



www.solediesel.com

Motor diesel marino

Manual del operador

MINI-62
SM-103

U_CTMT62103_ES
Revisión 1

Introducción

Presentación

Estimado cliente,

Antes que nada, quisiéramos darle las gracias por escoger un producto Solé Diesel. Le recomendamos que lea este manual detenidamente antes de llevar a cabo cualquiera de las operaciones, y que lo tenga siempre a mano, cerca del motor, ya que puede ser de gran utilidad en el futuro.

Nuestro objetivo como empresa de fabricación es que usted disfrute de nuestro producto, sea cual sea el uso que haga de él. El equipamiento fabricado en las instalaciones de Solé Diesel está diseñado para ofrecer el mayor rendimiento en las condiciones de funcionamiento más exigentes.



Las imágenes, el texto y la información que contiene este manual están basados en las características del producto en el momento de la publicación. Solé Diesel se reserva el derecho de modificar este documento sin previo aviso.

Tabla de contenidos

Introducción	3
Tabla de contenidos	4
Precauciones de seguridad e instrucciones	6
Garantía Solé Diesel	9
Sección 1 - Información del motor	12
1.1. Identificación del motor	12
Etiqueta identificativa:	12
Número de serie en el motor:.....	12
1.2. Identificación de las partes del motor.....	13
Sección 2 – Transporte, manipulación y almacenamiento	14
2.1. Recepción	14
2.2. Transporte y manipulación del motor embalado.....	14
2.3. Transporte y manipulación del motor desembalado.....	15
2.4. Almacenamiento del motor embalado y desembalado.....	15
Sección 3 - Instalación	16
3.1. Funcionamiento con inclinación	16
3.2. Instalación del motor.....	16
Sección 4 - Funcionamiento	17
4.1. Lista de verificación pre-arranque.....	17
4.2. Arranque del motor.....	17
4.3. Apagado del motor	18
4.4. Funcionamiento del motor a baja temperatura.....	18
4.5. Hibernación y conservación	19
4.6. Mantenimiento durante el almacenamiento	20
4.7. Restablecimiento de las condiciones de funcionamiento	20
Sección 5 - Sistemas y mantenimiento programado	21
5.1. Seguridad y prevención.....	21
5.2. Programa de mantenimiento periódico.....	21
5.3. General.....	23
Tarea de mantenimiento. Apriete tornillos, fijación	23
Tarea de mantenimiento. Inspección de holgura de válvulas.....	23
Tarea de mantenimiento. Inspección de presión de compresión	24
5.4. Sistema de lubricación.....	26
Descripción del circuito.....	26
Especificaciones del aceite	26
Tarea de mantenimiento. Cambio de filtro de aceite.....	27
Tarea de mantenimiento. Comprobación del nivel de aceite	27
Tarea de mantenimiento. Lleno/cambio de aceite.....	28
5.5. Sistema de combustible.....	28
Descripción del circuito.....	28
Especificaciones de combustible	28
Tarea de mantenimiento. Inspección de nivel de combustible.....	29
Tarea de mantenimiento. Limpieza del depósito de combustible	29

Tarea de mantenimiento. Depuración del filtro separador de agua	29
Tarea de mantenimiento. Cambio de filtro de combustible	29
Tarea de mantenimiento. Inspección de bomba de inyección	29
Tarea de mantenimiento. Inspección de inyector	30
Tarea de mantenimiento. Purgar aire del sistema de combustible	30
5.6. Sistema de refrigeración	31
Especificaciones del refrigerante	31
Tarea de mantenimiento. Comprobación del refrigerante	32
Tarea de mantenimiento. Lleno/cambio de refrigerante	32
Tarea de mantenimiento. Inspección del filtro de agua de mar	32
Tarea de mantenimiento. Inspección de impulsor bomba de agua de mar	32
Tarea de mantenimiento. Inspección del ánodo de zinc	33
5.7. Sistema de admisión y de escape	33
Descripción del circuito de escape	33
Tarea de mantenimiento. Inspección filtro del aire	34
Tarea de mantenimiento. Inspección de gas de escape, ruido y vibraciones	34
5.8. Sistema eléctrico	35
Panel	35
Sensores e interruptores	35
Batería	36
Protección de instalación - Fusible -	36
Relés	37
Tarea de mantenimiento. Inspección de bujía de incandescencia	37
Tarea de mantenimiento. Inspección de motor de arranque	37
Tarea de mantenimiento. Inspección de tensión de la correa del alternador	37
Tarea de mantenimiento. Nivel de batería	38
Sección 6 - Diagnóstico de averías	39
Sección 7 - Especificaciones técnicas	44
Sección 8 - Pares de apriete	47
Sección 9 - Diagramas eléctricos	49
Sección 10 - Dimensiones generales	54
Sección 11 - Instrucciones para reemplazar, desechar y eliminar	57
Sección 12 - Inspección preentrega motores propulsores	59
Sección 14 - Registro de mantenimiento	61

Precauciones de seguridad e instrucciones

En Solé Diesel nos preocupa su seguridad y el estado de su máquina. Las precauciones de seguridad y las instrucciones son una de las principales formas de llamar su atención respecto a los riesgos potenciales asociados al funcionamiento de nuestro motor. Siga las precauciones que se enumeran a lo largo del manual antes y durante los procedimientos de funcionamiento y mantenimiento para su seguridad, la seguridad de los demás y el rendimiento de su motor.

Tipos de precauciones de seguridad:

⚠️ ADVERTENCIA

Indica la presencia de un riesgo que puede **provocar lesiones personales graves, muerte o daños materiales considerables.**

⚠️ PRECAUCION

Indica la presencia de un riesgo que **provocará o puede provocar lesiones personales leves o daños materiales.**

⚠️ AVISO

Comunica información sobre instalación, funcionamiento y mantenimiento relacionada con la seguridad, pero no con ningún riesgo.

⚠️ ADVERTENCIA

Mantenimiento del sistema de combustible y materiales combustibles. Una llamarada puede provocar lesiones graves o la muerte.



No fume ni permita llamas o chispas cerca del sistema de inyección de combustible, la línea de combustible, el filtro de combustible, la bomba de alimentación, u otras fuentes potenciales de combustible derramado o vapores de combustible. No ponga nunca combustible en el depósito mientras el motor esté en marcha, ya que el combustible derramado puede encenderse en contacto con partes calientes o chispas.

Recoja el combustible en un contenedor apto al retirar la línea de combustible o el sistema de combustible. Mantenga las líneas de combustible y las conexiones ajustadas y en buen estado. No reemplace las líneas de combustible flexibles por líneas rígidas y utilice secciones flexibles para evitar que la línea de combustible se rompa por las vibraciones.

Mantenga el compartimiento y el motor limpios y sin escombros para minimizar el riesgo de fuego.



⚠️ ADVERTENCIA

Mantenimiento del filtro de aire. Una explosión repentina puede provocar lesiones graves o la muerte.

No maneje el motor sin el filtro/silenciador de aire

⚠️ ADVERTENCIA

Materiales combustibles. El fuego puede provocar lesiones graves o la muerte.

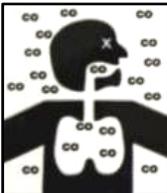


El combustible del motor, los vapores del combustible y los materiales combustibles son inflamables y explosivos. Maneje estos materiales con cuidado para minimizar el riesgo de fuego o explosión. Equipe el compartimiento o el área cercana con un extintor completamente cargado. En caso de fuego siga estas instrucciones:

- Apague el motor (s).
- Descargue continuamente todo el contenido de un extintor portátil de halón o CO₂ (u otra provisión) inmediatamente.

⚠️ ADVERTENCIA

El monóxido de carbono (CO) puede causar náuseas graves, desvanecimientos o la muerte.



El tubo de escape del motor contiene monóxido de carbono. El monóxido de carbono es un gas inodoro, incoloro, sin sabor y no irritante que puede provocar la muerte incluso si se inhala durante poco tiempo. Tome aire fresco y no se siente, se tumbe ni se duerma si alguien presenta signos de intoxicación por monóxido de carbono:

- Mareo, vértigo
- Cansancio físico, debilidad en articulaciones y músculos. Somnolencia, fatiga mental, incapacidad de concentrarse o hablar de forma clara, visión borrosa.

⚠️ ADVERTENCIA

Mantenga el área alrededor de la batería bien ventilada. Mientras está en marcha el motor o se carga la batería, se produce gas hidrógeno que puede prenderse fácilmente.



No permita que el fluido de la batería (ésta contiene ácido sulfúrico) entre en contacto con la ropa, la piel o los ojos. Lleve siempre guantes de seguridad y ropa protectora durante el mantenimiento de la batería. Si el fluido de la batería entra en contacto con los ojos y/o la piel, lave inmediatamente la zona afectada con abundante agua limpia y obtenga tratamiento médico.



⚠️ PRECAUCION

Elementos móviles. Mantenga manos, pies, cabello, ropa y cables de prueba lejos de las correas y las poleas cuando el motor esté en marcha. Vuelva a colocar protecciones, pantallas y cubiertas antes de manejar el motor.

⚠️ PRECAUCION

Antes de trabajar con el motor conectado, primero deshabilítelo de la siguiente forma:



Ponga el panel de control en modo OFF.

- (1) Desconecte la fuente de alimentación de la batería.
- (2) Desconecte los cables de la batería. Retire primero el cable negativo (-) al desconectar la batería. Vuelva a conectar el cable negativo (-) en último lugar al reconectar la batería.

Siga estas precauciones para evitar que el motor se encienda desde el panel a distancia mientras se está trabando sobre el mismo.



⚠️ PRECAUCION

No quite nunca la tapa del refrigerador si el motor está caliente. Saldrán vapor y chorros de refrigerante caliente del motor y pueden quemarle gravemente. Deje que el motor se enfríe antes de intentar quitar la tapa del refrigerador.

⚠️ AVISO

Lea el *Manual del operador del motor* y entiéndalo antes del funcionamiento y el mantenimiento del motor, para asegurarse de que sigue unas prácticas de funcionamiento y procedimientos de mantenimiento seguros.

Protección auditiva. Utilícela para evitar la pérdida de audición cuando maneje el motor.

⚠ AVISO

1. El instalador/operador del motor tiene que llevar ROPA adecuada para el lugar de trabajo y la situación; en especial hay que evitar llevar ropa holgada, cadenas, brazaletes, anillos y todo tipo de accesorios que puedan enredarse con las partes móviles.
2. El instalador/operador del motor tiene que llevar equipamiento de protección personal, como guantes, calzado de trabajo y la protección ocular y auditiva que requiere la tarea.
3. La zona donde trabaja el operador debe mantenerse limpia y sin aceite u otros derramamientos ni residuos sólidos (virutas de metal, etc.)

Etiquetas en el motor

⚠ CAUTION - AVISO ⚠

• Over cranking can cause engine water ingestion.

Excesivos intentos de arranque pueden provocar entrada de agua en el motor.

Si el motor no se enciende tras varios intentos de arranque puede causar entrada de agua en el motor. Ante esta situación se recomienda:

- 1) Cierre el grifo de fondo.
- 2) Drene completamente el agua del sistema de escape en el colector de agua.
- 3) No intente reiniciar el motor hasta que se identifique la causa del fallo de encendido.

⚠ AVISO ⚠

El motor y/o el inversor se suministran sin ningún fluido en su interior. Consulte el manual para seguir el procedimiento de instalación y puesta en marcha.



Tanto el motor como el inversor se suministran sin ningún tipo de fluido en su interior. Consulte el manual para seguir el procedimiento de instalación y puesta en marcha, así como la capacidad de fluido por cada sistema - refrigerante, aceite y aceite inversor.

Lea el Manual del operador del motor y entiéndalo antes del funcionamiento y el mantenimiento del motor, para asegurarse de que sigue unas prácticas de funcionamiento y procedimientos de mantenimiento seguros.

Tensión peligrosa. Maneje el motor solamente cuando todas las protecciones y paneles eléctricos estén a punto.

⚠ CAUTION - AVISO - ATTENTION ⚠ ATTENZIONE - ACHTUNG



Partes calientes, refrigerante y vapor. Detenga el motor y deje que se enfríe antes de tocar o retirar cualquiera de sus partes.

Elementos móviles. Mantenga distancia de seguridad de las correas y poleas cuando el motor esté en marcha. Vuelva a colocar protecciones, pantallas y cubiertas antes de manipular el motor.

Material pesado. Motor es un elemento pesado, utilizar las herramientas adecuadas para su transporte y manipulación.

No utilice el motor como peldaño. Utilizarlo como peldaño puede provocar daños en el motor además de perjudicar su funcionamiento.

CONNECT THE POSITIVE
CABLE HERE

CONECTE AQUÍ
EL CABLE POSITIVO



CONNECT THE NEGATIVE
CABLE HERE

CONECTE AQUÍ
EL CABLE NEGATIVO



Punto de conexión del cable rojo positivo y negro negativo de batería al motor.

⚠ AVISO

Etiqueta de instalación de la línea de escape del motor, por encima y por debajo de la línea de flotación. Ver 5.7. Sistema de admisión y escape.

Garantía Solé Diesel

Lea los manuales y documentación entregada con cada motor antes de realizar cualquier operación o consulta. El motor se suministra sin fluidos. Asegúrese de que se usan fluidos acordes con las especificaciones expuestas en los manuales de Solé Diesel.

La aplicación de las condiciones expuestas en este documento será efectiva únicamente en motores o grupos electrógenos que hayan sido facturados en fecha posterior al 4 de noviembre de 2011.

Garantía limitada Solé Diesel

Solé Diesel garantiza que en el momento del envío todos los motores y grupos electrógenos cumplen con las especificaciones previstas y no contienen defectos de fabricación.

El plazo de garantía limitada Solé Diesel entra en vigor desde la fecha de venta al primer comprador final o usuario del motor o grupo electrógeno. En caso de no efectuar la entrega inmediata del producto al cliente final, la garantía entra en vigor 6 meses después desde la fecha de venta. Cualquier período de garantía limitada que no haya transcurrido es transferible al/los siguiente/es comprador/es.

Si Solé Diesel no autoriza lo contrario los plazos de garantía se aplican según el lapso de tiempo en meses desde la fecha de compra o el número límite de horas de funcionamiento (lo que ocurra antes) listados en la siguiente tabla:

Plazos de Cobertura Garantía Limitada				
Producto	Recreo		Trabajo	
	Meses	Horas	Meses	Horas
Motores Propulsores	36	1000	12	2000
Grupos Electrógenos	36	1000	12	2000

Garantía extendida Solé Diesel

Solé Diesel proporciona un periodo de cobertura extendido para los siguientes componentes: bloque motor, culata, cigüeñal, árbol de levas, carcasa del volante de inercia, carcasa de los engranajes de la distribución, engranajes de la distribución y biela.

Plazos de Cobertura Extendidos				
Producto	Recreo		Trabajo	
	Meses	Horas	Meses	Horas
Motores Propulsores	24	1500	-	-
Grupos Electrógenos	24	1500	-	-

Limitaciones

Cobertura:

- a) Para validar la garantía se debe rellenar y enviar la hoja de inspección y preentrega del motor propulsor o grupo electrógeno a Solé Diesel a través de un instalador oficial. Ver SECCIÓN 12.
- b) La garantía cubre cualquier fallo del producto bajo condiciones normales de uso, resultado de un defecto de fabricación.
- c) La garantía cubre los costes de mano de obra necesaria para la sustitución y/o reparación de componentes originales defectuosos de acuerdo con los estándares establecidos por Solé Diesel. El tiempo cubierto para dichas operaciones está limitado a 4 horas.
- d) La garantía cubre los costes razonables de desplazamiento necesario para efectuar las operaciones requeridas. Trayecto limitado a 300 kilómetros o máximo de 3 horas de viaje.

Exclusiones de la cobertura:

- a) La garantía se extenderá únicamente a productos Solé Diesel y será invalidada si los productos de otro fabricante resultan inapropiados o sean causa de avería o mal funcionamiento de nuestros productos.
- b) La garantía no será efectiva en caso de no haber rellenado correctamente y enviado la hoja de inspección y preentrega de motores propulsores o grupos electrógenos a Solé Diesel a través de un instalador oficial. Ver SECCIÓN 12.
- c) La garantía quedará invalidada en caso de no haber efectuado correctamente las revisiones y servicios de mantenimiento indicados en los manuales de uso y mantenimiento. En caso de aplicarse la garantía deberán ser exhibidos comprobantes de las revisiones y servicios de mantenimiento, superando los requisitos indicados en dichos manuales.
- d) Deterioro resultado de un lapso de tiempo de almacenaje superior a 6 meses y/o almacenaje no conforme con los procedimientos expuestos en los manuales de uso y mantenimiento. Así como el deterioro resultado de no cumplir los procedimientos de hibernación especificados en los manuales de uso y mantenimiento.
- e) Fallos por negligencia, falta de asistencia, accidente o utilizaciones anormales y servicio o instalación inadecuados.
- f) Fallos por utilización de componentes no fabricados o vendidos por Solé Diesel.
- g) Fallos por instalaciones eléctricas que no cumplen las especificaciones de diseño o no cuentan con la aprobación explícita de Solé Diesel.
- h) Fallos por aplicación y funcionamiento con combustibles, aceites o lubricantes no autorizados por Solé Diesel.
- i) Fallos por entrada de agua al/los cilindro/s a través del sistema de escape.
- j) Fallos en motores propulsores por utilización de una hélice/s inadecuada para la carga o aplicación. Se recomienda contactar con Solé Diesel para consultar la elección de la hélice/s correcta/s.
- k) Fallos por omisión general de los procedimientos expuestos en los manuales de uso y mantenimiento.
- l) Componentes sometidos a desgaste normal de funcionamiento.
- m) Costes referentes a comunicaciones telefónicas, pérdidas de tiempo o dinero, molestias, botadura, varada, extracción o sustitución de partes o material de la embarcación debido a que el diseño de esta misma lo hace necesario para acceder al motor y daños y/o accidentes producidos como consecuencia de un fallo.

Responsabilidades

Responsabilidades del fabricante:

Las obligaciones de Solé Diesel se limitan a la reparación de las piezas defectuosas o, A DECISIÓN DE Solé Diesel a devolver el dinero de adquisición o sustituir las piezas para evitar cualquier mal funcionamiento resultante de materiales defectuosos o fallos en la fabricación cubiertos por la garantía.

Solé Diesel se reserva el derecho a modificar el diseño de cualquier producto sin asumir ninguna obligación a modificar un producto previamente fabricado.

Este propio manual, así como documentos técnicos, manuales o folletos comerciales podrán sufrir modificaciones sin previo aviso.

Responsabilidades del comprador:

El cuidado, operación y mantenimiento del producto en conformidad con lo especificado en los manuales de uso y mantenimiento queda bajo responsabilidad del comprador. El comprador deberá aportar pruebas de todos los servicios de mantenimiento efectuados. Los costes de dichos servicios, así como de los componentes y fluidos sustituidos en los mismos corren a cargo del comprador.

