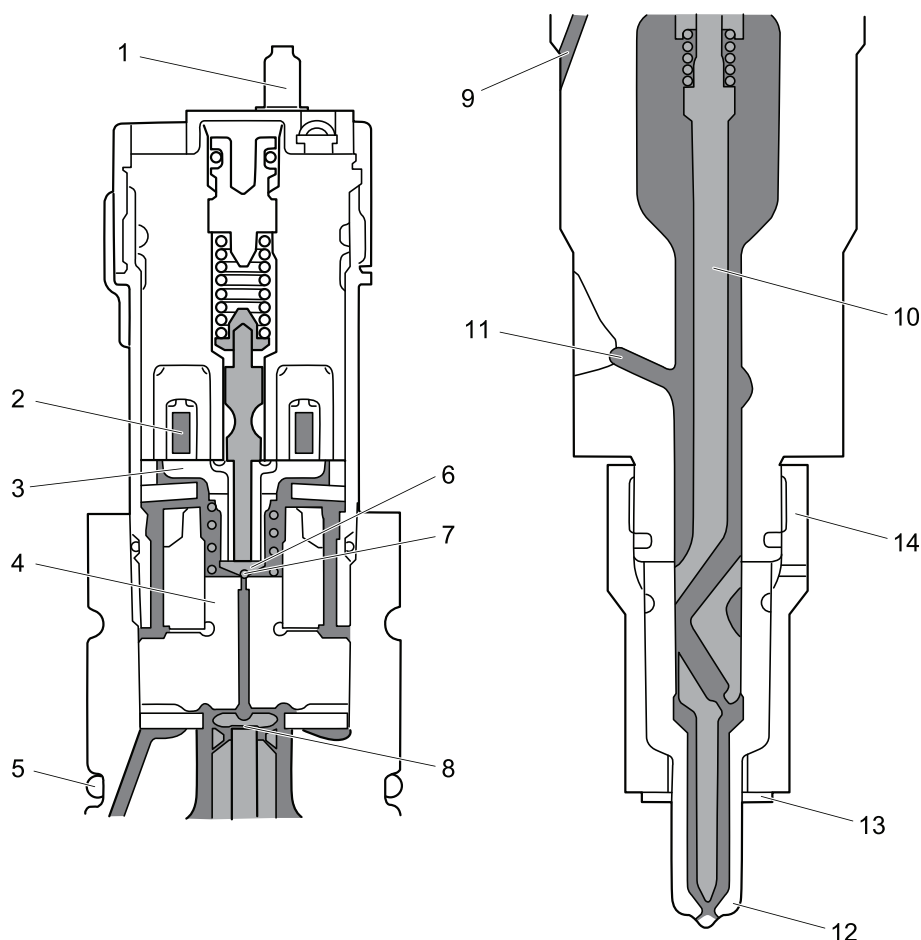


03-01 Injetor [XPI]

Função - Injetor [XPI]

Aplicável aos injetores com 1 pistão



- | | | |
|------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| 1. Válvula solenoide | 6. Disco da válvula | 11. Admissão |
| 2. Estator | 7. Válvula piloto | 12. Bico injetor |
| 3. Armação do injetor | 8. Verificar volume | 13. Arruela de cobre |
| 4. Assento da válvula piloto | 9. Retorno | 14. Suporte do bico injetor |
| 5. Anel de vedação-O | 10. Pistão | |

Há um injetor para cada cilindro. O injetor é controlado eletricamente pela unidade de comando do motor.

O injetor opera em 2 fases. Uma fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é fechado. A outra fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é aberto.

