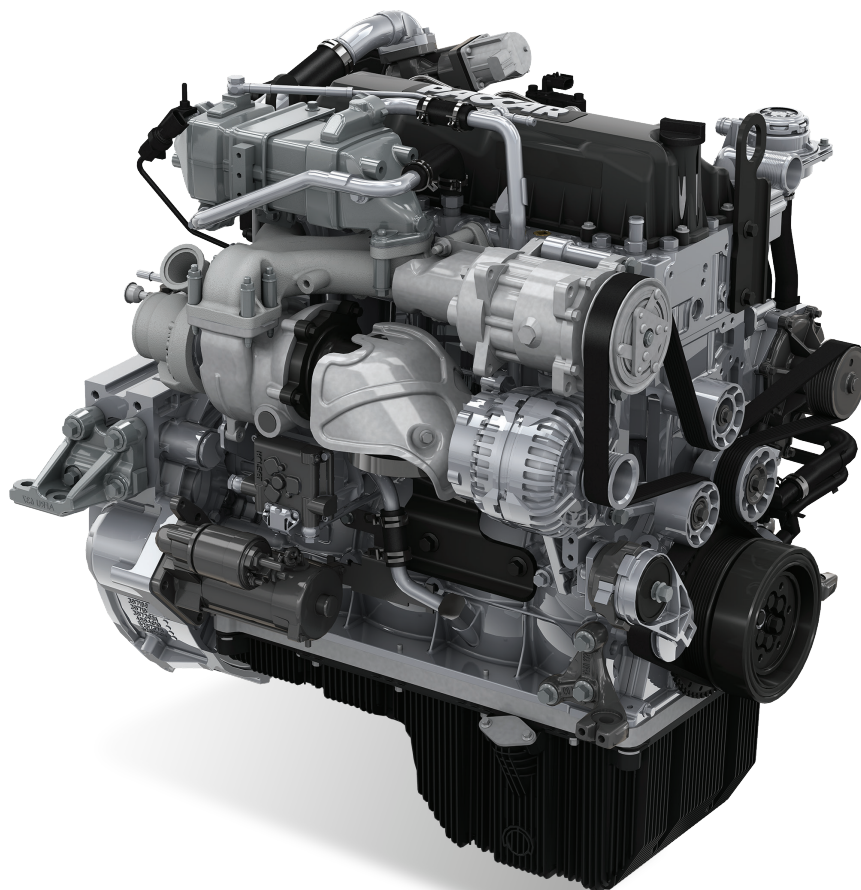


Motores PX-5 de PACCAR



El motor PX-5 Euro 6 de 4,5 litros de PACCAR cuenta con tecnología common rail, un turbo con geometría variable y controles avanzados para proporcionar la máxima eficiencia. Con el fin de cumplir los estrictos requisitos sobre emisiones de la norma Euro 6, cuenta con un sistema de recirculación de los gases de escape, además de la tecnología SCR y un filtro de partículas de hollín activo.

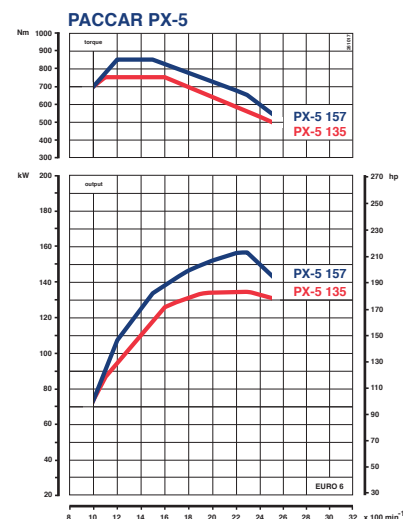
Motor	Potencia - kW (CV)	Par - Nm
PX-5.135	135 (184)*	750 a 1100 – 1600 rpm
PX-5.157	157 (213)*	850 a 1200 – 1500 rpm

*a un régimen del motor nominal de 2300 rpm

Información general

Motor diésel con turbocompresor y refrigeración intermedia de cuatro cilindros en línea. Combustión ultralimpia con recirculación de gases de escape (EGR), filtro de partículas diésel (DPF) y reducción catalítica selectiva (SCR) para el postratamiento de gases de acuerdo con los niveles de emisión Euro 6.