Las operaciones de mantenimiento descritas en este manual deberán ser efectuadas durante los Períodos Contractuales de Garantía (Cobertura Limitada y Extendida) por un SERVICIO AUTORIZADO Solé Diesel. El incumplimiento de esta condición invalidará la garantía a todos sus efectos. En todo tanto los materiales (aceites, filtros, etc.), como la mano de obra empleada son a cargo del comprador. Deberá conservar la factura del trabajo realizado como prueba de haberse efectuado.

Si el servicio no está cubierto por la garantía el comprador deberá pagar toda mano de obra, material relacionado y cualquier otro gasto asociado al servicio.

Cualquier producto o componente enviado por el comprador para su inspección y reparación, se realizará a portes pagados por el comprador.

Contacto servicio posventa

La reclamación deberá ser realizada durante el período de garantía, avisando al agente autorizado Solé Diesel más próximo, los cuales se encargarán de acordar la reparación e inspección, proporcionando el servicio cubierto por la garantía.

El comprador deberá proporcionar una prueba de la compra y demostrar su fecha presentando al agente autorizado la factura de compra del producto servido o una copia de ésta. Las reclamaciones en garantía no serán gestionadas por el agente hasta que la fecha de compra haya sido verificada.

Así mismo deberá proporcionarse la siguiente información adicional:

- a) Nombre del propietario, dirección y teléfono de contacto.
- b) Modelo y número de serie del producto.
- c) Número de horas de servicio del producto.
- d) Descripción detallada del problema.
- e) Informar de cualquier reparación e instalación efectuados por un servicio externo a la red de distribución Solé Diesel, así como las operaciones realizadas.
- f) Para consultar la lista actualizada de nuestra red de distribución visite el apartado Distribuidores de nuestra página web www.solediesel.com

O solicite la información poniéndose en contacto con Solé Diesel: e-mail: info@solediesel.com
Tlf: +34 93 775 14 00

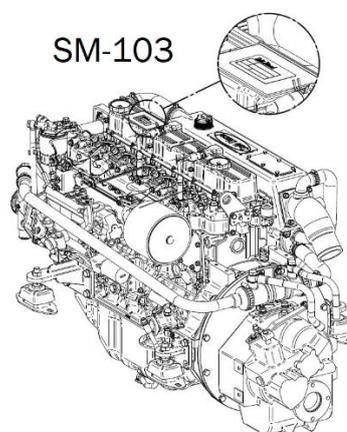
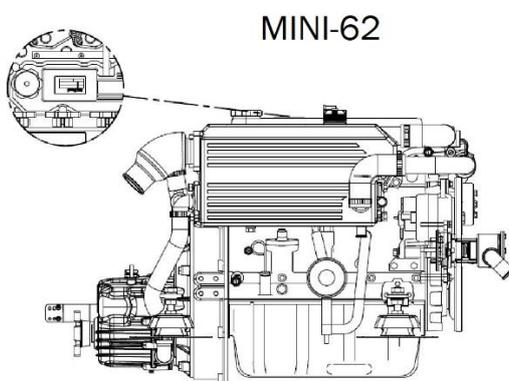
Sección 1 - Información del motor

1.1. Identificación del motor

Etiqueta identificativa:

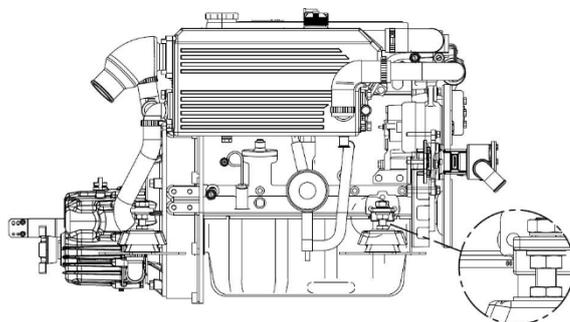
La placa identificativa está ubicada encima de la tapa de balancines

<i>Solé Diesel</i>		MADE IN SPAIN
TIPO TYPE	MINI -	
MOTOR Nº ENG No.		
kW	R.P.M.	

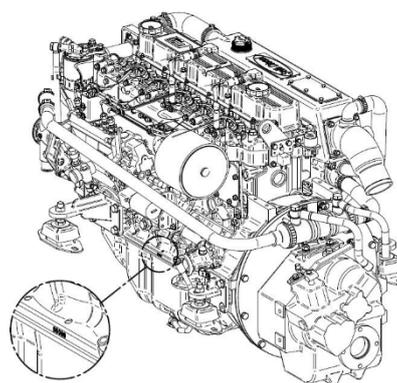


Número de serie en el motor:

Además de la etiqueta identificativa, todos los motores llevan grabado el número de serie en el bloque.



MINI-62

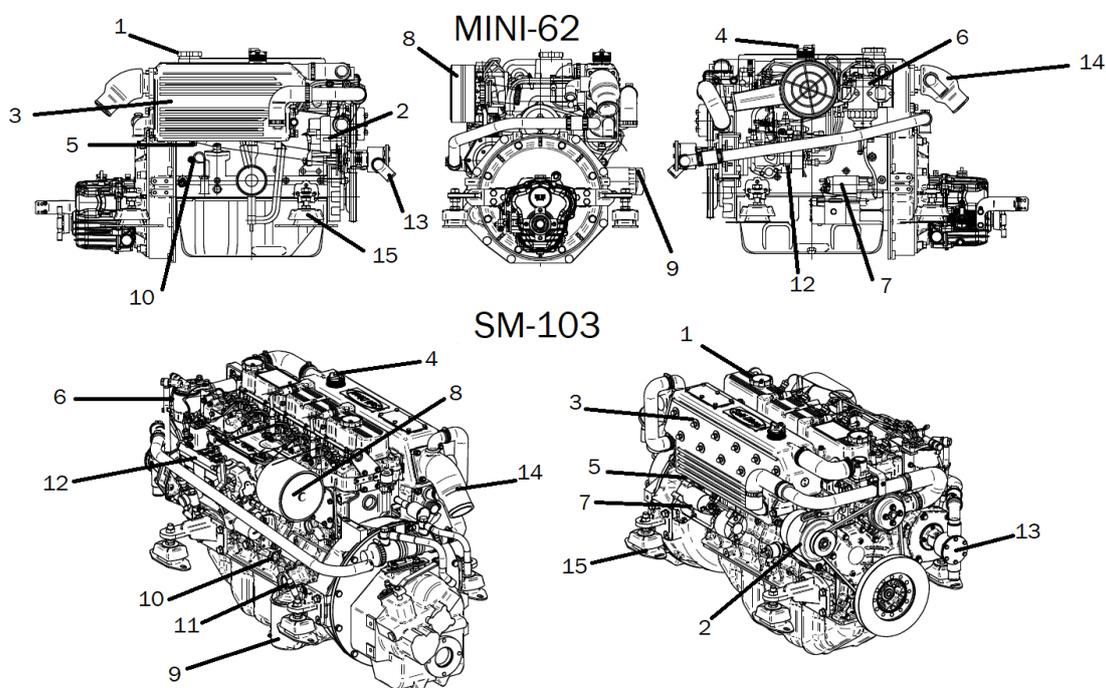


SM-103

1.2. Identificación de las partes del motor

PIEZA	ELEMENTO
1	Tapón llenado aceite
2	Alternador
3	Refrigerador
4	Tapón de llenado de refrigerante
5	Tapón vaciado refrigerante
6	Filtro gasoil
7	Motor de arranque
8	Filtro de aire

PIEZA	ELEMENTO
9	Filtro aceite
10	Varilla nivel aceite
11	Tubo de vaciado de aceite
12	Bomba de inyección
13	Bomba agua salada
14	Codo de escape húmedo
15	Suspensores
16	Turbo



Sección 2 – Transporte, manipulación y almacenamiento

2.1. Recepción

Cuando se entregue el motor asegúrese de que el embalaje no haya sido dañado durante el transporte y que no se haya manipulado indebidamente ni se hayan quitado componentes de dentro del embalaje (vea la información marcada en tapas, bases y cartones).

Coloque el motor embalado lo más cerca posible del lugar de instalación y retire el material de embalaje, comprobando que la mercancía suministrada corresponde a las especificaciones del pedido.



Si ve algún daño o partes que faltan, informe al departamento posventa de Solé Diesel S.A. y al transportista inmediatamente, y remita pruebas fotográficas de los daños.

Tras inspeccionar la mercancía, si ve algún daño escriba una reserva en el albarán. Pídale al transportista que refrende la nota e informe a Solé Diesel S.A., preferiblemente por e-mail (info@solediesel.com).

2.2. Transporte y manipulación del motor embalado

Cuando levante y transporte el motor utilice EXCLUSIVAMENTE un montacargas o un puente grúa con la capacidad de carga apropiada, con cadenas equipadas con ganchos de seguridad adecuados para levantar la carga.

El uso de cualquier otro sistema automáticamente invalida la garantía del seguro contra posibles daños al motor.

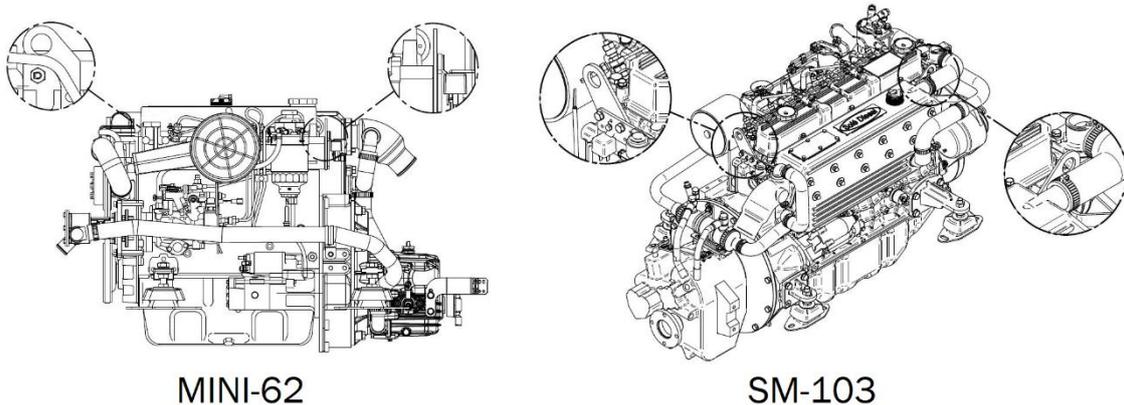
Para desembalar el motor siga estos pasos:

1. Retire la caja de cartón.
2. Levante el motor con un montacargas y cadenas adecuadas que se enganchen a los cáncamos del motor.
3. Traslade el motor a la posición de instalación prevista.
4. Retire el soporte de madera.
5. Empiece las operaciones de instalación.



2.3. Transporte y manipulación del motor desembalado

Cuando el motor esté desembalado y listo para el transporte, utilice EXCLUSIVAMENTE los cáncamos de elevación adecuados.



2.4. Almacenamiento del motor embalado y desembalado

Si se deja el motor inactivo durante períodos prolongados, el cliente debe comprobar las condiciones de conservación posibles en relación al lugar de almacenamiento.

Si el motor no se usa durante períodos prolongados y se deja almacenado, observe todas las especificaciones técnicas pertinentes.

El tratamiento del motor para el almacenamiento tiene una garantía de 6 meses después de la fecha de entrega.

AVISO

Si el usuario decide encender el generador tras un largo período de tiempo, debe hacerse en presencia de un técnico autorizado.

Sección 3 - Instalación

3.1. Funcionamiento con inclinación

Asegúrese de que el motor está instalado en una superficie nivelada. De lo contrario, se permite el siguiente funcionamiento inclinado como máximo:

	Continuamente	Temporal
MINI-62	15°	20° (Max. 30 min.)
SM-103	15°	20° (Max. 30 min.)

Si el motor funciona en estas condiciones, revise la Sección 5. Sistema de lubricación.

3.2. Instalación del motor

Siga estos pasos para instalar el motor:

1. Fije el motor. Ver Sección 10 Dimensiones generales del motor y Sección 8 Pares de apriete.
2. Acople el motor al inversor, bomba hidráulica, alternador o mecanismo de extracción de potencia correctamente.
3. Conecte la salida de escape. Ver Sección 10 Dimensiones generales.
 - i. Salida de escape húmedo
 - ii. Salida de escape seco + Salida de agua de mar
4. Conecte el purgador de escape (si está instalado) Ver Sección 10 Dimensiones generales y punto 5.7. sistema de admisión y escape.
5. Conecte la entrada de agua de mar. Ver Sección 10 Dimensiones generales.
6. Conecte la entrada de combustible. Ver Sección 10 Dimensiones generales.
7. Conecte la salida de fuga de refrigerante. Ver Sección 10 Dimensiones generales.
8. Llene el circuito de lubricación con el aceite adecuado. Ver 5.4 Sistema de lubricación.
9. Llene el circuito de refrigeración con el líquido adecuado. Ver 5.6 Sistema de refrigeración.
10. Compruebe todas las conexiones de las tuberías para que no haya fugas de aceite o de refrigerante.
11. Prepare el sistema de combustible. Ver 5.5 Sistema de combustible.
12. Conecte el panel de control. Ver Manual del Operador del Panel de Control.
13. Conecte la batería. Seguir etiquetas de conexión batería en motor.

AVISO

Es necesario instalar un colector de agua (suministrado como accesorio) en el sistema de escape para evitar la ingestión de agua (Ver sección 5.7 Sistema de admisión y escape).

Sección 4 - Funcionamiento

4.1. Lista de verificación pre-arranque

Siga estas comprobaciones e inspecciones para asegurar el funcionamiento correcto del motor. Además, algunas comprobaciones requieren verificación una vez encendido.

FILTRO DE AIRE: Compruebe la instalación y limpieza del filtro de aire para evitar que entre aire sin filtrar al motor.

ENTRADAS DE AIRE: Compruebe que las entradas de aire estén limpias y despejadas.

BATERÍA: Compruebe que las conexiones de la batería estén ajustadas.

NIVEL DE REFRIGERANTE: Compruebe el nivel del refrigerante según la capacidad del circuito de refrigeración.

CORREAS DE TRANSMISIÓN: Compruebe el estado y la tensión de la correa de la bomba de refrigerante y la correa del alternador de carga de la batería.

SISTEMA DE ESCAPE: Compruebe que no haya fugas de escape ni obstrucciones. Compruebe el estado del silenciador y las tuberías y verifique que las conexiones del sistema de escape están ajustadas.

Compruebe que la salida de escape no esté obstruida.

NIVEL DE COMBUSTIBLE: Compruebe el nivel de combustible y mantenga el depósito lleno para asegurar un suministro de combustible adecuado.

NIVEL DE ACEITE: Mantenga el nivel de aceite por debajo de la marca alta y por encima de la marca baja de la varilla.

ÁREA DE FUNCIONAMIENTO: Compruebe que no haya obstrucciones que puedan bloquear el flujo de entrada de aire.

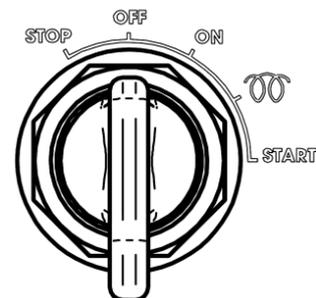
PREPARACIÓN DE BOMBA DE AGUA DE MAR: Prepare la bomba de agua de mar antes del arranque inicial. Para preparar la bomba:

- Cierre el grifo de fondo
- Retire el tubo de la salida del filtro de agua de mar
- Llene el tubo y la bomba de agua de mar con agua limpia
- Vuelva a conectar el tubo a la salida del filtro de agua
- Abra el grifo de fondo

Confirme el funcionamiento de la bomba de agua salada al arrancar, indicado por la descarga de agua desde la salida de escape.

4.2. Arranque del motor

1. **GIRE LA LLAVE EN POSICIÓN ON.** Para encender todos los instrumentos juntamente con la bomba de alimentación de gasoil.
2. **GIRE LA LLAVE EN POSICIÓN DE PRECALENTAMIENTO.** Para calentar el motor durante unos segundos previos al arranque.
3. **GIRE LA LLAVE EN POSICIÓN START.** Para dar señal al motor de arranque y encender el motor.



AVISO

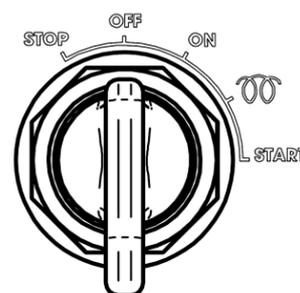
Si el motor no se enciende tras varios intentos de arranque puede causar entrada de agua en el motor. Ver etiqueta de precaución en el motor.

Una vez encendido el motor, compruebe los puntos siguientes. Si ve que algo va mal, pare inmediatamente el motor y luego investigue la causa.

1. La presión del aceite lubricante debería estar entre 0,2 y 0,4 MPa (2 y 4 kgf/cm²) a velocidad nominal.
2. La temperatura del refrigerante debería ser de 75 a 85°C.
3. La temperatura del aceite debería ser de 60 a 95°C.
4. Compruebe que no haya fugas de aceite, refrigerante o combustible.
5. El golpeteo debería irse apagando a medida que aumenta la temperatura del refrigerante. No debería oírse ningún otro ruido defectuoso.
6. Compruebe el color del escape y que no desprenda olores anormales.

4.3. Apagado del motor

1. **RETIRE LA CARGA DEL MOTOR.** Antes de apagar motor, éste debe ser liberado de toda carga (desembragar inversor en punto neutro)
2. **GIRE LA LLAVE EN POSICIÓN STOP.** Automáticamente la llave vuelve a la posición OFF. Todos los instrumentos quedan apagados.
3. **CIERRE EL GRIFO DE FONDO.**



AVISO

Si la aguja del cuentarrevoluciones queda marcando rpm cuando el motor está apagado, gire la llave de nuevo a posición ON y seguidamente vuelva a OFF.

4.4. Funcionamiento del motor a baja temperatura

Siempre que la temperatura atmosférica caiga bajo cero, ocurre la siguiente serie de circunstancias:

- Los líquidos refrigerantes pueden congelarse.
- El aceite se vuelve más espeso.
- Hay una bajada de tensión en los terminales de la batería.
- La temperatura del aire de entrada es baja y el motor tiene dificultad para arrancar.
- El combustible pierde fluidez.

Para impedir el daño causado por el funcionamiento a baja temperatura, el motor debe estar preparado:

1. Utilice refrigerante especial para baja temperatura o una concentración de agente anticongelante adecuada.
2. Cierre el grifo de agua de mar, cuando el motor esté apagado. Abra la tapa del filtro de agua de mar y encienda el motor añadiendo una mezcla de agua dulce y **concentración de agente anticongelante adecuada (ver etiquetas de la caja) hasta que el circuito de agua de mar esté completamente lleno**. Apague el motor y vuelva a colocar la tapa del filtro de agua de mar. Antes de volver a encender el motor, abra el grifo de agua de mar. Repita esta operación cada vez que el motor se utilice a temperaturas bajo 0°C.
3. Utilice aceite de calidad y viscosidad adecuadas. Se recomienda SAE 15W40. En condiciones extremas consulte con servicio técnico.
4. Cubra la batería con un material adecuado para protegerla del frío. Compruebe que la batería está cargada del todo. También se aconseja que use un spray dieléctrico en las conexiones eléctricas.
5. Cuando encienda el motor, asegúrese de que las bujías de incandescencia se calientan lo suficiente.
6. Si fuera necesario, cambie el aceite diésel por un aceite diésel específico para bajas temperaturas. La acumulación de impurezas en el depósito de combustible podría causar un arranque defectuoso.



