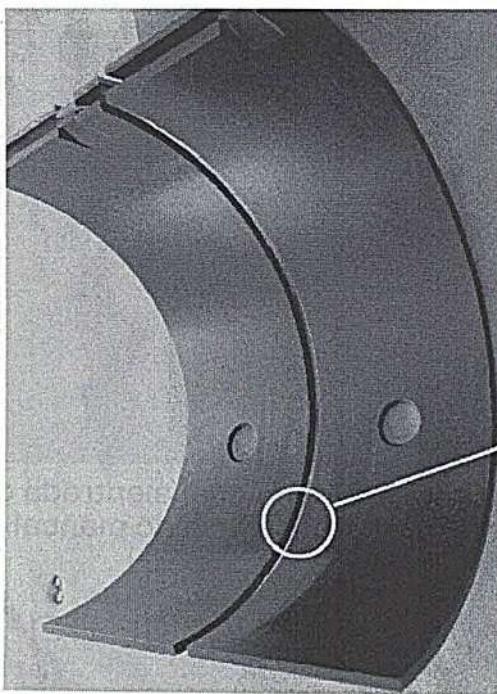
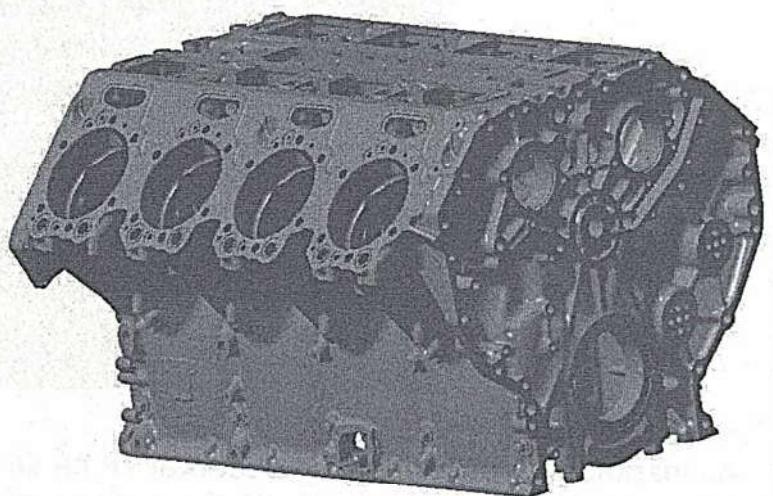
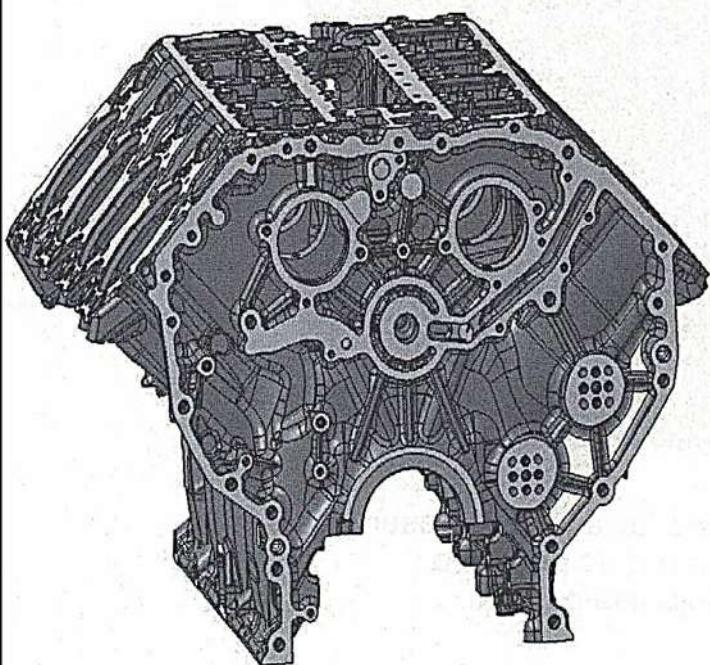


Fadiga do polímero.  
Riscos por partículas.



15X Magnification

## BLOCO DE CILINDROS V8 – GERAÇÃO 3



## CÁRTER DE ÓLEO

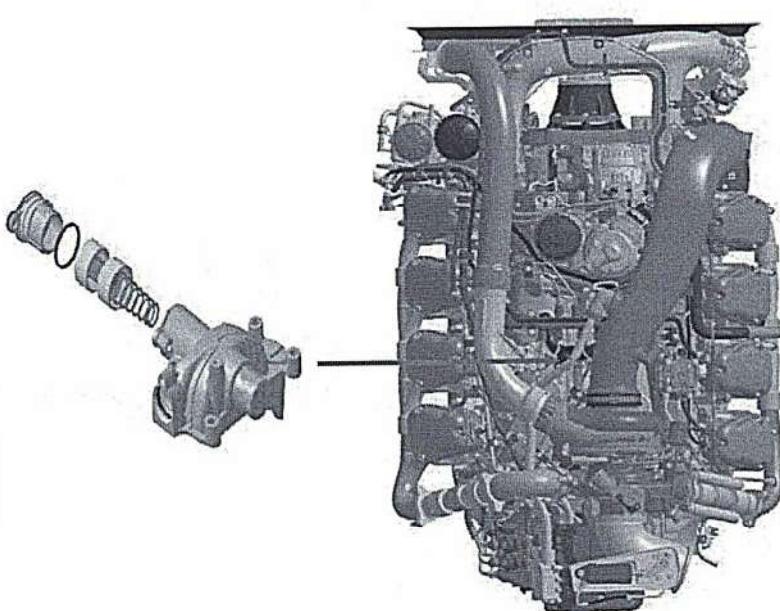
Alumínio



Plástico



## TERMOSTATO DE ÓLEO



Abaixo de 103° C o óleo desvia o radiador de óleo.

A 117° C o óleo passa pelo radiador de óleo

Sensor de nível/temperatura de óleo avisa quando a temperatura do óleo excede 135°C.

