

Versión traducida de manual sofim iveco.doc

SOFIM8140.43S / 43S3 / 43N Manual del motor diesel

Motor Sub-Company, Nanjing Iveco Motor Company LTD.

Prefacio

SOFIM8140.43S / 43S3 / 43N familias de motores diesel, desarrollado por Iveco SpA (Italia), se construyen en las tecnologías a nivel mundial, líder de la inyección turbo y eléctrica, common rail y así sucesivamente, lo que puede cumplir con la norma de emisión de EURO III .. Y también son favorecidos por su estructura compacta, gran versatilidad, potencia, emisiones optimizados, bajo consumo de combustible, excelente par motor, y etc Estos motores se utilizan principalmente para montar en vehículos de la luz de la camioneta, autobús ligero , SUV y así sucesivamente.

Con el fin de funcionar correctamente los motores diesel y proteger los intereses de los usuarios lo suficiente, especialmente que componen este manual, la guía de operador correspondiente y reparador.

Todo el contenido de este manual se basa solamente en el producto actual. Donde hay alguna modificación de productos en el futuro, algunos de sus contenidos no va a coincidir con el producto futuro. Y nos reservamos el derecho de hacer modificaciones, sin embargo, sin informar a cualquier usuario. De lo contrario, todos los datos que se citan en este manual es explicativo, no vinculante en absoluto.

Aviso

1. Arranque el motor, y no lo pise el pedal del acelerador. Haga funcionar el motor unos 4 minutos a velocidad de ralentí bajo una presión de aceite fijo, y lubricar el turbo lo suficiente, que puede proteger el motor del daño por la razón de la no-buena lubricación. Mientras tratan de parque después de que el motor funciona a alta velocidad o de alta carga, haga funcionar el motor alrededor de 1 minuto a velocidad de ralentí, y luego, a su vez el encendido después de que el turbo se enfría, lo que puede proteger el turbo o el motor de daños.
2. Mientras que el indicador de alarma del filtro de aire está encendido, indica que el filtro de aire está atascado en el fondo, y las necesidades para limpiar o reemplazar en el tiempo. Cuando la circunstancia es más polvo, que necesita para limpiar o reemplazar el filtro periódicamente si el indicador de alarma está activada.

3. Mientras que el indicador de alarma de presión de aceite está encendido, indica que la presión del aceite del motor es baja, y tiene que parar a tiempo, y comprobar el nivel de aceite cuando el motor se enfría, O, completamente llenar el aceite, mientras que es necesario. Y si sigue en problemas, enviar a un taller autorizado para la verificación.

4. El sistema de cronometraje de la máquina es impulsada mediante una correa dentada, y el daño del servidor puede ser causado al motor donde el compacto pesados se produce y las causas de la correa dentada a caer un diente. Por lo tanto, sólo se haga funcionar el motor sin compactos pesados. No tracción puesta en marcha, y no en el equipo, la puesta en marcha, mientras que a su vez encendido el motor durante el descenso.

5. Debe utilizar el aceite se define en el motor diesel. Elige un número del petróleo diferentes de acuerdo a la temperatura circunstancia diferente, y periódicamente sustituir el petróleo después de depositar y filtración.

6. El refrigerante debe ser el agua limpia suave, y no cualquier agua dura con altos minerales alcalinos o más.

7. Siempre que sea motor de ruidos extraños, tratar de encontrar el sonido de los recursos de inmediato, o enviar al taller autorizado para la verificación. Para cualquier falsa, no por culpa de conducción.

8. Para el control electrónico del sistema common-rail de inyección de combustible montado en el motor, los siguientes puntos importantes han sido especialmente observado en lo que respecta a la cuestión de la seguridad:

- Apriete la línea de alta presión conjunta; No desmontaje de la línea de alta presión, mientras que el motor está en marcha (sin gas en la línea de alta presión, que es inútil y extremadamente peligroso).
- La línea de baja presión debe ser integrado, que hace contribución a la operación del sistema. Realizar el ajuste y la reparación lo menos posible. Sin embargo, hacer la reparación de inmediato cuando hay una fuga.
- Mientras que el motor esté funcionando o ECU es el interruptor, lo quiera para comprobar si todos los conectores se vuelve flexible.
- No hay retorno de aceite en las dos líneas de alta presión y baja presión del sistema common rail, que no tiene por qué hacer cámaras de gas de la tubería.
- En el sistema common rail, que no es permitido el uso de la prueba de fallos de encendido para estimar si un cilindro funciona bien. Prohibir la apertura de la línea de combustible de un cilindro.