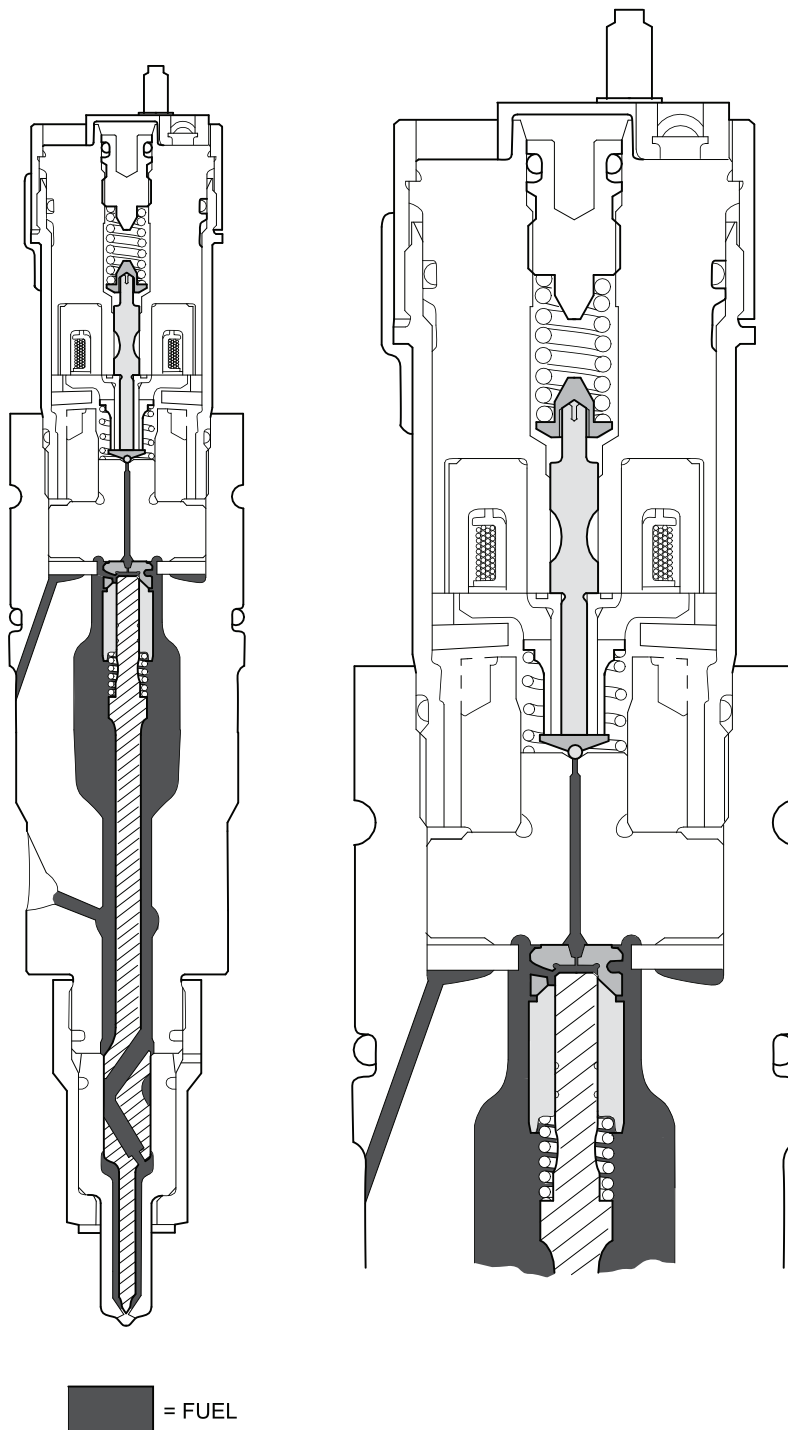
O injetor consiste em um pistão, agulha do bico injetor, mola e uma válvula de combustível comandada de modo eletromagnético.

O combustível entra no injetor através da conexão. O injetor é continuamente pressurizado a um máximo de 2.400 bar. Quando a válvula solenoide é provida de energia e abre, o combustível é injetado no cilindro.

O sincronismo de injeção e a quantidade de combustível a ser injetada são determinados pela unidade de comando do motor. A duração de injeção e a pressão de combustível no acumulador determinam a quantidade de combustível injetada no cilindro.