Search for:

Fault code EMS 664, Oil temperature too high

The full description of the fault code is displayed first, followed by clickable links to the circuits and user functions affected by the fault code. All fault codes of the system can be searched, regardless of whether they are active or not.

**Fault code heading**  
Oil temperature too high

**Fault**  
The oil temperature is higher than expected.

**Cause**

- Fault in the oil level sensor T110.
- Fault in the oil thermostat.

**Comments**  
Too high an oil temperature results in torque reduction. The torque reduction increases incrementally when the oil temperature increases. When the torque reduction becomes noticeable, information about too high an engine temperature is displayed in the instrument cluster.

**Action**

1. Check whether the oil level sensor T110 is displaying plausible temperature values.
2. Renew the oil thermostat.

**Verification**  
Verify that the fault has been rectified by putting a heavy load on the engine.

**Circuit**

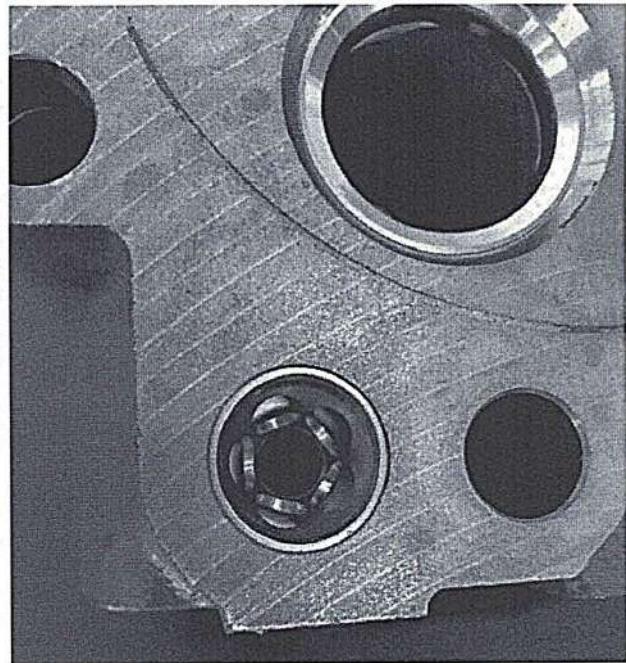
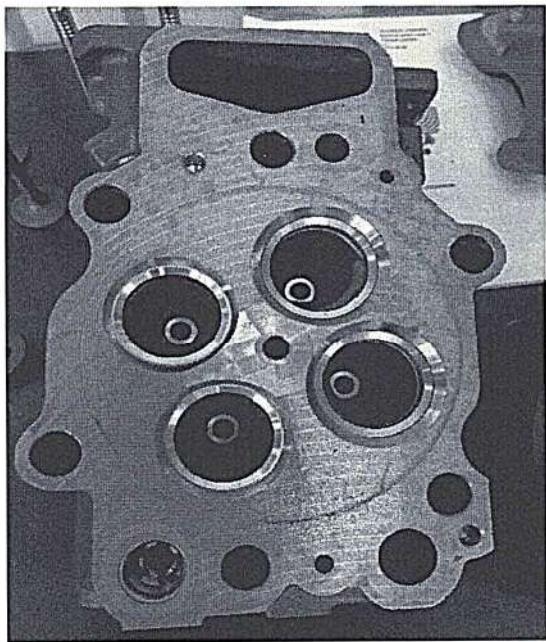
Search Close

## CABEÇOTE DO CILINDRO

- 3 novas variantes
- Padrão
- Pesado: Igual ao padrão, mas com molas mais fortes e válvulas mais robustas
- JC: Destinado para o resfriamento a jato. É um cabeçote do cilindro pesado com um canal de arrefecimento direcionado

## CABEÇOTE DO CILINDRO

O cabeçote JC (Jet Cooling) tem um canal de arrefecimento extra.



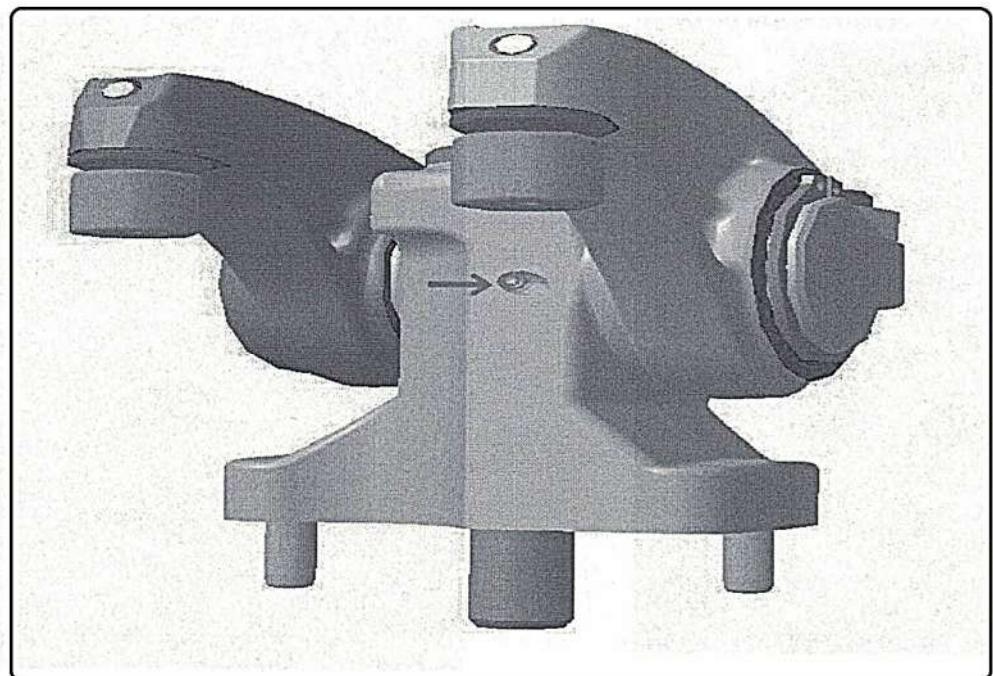
## NOVA CÂMARA DE COMBUSTÃO

- A Scania remodelou a câmara de combustão do V8 para permitir uma pressão máxima do cilindro de até 210 bar.
- Novos injetores
- Redução do redemoinho na câmara de combustão.
- Relação de compressão mais alta.
- Pistões e pinos do pistão modificados.
- Árvore de manivelas polida e mancais sem chumbo.