- Durante la instalación de la tubería de combustible o el cambio de filtro de diesel, mantener clara y proteger los componentes del sistema common rail de polvo.

9. Reglas para la ejecución en el mantenimiento del nuevo motor

Para el nuevo motor o sin motor de salón, durante el comienzo de 3500 5000kms kilometraje de un vehículo, el usuario debe ir al taller más cercano, autorizado por Nanjing Iveco Motor Company LTD., La compañía Yuejing Auto Group, para que el nuevo motor de ejecución en mantenimiento de traer la factura de compra o su copia, copia de certificado y la tarjeta de servicio de calidad. Esta regla es compulsivo. Y, antes de la ejecución en el mantenimiento, el usuario debe hacer todo el mantenimiento regular de acuerdo con el Manual y la información técnica a bordo. Sin embargo, si no hay rodaje de mantenimiento en el taller autorizado durante el período de mantenimiento, el usuario se caiga de servicio de mantenimiento, aunque el motor diesel está en falta.

Contenido

Elemento de Página

Prólogo 1

Aviso 2

Contenido 3

I, Modelos y principales parámetros técnicos 4

II, Informe 5

III, reparación y mantenimiento de 5

1. Comprobar y preparar antes de la puesta en marcha 5

El arranque del motor a temperatura normal 5

El arranque del motor a baja temperatura 5

Motor en marcha 6

Parada del motor 6

2. Mientras que los problemas generales con motor de 6

3. Motor de ejecución de 6

IV, el mantenimiento del sistema de lubricación 6

1. Reunión informativa sobre la introducción del sistema de lubricación 6
2. Cambiar aceite 7

V, el mantenimiento del sistema de refrigeración 7

1. Reunión informativa sobre el sistema de refrigeración 8
2. Mantenimiento del sistema de refrigeración 8

VI, SOFIM 8140.43S / 43S3 / 43N principios de funcionamiento y construcción de diesel Common Rail de control electrónico del sistema 8

VII, el cuadro de mantenimiento Kilometraje 9

I, Modelos y principales parámetros técnicos

Principales parámetros de 8140.43S / 43S3 / 8140.43N motores

Modelo	8140.43S / 43S3	8140.43N
el modo de ciclo de combustión	Diesel, 4 tiempos	
modo de suministro de aire	con turbocompresor, intercooler	
inyección de modo de	inyección directa	
Número de cilindros	4 cilindros en línea	
Diámetro del cilindro (mm)	94.4	
Carrera (mm)	100	
Cilindrada total (cm ³)	2798	
Comprimir relación	18.5	
KW de potencia nominal / (r / min)	92/3600	107/3600
Par máximo Nm / (r / min)	285/1800	320/1500
La velocidad del motor sin carga Mini (r / min)	800 ± 25	
Max. la velocidad del motor sin carga (r / min)	4200 ± 50	
La presión de compresión del cilindro en el PMS (* Mpa)	2 ± 2,6	
Mini. presión en el PMS (* Mpa)	1.6	
La presión del aceite en el motor		
En la mini. Velocidad del motor (Mpa)	≥ 0,08	
A potencia nominal (Mpa)	≥ 0,35	
Inyección de combustible del sistema	BOSCH MS 6.3/EDC16 combustible de inyección	