Fase 1, nenhuma alimentação à válvula solenoide no injetor

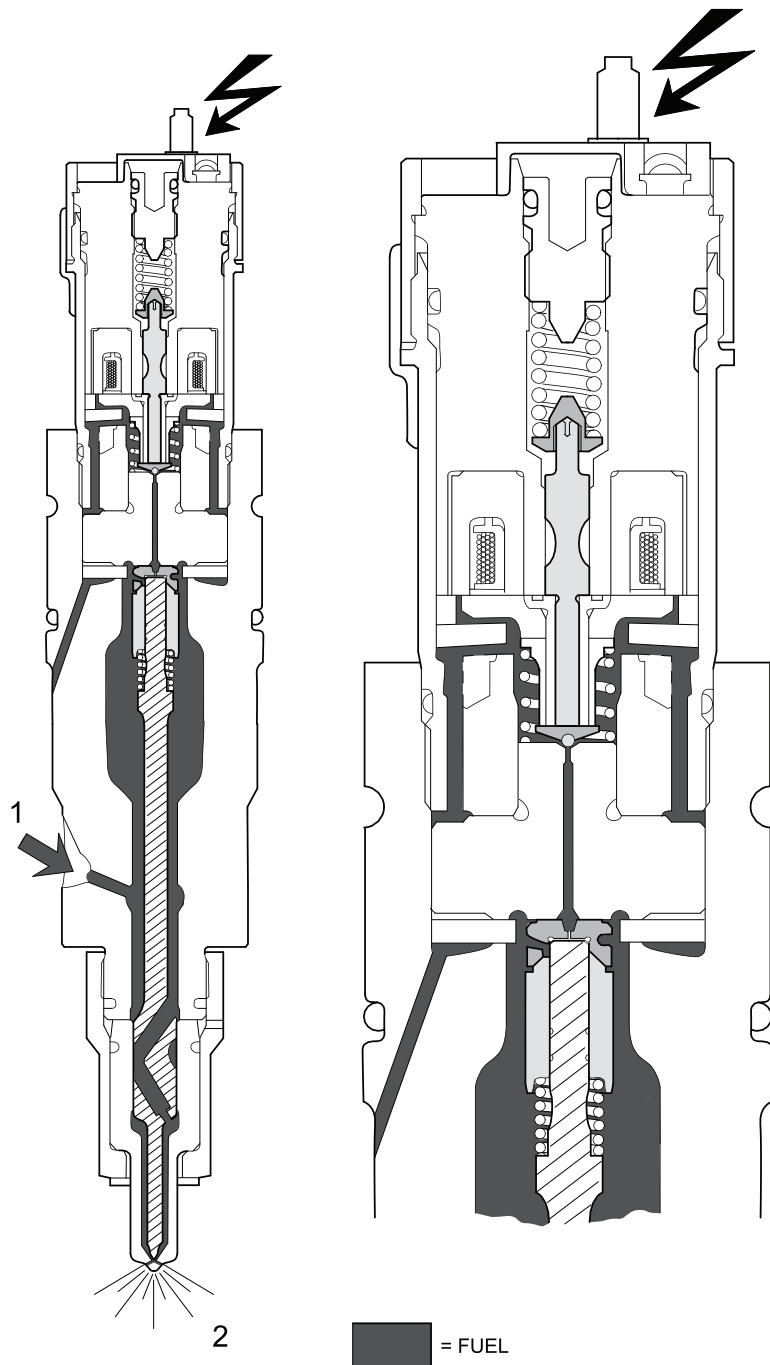
Nenhuma alimentação é fornecida à válvula solenoide no injetor e o injetor está fechado. Existe uma pressão do combustível entre 350 e um máximo de 2.400 bar no injetor.