Estas modificações permitem uma redução do consumo de combustível de 1,5% .

## CONJUNTO DO BRAÇO DE BALANCIM

- Um orifício borrifa óleo nas válvulas de escape.



## EXERCÍCIO

- Desmonte uma tampa do cabeçote do cilindro em cada lado do motor
- Desmonte também o conjunto do braço de balancim
- Exercício nº 3

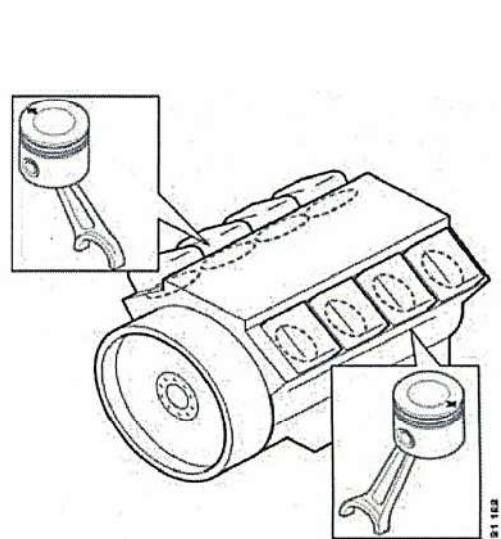
## **PISTÃO**

Em função dos novos cabeçotes do cilindro com válvulas de admissão mais espessas, a Scania projetou novos pistões com rebaixos para as válvulas para evitar colisão entre estas peças.



## **PISTÃO**

- Novas marcações de seta nos pistões
- A seta deve apontar em direção ao escape e não para frente, devido às posições direita e esquerda dos rebaixos para as válvulas.

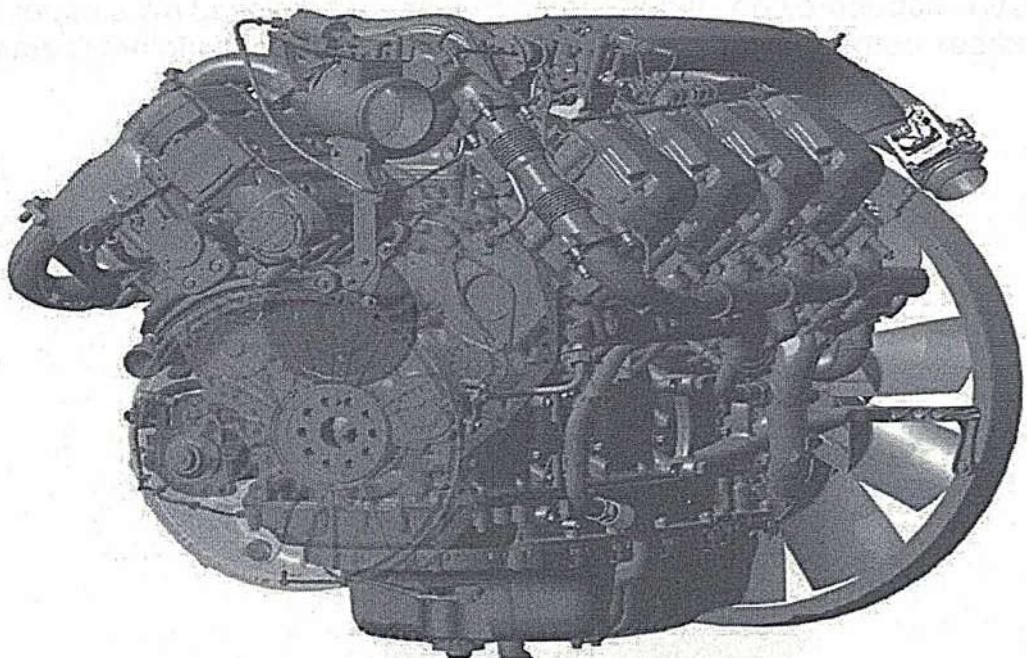


À esquerda

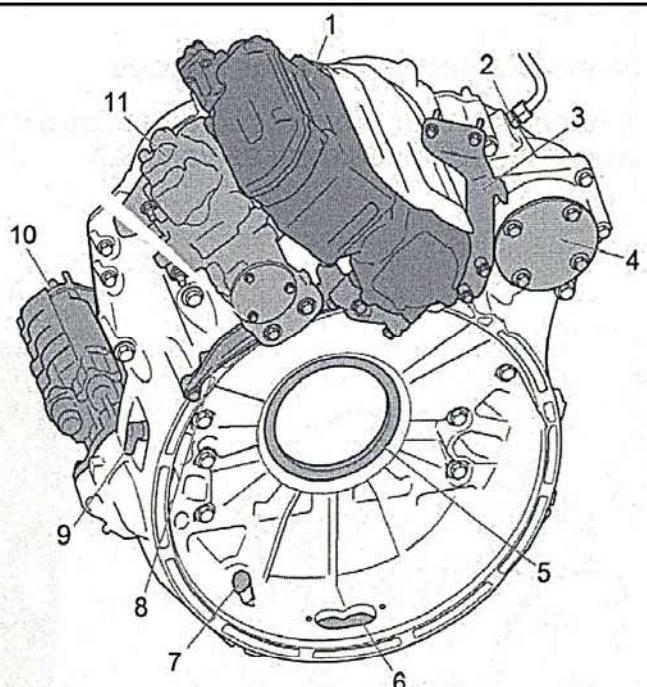
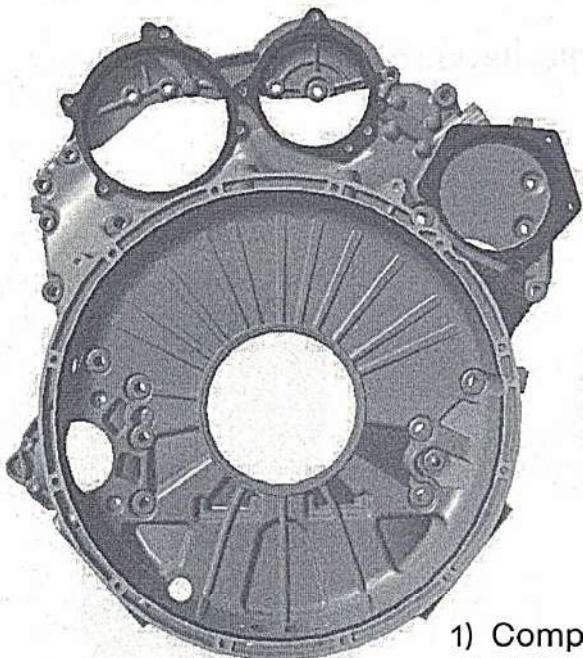
À direita