Cualquier motor que no se use está sujeto a la oxidación y la corrosión de superficies mecanizadas que no están protegidas con una capa de pintura. El grado de corrosión depende de los cambios meteorológicos y las condiciones climáticas. Las siguientes recomendaciones son, por lo tanto, de carácter general, pero ayudarán a impedir o reducir el riesgo de daños por oxidación.

4.5. Hibernación y conservación

Si no se va a usar la embarcación durante un largo período de tiempo o durante el invierno, deben llevarse a cabo ciertas tareas para mantenerlo en perfecto estado de funcionamiento. Siga detenidamente los pasos indicados a continuación:

1. Limpie la superficie exterior del motor.
2. Desagüe el circuito de agua de mar llenándolo con agua dulce. Vuelva a llenar el circuito de agua de mar con una mezcla de agua dulce y agente anticongelante.
3. Saque el impulsor de la bomba de agua de mar, límpielo con agua dulce y guárdelo en un lugar protegido del polvo y la luz del sol.
4. Renueve y vuelva a llenar el intercambiador de calor hasta el máximo nivel con una mezcla de agua dulce y agente anticongelante.
5. Renueve el aceite del motor.
6. Cubra la toma de aire.
7. Si el depósito de combustible es pequeño, vacíelo completamente y límpielo; llénelo otra vez con una mezcla de diésel y aditivo anticorrosión. Solé S.A. recomienda DIECYL PLUS. Añada una medida de este aditivo por cada 25 litros de diésel. Por otro lado, si el depósito de combustible es grande, añada 1 litro de este aditivo por cada 500 litros de diésel.
8. Limpie y seque el área donde está instalado el motor.
9. Afloje las correas.
10. Aplique spray dieléctrico en la conexión eléctrica, desmonte la batería y cárguela varias veces durante el tiempo en que no se use.
11. Aplique spray repelente de la humedad en el motor.

4.6. Mantenimiento durante el almacenamiento

Durante el almacenamiento prolongado del motor, este debe almacenarse en un área interior ventilada libre de humedad.

Cuando el motor permanece almacenado sin funcionar durante 3 meses o más, las partes internas del motor se pueden oxidar y perder la película de aceite. Como resultado, el motor puede quedar clavado después del almacenamiento. Para evitar esto, el motor debe funcionar periódicamente durante el almacenamiento.

Realizar las siguientes acciones por lo menos una vez al mes:

1. En caso de tener una batería junto al motor, comprobar el nivel de electrolito y cargarla.
2. Poner el motor en marcha durante aproximadamente 10 segundos.
3. Detener el funcionamiento durante un minuto. Repetir esta acción dos o tres veces.
4. Asegurarse que la presión de aceite del motor aumenta.
5. Hacer funcionar el motor de 5 a 10 minutos sin carga, como operación de mantenimiento.

4.7. Restablecimiento de las condiciones de funcionamiento

Cuando se vuelve a encender el motor después del almacenamiento de invierno, hay que llevar a cabo ciertas operaciones. Siga estos pasos:

1. Llene el depósito de combustible con diésel limpio. Se puede usar la mezcla de aceite diésel y aditivo anticorrosión con que llenamos el depósito durante el almacenamiento de invierno para manejar el motor.
2. Compruebe el filtro de combustible. Si el filtro está obstruido, reemplácelo.
3. Renueve el aceite del motor.
4. Compruebe el estado de los tubos de goma del circuito de refrigeración.
5. Vuelva a conectar la batería y aplique una capa de vaselina neutra a los terminales de la batería.
6. Retire los soportes de los inyectores y límpielos. De ser posible, verifique el ajuste de los inyectores en un taller. Luego instale los inyectores limpios.
7. Conecte el sistema de refrigeración y de escape. Abra el grifo de agua de mar.
8. Verifique que no haya fugas en los sistemas de combustible, refrigerante y aceite.

Sección 5 - Sistemas y mantenimiento programado

5.1. Seguridad y prevención

Información sobre las herramientas especiales requeridas y precauciones de seguridad básicas.

Desmontaje:

- ✓ Utilice las herramientas e instrumentos correctos. Utilizar las herramientas e instrumentos incorrectos puede causar lesiones o daños graves al motor.
- ✓ Utilice un pie de reparación o un banco de trabajo si es necesario. Utilice también cajones de montaje para dejar las partes del motor en orden de extracción.
- ✓ Deje las partes desmontadas o limpias en el orden en que han sido extraídas. Esto le ahorrará tiempo a la hora de volver a montar.
- ✓ Preste atención a las marcas en ensamblajes, componentes y partes para ver posiciones o direcciones. Haga sus propias marcas, si es necesario, para ayudarle a volver a montar.
- ✓ Compruebe detenidamente que no haya fallos en las piezas durante la extracción o la limpieza. Cualquier signo de desgaste anormal mostrará si las partes o ensamblajes funcionan indebidamente.
- ✓ Cuando levante o cargue con partes pesadas, pídale ayuda a alguien si la parte es demasiado incómoda de manejar para una persona. Utilice gatos y poleas cuando sea necesario.

Reensamblaje:

- ✓ Limpie todas las partes del motor, excepto retenes de aceite, arandelas, retenes de goma, etc. con disolvente de limpieza y séquelas.
- ✓ Utilice solamente las herramientas e instrumentos correctos.
- ✓ Utilice solamente aceites lubricantes y engrasantes de buena calidad. Asegúrese de aplicar una capa de aceite, engrasante o sellante a las partes como se especifica.
- ✓ Utilice un torquímetro para ajustar las partes cuando se requieran pares de apriete específicos.
- ✓ Vuelva a colocar todas las juntas y tapas. Aplique una cantidad adecuada de adhesivo o junta líquida cuando se requiera.



- ✓ Aumente la frecuencia de mantenimiento en condiciones de servicio duras (paradas y encendidas frecuentes, alrededores polvorientos, temporada de invierno prolongada, funcionamiento sin carga).
- ✓ Riesgo de quemaduras durante las operaciones de mantenimiento que se realizan cuando el motor está caliente. Lleve ropa protectora adecuada.
- ✓ Está estrictamente prohibido limpiar el motor con aire comprimido.
- ✓ Está estrictamente prohibido realizar operaciones de mantenimiento/limpieza en presencia de partes móviles.
- ✓ Utilice guantes, monos, etc. para proteger al cuerpo de quemaduras.

5.2. Programa de mantenimiento periódico

Los procedimientos de mantenimiento y diagnóstico de averías conllevan riesgos que pueden causar lesiones graves o incluso la muerte. Por lo tanto, estos procedimientos deben llevarse a cabo solamente por especialistas eléctricos y mecánicos cualificados. Antes de cualquier trabajo de mantenimiento y limpieza, asegúrese de que no hay partes móviles, que la carcasa del generador se ha enfriado a temperatura ambiente, que el equipo generador de electricidad no puede ser encendido accidentalmente y que todos los procedimientos se cumplen estrictamente.

Sistemas y mantenimiento programado



Intervalos

	Elemento de inspección	Intervalos						
		Diario	Primeras 20 h – 50 h	Cada 200 h	Cada 400 h	Cada 800 h	Anualmente	Cada 2 años
General	Apriete de tornillos, fijación.		I		I			
	Bloque del motor.							L
	Huelgo de válvulas.				I			
	Gas de escape, ruido y vibraciones.	I						
	Presión de compresión.					I		
Sistema de lubricación*	Aceite del grupo electrógeno.	I	C	C			C	C
	Filtro de aceite.		C	C				
Sistema de combustible	Nivel de combustible.	I						
	Tanque de combustible.						L	V/L/I
	Filtro de combustible.				C			
	Filtro separador de agua (si procede).		V		C			
	Bomba de inyección.					I		
	Inyector.					I		
	Purga del sistema de alimentación.						I	
Sistema de refrigeración	Refrigerante.	I					C	C
	Circuito de agua salada.							I/L
	Filtro de agua.	I	L	L				
	Grifo de agua salada.	I						
	Impulsor de la bomba de agua salada.			I/C	I			I/L
	Ánodo de zinc.			I/C				
Sistema de admisión	Filtro de aire (si está instalado)		I		C		C	I
Sistema eléctrico	Instrumentos.	I						
	Motor de arranque y alternador.				I			
	Correas.		I		I	C		I
	Nivel de la batería.		I	I		C		
	Alternador principal – Aislamiento eléctrico.					I		I

*Utilice aceite con viscosidad 15W40 y no de menor calidad que ACEA E5 o API CH-4/SJ.

I: Inspeccionar, ajustar o llenar. V: Vaciar. C: Cambiar. L: Limpiar.

5.3. General

Solé Diesel ofrece varios Packs para sus motores marinos, puede encontrarlos en la web.



- Pack de puesta en marcha.
- Pack de respeto.
- Pack de mantenimiento 50 horas.
- Pack de mantenimiento 1600 horas.
- Pack de mantenimiento 3000 horas.

Tarea de mantenimiento. Apriete tornillos, fijación

Para más detalles sobre pares de apriete, vea Sección 8.

Tarea de mantenimiento. Inspección de holgura de válvulas

La tapa del balancín debe estar desmontada para comprobar la holgura de las válvulas. Esta operación debe llevarse a cabo cuando el motor esté frío.

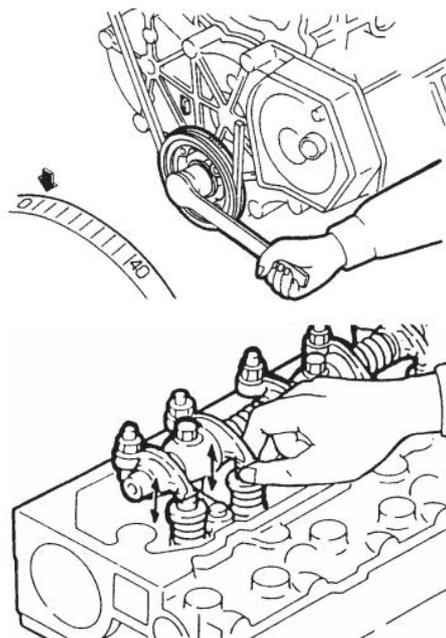
Elemento	Estándar de montaje	
Holgura de válvulas (equipo frío)	Entrada	0,25 mm
	Escape	

Inspección

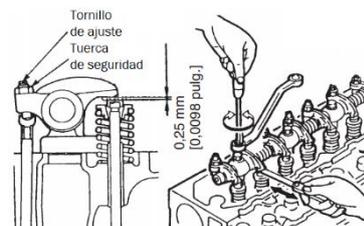
1. Inspeccione la holgura de las válvulas en la secuencia de inyección. Para comprobarla, gire el cigüeñal por el ángulo de calado especificado en la dirección normal (ver tabla de especificaciones) para llevar el pistón al punto muerto superior de la carrera de compresión.

	Secuencia de inyección	Ángulo de calado
MINI-62	1 - 3 - 4 - 2	180°
SM-103	1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4	120°

2. El PMS de la carrera de compresión para el pistón nº1 debe girar la polea del cigüeñal en la dirección de giro anterógrada del motor (horaria vista des del frente del motor).
3. Detenga la rotación cuando la línea marcada como "0" en la periferia de la polea del cigüeñal esté alineada con el puntero en la caja de engranajes.
4. Intente mover arriba y abajo los brazos de los balancines de las válvulas de admisión y escape del cilindro nº1 para cerciorarse de que no están siendo impulsados por las varillas de empuje. El pistón nº1 está en punto muerto superior en la carrera de compresión cuando los brazos del balancín no están siendo impulsados por las varillas de empuje. Si los brazos de balancines están siendo impulsados, gire el cigüeñal una vuelta.



5. Introduzca una galga de 0,25mm entre el brazo del balancín y la pata de la válvula.
6. Afloje la contratuerca del tornillo de ajuste. Con una galga insertada entre el balancín y la tapa de válvula, ajuste la holgura de la válvula girando el tornillo de ajuste.
7. Tras ajustar la holgura, apriete la contratuerca. Vuelva a inspeccionar la holgura y asegúrese de que es correcta.
8. Gire el cigüeñal 180° o 120° en el sentido de las agujas del reloj, según su modelo de motor (ver tabla Secuencia de inyección), desde el PMS del cilindro n°1, para fijar el PMS del cilindro n°2. Repita los pasos 1 a 6. Y el mismo procedimiento para todos los cilindros.
9. Después de ajustar la holgura de las válvulas de todos los cilindros, gire el cigüeñal dos o tres veces y asegúrese de que la holgura de las válvulas es correcta.

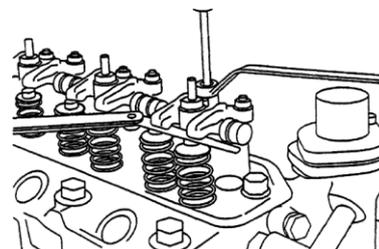


AVISO

La holgura de válvulas debe ser inspeccionada y ajustada cuando el motor esté frío.

Ajuste

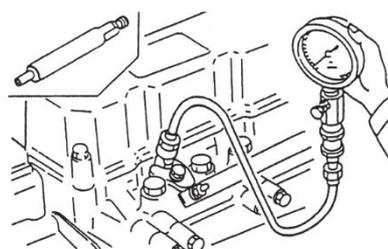
1. Afloje la contratuerca del tornillo de ajuste. Ajuste la holgura girando el tornillo en cualquier dirección hasta que la galga esté ligeramente sujeta entre el balancín y la tapa de válvula.
2. Tras ajustar la holgura, apriete la contratuerca. Vuelva a inspeccionar la holgura y asegúrese de que es correcta.



Tarea de mantenimiento. Inspección de presión de compresión

Empiece por:

1. Asegúrese de que el nivel de aceite, el filtro de aire, el motor de arranque y la batería están en buenas condiciones.
2. Encienda el motor y permita que se caliente completamente, hasta 50°C o más de temperatura de refrigerante.



Mida la presión de compresión en todos los cilindros:

1. Retire el inyector de la cabeza del cilindro donde hay que medir la presión de compresión.
2. Conecte el manómetro de compresión.
3. Desconecte el conector de solenoide de parada (el suministro de combustible apagado) y gire el motor mediante el motor de arranque, y lea lo que indica el manómetro de compresión cuando el motor funciona a la velocidad especificada.
4. Si la presión de compresión es más baja que el límite de reparación compruebe las partes afectadas del motor.

	Velocidad del motor	Presión de compresión	Límite de reparación
MINI-62	150 - 200 rpm	2,94 MPa (30 kgf/cm ²)	2.55 MPa (26 kgf/cm ²)
SM-103	300 rpm	2,9MPa (30 kgf/cm ²)	2.6 MPa (27 kgf/cm ²)

AVISO

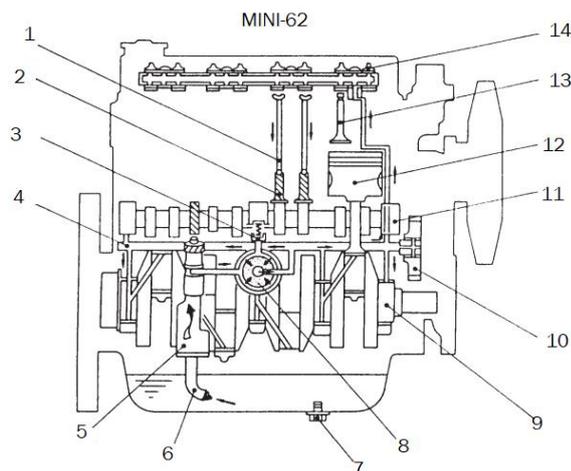
- No es una buena práctica medir la presión de compresión en sólo unos cuantos cilindros, y suponer la compresión de los demás.
- La presión de compresión varía con la velocidad del motor. Compruebe la velocidad del motor cuando mida la presión de compresión.
- La presión de compresión será ligeramente más alta en un motor nuevo o reparado debido a los nuevos segmentos de pistón, asientos de válvula, etc.

5.4. Sistema de lubricación

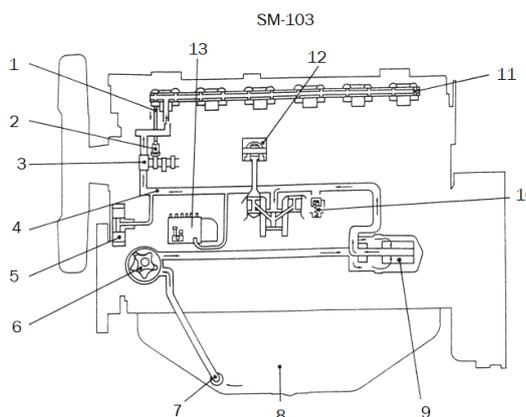
Descripción del circuito

El circuito de lubricación es forzado por la bomba trocoidal, y está compuesto de los siguientes elementos.

PIEZA	ELEMENTO
1	Varilla impulsora
2	Taqué
3	Válvula limitadora de presión
4	Línea principal
5	Bomba de aceite
6	Filtro de aceite
7	Tapón de purga
8	Filtro de aceite (con válvula de derivación integrada)
9	Cigüeñal
10	Engranaje de distribución
11	Árbol de levas
12	Pistón
13	Válvula
14	Mecanismo de válvula



PIEZA	ELEMENTO
1	Varilla impulsora
2	Taqué
3	Árbol de levas
4	Galería principal
5	Engranaje intermedio
6	Bomba de aceite
7	Filtro de aceite
8	Cárter
9	Filtro de aceite
10	Válvula de alivio
11	Mecanismo válvula
12	Pitón
13	Bomba de inyección de combustible



	* Capacidad del circuito de aceite (l)
MINI-62	6,5
SM-103	12

*Incluyendo el cambio de filtro (0,5l)

Especificaciones del aceite

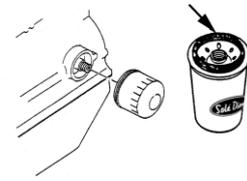
Utilice aceite con viscosidad 15W40 (es un aceite para cualquier estación y temperaturas de entre -15°C y +40°C) o seleccione la viscosidad más adecuada para las temperaturas atmosféricas en que vaya a utilizarse el motor. Utilice aceite con calidad no inferior a ACEA E5/E3 o API CH-4/SJ. Otros aceites de motor pueden afectar la cobertura de la garantía, provocar que se detengan componentes internos del motor y/o acortar la vida del motor.