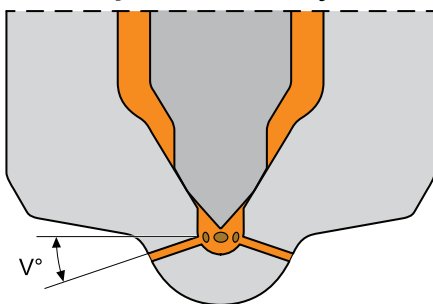
Fase 2, alimentação à válvula solenoide no injetor

A alimentação é fornecida à válvula solenoide no injetor que se abre para que o combustível flua para dentro da parte da válvula. A diferença de pressão que surge no injetor significa que o pistão foi puxado para cima e o combustível é injetado para dentro dos cilindros.

Quando a alimentação à válvula solenoide é novamente desligada, a pressão do combustível no injetor empurra o pistão para baixo e fecha o injetor.



Diferenças no bico injetor



O bico injetor foi projetado para oferecer um padrão de esguicho que resulta em uma combustão ideal no cilindro.

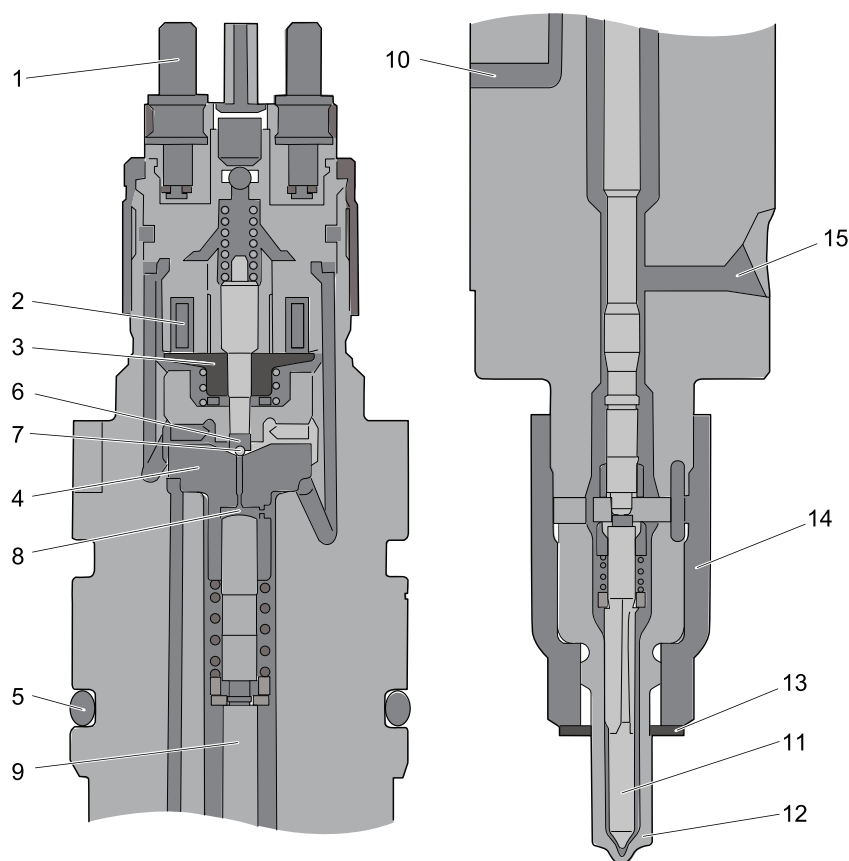
O design pode variar de algumas maneiras:

- Número de orifícios no bico injetor
- O ângulo dos orifícios pela ponta do injetor.

Dentro do injetor há vários componentes que podem diferir de injetor a injetor.

Função - Injetores, motores de 16 litros [XPI]

Aplicável aos injetores com dois pistões



- | | | |
|------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1. Válvula solenoide | 6. Disco da válvula | 12. Bico injetor |
| 2. Estator | 7. Válvula piloto | 13. Arruela de cobre |
| 3. Armação do injetor | 8. Verificar volume | 14. Suporte do bico injetor |
| 4. Assento da válvula piloto | 9. Pistão, superior | 15. Entrada da conexão |
| 5. Anel de vedação-O | 10. Retorno | |
| | 11. Pistão, inferior | |

Há um injetor para cada cilindro. O injetor é controlado eletricamente pela unidade de comando do motor.