de control	del sistema de control
Inyector de combustible	BOSCH eléctrica del inyector de combustible DSL A 136 P 804
Alta presión, bomba de aceite	CP1
De encendido para	1-3-4-2
Emisión	Euro III
(*) ¿Cómo recoger el valor de presión: mientras el motor en marcha a través de partida dinamo, la temperatura del aceite es de 40 °C – 50 °C, y las paradas de la bomba de alta presión.	
Gas tiempo de distribución (en la esquina exterior del cigüeñal)	
La ingesta de ángulo de avance	8 °
La ingesta de ángulo lag	37 °
Escape ángulo de avance	48 °
Escape ángulo de desfase	8 °
La válvula de ajuste de la holgura (en frío)	
Holgura de las válvulas de admisión de trabajo (mm)	0,5 ± 0,05
Holgura de las válvulas de escape de trabajo (mm)	0,5 ± 0,05
Ajuste de la holgura de escape: (de trabajo)	0,5 ± 0,05

Holgura de las válvulas de admisión de trabajo (mm)	$0,5 \pm 0,05$
Holgura de las válvulas de escape de trabajo (mm)	$0,5 \pm 0,05$

II, Resumen

1. SOFIM8140.43S / 43S3 / 43N familias de motores diesel son desarrolladas por Iveco SpA (Italia), y satisfacer las normas de emisiones Euro III en todo el mundo a través de sus líderes en la técnica. Son de estructura de accesorio único que puede conducir a la bomba de vacío, bomba de dirección asistida, filtro de aceite, bomba de alta presión de aceite y accesorios, y tienen una estructura firme y una buena versatilidad.
2. El bloque de cilindros, piezas superior e inferior, es de fundición integral, lo cual es conveniente para el montaje del cigüeñal en él, y equipado con seco de paredes finas camisas de los cilindros;
3. La culata es de fundición de Ardal, y equipado con la junta de la válvula y la tubería de la válvula.
4. El cigüeñal está hecho de grafito nodular castiron, totalmente compatible, y se pone el zapato confianza como empuje posición de referencia. Cigüeñal y el eje pitman revista han pasado por ambas inducciones endurecimiento, y la intensificación de hundimiento de corte rodante;
5. El buje de cojinete del cigüeñal y la barra de conexión son de plomo cobre galvanizado ternaria;
6. El órgano de distribución de gas es el árbol de levas del techo que se coloca sobre la cabeza del cilindro y la válvula de gas se abre directamente por el árbol de levas, el cigüeñal y está impulsado por el cigüeñal a través de correa dentada;
7. El sistema de lubricación: el sistema de lubricación del motor es un tipo de sistema de círculo de circuito compulsivo. El aceite pasa por el filtro de la bomba de aceite en el filtro de recogida de aceite en el cárter, y luego, los flujos de presión, en el enfriador de aceite para enfriar, pasa

por el filtro de aceite, y termina todos los lubricantes a través de todos los componentes de lubricación en la bomba de combustible y, por último, vuelve al sumidero.

8. El sistema de refrigeración del sistema de circuito compulsivamente cerca: formado por una válvula de agua de inyección y una válvula de retención de agua, que puede ajustar la presión del sistema de interiores.

9 El combustible common rail sistema de inyección del motor diesel: el sistema de inyección de combustible puede proporcionar la presión de inyección de 135Mpa en la cumbre, y el sistema eléctrico logró controlar con precisión para optimizar el rendimiento del motor y escape y el consumo de combustible.

10. 8140.43S / 43S3 / 43N modelos de motores diesel son turbo y thereinto, 8140.43N motor diesel está equipado con boquilla de sección variable turbo de geometría-cargadores (VNT).

III, Mantenimiento y Reparación

1. Comprobación y preparación antes de la puesta en marcha

1.1 Comprobación y preparación antes de la puesta en marcha

1. El nivel del aceite que debe estar entre los dos scrives, y añadir el aceite a través de la adición de aceite en el flujo cuando es necesario. Debe utilizar CH4 15W/40 gasoil y CH4 10w/30 diesel, como el petróleo (Fujian), recomendó.
2. Compruebe el volumen de refrigerante que debe estar entre MAX y MIN, y añadir refrigerante a través de flujo cuando sea necesario. Hay que añadir silicato tres proofings longacting refrigerante: punto espigado > 107.8 °C, punto de congelación > -37 °C, JFL - 3 o HF - 36 líquido refrigerante.
3. Revise todas las uniones de tuberías de agua y las juntas de tubería de combustible para garantizar que se encuentren en buen estado, ni ninguna fuga.
4. Revise el filtro de aire, filtro de combustible y la batería.