Nunca mezcle diferentes tipos de aceite de motor. Eso podría afectar negativamente las propiedades lubricantes del aceite.



Tarea de mantenimiento. Cambio de filtro de aceite

El filtro de aceite está ubicado en un costado del bloque del motor. Extraiga el filtro de aceite con una llave de correa. Al instalar un filtro de aceite nuevo, unte una pequeña cantidad de aceite en el retén anular y apriételo firmemente con la mano. Una vez terminada esta operación, encienda el motor y compruebe que no gotee el aceite.



Tarea de mantenimiento. Comprobación del nivel de aceite

Compruebe el nivel de aceite en el cárter a diario o antes de cada arranque para asegurar que el nivel está entre la línea superior (marca Max) y la inferior (marca Min) de la varilla. Para comprobar el nivel de aceite:

1. Extraiga la varilla
2. Limpie el extremo de la varilla
3. Vuelva a insertarla completamente dentro de la guía
4. Extráigala otra vez para ver el nivel de aceite

Si el motor está instalado con inclinación, el nivel de las varillas de aceite puede variar. Ver la tabla adjunta para comprobar el correcto nivel de aceite en la varilla.

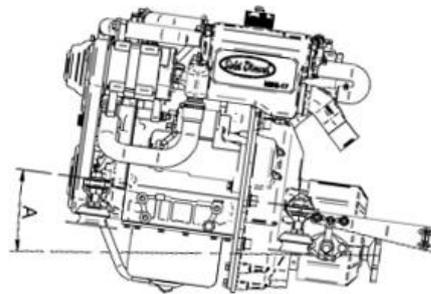
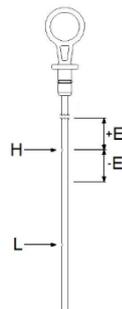
H: nivel máximo que marca la varilla

L: nivel mínimo que marca la varilla

E: Ajuste del nivel máximo según la inclinación del motor. Puede ser una medida positiva o negativa

A	MINI-62	SM-103
4°	7,5	13
8°	16,7	23
12°	29	29
15°	37,6	32

Unidades expresadas en: mm



AVISO

No maneje el motor si el nivel de aceite está por debajo de la marca Min o por encima de la marca Max. Sepa que las marcas de la varilla de aceite se refieren al motor en posición horizontal. Por lo tanto, compruebe la inclinación del motor cuando se haya verificado el nivel de aceite.

Tarea de mantenimiento. Lleno/cambio de aceite

El aceite debe cambiarse con el motor caliente para asegurarse de que se ha drenado del todo. El procedimiento es el siguiente:

1. Drene el aceite (siga los pasos a continuación)
 - a. Pare el motor.
 - b. Desconecte el terminal negativo (-) de la batería.
 - c. Retire la varilla de nivel de aceite.
 - d. Conecte la bomba de extracción de aceite al extremo del tubo-guía de la varilla de aceite. Coloque la salida de la bomba en un contenedor colector de aceite.
 - e. Dele tiempo al motor para drenar completamente el aceite.
2. Reemplace el filtro de aceite.
3. **Extraiga bomba de extracción de aceite. No inserte la varilla.**
4. Llene con aceite según la capacidad del circuito de aceite.
5. Compruebe que no haya fugas.
6. Compruebe el nivel de aceite según el procedimiento de comprobación del nivel de aceite.



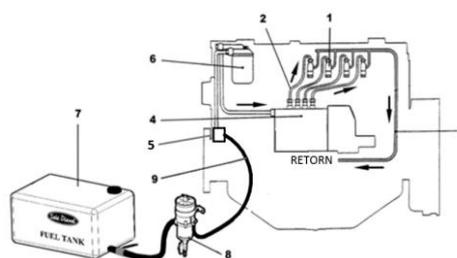
Nunca lo llene demasiado. Llenarlo demasiado puede causar humo de escape blanco, exceso de velocidad del motor o daños internos. **Es importante extraer la varilla para dejar salir el aire del motor mientras éste es llenado de aceite, de lo contrario, puede crearse burbujas que hagan rebosar aceite al exterior.**

5.5. Sistema de combustible

Descripción del circuito

El sistema de combustible se basa en una bomba de alimentación de combustible y una bomba de inyección mecánica en línea.

PIEZA	ELEMENTO
1	Inyector de combustible
2	Tubería de inyección de combustible
3	Tubo sobrero de combustible
4	Bomba de inyección
5	Bomba de alimentación
6	Filtro de combustible
7	Depósito (No suministrado)
8	Filtro de decantación de combustible (accesorio)
9	Tubería de entrada de combustible (accesorio)



Especificaciones de combustible

Utilice combustible diésel ASTM No.2-D para el mejor rendimiento del motor y para evitar daños del motor. No utilice keroseno, combustible diésel pesado o biodiésel. Es esencial utilizar aceite diésel limpio y filtrado.

El uso de combustible diésel que no cumpla con las especificaciones técnicas puede afectar la cobertura de la garantía y provocar daños graves en el sistema de inyección y en los componentes internos del motor.

Tarea de mantenimiento. Inspección de nivel de combustible

Periódicamente, es necesario comprobar el nivel de combustible para asegurar el funcionamiento del motor. Además, si la bomba de combustible succiona aire cuando el nivel de combustible es inferior a la succión de la bomba, se podría romper.

Siempre que sea posible, mantenga el depósito de combustible lleno. Los cambios de temperatura pueden provocar condensación del aire húmedo que hay en el depósito y esta agua se acumula en el fondo. Si la bomba de combustible aspira esta agua puede provocar un aumento de corrosión o la imposibilidad de encender el motor.

Tarea de mantenimiento. Limpieza del depósito de combustible

Las impurezas del combustible podrían obstruir la bomba de succión. Por esta razón, drene el contenido del depósito de combustible para eliminar el condensado y cualquier material extraño. Luego, limpie el depósito con combustible y rellénelo.

Tarea de mantenimiento. Depuración del filtro separador de agua

El sistema de combustible debe tener un filtro separador de agua (suministrado como accesorio) para evitar la entrada de agua en el circuito de combustible. Según el plan de mantenimiento es necesario depurar el filtro para eliminar agua periódicamente. Éste es el procedimiento:

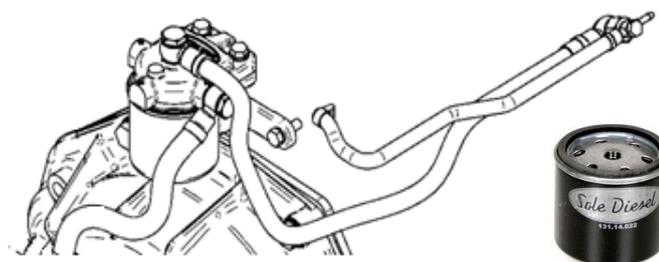
1. Afloje la tuerca inferior para eliminar agua.
2. Vuelva a cerrarla.
3. Compruebe que no gotea.



Tarea de mantenimiento. Cambio de filtro de combustible

Procedimiento para cambiar el filtro de combustible:

1. Extraiga el filtro de combustible con una llave de correa.
2. Coloque un nuevo filtro y ajústelo firmemente con la mano.
3. Prepare el sistema.
4. Una vez terminada esta operación, encienda el motor y compruebe que no gotee.



PRECAUCIÓN

Lávese las manos después de cualquier contacto con combustible diésel

Tarea de mantenimiento. Inspección de bomba de inyección

La bomba de inyección se ajusta en fábrica y no debería ajustarse descuidadamente. El ajuste, cuando sea necesario, debe ser realizado por un taller de reparación autorizado por Solé Diesel, ya que se requieren un monitor de bomba de precisión y conocimientos de la habilidad.

Debe comprobar:

- La presencia de humo de escape de color.

Procedimiento: acelere rápidamente el motor.

Criterios: nada de humo de escape notablemente negro, y correcto funcionamiento del solenoide de corte del combustible.

- Cualquier fuga en el cuerpo de la bomba de inyección o en las líneas de combustible.

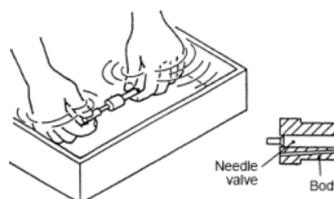
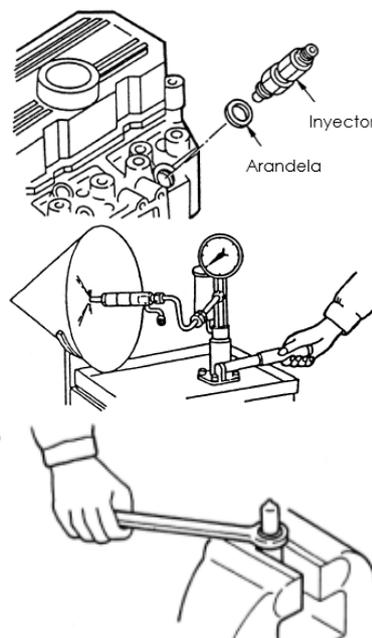
Tarea de mantenimiento. Inspección de inyector

Para comprobar la presión de inyección de los inyectores (presión de apertura), debe seguir estos pasos:

1. Retire el inyector y la arandela.
2. Instale el inyector en el medidor. Lentamente realice carreras completas con el mango del medidor para purgar (eliminar) el aire de la tubería y del inyector.
3. Aumente ligeramente la presión manejando el mango del medidor a una velocidad de más de una carrera por segundo mientras observa el manómetro.
4. La lectura del manómetro aumentará lentamente y, cuando el inyector empiece a soltar combustible, bajará rápidamente. Tome la lectura del manómetro justo entonces como presión de inyección.

Modelo	Presión de Inyección
MINI-62	14,22 a 15 MPa (145 a 153kgf/cm ²)
SM-103	18,4 a 19,12 MPa (185 a 195 kgf/cm ²)

5. Para ajustar la presión de inyección, aumente o disminuya la cantidad de anillos de ajuste encajados en el portainyector.
6. Observe la trama (forma de descarga) del orificio de descarga cuando el fluido empiece a fluir a través del inyector. La descarga debe ser pulverizada fina y uniformemente. Cualquier cambio indica que es un mal inyector.
7. Si el inyector es malo, extraiga la punta de ésta y limpie la aguja del inyector y el cuerpo con solución de limpieza. Y si el inyector sigue siendo malo después de lavar la punta, reemplace la punta.
Al instalar la nueva punta, extraiga la película de resina sintética de la punta y deslice la aguja del inyector del cuerpo por combustible diésel limpio para limpiar completamente el inyector.
8. La arandela mostrada en el punto 1 debe ser reemplazada.



⚠ ADVERTENCIA

Cuando pruebe el inyector, mantenga la punta orientada lejos del operador. El combustible que sale de los orificios de la punta del inyector está a mucha presión y puede provocar lesiones al operador.

Tarea de mantenimiento. Purgar aire del sistema de combustible

Prepare el sistema de combustible para purgar el aire del circuito. El aire atrapado en el sistema de combustible puede provocar dificultades en el arranque y funcionamiento errático del motor. Es necesario preparar el sistema:

- ✓ Antes de encender el motor por primera vez.
- ✓ Tras quedarse sin combustible y añadir combustible al depósito.
- ✓ Tras mantenimiento del sistema de combustible, como cambiar el filtro del combustible, drenar el separador de combustible/agua, o reponer un componente del sistema de combustible.

Para esta operación debe seguir estos pasos:

1. Afloje todas las tuberías de inyección.
2. Encienda el motor para expulsar aire hacia las tuberías de inyección e inyectores automáticamente.
3. Cuando el combustible salga desbordado de una tubería de inyección, apriétela y espere a que el combustible salga por otra. Repítalo hasta que todas las tuberías de inyección estén apretadas.
4. Después del drenaje, limpie el derrame de combustible.

⚠ PRECAUCION

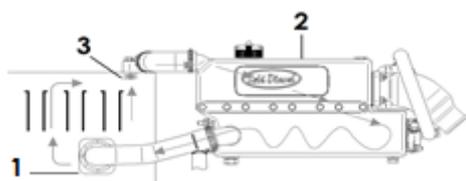
Quando el combustible salga desbordado de las tuberías de inyección, frótelo meticulosamente con un trapo. El combustible derramado es un riesgo de incendio.

5.6. Sistema de refrigeración

El sistema de refrigeración del motor se basa en la circulación de refrigerante controlada por bomba centrífuga con control termostático e intercambiador de calor, donde el refrigerante es refrigerado por el agua de mar. Además, el colector de escape también es enfriado por el agua de mar.

DESCRIPCIÓN DEL CIRCUITO DE REFRIGERACIÓN

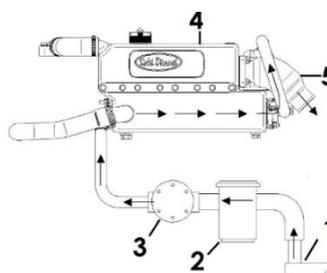
PIEZA	ELEMENTO
1	Bomba de refrigerante
2	Intercambiador de calor
3	Termostato



	Capacidad del circuito de refrigeración (l)
MINI-62	9,5
SM-103	21

DESCRIPCIÓN DEL CIRCUITO DE AGUA DE MAR

PIEZA	ELEMENTO
1	Grifo de fondo (accesorio)
2	Filtro de agua de mar (accesorio)
3	Bomba de agua de mar
4	Intercambiador de calor
5	Filtro de aceite



Válvula termostática	
Apertura inicial	76,5°C
Apertura final	90°C

Especificaciones del refrigerante

Se recomienda utilizar un refrigerante Solé Diesel 50% u otro refrigerante con especificaciones similares. Por otro lado, el agua destilada con un agente anticongelante también es adecuado. La concentración de agente anticongelante según las condiciones de funcionamiento se especifica en las etiquetas de la caja del agente anticongelante. Es recomendable seleccionar la concentración del agente anticongelante basada en una temperatura aprox. 5°C por debajo de la temperatura atmosférica real.

Otros refrigerantes de motor podrían afectar la cobertura de la garantía, provocar el desarrollo de óxido interno y modificar y/o acortar la vida del motor.

⚠ AVISO

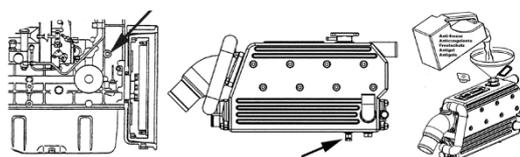
Nunca mezcle diferentes tipos de refrigerante. Eso podría afectar negativamente las propiedades del refrigerante del motor.

Tarea de mantenimiento. Comprobación del refrigerante

Deje que el motor se enfríe. Libere la presión del sistema de refrigeración antes de retirar la tapa de presión. Para liberar presión, cubra la tapa de presión con un paño grueso y gire lentamente la tapa en sentido antihorario. Retire la tapa cuando se haya liberado completamente la presión y el motor se haya enfriado. Compruebe el nivel de refrigerante en el depósito; debería estar aproximadamente 3/4 lleno.

Tarea de mantenimiento. Lleno/cambio de refrigerante

1. Vacíe todo el refrigerante abriendo los dos tornillos de vaciado, uno en el intercambiador de calor y el otro en el bloque del cilindro.
2. Cierre los tornillos de vaciado.
3. Vuelva a llenar hasta el agujero de la tapa del depósito con refrigerante.



Tarea de mantenimiento. Inspección del filtro de agua de mar

Es importante instalar un filtro de agua de mar (suministrado como accesorio) entre el grifo de agua de mar y la bomba de agua de mar para evitar que las impurezas obstruyan el circuito de agua de mar o la bomba de agua de mar.

Para limpiar este filtro:

1. Afloje la tuerca de orejas.
2. Extraiga el componente filtrante y límpielo.
3. Instálelo otra vez vigilando que la tapa esté bien sentada sobre la arandela.
4. Encienda el motor para comprobar que no haya fugas de agua de mar.

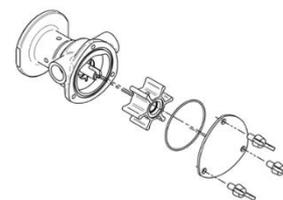


Tarea de mantenimiento. Inspección de impulsor bomba de agua de mar

El impulsor de la bomba de agua de mar es de neopreno y no puede rotar en seco. Si se maneja sin agua, el impulsor se puede romper. Por lo tanto, es importante tener siempre disponible un impulsor de recambio.

Procedimiento de inspección y reposición de impulsor:

1. Cierre el grifo de agua de mar.
2. Retire la tapa de la bomba de agua de mar.
3. Retire el impulsor del eje.
4. Limpie la tapa exterior de la bomba.
5. Inspeccione el impulsor en busca de aspas dañadas, dobladas, rotas, pérdidas o aplanadas. Las aspas del impulsor deben ser rectas y flexibles.
6. Si está dañado sustitúyalo por uno nuevo.
7. Lubrique el impulsor con agua jabonosa antes de la instalación.
8. Instale el impulsor. Durante la instalación, apriete y gire el impulsor en la misma dirección de rotación del motor hasta que esté completamente sentado en la carcasa del impulsor.
9. Inspeccione la tapa exterior y la junta tórica en busca de corrosión y/o daños. Reemplace componentes si es necesario.
10. Lubrique la junta tórica con grasa de silicio y fije la tórica y la tapa de cubierta a la tapa de la bomba de agua de mar.
11. Abra el grifo de fondo.
12. Encienda el motor y compruebe que no haya fugas.



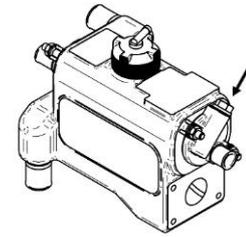
Tarea de mantenimiento. Inspección del ánodo de zinc

Para evitar la corrosión producida por las corrientes galvánicas, el motor tiene un ánodo de zinc situado en la tapa delantera del intercambiador de calor de refrigerante-agua salada.

Inspección y sustitución del ánodo de zinc anticorrosión:

Con el motor frío, cierre el grifo de fondo.

1. Retire el ánodo de zinc anticorrosión (tapón) del intercambiador de calor.
2. Use un cepillo metálico para eliminar la corrosión suelta en el ánodo de zinc anticorrosión.
3. Limpie el orificio roscado del intercambiador de calor y recubra los hilos de rosca del ánodo de zinc anticorrosión. Instale el ánodo de zinc anticorrosión en el intercambiador de calor.
4. Cierre el tapón de vaciado de refrigerante y abra el grifo de fondo. Rellene el circuito de refrigerante.
5. Arranque el grupo electrógeno y compruebe si hay fugas en la ubicación del ánodo de zinc anticorrosión. La bomba está funcionando si circula agua salada desde la salida de escape.



5.7. Sistema de admisión y de escape

Descripción del circuito de escape

Hay dos instalaciones posibles del sistema de escape. Debe comprobar la distancia entre el punto de inyección de agua y la línea de agua para decidir qué tipo de instalación necesita. Esta información se especifica en las ilustraciones siguientes.