O injetor opera em 2 fases. Uma fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é fechado. A outra fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é aberto.

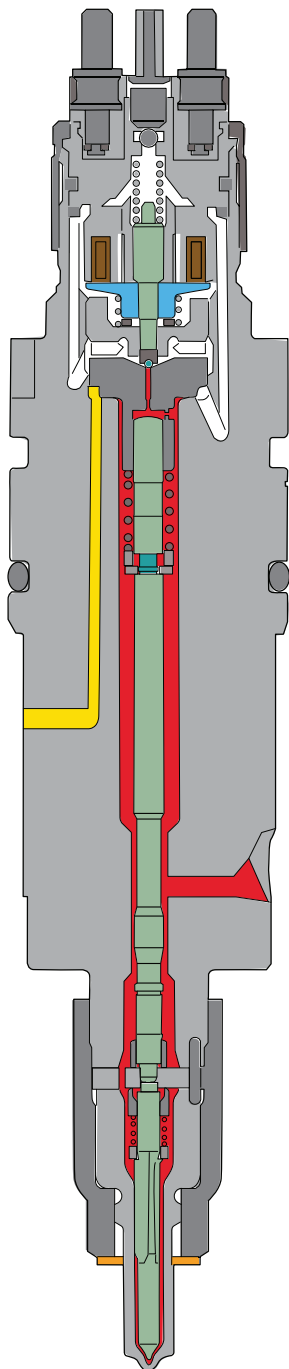
O injetor consiste em dois pistões, uma agulha do bico injetor, mola e uma válvula de combustível comandada de modo eletromagnético.

O combustível entra no injetor através da conexão. O injetor é continuamente pressurizado a um máximo de 1.800 bar. Quando a válvula solenóide é provida de energia e abre, o combustível é injetado no cilindro.

O sincronismo de injeção e a quantidade de combustível a ser injetada são determinados pela unidade de comando do motor. A duração de injeção e a pressão de combustível no acumulador determinam a quantidade de combustível injetada no cilindro.

Fase 1, nenhuma alimentação à válvula solenóide no injetor

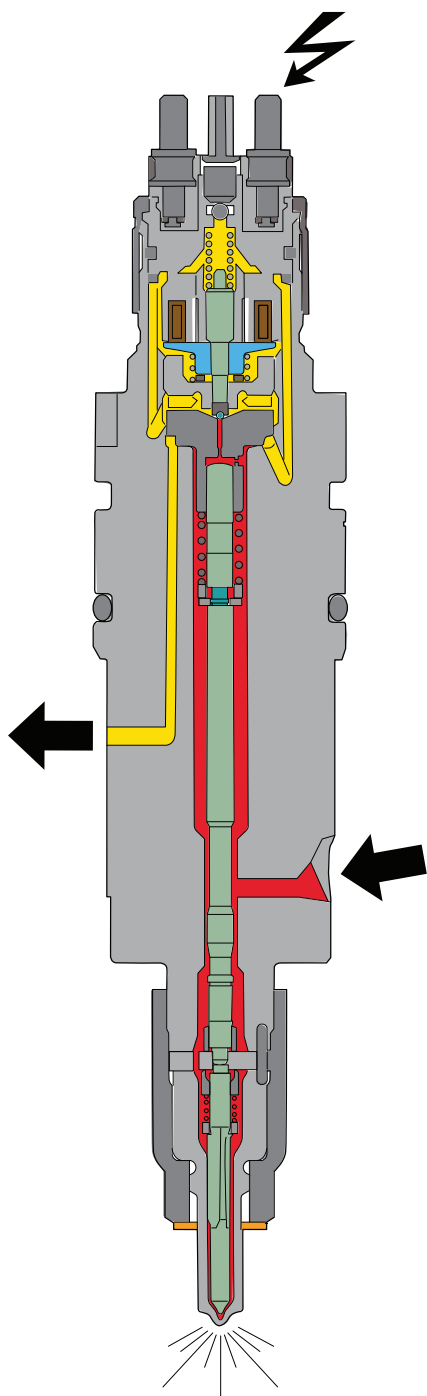
Nenhuma alimentação é fornecida à válvula solenóide no injetor e o injetor está fechado. Existe uma pressão do combustível entre 350 e um máximo de 1.800 bar no injetor.