## TRANSMISSÃO DO MOTOR

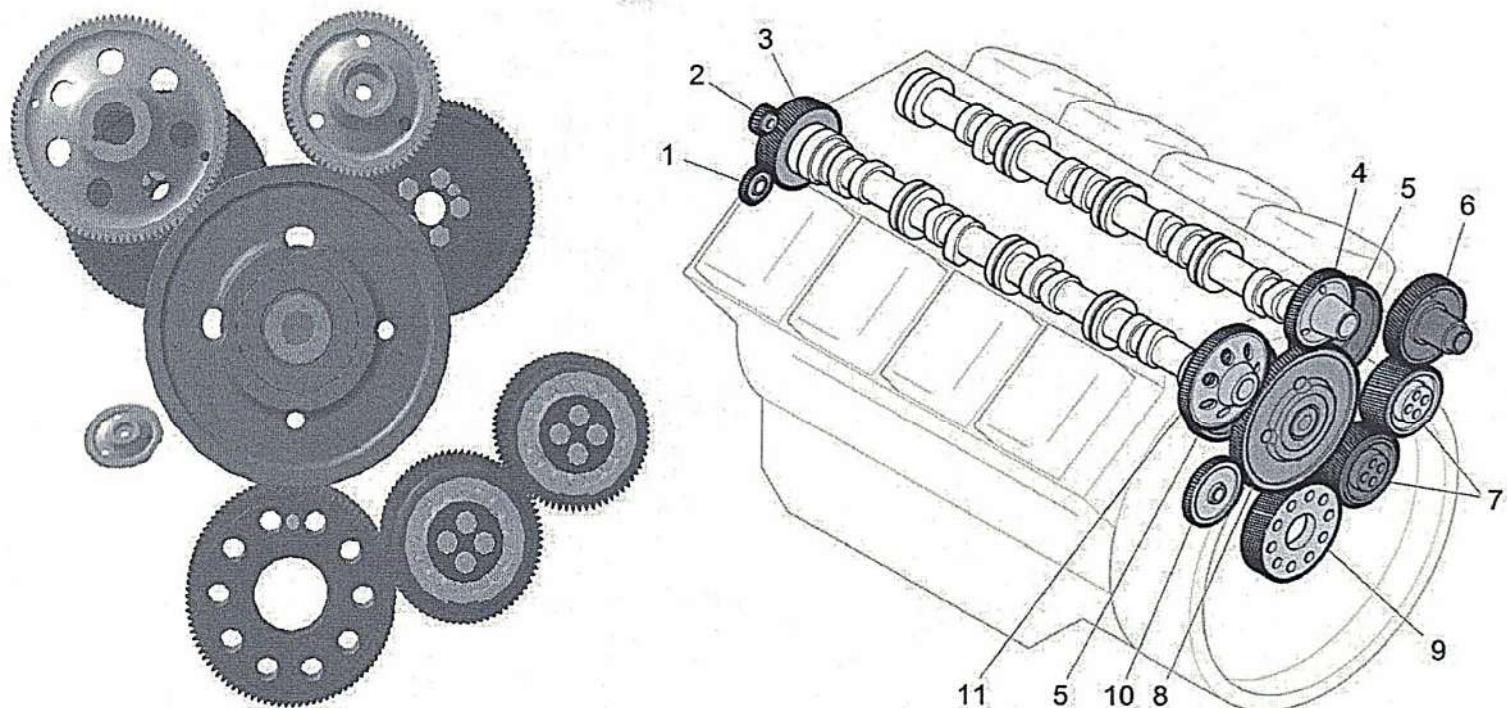


## TRANSMISSÃO DO MOTOR

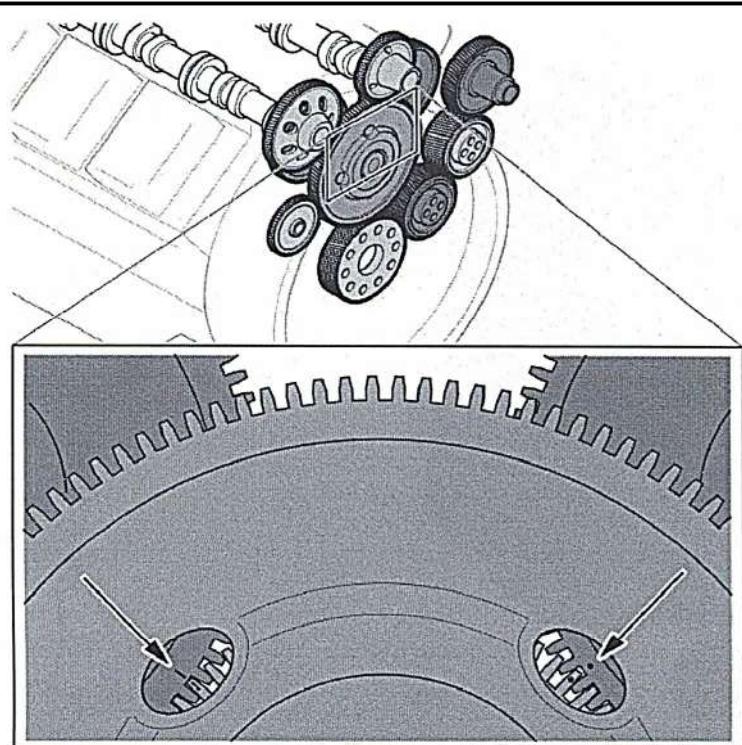


- 1) Compressor de ar
- 4) PTO (Tomada de força)
- 11) Bomba de combustível de alta pressão