Calibre x carrera	107 x 124 mm
Desplazamiento de pistón	4,5 litros
Relación de compresión	17,3 a 1



Motores PX-5 de PACCAR

Construcción principal

Bloque de cilindros	armazón de escalera endurecido de hierro fundido, con contorno y refuerzo con calibres de cilindros directamente en el bloque
Culata	cubierta de válvula monopieza de hierro fundido y de tipo flujo cruzado
Válvulas	cuatro válvulas por cilindro
Pistones	pistones de aleación de aluminio, resistentes al Ni con cámara de combustión de reentrada simétrica, galería refrigerada
Segmentos del pistón	2 segmentos de compresión; 1 segmento rascador de aceite
Cigüeñal	aleación de acero forjado con contrapesos; apoyado en 5 cojinetes
Árbol de levas	acero forjado y endurecido por inducción; apoyado sobre 4 cojinetes; accionamiento por engranajes de distribución (tren de engranajes sencillo en parte posterior del motor)
Cárter de aceite	de material compuesto, con 17 litros de capacidad y ventilación del cárter cerrado, con impactador

Inyección e inducción de combustible

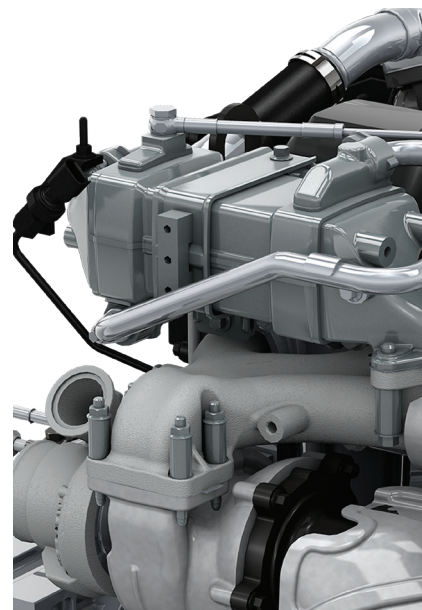
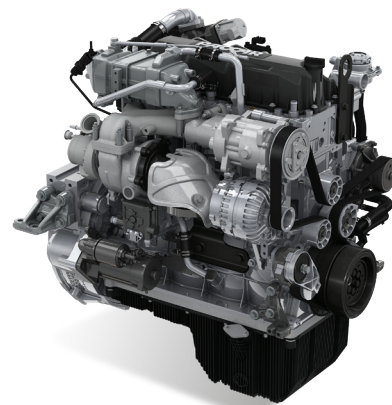
Inyección de combustible	sistema de inyección common rail (CR)
Inyectores	controlados electrónicamente
Regulación de la inyección	arranque y duración variable, con control eléctrico
Presión de inyección	máx. 1800 bares
Inyección de combustible	el arranque y duración, así como la presión de inyección, están controlados por el módulo de control electrónico montado en el motor
Inducción	con turbocompresor con refrigeración de carga (refrigeración intermedia)
Turbocompresor	turbocompresor con geometría variable (VGT) con actuador eléctrico
Control de emisiones	recirculación de gases de escape (EGR)

Lubricación

Filtro de aceite	filtro de flujo completo con elemento recambiable
Refrigerador de aceite	intercambiador de calor tipo placa refrigerante a aceite
Bomba de aceite	concéntrica, accionada por el cigüeñal

Sistema de refrigeración

Bomba	bomba centrífuga accionada por correa
Termostato	tipo parafina sencillo en la culata
Accionamiento del ventilador	accionado por cigüeñal con acoplamiento viscoso controlado por temperatura
Depósito de expansión	depósito traslúcido (para comprobación visual del nivel) detrás del panel de la parrilla frontal



Motores PX-5 de PACCAR

Sistemas auxiliares y freno de escape

Compresor	accionado por engranajes de distribución traseros
Alternador	accionado por correa trapezoidal polirranurada en la parte frontal del motor
Bomba de dirección	accionada por engranajes de distribución (a través del compresor)
Freno de escape	turbocompresor VGT con control eléctrico