1.2 El arranque del motor en condiciones normales de temperatura

1. Mover la palanca de cambios de engranajes a cero.
2. Para el motor de nuevo, desde hace mucho tiempo el motor parado o en el motor se detuvo por la escasez de combustible, gas claro en la tubería de combustible.
 3. Totalmente pise el pedal del embrague.
4. Puesto en el interruptor de encendido de la llave y encender el motor de arranque. Arranque el motor, y luego, inmediatamente suelta clave, donde el tiempo de arranque es generalmente dentro de 5 segundos.
5. Si el motor no se ha iniciado, no se debe mantener el trabajo inicial de más de 30 segundos y reiniciar después de un minuto, y después de tres veces sin éxito, de partida, tratar de encontrar las razones, y reiniciar después de un fallo eliminados.
6. Después de iniciar, mantener baja la velocidad de carrera durante 10 segundos, y luego, cuando aumenta la presión de aceite, acelerar, y participar en equipo y unidad.
7. Para vehículos nuevos después de no uso a largo plazo y acciones, mantener baja la velocidad de carrera unos 30 segundos después de comenzar, y después, mantener bajo consumo de corriente durante 10 minutos, y después, ejecute en permitido de alta carga.

1.3 Para el motor de arranque a baja temperatura (para el vehículo con el precalentamiento de arranque), la diferencia por debajo de la temperatura normal es que se explica de la siguiente manera:

Arranque en frío de control: mientras que los del sensor de temperatura del refrigerante, el sensor de temperatura del aire o el sensor de temperatura del combustible indica el grado de información que está por debajo de 0 ° C, ECU automáticamente el control y la aplicación de precalentamiento.

1.4 Motor en marcha

Durante el funcionamiento, con frecuencia compruebe los siguientes elementos, y hacer el cheque y la eliminación inmediata a los problemas encontrados.

1. Si el indicador de alarma está activada.

2. Si la temperatura del combustible y la temperatura del agua se muestra en el tablero son normales.
3. Si el sonido golpeando los componentes, si los componentes sueltos, o alguna otra cosa anormal.
4. Si hay olor no convencionales causados por alta calientes del motor o de algunos componentes eléctricos.
5. Tenga cuidado de que el indicador de velocidad en el salpicadero, y preservar la mano dentro del área verde para obtener el mejor valor de rendimiento de consumo de combustible relación.

1,5 parada del motor

1. A su vez la tecla para detener

Observaciones: si bien no es la emergencia, sin llegar a prohibir el motor de carga, pero en primer lugar el cambio de funcionamiento del motor a velocidad baja durante 3 minutos, y luego hacer de estacionamiento.

2. En invierno, el líquido refrigerante suficiente con respecto a la temperatura más baja de la atmósfera, lo que evitará el daño por congelamiento hacia el sistema de refrigeración.
3. Si la facilidad de estacionamiento electromagnético no funciona, hacer una reparación inmediata, sin embargo, no re-inicio de la reparación antes de que se haya terminado.

2. Precauciones generales en el funcionamiento del motor

. 2 1 Para los vehículos nuevos, después de cambiar la correa dentada y la unidad alrededor de 1.500 kms y normalmente la unidad cerca de 10.000 kilómetros, ir al taller autorizado para regular la tensión de la correa dentada; Después de 30.000 kilómetros de conducción, comprobar y regular la correa dentada, y debe cambio de la correa si la correa dentada es el desmontaje, después de cada 60.000 kms de conducción, debe cambiar la correa, y si no es raspar la fricción en la parte posterior de la correa dentada, que la regulación instantánea hacia el sistema de tensión, y si bien el roce de fricción es bastante pesado, debe reemplazar la correa dentada a un taller autorizado, que protegerá el motor de los daños causados el momento incorrecto.