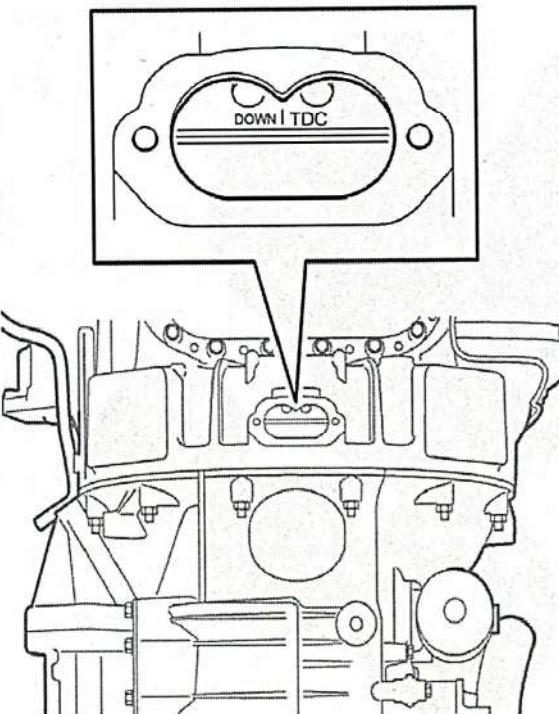
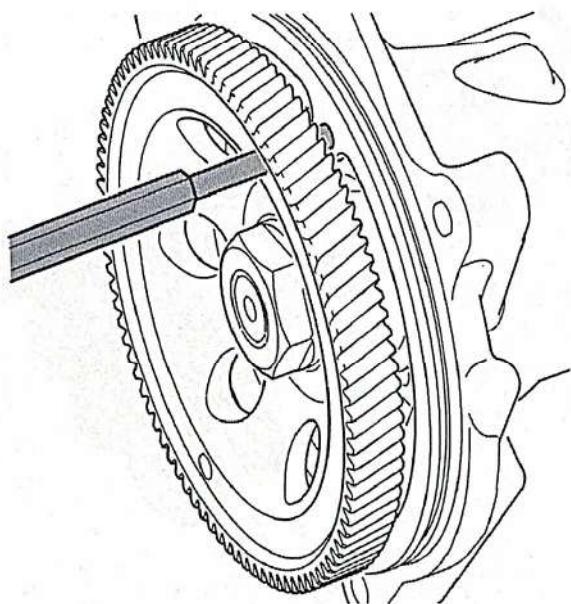
## TRANSMISSÃO DO MOTOR