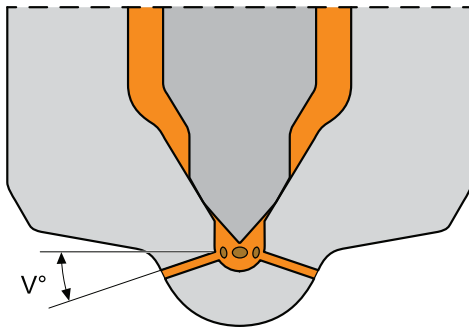
Fase 2, alimentação à válvula solenóide no injetor

A alimentação é fornecida à válvula solenóide no injetor que se abre para que o combustível flua para dentro da parte da válvula. A diferença de pressão que surge no injetor significa que o pistão foi puxado para cima e o combustível é injetado para dentro dos cilindros.

Quando a alimentação à válvula solenoide é novamente desligada, a pressão do combustível no injetor empurra o pistão para baixo e fecha o injetor.



Diferenças no bico injetor



O bico injetor foi projetado para oferecer um padrão de esguicho que resulta em uma combustão ideal no cilindro.

O design pode variar de algumas maneiras:

- Número de orifícios no bico injetor
- O ângulo dos orifícios pela ponta do injetor.

Dentro do injetor há vários componentes que podem diferir de injetor a injetor.

Função - Injetor, motores de 13 litros [XPI]

Aplicável aos injetores com dois pistões

Há um injetor para cada cilindro. O injetor é controlado eletricamente pela unidade de comando do motor.

O injetor opera em 2 fases. Uma fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é fechado. A outra fase é quando nenhuma alimentação é fornecida ao injetor e ele é aberto.

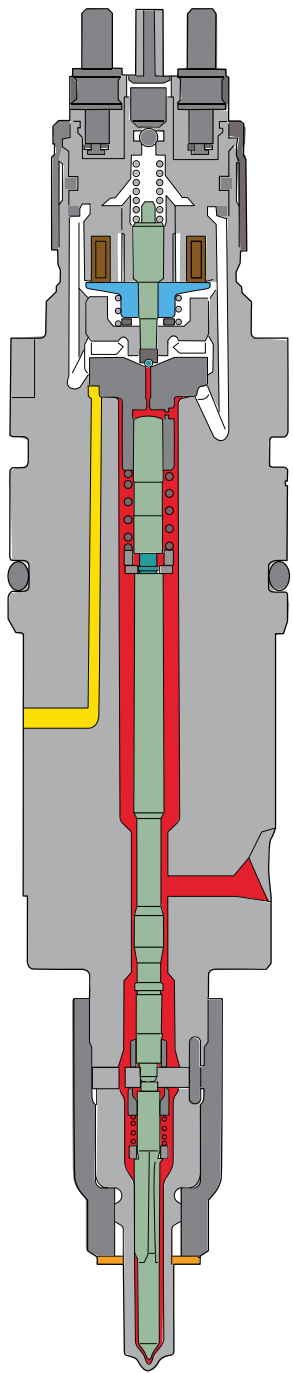
O injetor consiste em dois pistões, uma agulha do bico injetor, mola e uma válvula de combustível comandada de modo eletromagnético.