Los elementos incluidos en la ilustración son esenciales para el correcto funcionamiento del motor:

- Colector de agua (suministrado como accesorio) para evitar que entre agua de mar en el motor cuando se para.

Para calcular la capacidad requerida del colector debemos seguir la siguiente fórmula:

C = Capacidad del colector (L)

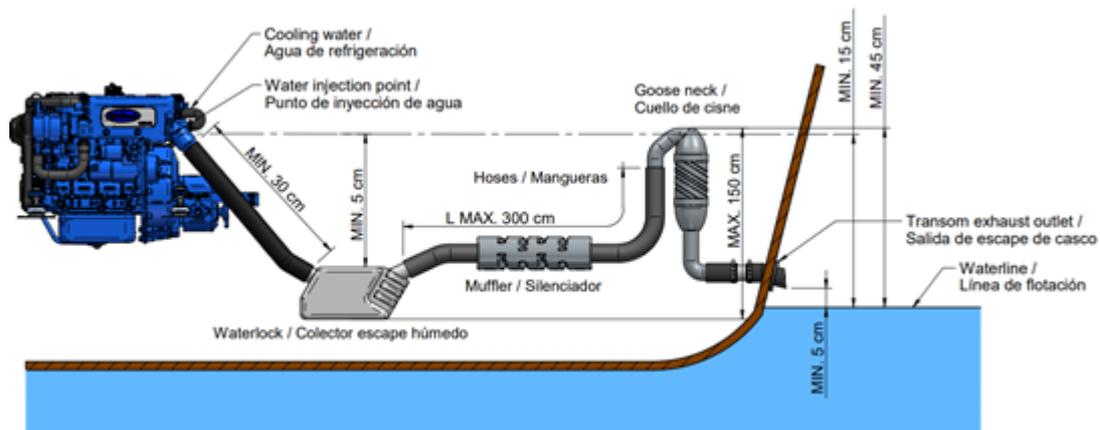
D = Diámetro interior del tubo (mm)

L = Longitud del tubo (mm)

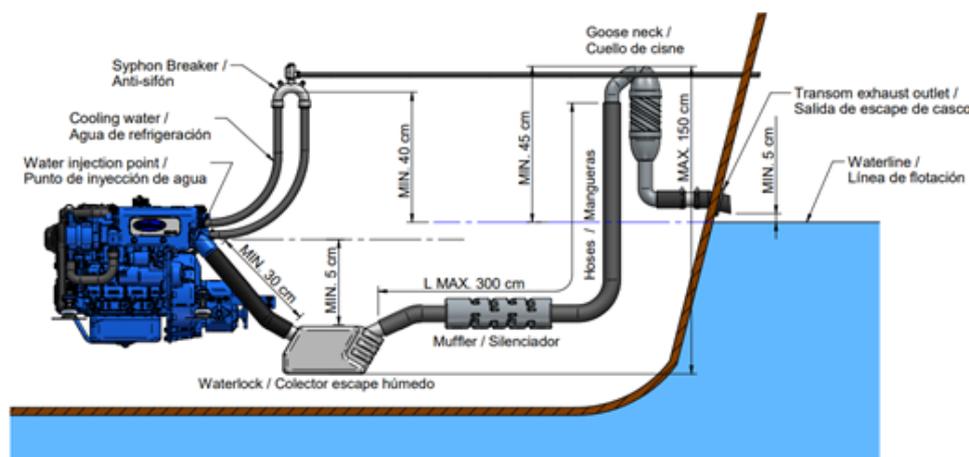
$$C = \frac{\left(\frac{\pi}{4} D^2 * L\right)}{1000000} * 0.5$$

- Cuello de cisne (suministrado como accesorio)
- Purgador de escape (suministrado como accesorio) - necesario en caso de que haya menos de 150 mm entre el punto de inyección de agua del escape húmedo y la línea de agua, o si el punto de inyección está por debajo de la línea de agua.

Tipo 1 de instalación cuando entre el punto de inyección de agua del escape húmedo y la línea de agua hay un mínimo de 150 mm.



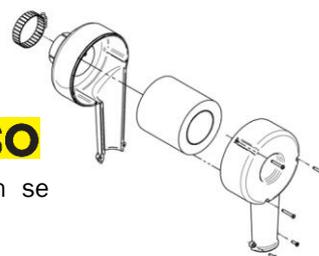
Tipo 2 de instalación cuando entre el punto de inyección de agua del escape húmedo y la línea de agua hay menos de 150 mm o el punto de inyección está por debajo de la línea de agua.



El escape húmedo es el equipamiento estándar del motor. Si quiere un escape seco, que es equipamiento opcional, póngase en contacto con nuestros distribuidores.

Tarea de mantenimiento. Inspección filtro del aire

El motor está provisto de un filtro de aire de entrada. Examine el elemento y su carcasa (MINI-62) en busca de daños. Reemplace el elemento filtro de aire si es necesario.



Es importante asegurarse de que el aire de combustión se suministra y se expulsa libremente de la zona.

Tarea de mantenimiento. Inspección de gas de escape, ruido y vibraciones

Inspeccione los componentes del sistema de escape en busca de piezas dobladas, fugas y corrosión.

Puntos de inspección del sistema de escape

1. Compruebe que no haya debilidades, dobleces o abolladuras en los tubos. Reemplace los tubos que haga falta.
2. Compruebe que no haya partes metálicas corroídas o rotas y reemplace las que haga falta.
3. Compruebe que no haya abrazaderas aflojadas, corroídas o perdidas. Apriete o reemplace las abrazaderas y/o ganchos de los tubos que haga falta.
4. Compruebe que la salida de escape no esté obstruida.
5. Inspeccione visualmente el sistema de escape en busca de fugas de escape. Compruebe que no haya carbono o restos de hollín en los componentes del escape. El carbono y los restos de hollín indican una fuga en el escape. Selle las fugas si es necesario.

5.8. Sistema eléctrico

Panel

Puede encontrar toda la información sobre el panel en el Manual del Operador del Panel correspondiente a su motor.

Sensores e interruptores

Sensor de temperatura de refrigerante:

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Corriente de funcionamiento: <85mA, P máx. <0.25W
- Temperatura de funcionamiento: -40 °C a +120 °C
- Rango de medición: -40 °C a +120 °C
- Valor máx. absoluto: 130 °C, máx. 1 min
- Protección: BODY IP 67
- Par de apriete: Max. 20N

Tabla de funciones		
Presión (BAR)	Resistencia (ohm)	Tolerancia (ohm)
0	10	+3/-5
2	52	±4
4	88	±4
6	124	±5
8	155	±5
10	184	+20/-10

Sensor de presión de aceite:

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Corriente de funcionamiento: >20mA, <85mA, P máx. <0.25W
- Temperatura de funcionamiento: -20 °C a +100 °C
- Rango de medición: 0 – 10 BAR
- Valor máx. absoluto: 30 BAR, máx. 2 segundos.
- Protección: BODY IP 67
- Par de apriete: Max. 20Nm

Tabla de funciones		
Presión (BAR)	Resistencia (ohm)	Tolerancia (ohm)
0	10	+3/-5
2	52	±4
4	88	±4
6	124	±5
8	155	±5
10	184	+20/-10

Sensor de temperatura de refrigerante (dos polos)

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Corriente de funcionamiento: <85mA, P máx. <0.25W
- Temperatura de funcionamiento: -40 °C a +120 °C
- Rango de medición: -40 °C a +120 °C
- Valor máx. absoluto: 130 °C, máx. 1 min.
- Protección: BODY IP 67
- Par de apriete: Max. 20Nm
-

Tabla de funciones		
Temperatura (°C)	Resistencia (ohm)	Tolerancia (ohm)
40	287.4	±32.8
60*	134	±13.5
80	69.1	±6.5
90*	51.2	±4.3
100*	38.5	±3.0
120	22.7	±2.2

*Test point

Sensor de presión de aceite (dos polos):

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Corriente de funcionamiento: >20mA, <85mA, P máx.<0.25W
- Temperatura de funcionamiento: -20 °C a +100 °C
- Rango de medición: 0 – 10 BAR
- Valor máx. absoluto: 30 BAR, máx. 2 segundos.
- Protección: BODY IP 67
- Par de apriete: Max. 20Nm

Tabla de funciones		
Presión (BAR)	Resistencia (ohm)	Tolerancia (ohm)
0	10	+3/-5
2	52	±4
4	88	±4
6	124	±5
8	155	±5
10	184	+20/-10

Interruptor de temperatura de refrigerante:

- Tensión de funcionamiento: 12-24V
- Potencia de funcionamiento: 5W
- Temperatura de funcionamiento: $\leq 100^{\circ}\text{C} \pm 4^{\circ}\text{C}$ (CIRCUITO ABIERTO), $\geq 100^{\circ}\text{C} \pm 2^{\circ}\text{C}$ (CIRCUITO CERRADO)

Interruptor de presión de aceite:

- Tensión de funcionamiento: 12V
- Potencia de funcionamiento: 5W
- Presión de funcionamiento: 0.98bar (CIRCUITO CERRADO)

Interruptor de temperatura de refrigeración (dos polos):

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Potencia de funcionamiento: Max 100W
- Temperatura de funcionamiento: $96^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$ (CIRCUITO CERRADO)

Interruptor de presión de aceite (dos polos):

- Tensión de funcionamiento: 6-24V
- Corriente de funcionamiento: $< 0.5\text{A}$

Presión de funcionamiento: $0.4\text{bar} \pm 0.15\text{bar}$ (CIRCUITO CERRADO)

Batería

La capacidad mínima de batería recomendada es de 95 Ah. No obstante, este valor sirve como referencia general puesto que tiene relación con la intensidad máxima que puede ofrecer para el arranque del motor.

El conexionado de la batería para un motor estándar:

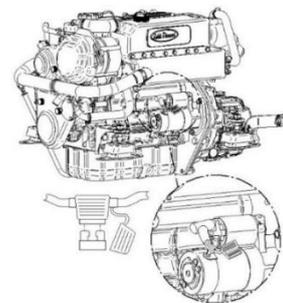
- Positivo de la batería va conectado al motor de arranque.
- Negativo de la batería va conectado al soporte de los relés.

El conexionado de la batería para un motor libre masa.

- Positivo de la batería va conectado al motor de arranque.
- Negativo de la batería va conectado al relé bipolar.

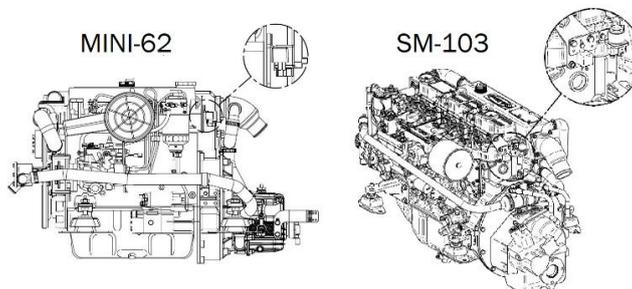
Protección de instalación – Fusible -

La instalación eléctrica del motor dispone de un fusible que protege todos los elementos electrónicos en caso de sobrecarga o cortocircuito. Se encuentra en el mazo de cables junto al motor de arranque.

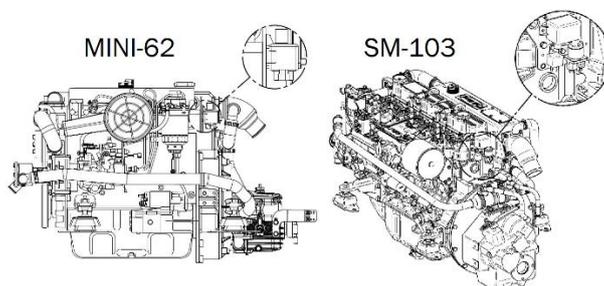


Relés

Los relés de la instalación eléctrica están ubicados dentro de la caja protectora eléctrica donde se muestra en la imagen.

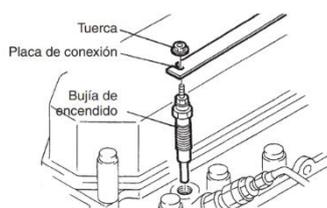


En los motores libre masa tienen los relés bipolares en la ubicación que se muestran en las imágenes.

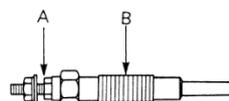


Tarea de mantenimiento. Inspección de bujía de incandescencia

1. Afloje las tuercas, y luego retire la placa de conexión y la bujía de incandescencia.
2. Si la bujía de incandescencia está de color rojo cuando el cable positivo (+) está conectado a la porción A con la porción B a tierra, se puede utilizar.



Tensión nominal - Corriente	12 V	9,7 - 10,5 A
-----------------------------	------	--------------



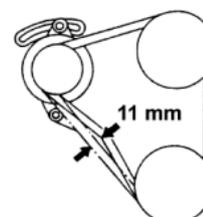
Tarea de mantenimiento. Inspección de motor de arranque

1. Compruebe que no haya impurezas en los dientes del piñón.
2. Asegúrese de que el eje del piñón gira libremente cuando se gira en la dirección de las agujas del reloj y que se bloquea cuando se gira en dirección contraria. Si no lo hace, reemplace el embrague de sobre revolucionado.



Tarea de mantenimiento. Inspección de tensión de la correa del alternador

Empuje la correa hacia dentro ejerciendo presión con el pulgar entre las poleas, como se muestra, para comprobar la tensión de la correa (desviación). Si la tensión es incorrecta, afloje el tornillo del tensor y el tornillo de soporte, y mueva el alternador hacia dentro o hacia fuera.



Elemento	Estándar de montaje
Desviación de correa en V	10-12 mm

▲ AVISO

Una tensión excesiva podría provocar un desgaste rápido del rodamiento de la correa y el alternador. Si, por el contrario, la correa está demasiado floja o tiene aceite y no suficiente carga, puede que resbale.

▲ PRECAUCION

No ajuste la tensión de la correa con el motor en marcha o conectado a la batería.

Tarea de mantenimiento. Nivel de batería

La batería requiere una manipulación muy cuidadosa y comprobación frecuente. Proceda como se muestra a continuación:

1. Mantenga la batería seca y limpia.
2. Compruebe la limpieza de las terminales con regularidad. Si hay polvo, las terminales deben aflojarse, limpiarse y embadurnarse con una capa de grasa neutra.
3. No deben ponerse objetos metálicos encima de la batería.
4. Añada agua destilada si el nivel está fuera de rango.

Sección 6 - Diagnóstico de averías

Si aparece alguna anomalía en el motor, proceda de la siguiente forma:

- ❖ Dentro del periodo de cobertura en garantía
 - Contacte con Servicio Oficial Solé Diesel. Ver apartado *GARANTÍA Solé Diesel*

- ❖ Fuera del periodo de cobertura en garantía
 - Contacte con Servicio Oficial Solé Diesel. Ver apartado *GARANTÍA Solé Diesel*
 - Pare el motor, determine la causa y repárela antes de seguir manejando el motor.

Diagnóstico de averías



FALLO DEL MOTOR	SISTEMA	CAUSAS PROBABLES	ACCIONES RECOMENDADAS
FALLO DE ARRANQUE MANUAL	SISTEMA ELÉCTRICO (CC)	Fusible cable alimentación (rojo).	Sustituir el fusible de la instalación. Si el fusible vuelve a quemarse, revisar la instalación eléctrica para detectar posibles sobrecargas o cortocircuitos.
		Batería descargada o agotada.	Cargar la batería o reemplazarla por una de nueva.
		Conexiones de batería sueltas o con corrosión.	Comprobar que las conexiones de la batería están correctas, limpias y apretadas.
		Relé de arranque/precalentamiento defectuoso.	Comprobar el relé de arranque/precalentamiento y sustituirlo si es necesario.
		Motor de arranque defectuoso.	Comprobar el motor de arranque y sustituirlo si es necesario.
		Señal de arranque panel de control	Comprobar la señal de arranque emitida por el controlador (cable rosa).
		Solenoides de paro (ETR) defectuoso.	Comprobar el solenoide de paro y sustituirlo si es necesario.
	GENERAL	Presión de compresión baja.	Comprobar la compresión de cada cilindro.
	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Viscosidad del aceite demasiado alta.	Comprobar la viscosidad del aceite (de acuerdo con las especificaciones técnicas).
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	Bomba de combustible defectuosa u obstruida.	Verificar la bomba comprobando la entrada y la salida de combustible de esta. Reemplazarla por una nueva si es necesario.
Tuberías de combustible obstruidas		Comprobar las tuberías de combustible.	
Filtro de combustible obstruido		Sustituir el filtro de combustible.	
Bomba de inyección defectuosa		Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.	
Aire en el sistema de combustible		Purgar el sistema de combustible.	
Inyectores de combustible sucios o defectuosos		Limpiar, probar y/o sustituir el inyector de combustible que no esté funcionando correctamente.	
Desajuste del reglaje de inyección de combustible		Ajustar el reglaje de inyección de combustible.	
Tanque de combustible vacío o válvula de combustible cerrada.	Añadir combustible y colocar la válvula de combustible en posición abierta.		
Tanque de combustible sucio u obstruido.	Limpiar el tanque con los productos adecuados.		
SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Filtro de aire sucio u obstruido.	Sustituir el elemento del filtro de aire.	

Diagnóstico de averías



FALLO DEL MOTOR	SISTEMA	CAUSAS PROBABLES	ACCIONES RECOMENDADAS
ARRANCA Y A CONTINUACIÓN SE PARA	GENERAL	El regulador de combustible no está operativo.	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
	Bomba de combustible defectuosa u obstruida.	Comprobar la entrada de la bomba de	Sustituir el filtro de combustible.
		Filtro de combustible obstruido.	Purgar el sistema de combustible.
		Aire en el sistema de combustible.	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
		Ajuste incorrecto de la bomba de inyección	Abrir el grifo de salida de combustible.
SISTEMA DE COMBUSTIBLE	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	Grifo de salida de combustible cerrado	Comprobar el nivel de líquido refrigerante y llenar el tanque si es necesario.
	SISTEMA ELÉCTRICO (CC)	Nivel de líquido refrigerante bajo.	Comprobar el nivel de líquido refrigerante y sustituirlo si es necesario.
		Solenoides de paro (ETR) defectuosos.	Restablecer la posición de la seta de emergencia.
		Seta de paro de emergencia presionada.	Comprobar la señal de arranque emitida por el controlador (cable amarillo).
	SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Señal de arranque panel de control.	Sustituir el elemento del filtro de aire.
HUMO NEGRO	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	Filtro de aire sucio u obstruido.	Sustituir el elemento del filtro de aire.
		Filtro de combustible obstruido.	Sustituir el filtro de combustible.
	SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Inyectores de combustible sucios o defectuosos.	Limpiar, probar y/o sustituir el inyector de combustible que no esté funcionando correctamente.
Ajuste incorrecto de la bomba de inyección.		Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.	
HUMO AZUL	GENERAL	Filtro de aire obstruido.	Sustituir el elemento del filtro de aire.
	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Huelgo de válvulas incorrecto.	Realizar el ajuste de válvulas.
PRESIÓN DE ACEITE BAJA	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Nivel de aceite demasiado alto.	Comprobar el nivel de aceite de lubricación y restablecerlo.
		Bomba de aceite defectuosa.	Ponerse en contacto con nuestro distribuidor
		Válvula de alivio de presión de aceite agarrotada.	Limpiar la válvula y comprobar su funcionamiento.
		Presión de aceite demasiado baja.	Comprobar el nivel de aceite.
		Nivel de aceite demasiado bajo.	Restablecer el nivel de aceite. Inspeccionar el motor para comprobar si hay fugas.
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Válvula de presión de aceite defectuosa.	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.	
	Manómetro, sensor de presión y/o manocontacto defectuosos.	Comprobar y/o sustituir los elementos.	
	Inclinación del motor por encima de los valores admisibles.	Comprobar la inclinación de instalación del motor. Instalar de nuevo el motor si es necesario.	