Aplicaciones de distribución de hasta 16 toneladas

Los motores PX-5 de 4 cilindros son aptos para camiones de hasta 16 toneladas y están disponibles con potencias de hasta 210 CV y un alto par máximo de 850 Nm. Estos motores cuentan con cárteres de aceite de material compuesto para reducir el peso y el nivel de ruidos, y con soportes de motor capaces de aislar el chasis y la cabina de las vibraciones del motor. Unos ventiladores eficientes proporcionan un gran flujo del aire de refrigeración con un bajo consumo de energía.

Los motores tienen rápida respuesta y buena conducción general. La posibilidad de disfrutar de un mayor par a un bajo régimen del motor nos ofrece mejores características de conducción.

Rendimiento

Todos los motores PACCAR PX-5 ofrecen un excelente par a bajos regímenes del motor, lo que promueve una conducción fácil y cómoda incluso en tráfico denso sin necesidad de realizar frecuentes cambios de marcha. Estas características hacen que los motores PX-5 sean especialmente apropiados para trabajos de distribución exigentes en zonas urbanas. El freno de escape estándar proporciona una potencia de frenado de hasta 95 kW.

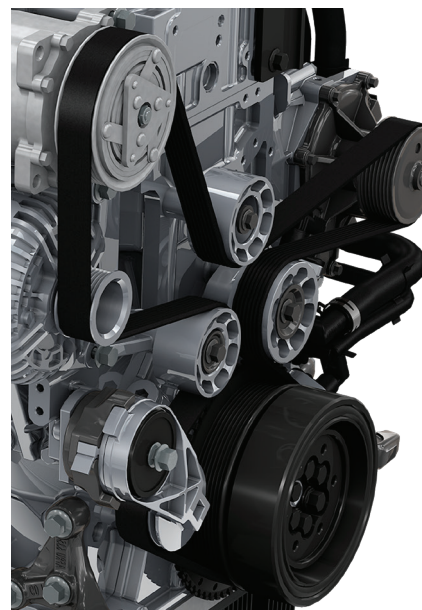
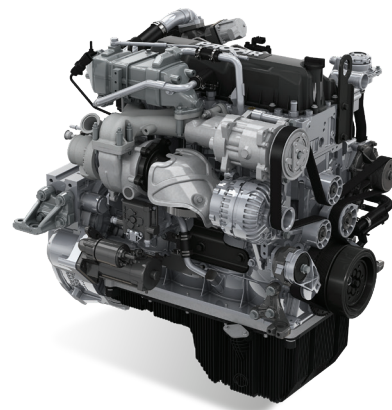
Ahorro de combustible

Un proceso de combustión bien controlado junto con tecnología adicional para alcanzar los valores ultrabajos de emisiones de la norma Euro 6.

Otra de las innovaciones de los motores PX-5 de PACCAR es la combustión de gran eficacia, que da como resultado un excelente ahorro de combustible.

Medio ambiente

Los motores PX-5 de PACCAR utilizan tecnología PACCAR de probada eficacia para el postratamiento de gases de escape, que consta de filtro de partículas diésel (DPF) y un catalizador de reducción selectiva (SCR) con inyección de AdBlue sin aire. La unidad de postratamiento, perfectamente encapsulada, está ubicada en la parte derecha del chasis. Hay disponible una instalación vertical detrás de la cabina para aplicaciones específicas.



Motores PX-5 de PACCAR

Leyenda:

- | | |
|------------------------|---|
| 1. Cubierta CCV | 8. Correa trapezoidal polirranurada de transmisión auxiliar |
| 2. Refrigerador de EGR | 9. Cigüeñal |
| 3. Colector de escape | 10. Alternador |
| 4. Turbo VGT | 11. Bomba de agua |
| 5. Bloque motor | 12. Compresor de aire acondicionado |
| 6. Motor de arranque | 13. Ventilación del cárter cerrado |
| 7. Cárter de aceite | 14. Válvula de EGR |