O combustível entra no injetor através da conexão. O injetor é continuamente pressurizado a um máximo de 1,800 bar. Quando a válvula solenoide é provida de energia e abre, o combustível é injetado no cilindro.

O sincronismo de injeção e a quantidade de combustível a ser injetada são determinados pela unidade de comando do motor. A duração de injeção e a pressão de combustível no acumulador determinam a quantidade de combustível injetada no cilindro.

Fase 1, nenhuma alimentação à válvula solenoide no injetor

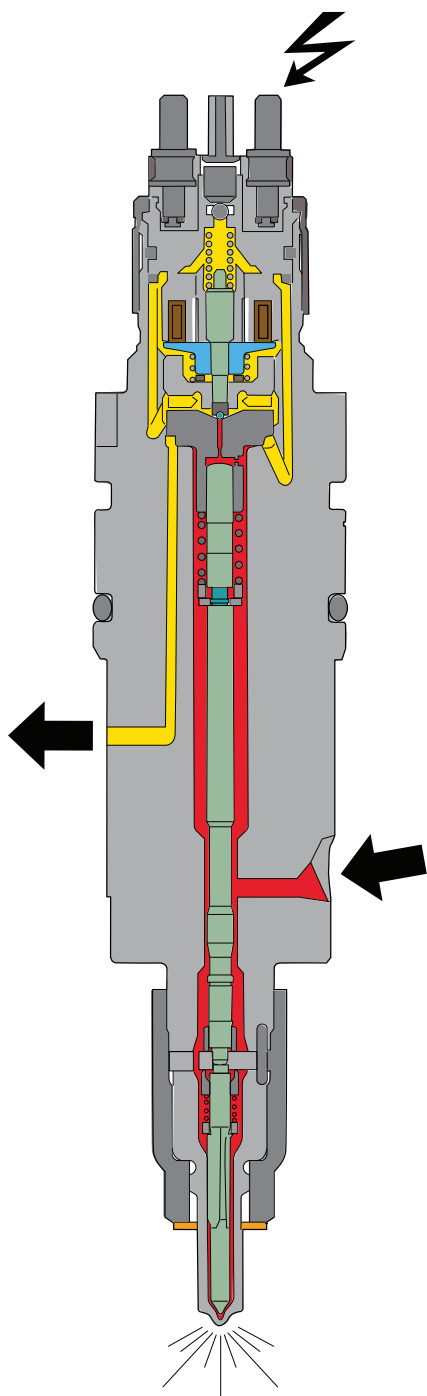
Nenhuma alimentação é fornecida à válvula solenoide no injetor e o injetor está fechado. Existe uma pressão do combustível entre 350 e um máximo de 1.800 bar no injetor.



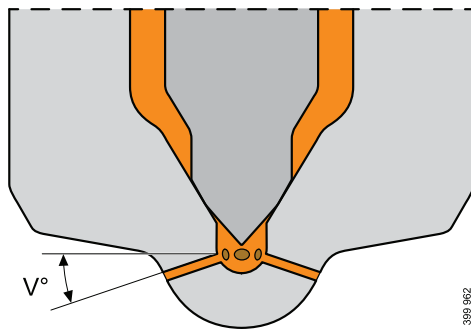
Fase 2, alimentação à válvula solenoide no injetor

A alimentação é fornecida à válvula solenoide no injetor que se abre para que o combustível flua para dentro da parte da válvula. A diferença de pressão que surge no injetor significa que o pistão foi puxado para cima e o combustível é injetado para dentro dos cilindros.

Quando a alimentação à válvula solenoide é novamente desligada, a pressão do combustível no injetor empurra o pistão para baixo e fecha o injetor.



Diferenças no bico injetor



O bico injetor foi projetado para oferecer um padrão de esguicho que resulta em uma combustão ideal no cilindro.

O design pode variar de algumas maneiras:

- Número de orifícios no bico injetor
- O ângulo dos orifícios pela ponta do injetor.

Dentro do injetor há vários componentes que podem diferir de injetor a injetor.