Diagnóstico de averías



FALLO DEL MOTOR	SISTEMA	CAUSAS PROBABLES	ACCIONES RECOMENDADAS
PRESIÓN DE ACEITE DEMASIADO ALTA	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Válvula de alivio de presión de aceite agarrotada	Limpiar la válvula y comprobar su funcionamiento.
		Válvula de presión de aceite defectuosa	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
		Nivel de aceite demasiado alto.	Restablecer el nivel de aceite.
		Obstrucción de los conductos de aceite.	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
ALTO CONSUMO DE COMBUSTIBLE	GENERAL	Presión de compresión baja. Sobrecarga eléctrica. El regulador no funciona correctamente.	Comprobar la compresión. Reducir la carga eléctrica. Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	Desajuste del reglaje de inyección de combustible.	Ajustar el reglaje de inyección de combustible.
	SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Filtro de aire obstruido.	Sustituir el elemento del filtro de aire.
POTENCIA BAJA	GENERAL	Huelgo de válvulas incorrecto.	Realizar el ajuste de válvulas.
	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	Filtro de combustible obstruido.	Sustituir el filtro de combustible.
		Inyectores de combustible sucios o defectuosos.	Limpiar, probar y/o sustituir el inyector de combustible que no esté funcionando correctamente.
		Agua en el sistema de combustible.	Limpiar el sistema de combustible con los productos adecuados. Inspeccionar el origen de la entrada de agua.
		Desajuste del reglaje de inyección de combustible.	Ajustar el reglaje de inyección de combustible.
	SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Filtro de aire obstruido. Detonaciones de escape.	Sustituir el elemento del filtro de aire. Inspeccionar el sistema de escape. Sustituir los componentes del sistema de escape que no estén operativos.
SOBRECALENTAMIENTO DEL MOTOR	GENERAL	Presión de compresión baja. Sobrecarga eléctrica.	Comprobar la compresión. Reducir la carga eléctrica.
	SISTEMA DE LUBRICACIÓN	Bomba de aceite defectuosa.	Ponerse en contacto con un Servicio Oficial Solé Diesel.
		Viscosidad de aceite demasiado alta.	Comprobar las especificaciones del aceite (el aceite debe elegirse de acuerdo con las Especificaciones técnicas).
		Nivel de aceite demasiado bajo.	Restablecer el nivel de aceite. Inspeccionar el motor para comprobar si hay fugas.

FALLO DEL MOTOR	SISTEMA	CAUSAS PROBABLES	ACCIONES RECOMENDADAS
SOBRECALENTAMIENTO DEL MOTOR	SISTEMA DE REFRIGERACIÓN	Bomba de agua de refrigerante defectuosa.	Comprobar la bomba de refrigerante (impulsor, estanqueidad de la bomba).
		Grifo de agua salada obstruido o con paso restringido.	Limpiar el grifo, comprobar si el impulsor de la bomba de agua salada está dañado.
		Bomba de agua salada defectuosa.	Comprobar la bomba de agua salada (impulsor, estanqueidad de la bomba).
		Enfriador de agua obstruido.	Limpiar el enfriador de agua.
		Nivel de refrigerante bajo.	Restablecer el nivel normal de refrigerante para el funcionamiento.
	El termostato no está operativo.	Sustituir el termostato.	
	SISTEMA DE ADMISIÓN Y ESCAPE	Filtro de aire obstruido	Sustituir el elemento del filtro de aire.
CARGA DEFECTUOSA DE LA BATERÍA	SISTEMA ELÉCTRICO (DC)	Batería descargada o agotada.	Cargar la batería o reemplazarla por una de nueva.
		Conexiones de batería sueltas o con corrosión.	Comprobar que las conexiones de la batería están correctas, limpias y apretadas.
		Regulador del alternador DC defectuoso.	Sustituir el alternador.
		Tensión de la correa del alternador DC.	Comprobar la tensión de la correa y cambiarla en caso necesario.



Sección 7 - Especificaciones técnicas

Especificaciones			
Nº Tiempos:	4	Nº de cilindros:	4
Disposición cilindros:	En línea	Diámetro cilindro (mm):	88
Carrera (mm):	95	Cilindrada total (cc):	2311
Relación de compresión:	22:1	Potencia continua (kW):	39,1
Potencia Intermitente (kW):	43,4	R. P. M.:	3000
Sentido de rotación (visto del lado del volante):	Antihorario	RPM Ralentí:	800 (±50)
Sistema de admisión:	Aspiración natural	Ayuda en el arranque:	Bujías de incandescencia

Sistema eléctrico			
Voltaje (V):	12	Alternador (A):	95
Capacidad Batería Mínima (Ah):	92	Tipo paro eléctrico:	ETR
Longitud Cable De Batería (m):	1,5 m	Sección Cable De Batería (mm2):	70 mm2

Sistema de combustible			
Tipo de combustible:	Diésel	Sistema de Inyección:	Mecánica e indirecta
Calidad de combustible:	Fueloil diésel ASTM	Tipo de bomba de inyección:	Rotativa
Máx. altura aspiración (m):	0,6	Tipo de regulador de bomba:	Mecánico
Presión Inyección (bar):	140	Máx presión estática tubo de retorno (bar):	0,26
Orden inyección:	1-3-4-2	Tiempo de inyección (°):	8 Antes PMS
Consumo Ralentí (g/kWh):	300	Consumo 50 % (g/kWh):	280
Consumo 75 % (g/kWh):	263	Consumo 100 % (g/kWh):	265

Sistema de lubricación			
Tipo lubricación:	Circulación forzada	Consumo aceite a plena carga (g/kWh):	7,95
Presión Mín. a máx RPM (kg/cm2):	1	Presión Máx. a máx RPM (kg/cm2):	4
Presión Mín. a ralentí (kg/cm2):	0,5	Tipo aceite:	SAE 15W40
Máx. temperatura aceite (°C):	79	Capacidad aceite en cárter (l):	5,5
Capacidad total circuito (l):	6,5	Presión apertura alarma (kg/cm2):	0,5

Sistema de refrigeración			
Tipo refrigerante:	Organic 50%, -38°C	Volumen capacidad circuito refrigeración (l):	9,5
Caudal bomba refrigerante a Máx.RPM (l/min):	102	Caudal bomba agua salada a Máx.RPM (l/min):	75 *
Máx. altura aspiración agua salada (m):	4,5	Inicio apertura termostato (°C):	76,5
Fin apertura termostato (°C):	90	Máx. temperatura agua salada (°C):	32
Calor a extraer a 100 % carga (kcal/h):	33989,87	Ratio motor/RPM bomba refrigerante:	0,81

Datos instalación / Dimensiones			
Diámetro int. manguera de agua salada (mm):	32	Diámetro int. manguera aspiración gasoil (mm):	8
Diámetro int. manguera retorno gasoil (mm):	6	Diámetro int. manguera de escape (mm):	60**
Longitud total (mm):	640	Ancho total (mm):	517
Alto total (mm):	623	Máx. inclinación en funcionamiento (RO):	15
Máx. incl. Funcionamiento intermitente (°):	20		

* El caudal de la bomba de agua salada se ha obtenido en condiciones de altura de aspiración nula. Además, en función de la disposición del sistema completo (mangueras, codos, altura de aspiración etc.) este valor puede ser inferior.

** En caso de escape seco, el diámetro del sistema se calculará en función de cada instalación.

Especificaciones			
Nº Tiempos:	4	Nº de cilindros:	6
Disposición cilindros:	En línea	Diámetro cilindro (mm):	94
Carrera (mm):	120	Cilindrada total (cc):	4996
Relación de compresión:	22:1	Potencia continua (kW):	68,2
Potencia Intermitente (kW):	75,8	R. P. M.:	2500
Sentido de rotación (visto del lado del volante):	Antihorario	RPM Ralentí:	800 (±50)
Sistema de admisión:	Turboalimentado con inter	Ayuda en el arranque:	Bujías de incandescencia

Sistema eléctrico			
Voltaje (V):	12	Alternador (A):	95
Capacidad Batería Mínima (Ah):	99	Tipo paro eléctrico:	ETS
Longitud Cable De Batería (m):	1,5 m	Sección Cable De Batería (mm2):	70 mm2

Sistema de combustible			
Tipo de combustible:	Diésel	Sistema de Inyección:	Mecánica e indirecta
Calidad de combustible:	Fueloil diésel ASTM	Tipo de bomba de inyección:	En línea
Máx. altura aspiración (m):	0,6	Tipo de regulador de bomba:	Mecánico
Presión Inyección (bar):	130,1	Máx presión estática tubo de retorno (bar):	N/A
Orden inyección:	1-5-3-6-2-4	Tiempo de inyección (°):	21 Antes PMS
Consumo Ralentí (g/kWh):	245	Consumo 50 % (g/kWh):	260,28
Consumo 75 % (g/kWh):	252,69	Consumo 100 % (g/kWh):	260,28

Sistema de lubricación			
Tipo lubricación:	Circulación forzada	Consumo aceite a plena carga (g/kWh):	N/A
Presión Mín. a máx RPM (kg/cm2):	3	Presión Máx. a máx RPM (kg/cm2):	5
Presión Mín. a ralentí (kg/cm2):	1	Tipo aceite:	SAE 15W40
Máx. temperatura aceite (°C):	96	Capacidad aceite en cárter (l):	11
Capacidad total circuito (l):	12	Presión apertura alarma (kg/cm2):	0,5

Sistema de refrigeración			
Tipo refrigerante:	Organic 50%, -38°C	Volumen capacidad circuito refrigeración (l):	21
Caudal bomba refrigerante a Máx.RPM (l/min):	155	Caudal bomba agua salada a Máx.RPM (l/min):	62,5 *
Máx. altura aspiración agua salada (m):	4	Inicio apertura termostato (°C):	76,5
Fin apertura termostato (°C):	90	Máx. temperatura agua salada (°C):	32
Calor a extraer a 100 % carga (kcal/h):	58555,79	Ratio motor/RPM bomba refrigerante:	0,73

Datos instalación / Dimensiones			
Diámetro int. manguera de agua salada (mm):	32	Diámetro int. manguera aspiración gasoil (mm):	8
Diámetro int. manguera retorno gasoil (mm):	-	Diámetro int. manguera de escape (mm):	75**
Longitud total (mm):	928	Ancho total (mm):	563
Alto total (mm):	748	Máx. inclinación en funcionamiento (RO):	15
Máx. incl. Funcionamiento intermitente (°):	20		

* El caudal de la bomba de agua salada se ha obtenido en condiciones de altura de aspiración nula. Además, en función de la disposición del sistema completo (mangueras, codos, altura de aspiración etc.) este valor puede ser inferior.

** En caso de escape seco, el diámetro del sistema se calculará en función de cada instalación.

Sección 8 – Pares de apriete

Tuercas y tornillos importantes:

Valores de apriete	Rosca Dia. x Paso (rosca M)	MINI-62			
		N-m		kgf-m	
Culata	M12 x 1,75	118 ± 5		12,0 ± 0,5	
Tapa de balancín	M8 x 1,25	12 ± 1		1,2 ± 0,1	
Soporte del eje de balancín (tornillo largo)	M8 x 1,25	15 ± 2		1,5 ± 0,2	
Tapa de cojinete principal	M12 x 1,75	83 ± 5		8,5 ± 0,5	
Puente de biela	M10 x 1	54 ± 5		5,5 ± 0,5	
Volante	M12 x 1,25	83 ± 5		8,5 ± 0,5	
Plato de empuje de árbol de levas	M8 x 1,25	12 ± 1		1,2 ± 0,1	
Disco de cierre delantero	M8 x 1,25	12 ± 1		1,2 ± 0,1	
Engranaje de caja de distribución y cubierta	M8 x 1,25	12 ± 1		1,2 ± 0,1	
Polea del cigüeñal	M24 x 1,5	392 ± 10		40 ± 1	
Alojamiento del volante	M10 x 1,25	60 ± 6		6,1 ± 0,6	
Cárter	M8 x 1,25	7,8 ± 1		0,8 ± 0,1	
Tapón de purga del cárter	M14 x 1,5	39 ± 4		4,0 ± 0,4	
Eje de filtro de aceite	M20 x 1,5	49 ± 5		5,0 ± 0,5	
Filtro de aceite	M20 x 1,5	12 ± 1		1,2 ± 0,1	
Tobera de inyección de combustible	M20 x 1,5	59 ± 6		6,0 ± 0,6	
Tuerca de sujeción de tobera de inyección de combustible	M16 x 0,75	37 ± 2,5		3,77 ± 0,25	
Tubo de fuga de combustible	M12 x 1,5	23 ± 2		2,3 ± 0,2	
Engranaje de bomba de inyección de combustible	M12 x 1,75	64 ± 5		6,5 ± 0,5	
Terminal B de motor de arranque	M8 x 1,25	11 ± 1		1,1 ± 0,1	
Bujías de incandescencia	M10 x 1,25	18 ± 2		1,8 ± 0,2	
Colector de escape	M8 x 1,25	30 ± 2		3,1 ± 0,3	
Válvula limitadora de presión	M22 x 1,5	49 ± 5		5,0 ± 0,5	
Tubería de inyección de combustible	M12 x 1,5	29 ± 3		3,0 ± 0,3	
Tubo de retorno de combustible	M10 x 1,25	20 ± 2		2,0 ± 0,2	
Tornillo de ajuste de bomba de aceite	M12 x 1,75	34 ± 4		3,5 ± 0,4	
Termocontacto	M16 x 1,5	23 ± 2		2,3 ± 0,2	
Tapón de purga	M16 x 1,5	44 ± 5		4,5 ± 0,5	
		4T		7T	
		N-m	kgf-m	N-m	kgf-m
Par de apriete general	M6 x 1,0	4 ± 1	0,4 ± 0,1	9 ± 1	0,9 ± 0,1
	M8 x 1,25	12 ± 1	1,2 ± 0,1	18 ± 3	1,85 ± 0,35
	M10 x 1,25	22 ± 3	2,2 ± 0,3	35 ± 6	3,6 ± 0,6
	M12 x 1,25	35 ± 6	3,6 ± 0,6	64 ± 10	6,5 ± 1

Valores de apriete	Rosca Dia. x Paso (rosca M)	SM-103			
		N-m		kgf-m	
Culata	M12 x 1,75	113 a 123		11,5 a 12,5	
Tapa de balancín	M8 x 1,25	10,0 a 13,0		1,0 a 1,3	
Soportes de ejes de balancín	M8 x 1,25	10,0 a 20,0		1,0 a 2,0	
Tapas de cojinetes principales	M14 x 2	98 a 108		10,0 a 11,0	
Puentes de biela	M10 x 1,25	49,0 a 59,0		5,0 a 6,0	
Volante	M12 x 1,25	78,5 a 88,3		8,0 a 9,0	
Plato de empuje de árbol de levas	M8 x 1,25	10,0 a 13,0		1,0 a 1,3	
Placa delantera	M8 x 1,25	10,0 a 13,0		1,0 a 1,3	
Engranaje de caja de distribución	M8 x 1,25	10,0 a 13,0		1,0 a 1,3	
Polea del cigüeñal	M30 x 1,5	480 a 500		49 a 51	
Plato de empuje de engranaje intermedio	M10 x 1,25	29,0 a 39,0		3,0 a 4,0	
Cárter	M8 x 1,25	10,0 a 13,0		1,0 a 1,3	
Tapón de purga del cárter	M14 x 1,5	34,0 a 44,0		3,5 a 4,5 7,5 a 8,5	
Tuerca de tubo de fuga de combustible	M12 x 1,5	20,6 a 24,5		2,1 a 2,5	
Engranaje de bomba de inyección de combustible	M14 x 1,5	83,4 a 98,0		8,5 a 10,0	
Bujías de incandescencia	M12 x 1,25	20,0 a 30,0		2,0 a 3,0	
Colector de escape	M8 x 1,25	15,0 a 22,0		1,5 a 2,2	
Válvula limitadora de presión del aceite	M22 x 1,5	44,1 a 53,9		4,5 a 5,5	
Tuercas de tubo de inyección de combustible	M12 x 1,5	26,5 a 32,4		2,7 a 3,3	
Tuercas de tubo de retorno de combustible	M10 x 1,25	17,7 a 21,6		1,8 a 2,2	
Engranaje de bomba de aceite	M10 x 1,25	28,0 a 38,0		2,9 a 3,9	
Terminal B de motor de arranque	M8 x 1,25	9,81 a 11,8		1,0 a 1,2	
Equilibrador	M8 x 1,25	27,5 a 33,4		2,8 a 3,4	
Perno de bomba de inyección de combustible	M14 x 1,5	15,0 a 20,0		1,5 a 2,0	
Sensor de nivel de aceite	1-1/ 16-12	49,0 a 58,8		5,0 a 6,0	
		4T		7T	
		N-m	kgf-m	N-m	kgf-m
Par de apriete general	M6 x 1,0	2,94 a 4,90	0,3 a 0,5	7,89 a 9,80	0,8 a 1,0
	M8 x 1,25	9,80 a 12,7	1,0 a 1,3	14,7 a 21,6	1,5 a 2,2
	M10 x 1,25	17,7 a 24,5	1,8 a 2,5	29,4 a 41,2	3,0 a 4,2
	M12 x 1,25	29,4 a 41,2	3,0 a 4,2	53,9 a 73,5	5,5 a 7,5