2. 2 El combustible que es utilizado por la bomba de alta presión es militar, que se puede conseguir en el vendedor de combustible designado por el gobierno o en la estación de combustible, y debe ser 0 # -10 #, o # -20 (decidido por la atmósfera temperatura), diesel

militar se reunió con el estándar internacional (GB/T19147-2003). Mientras que el kilometraje de conducción está por encima de 800kms, introducir el tanque de combustible de repuesto de diesel, pero prohibir el uso del diesel malo y desagradable contenedor diesel.

2. 3 Si bien la compra y recarga de lubricación, por favor revise el modelo indicado que está disponible en todos los vendedores de combustible formal.

2. 4 de archivo de un contenedor de combustible y un depósito de aceite tanto en el garaje, y llenar en ellos el combustible y el aceite de 2-3 días por delante para depositar en ella las impurezas y la humedad, y luego, llenar en el motor, que es capaz de aumentar el período de uso antes de un tiempo de más de pasillo.

2. 5 El cargador funciona con 180.000 rpm en la cumbre, y se vuelve muy caliente. Enfriar y lubricar el rotor a través de la presión de aceite. Por lo tanto, no deje de corto el motor de carga si no aparición debido a que la bomba de aceite se detendrá consecuentemente después de que el vehículo se detiene, y no el retorno de aceite en el cargador, lo que aumentará la temperatura de los rodamientos del cargador y daños, y el aceite causa fugas.

2. 6 No tiene permiso para hacer funcionar el motor en cada Max. velocidad para cada arte, incluyendo la condición de descenso.

3. Motor en marcha en

La vida útil de un motor es afinitiva con la situación de trabajo principal. Por lo tanto, es importante para que el motor en marcha en un vehículo. Para el motor Sofim, el rodaje en el kilometraje es 1500kms de acuerdo con la siguiente tabla:

Millas de conducción (km)	Carga	Velocidad del vehículo
000-200	Sin carga	Por debajo del 50% de la velocidad nominal del motor instalado
> 200-600	Por debajo del 50% de la carga	Por debajo del 50% de la velocidad nominal del motor instalado

> 800-1000	Por debajo del 50% de la carga	Por debajo del 50% de la velocidad nominal del motor instalado
> 1000-1500	Por debajo del 50% de la carga	Por debajo del 50% de la velocidad nominal del motor instalado

Precaución de nuevo motor está en:

1. Comprobación de si el aceite, refrigerante o electrolito es suficiente.
2. Comprobar si las fugas de unión de tuberías, pérdidas, y luego tomar la resolución.
3. Tenga cuidado de todos los indicadores de alarma. Y hacer la reparación de ejemplo, si no convencional.
4. Fíjese si el motor de sonidos golpeando, lo que interfiere, frotar o perder.
5. Si no es extraño olor causado por los altos caliente.
6. Mientras se ejecuta, por favor conducir por 1 o 2 Grade Road.
7. Reemplace el aceite después de 1500kms.

IV, de mantenimiento del sistema de lubricación

1, Informe sobre el sistema de lubricación

El sistema de lubricación está compuesto por ranura de aceite del cigüeñal, ranura de aceite clave, caja de accesorios con la bomba de aceite, enfriador de aceite, filtro de aceite, bomba de vacío, ajustador de presión de aceite, bomba de aceite, filtro de recogida de aceite, la boquilla de refrigeración del pistón, cargador lechón, presión de aceite sensor y así sucesivamente.

El nivel de lubricación se mide por la regla de aceite montado en el lado de la bomba de aceite a alta presión. Durante la medición, apague el motor, y después de que el nivel de aceite es todavía, sacar la regla de aceite y limpie la regla por un poco de algodón claro, y luego, ponerlo en el pozo de nuevo, pero en el fondo del sumidero, y re-dibujar-hacia fuera para comprobar el nivel de aceite. Hay dos grados en el estado del aceite, y el nivel de aceite debe estar por encima del mínimo uno, si no, dejaría de suministrar petróleo a causa de no absorber el aceite y el nivel de aceite debe ser sopló el alto, si no, sería suceder que la gran final golpea el nivel de aceite y genera

bancos de niebla de aceite demasiado y la gota de aceite en la caja del cigüeñal, lo que provocará grandes depósitos de carbón en la parte superior del pistón y en la cámara de combustión, se coque y el palillo hacia abajo el pistón, y se el humo del motor y la fuga en el sello de aceite, al mismo tiempo.