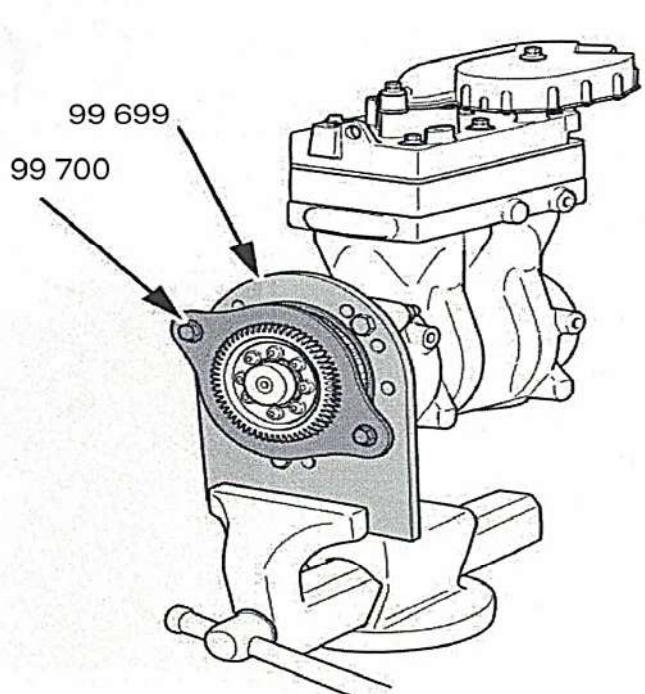
## TRANSMISSÃO DO MOTOR



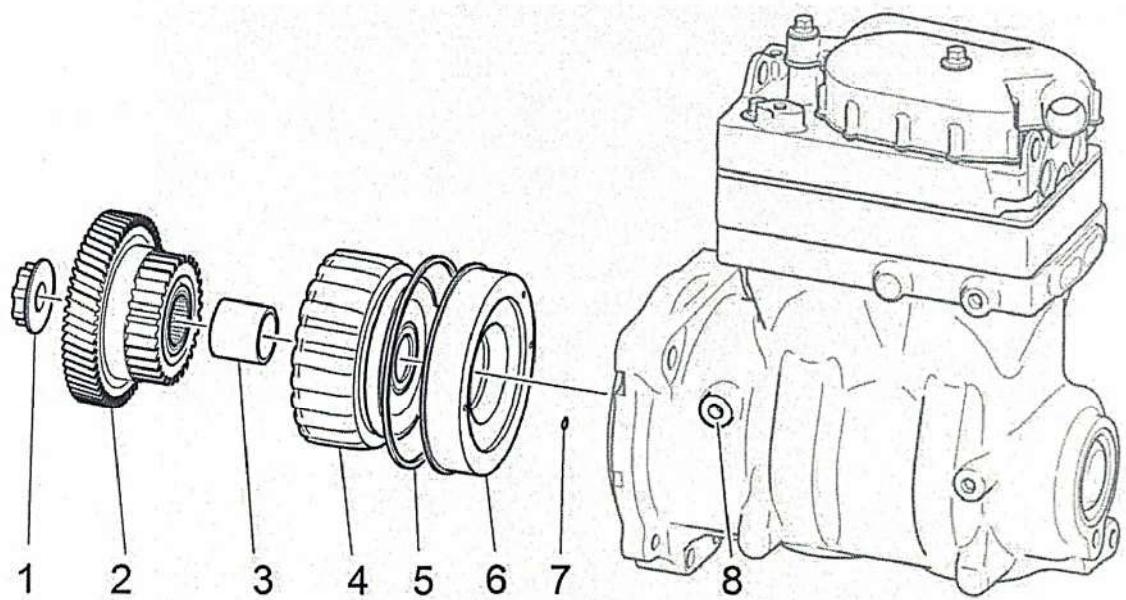
## BOMBA DE ALTA PRESSÃO



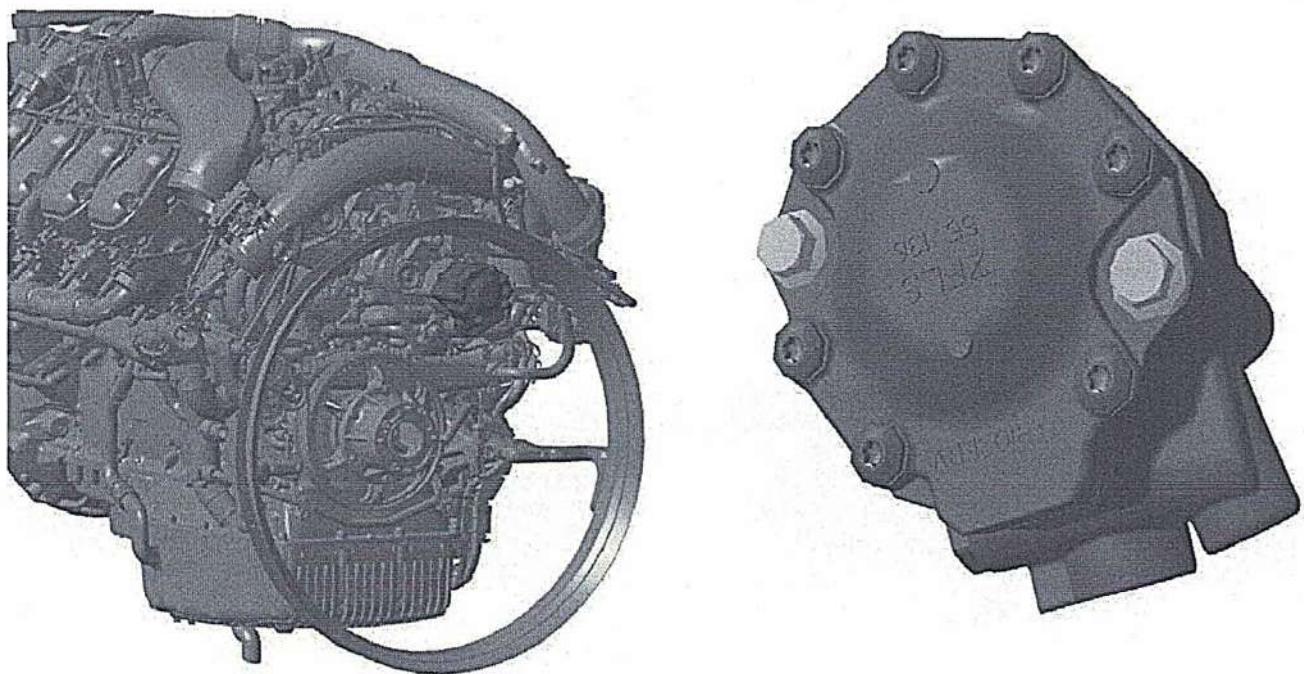
## COMPRESSOR DE AR



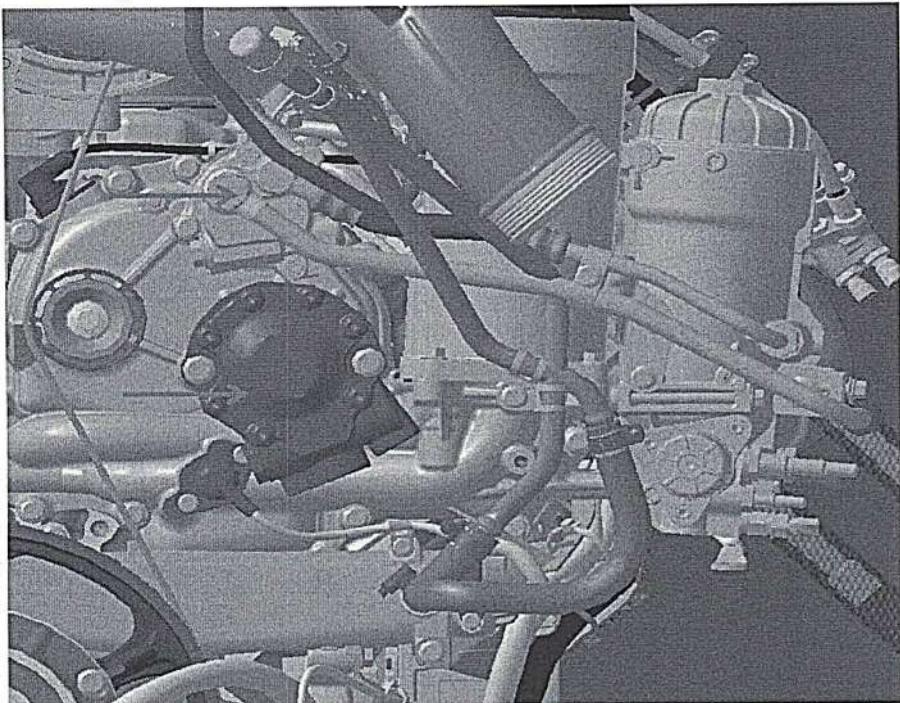
## EMBREAGEM DO COMPRESSOR DE AR



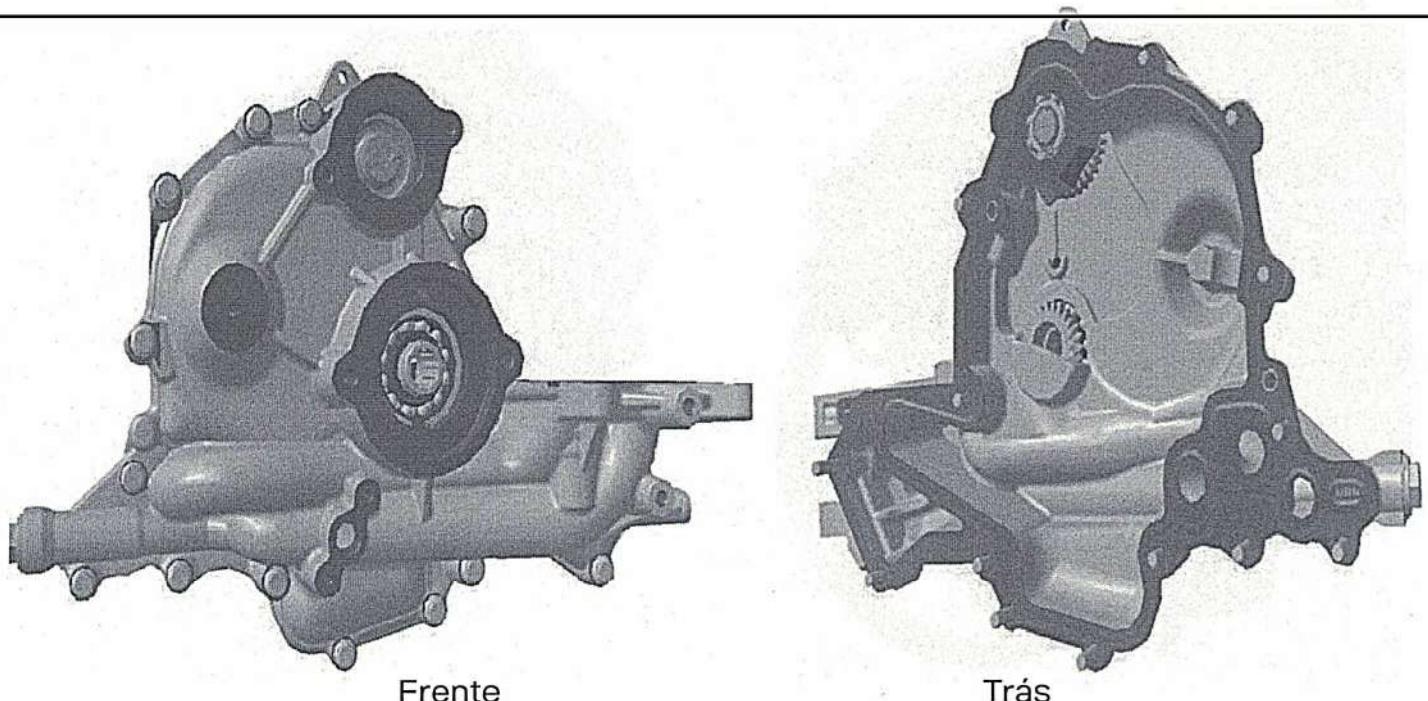