Sección 9 – Diagramas eléctricos

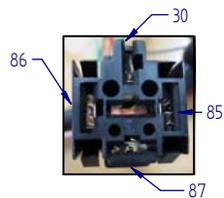
CONECTOR 1: C1 /
CONNECTOR 1: C1



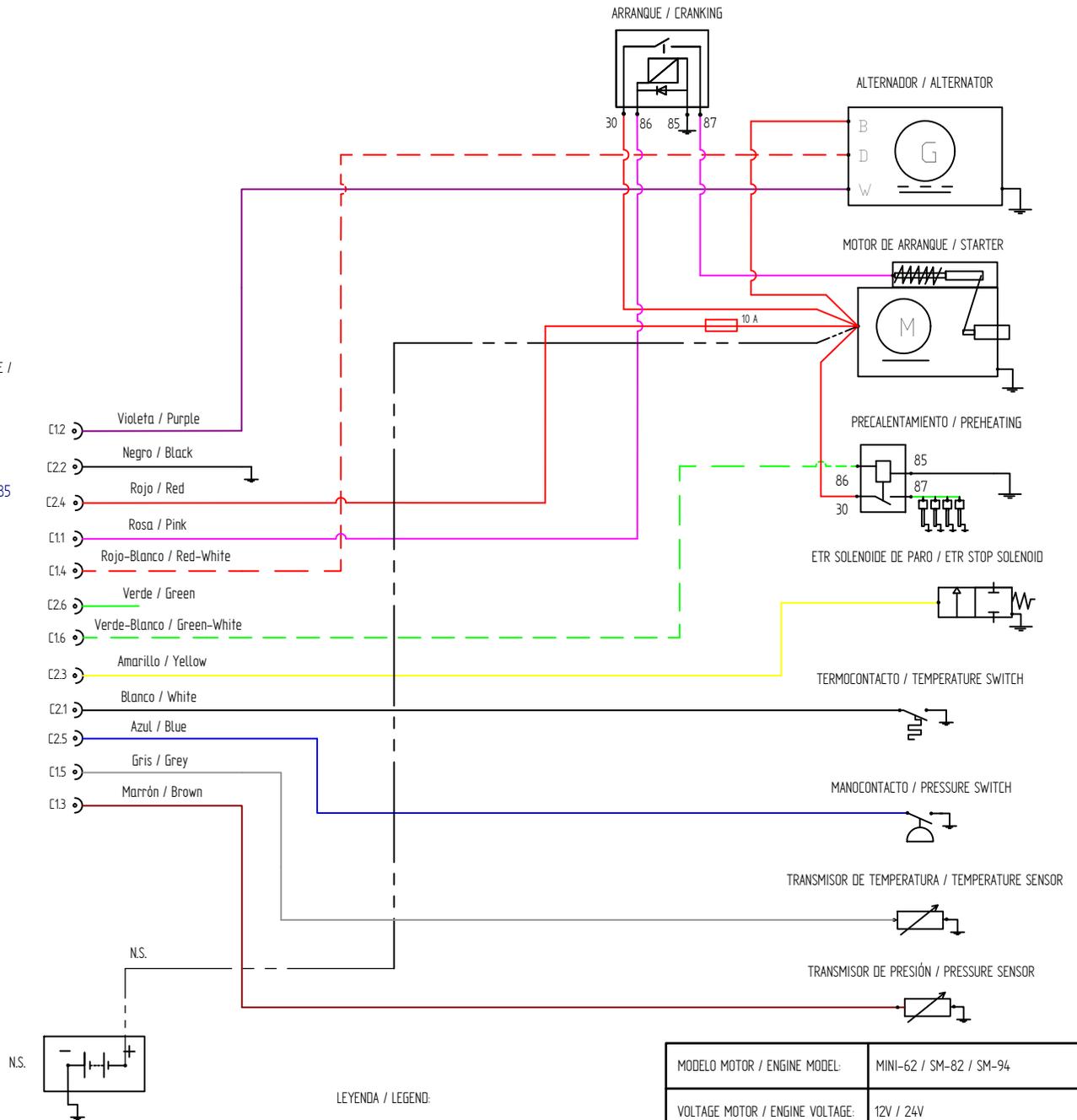
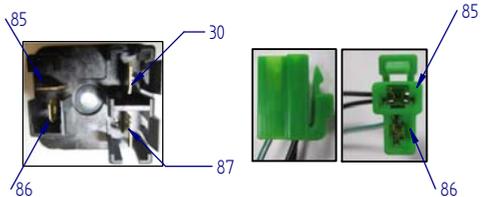
CONECTOR 2: C2 /
CONNECTOR 2: C2



DETALLE RELES DE ARRANQUE /
STARTER RELAY



DETALLE RELE BUJIAS PRECALENTAMIENTO /
PREHEATING RELAY

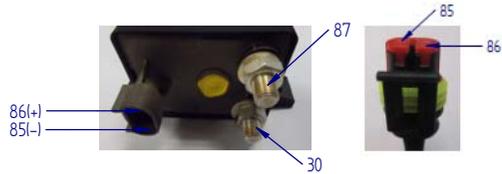


LEYENDA / LEGEND:

- N.S.: NO SUMINISTRADO / NOT SUPPLIED
- OPT.: OPCIONAL / OPTIONAL

MODELO MOTOR / ENGINE MODEL:		MINI-62 / SM-82 / SM-94		
VOLTAGE MOTOR / ENGINE VOLTAGE:		12V / 24V		
DIBUJADO D. ROMARTÍNEZ	VERIFICADO RUBEN D.	FECHA CREACIÓN 27/03/2017	ÚLTIMA REVISIÓN	PÁGINA
SOLÉ, S.A.		E1710E02P_SVT		1 de 1

DETALLE RELÉ AISLAMIENTO / ISOLATING RELAY



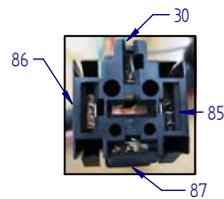
CONECTOR 1: C1 / CONNECTOR 1: C1



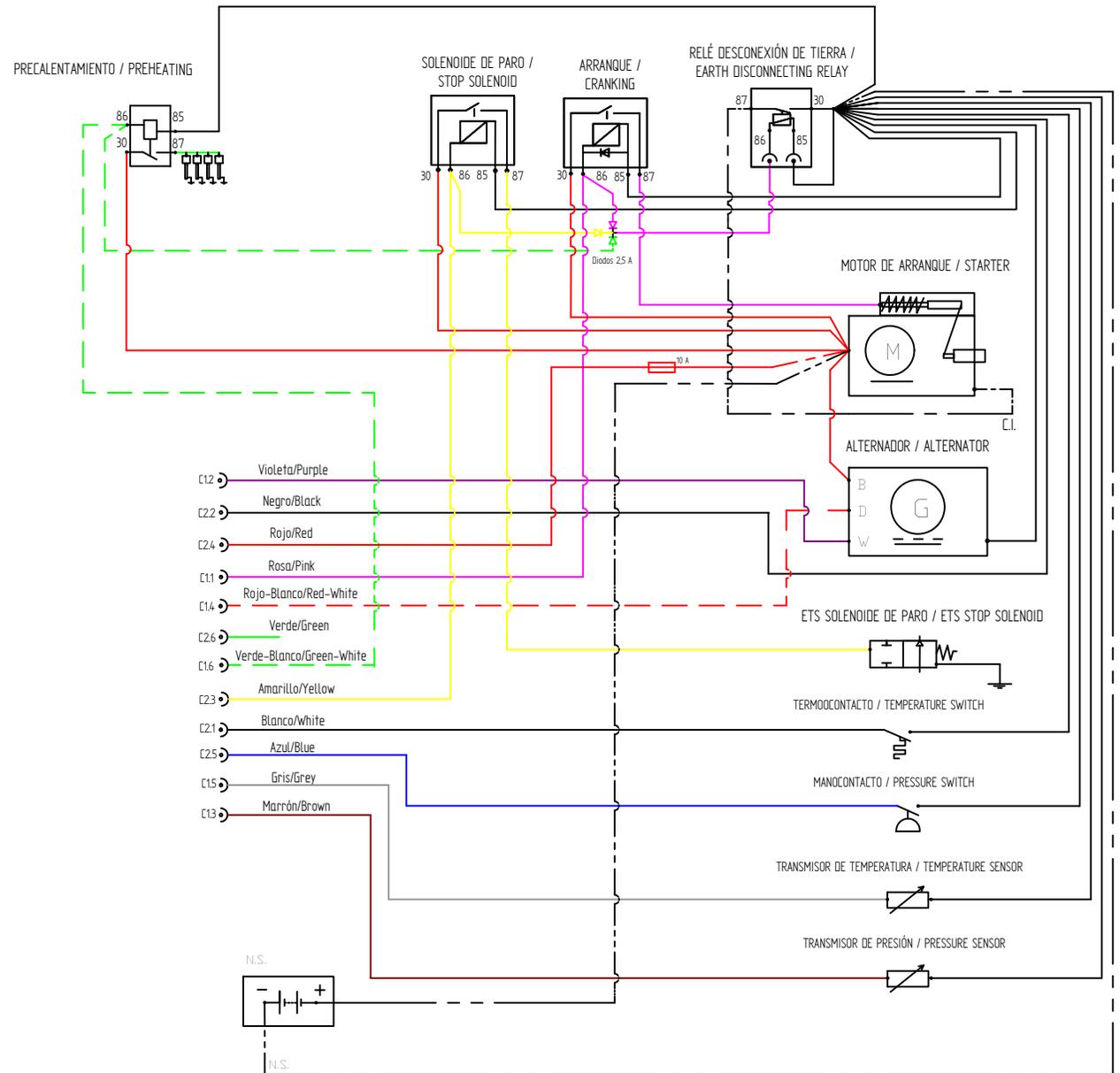
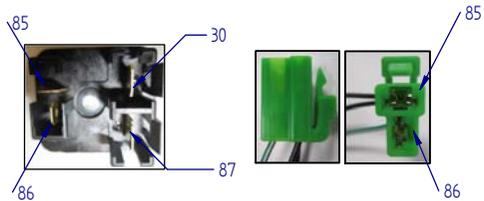
CONECTOR 2: C2 / CONNECTOR 2: C2



DETALLE RELÉS DE ARRANQUE / STARTER RELAY



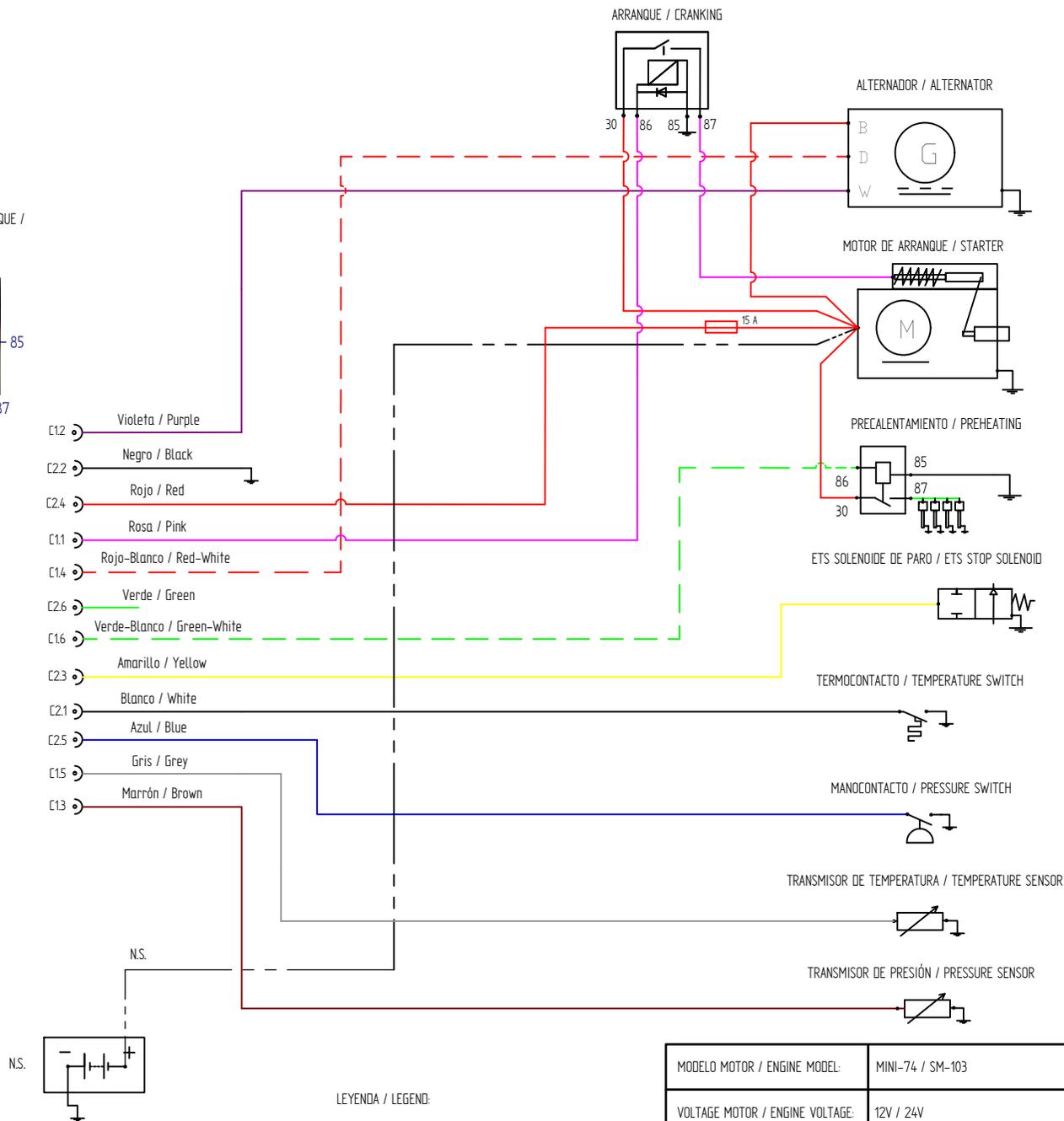
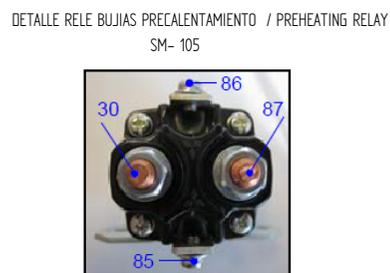
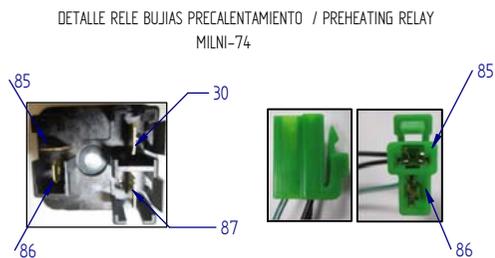
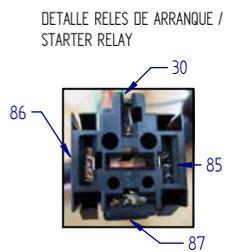
DETALLE RELÉ BUJIAS PRECALENTAMIENTO / PREHEATING RELAY



LEYENDA / LEGEND:

- N.S.: NO SUMINISTRADO / NOT SUPPLIED
- OPT.: OPCIONAL / OPTIONAL
- C.I.: CABLE INDEPENDIENTE / SEPARATE CABLE

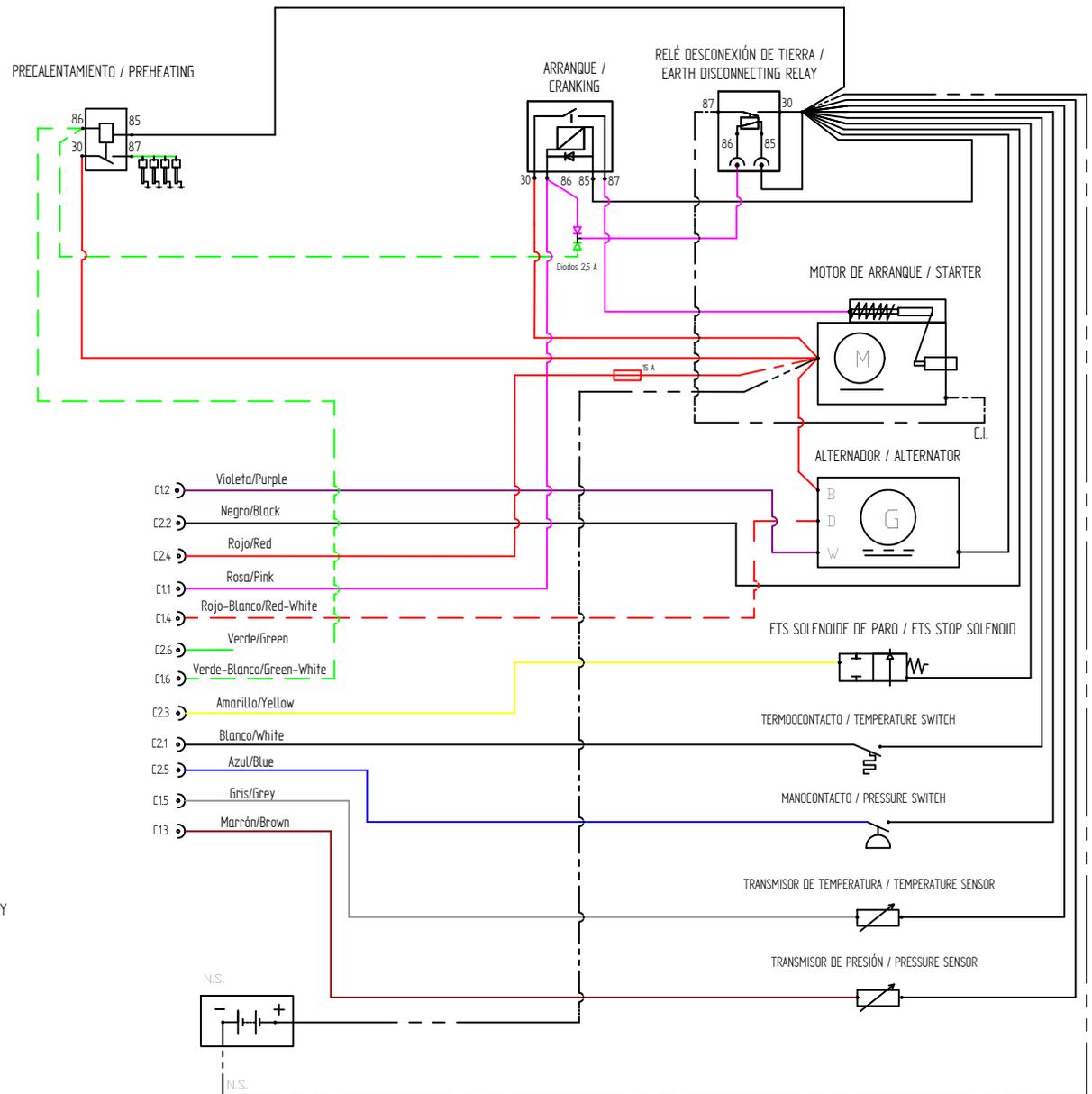
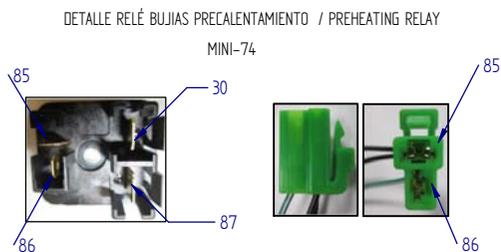
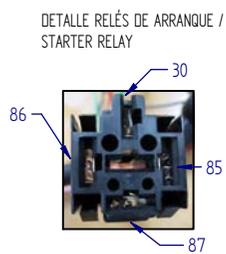
MODELO MOTOR / ENGINE MODEL:		MINI-62 / SM-82 / SM-94 LIBRE MASA / ISOLATED		
VOLTAGE MOTOR / ENGINE VOLTAGE:		12V / 24V		
DIBUJADO D. ROMARTÍNEZ	VERIFICADO RUBEN D.	FECHA CREACIÓN 30/03/2017	ÚLTIMA REVISIÓN	PÁGINA
SOLÉ, S.A.		E1710B02P_SVT		1 de 1