2. Sustituir al petróleo

Después del período de rodaje y el trabajo a largo plazo, el aceite se mezcla con las impurezas y el polvo y la suciedad, y los gases de escape parcial y ácidos y álcalis, que corroen el cuerpo del motor. Por lo tanto, después de cierto período de trabajo, todo el aceite se descarga, y será reemplazado por uno nuevo de acuerdo a la tabla de intervalos de mantenimiento. Y cuando sucede que el kilometraje anual de conducción es menor que el número necesario, cambiar el aceite una vez al menos un año.

Si hay impurezas gran acumulado en el fondo del pozo, el uso o el aceite de NO5 NO7machine (aceite de husillo de luz) para limpiar el sistema de lubricación. Sin embargo, prohibir el uso del aceite de la gasolina o el carbón para limpiar.

Cada vez que después de cambiar aceite, mantenga el motor encendido por un corto tiempo, sin carga, que es capaz de hacer que el aceite suficiente para que el sistema de lubricación y cargos en la misma suministra petróleo.

Mientras que el llenado de aceite, limpiar el flujo, que puede prevenir cualquier impureza. Durante el llenado terminado, cubrir el labio correctamente (presionando y girando alrededor de 90 grados.), Y comprobar la altura del nivel de aceite 3 minutos más tarde.

V, de mantenimiento del sistema de refrigeración

1, Informe sobre el sistema de refrigeración: el sistema de refrigeración está compuesto principalmente por la bomba de agua, camisa de agua, termostato, ventilador, y embrague electromagnético ventilador, el radiador, parabrisas montado sobre el chasis.

Mientras el motor está funcionando, el cigüeñal acciona la bomba de agua por la rueda de la correa y el poli V-cinturón, y luego, llama la agua fría de la parte inferior del radiador en la camisa del cilindro de agua en bloque y camisa del cilindro de agua a lo largo de la tapa de pozo de agua, y finalmente en la caja del termostato a lo largo de la parte frontal de la tapa del **cilindro**, donde hay dos salidas: Aunque la temperatura del refrigerante es más de 79 °C, el termostato comienza a abrirse, y el agua pasa a través del termostato del motor al radiador, y el ángulo abierto del termostato aumentará, mientras que la temperatura del agua aumentando al máximo;. Mientras que la

temperatura del refrigerante está por debajo de 79 °C, el termostato no se abre, que interrumpe el curso de agua hacia el radiador, y permite que el flujo de agua directamente en el agua la bomba y el aumento de la temperatura del motor rápidamente.

2, de mantenimiento del sistema de refrigeración

Mientras que el motor está en marcha, debe haber un agente de refrigeración suficiente en el sistema de refrigeración, lo que asegurará que el motor puede funcionar con normalidad. Por lo tanto, debe comprobar y además para el medio de enfriamiento antes de cada momento de encender el vehículo. El medio de enfriamiento se mezcla adecuadamente con un poco de agua clara suave y refrigerante de acuerdo a la temperatura ambiente. Y hacer control periódico y la sustitución medio de enfriamiento de acuerdo a la tabla de intervalos de mantenimiento. No utilice el agua mineral de alta alcalinos o más duro en el sistema de refrigeración.

Realizar la comprobación de intervalo de mantenimiento para la elasticidad de la correa de la bomba de agua.

Compruebe regularmente si las articulaciones o cable de embrague electromagnético y el influjo de la bomba de agua está dañada. Si está dañado, haga el cheque de la instancia y la reparación. Por favor, consulte el manual de reparación de cómo desmontar el sistema de refrigeración.