## BOMBA DA DIREÇÃO HIDRÁULICA VARIÁVEL



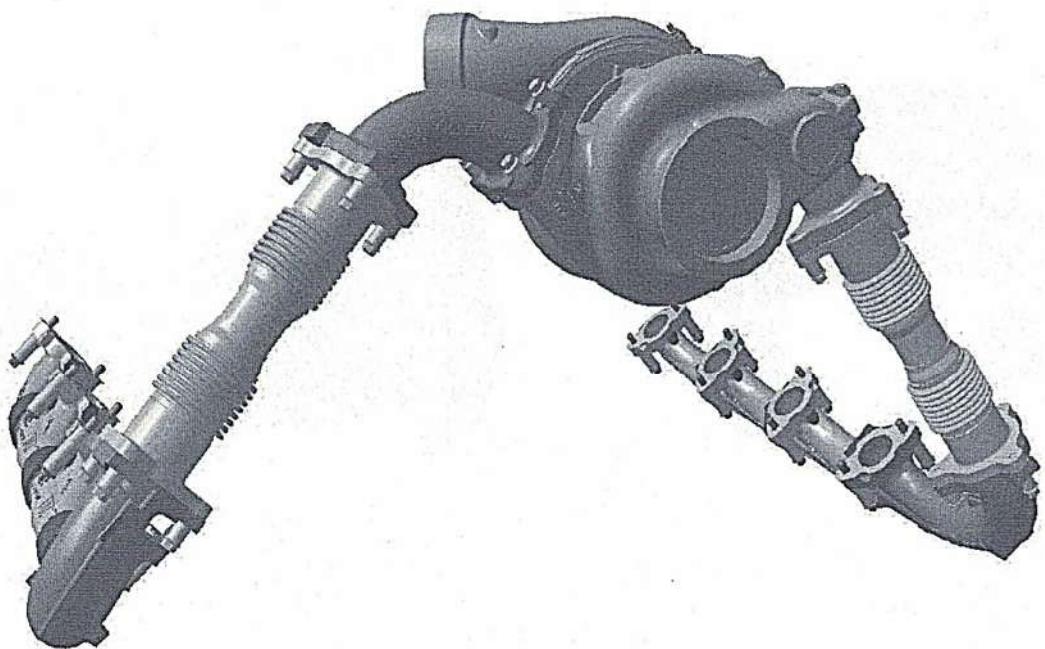
## **BOMBA DA DIREÇÃO HIDRÁULICA E BOMBA DE COMBUSTÍVEL (BAIXA PRESSÃO)**



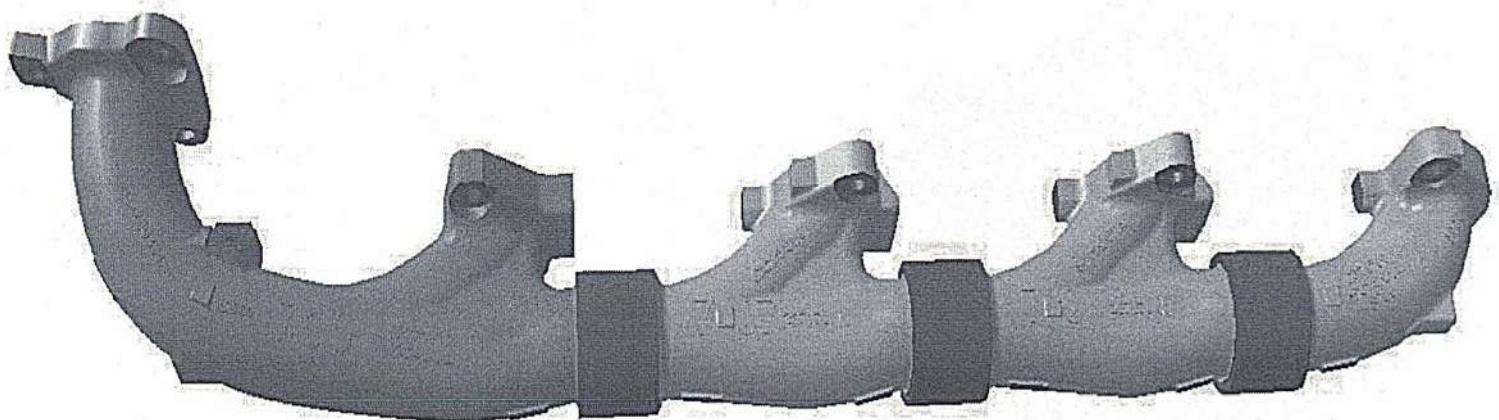
## **ACIONAMENTO DA BOMBA DA DIREÇÃO HIDRÁULICA E BOMBA DE COMBUSTÍVEL**



## **COLETOR DE ESCAPE, TUBOS DE ESCAPE E