LEYENDA / LEGEND:

- N.S.: NO SUMINISTRADO / NOT SUPPLIED
- OPT.: OPCIONAL / OPTIONAL

MODELO MOTOR / ENGINE MODEL:		MINI-74 / SM-103		
VOLTAGE MOTOR / ENGINE VOLTAGE:		12V / 24V		
DIBUJADO D. ROMARTÍNEZ	VERIFICADO RUBEN D.	FECHA CREACIÓN 27/03/2017	ÚLTIMA REVISIÓN	PÁGINA
SOLÉ, S.A.		E1740E02P_SVT		1



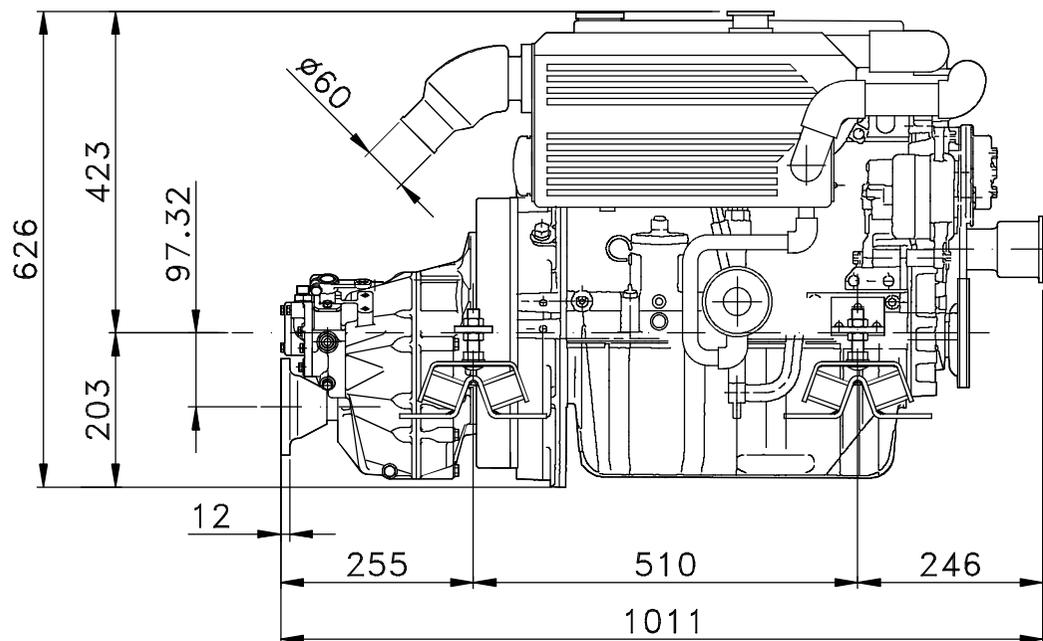
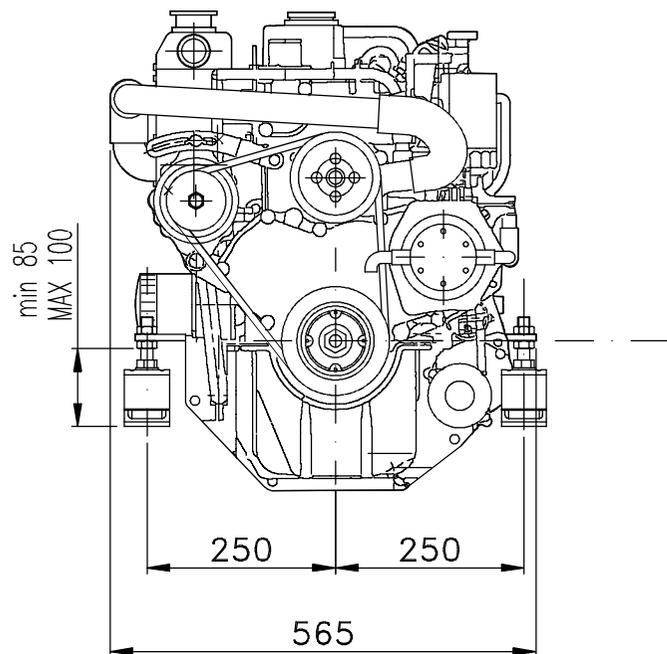
LEYENDA / LEGEND:

- N.S.: NO SUMINISTRADO / NOT SUPPLIED
- OPT.: OPCIONAL / OPTIONAL
- C.I.: CABLE INDEPENDIENTE / SEPARATE CABLE

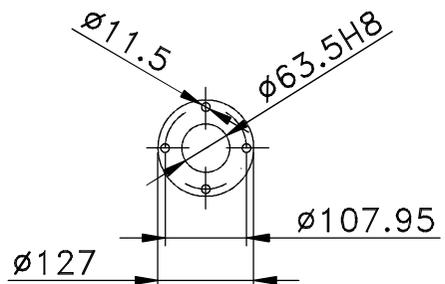
MODELO MOTOR / ENGINE MODEL:	MINI-74 / SM-103	LIBRE MASA / ISOLATED
VOLTAGE MOTOR / ENGINE VOLTAGE:	12V /24V	
DIBUJADO D. ROMARTÍNEZ	VERIFICADO RUBEN D.	FECHA CREACIÓN 31/03/2017
ÚLTIMA REVISIÓN		PÁGINA
Sole Diesel SOLÉ, S.A.		E1740B02P_SVT
		1



Sección 10 – Dimensiones generales



DETALLE BRIDA INVERSOR

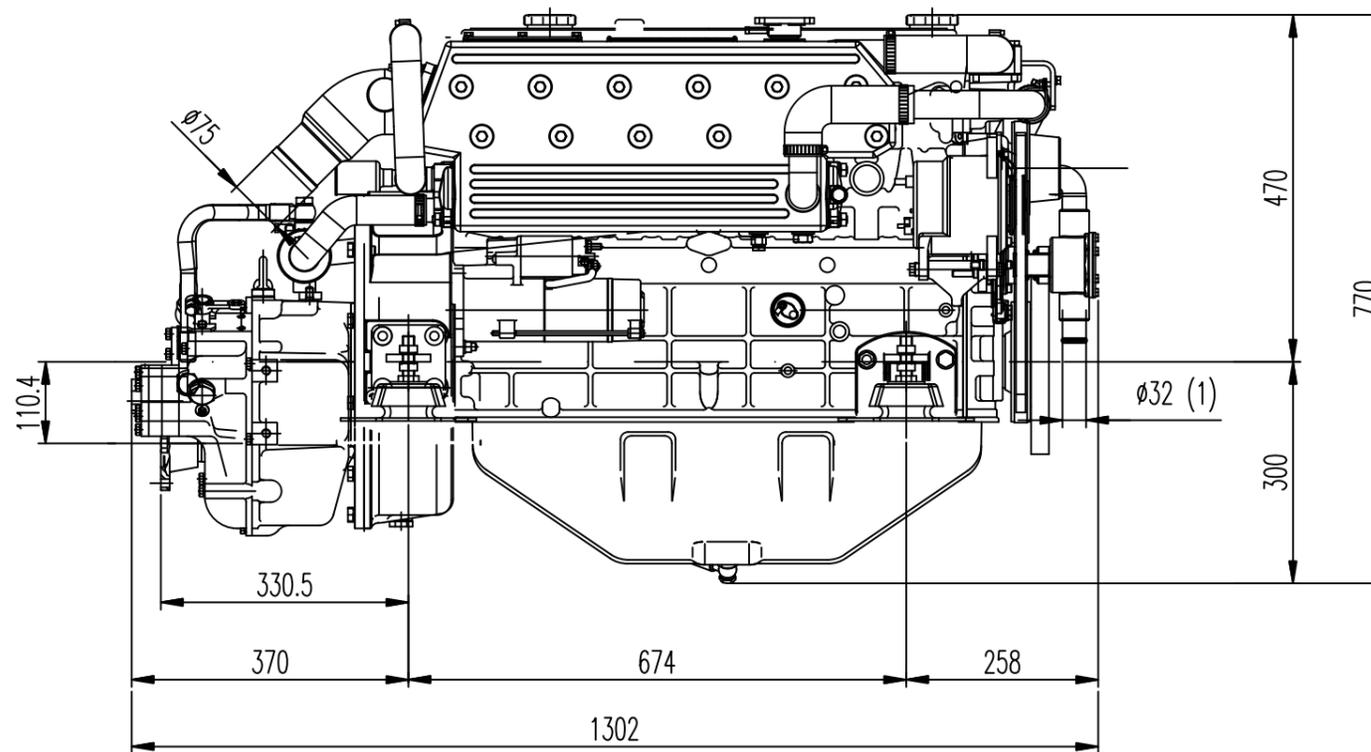
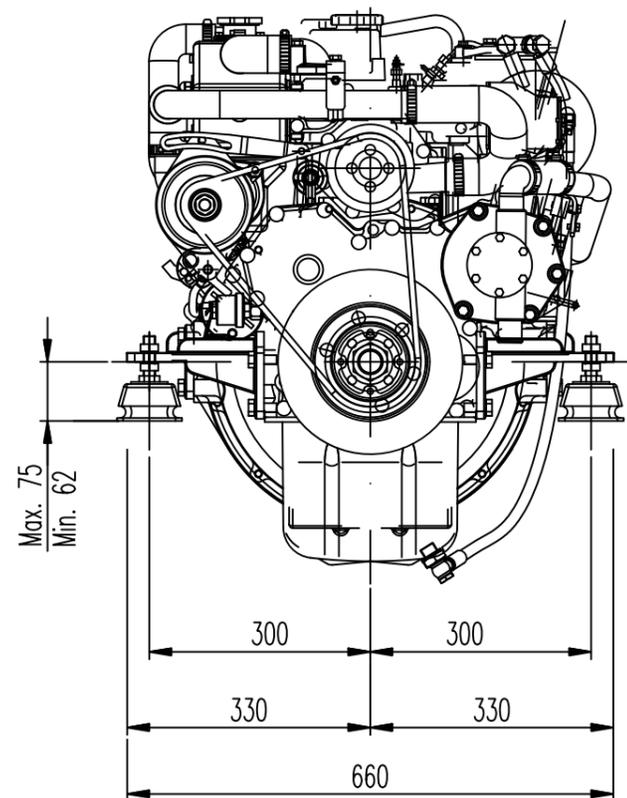


MOTOR MINI-62 INVERSOR TM-345

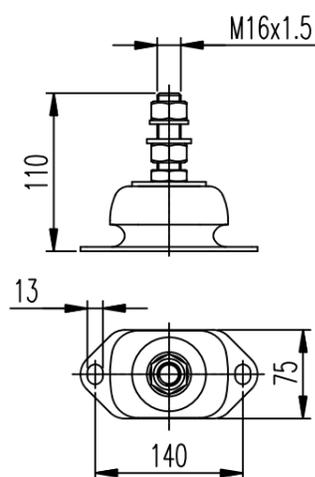


MATERIAL	TRATAMIENTO	ACABADO	PRESENTACION	ESCALA 1:10
DIBUJADO A. Orti	VERIFICADO	TOL.GENERAL	FECHA CREACION 14-09-1999	ULTIMA REVISION (A) 17-01-2006

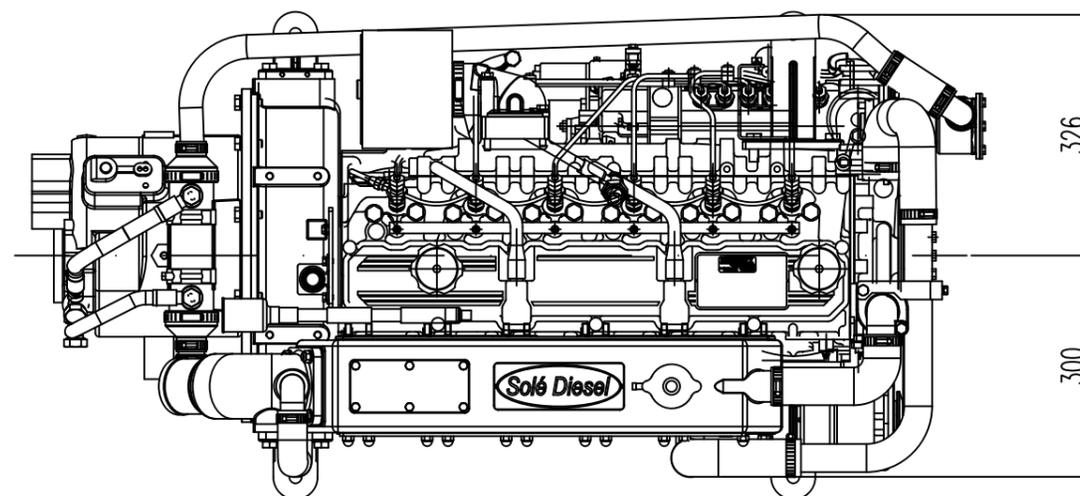
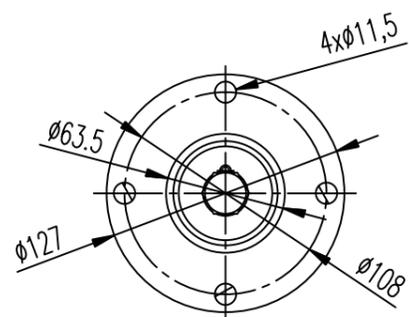
SOLÉ, S.A.



CONJUNTO SUSPENSOR
FLEXIBLE MOUNTING



BRIDA INVERSOR
COUPLING GEARBOX



Suspensor (Engine Mount): 61665200
Carga/Load: 300KG, Dureza/Hardness: 65 Sh A
(Opcional/Optional)

DATOS TÉCNICOS – TECHNICAL DATA

- (1) Entrada agua salada / Sea water inlet. Use water hose $\phi 32$ mm
- (2) Manguera entrada combustible / Fuel hose inlet = $\phi 8$ mm.

MOTOR SM-103 CON INVERSOR TM-93					
SM-103 ENGINE & TM-93 GEARBOX					
MATERIAL	TRACTAMENT	ACABAT	PRESENTACIÓ	ESCALA	
				1/10	
DIBUIXAT	VERIFICAT	Tol. GENERAL	DATA CREACIÓ	ULTIMA REVISIÓ	
			10/04/2014		
SOLÉ, S.A.					

Instrucciones para reemplazar, desechar y eliminar



Sección 11 – Instrucciones para reemplazar, desechar y eliminar

Cuando decida reemplazar el motor, por favor póngase en contacto con Solé Diesel S.A.; le proporcionaremos las instrucciones pertinentes en relación con las leyes en vigor en el momento. Al desechar el motor entero o componentes de éste, cumpla las LEYES EN VIGOR EN EL PAÍS DE INSTALACIÓN.

Para más información acerca de los materiales de que están hechos los componentes individuales del motor, póngase en contacto con Solé Diesel S.A.

Sección 12 - Inspección preentrega motores propulsores

INSPECCIÓN PREENTREGA MOTORES PROPULSORES

Datos Instalador / Náutica				
Empresa Instaladora:		Fecha Instalación:		
Tel. de contacto:		E-mail:		
Datos Propietario				
Nombre y apellidos:				
Tel. de contacto		Email:		
Datos Motor				
Modelo del motor:				
Nº de serie del motor:		Nº serie inversor / cola (si aplica):		
Datos de la Instalación:				
Temperatura cámara de máquinas durante el funcionamiento:				°C
Inclinación del motor (barco amarrado):				°
Inclinación máxima del motor (condiciones de navegación):				°
Instalación del codo escape humedo con respecto la línea de flotación		por encima	por debajo	
Datos de la Línea Propulsora				
Modelo de embarcación:		Relación de transmisión del inversor / cola:		
Diámetro del eje:		Longitud del eje:		mm
Diámetro de la hélice:	mm/pulgadas	Paso de la hélice:	mm/pulgadas	Nº de palas hélice:
Datos Línea Escape, Refrigeración y Combustible				
Diámetro int. Mangueras de escape:	mm	Diámetro int. Conducto entrada de agua salada a la bomba:	mm	
Diámetro int. conducto entrada gasoil:	mm			
Diámetro int. conducto retorno de gasoil:	mm			
¿Se ha dispuesto un colector de escape?	SI	¿Se ha dispuesto un purgador de aire?	SI	
	NO		NO	
Comprobaciones Previas a la Puesta en Marcha		V/x	Observaciones	
Correcto alineamiento del motor.				
Conexiones de instalación eléctrica.				
Nivel de aceite del motor.				
Nivel de aceite del inversor.				
Nivel y concentración del refrigerante.				
Funcionamiento de la palanca de control.				
Correas de transmisión y tensión de las mismas.				
Estanqueidad del grifo de fondo.				
Comprobaciones Funcionamiento del Motor en Vacío		V/x	Observaciones	
Ruidos anormales procedentes de la transmisión.				
Presión de aceite.				
Purgar el sistema de refrigeración de agua dulce.				
Verificar panel de instrumentos: indicaciones normales y funcionamiento de alarmas.				
Fugas de agua, aceite y combustible en el motor o la transmisión.				

INSPECCIÓN PREENTREGA MOTORES PROPULSORES

Comprobaciones del motor con carga	V/x	Observaciones
Verificar las rpm máximas del motor a plena carga con marcha avante embragada. Esta prueba debe realizarse con el motor caliente. (En caso de no alcanzar el régimen máximo de revoluciones contactar con Solé para verificar el dimensionado del propulsor).	rpm	
RPM del motor al ralentí sin embragar:	rpm	
Régimen del motor y funcionamiento del inversor. Verificar funcionamiento válvula de marcha lenta (si aplica).		
Temperatura del motor y presión de aceite.		
Información para el Propietario	V/x	Observaciones
Entrega del manual de instrucciones y documentación asociada al motor.		
Revisión del manual de instrucciones del motor.		
Estudiar las funciones del panel de instrumentos y controles del motor.		
Informar de la fecha de la primera revisión.		
Informar del calendario de mantenimiento indicado en los manuales.		



MOTORES MARINOS · GRUPOS ELECTRÓGENOS · HÉLICES · ACCESORIOS

C-243 b, km 2 · 08760 Martorell (Barcelona)
Tel. +34 93 775 14 00 · Fax +34 93 775 30 13
www.solediesel.com · info@solediesel.com

Síguenos en:



© Copyright 2019 Solé Diesel. Todos los derechos reservados. Los textos y las especificaciones están sujetas a cambios sin previo aviso y sin ninguna obligación o responsabilidad alguna.



U_CTMT62103_ES
Revisión 1
07/2022