VI Reunión informativa y composición del sistema de control electrónico de SOFIM 8140.43S / 43S3 / 43N común motor diesel de ferrocarril:

El sistema de gestión del motor de SOFIM común rail diesel (formulario corto de MS6.3) está en torno al centro de control de motor electrónicamente controlado modelo (formulario corto de ecus), y es capaz de controlar con precisión el volumen de la inyección y la inyección de ángulo de avance, que se el motor en su mejor estado bajo diferentes condiciones de trabajo. También es eficaz para controlar las emisiones y disminuir el ruido.

El sistema de control electrónico incluye, principalmente, por debajo de tres partes:

1. Entrada de señal de las instalaciones y la señal de entrada: La entrada de señal del sistema de control electrónico sobre todo introduce la señal de control diferentes en ecus a través de diversos sensores, como los sensores: velocidad del cigüeñal, sensor del volante de tiempo, el sensor de sincronización del árbol de levas, turbo-cargado sensor de presión, el refrigerante sensor de temperatura, sensor de

5	Revisar la bomba de agua, compresor de AC y el cinturón de dinamo	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	Comprobar la proporción de líquido refrigerante en el sistema de refrigeración	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7	Vuelva a colocar la bomba de agua. El compresor y el cinturón de dinamo			✓		✓			✓			✓			✓			✓	
9	Vuelva a colocar la correa de distribución dentada			✓		✓			✓			✓			✓			✓	
10	Inspeccione la boquilla de inyección de			✓		✓			✓			✓			✓			✓	
11	Verifique la suspensión del motor			✓		✓			✓			✓			✓			✓	
12	Sustitución del refrigerante					✓						✓						✓	
13	reemplazar seco del núcleo del filtro de aire		✓		✓	✓		✓		✓		✓		✓		✓		✓	

★ En el kilometraje de 20.000 km (incluyendo el rodaje en 3500, 5.000 kilómetros períodos), después de cada 5000kms, debe sustituir el aceite y filtro de aceite, después de cada 10000kms, debe reemplazar el filtro de combustible y filtro de aire.

★ ★ Debe reemplazar el petróleo una vez que un año después de 1500kms, con un vehículo nuevo o cuando se sustituya la correa de distribución dentada, ajustar su tensión, después de 30000kms, debe reemplazar la correa dentada si el desmontaje.

★ ★ ★ El intervalo de mantenimiento de la sobrecarga o mal estado de las carreteras se añade a cada 10000 kms, donde los elementos de mantenimiento de 1-4 en la tabla anterior es para llevar a cabo.



APRIETE CULATA SOFIM 8140.23 / 8140.43 2.8TDI



Sofim es un fabricante de motores Italiano con una larga trayectoria en la fabricación de motores. Casi siempre ligados a vehiculos italianos Fiat , Iveco ultimamente ha realizado alianzas con Renault que monta motores sofim en la Master 2.8 así como maquinaria de obras publicas.

Como Italianos que son, tienen un sin fin de aplicaciones y modelos , aunque no se diferencian en mucho exteriormente , según el vehiculo los motores

cambian sustancialmente.

Es muy recomendable aplicar los aprietes para el código de motor que nos disponemos a reparar en el post de hoy os referenciamos para los tipos de motor 8140.43 y 8140.23, de 2800 cc inyección directa.

APRIETE DE CULATA

1. **Apretar en orden indicado 30Nm**
2. **Apretar en orden indicado 60Nm**
3. **Aflojar y apretar tornillo a tornillo 60Nm**
4. **Apretar angulo de giro 90°**
5. **Apretar angulo de giro 90°**

ORDEN DE APRIETE



REGLAJE DE VALVULAS

Efectuaremos el reglaje sustituyendo las pastillas ubicadas encima de taqué, si bien hay utillajes para realizar la operación sin desmontaje del arbol de levas, si no disponemos de los mismo podemos realizar la operación antes de instalar la culata.

Reglaje Admisión y Escape de 0.45 a 0.55 en frío



Texto original en inglés:

SOFIM8140.43S/ 43S3 /43N Diesel Engine Manual

[+Proponer una traducción mejor](#)