TURBOCOMPRESSOR**



### **COLETOR DE ESCAPE**

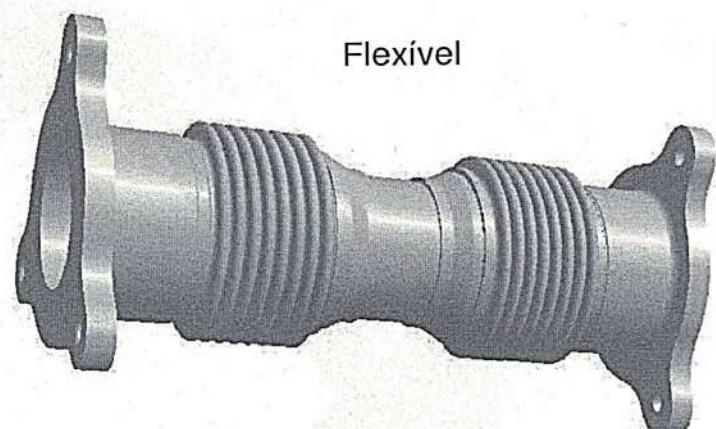


## TUBOS DE ESCAPE

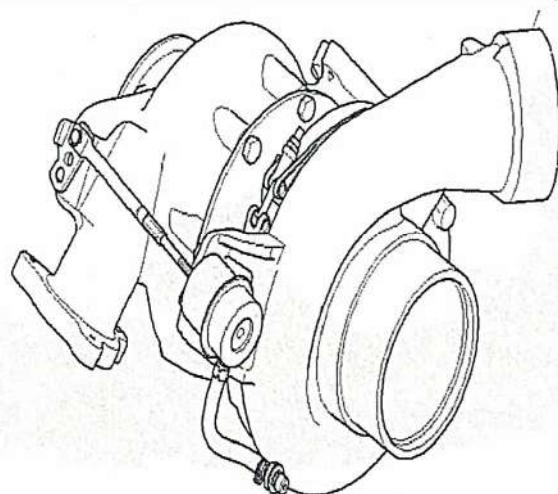
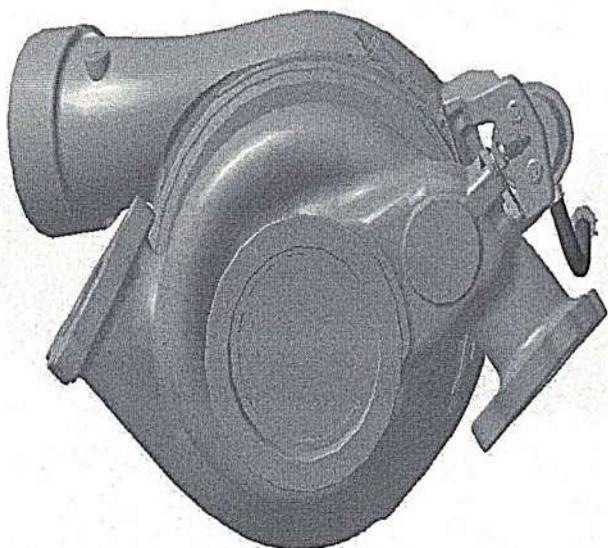
Fundido



Flexível



## TURBOCOMPRESSOR COM ENTRADA DUPLA PARA OS GASES DE ESCAPE



## TURBOCOMPRESSOR

Conexão de entrada de óleo

