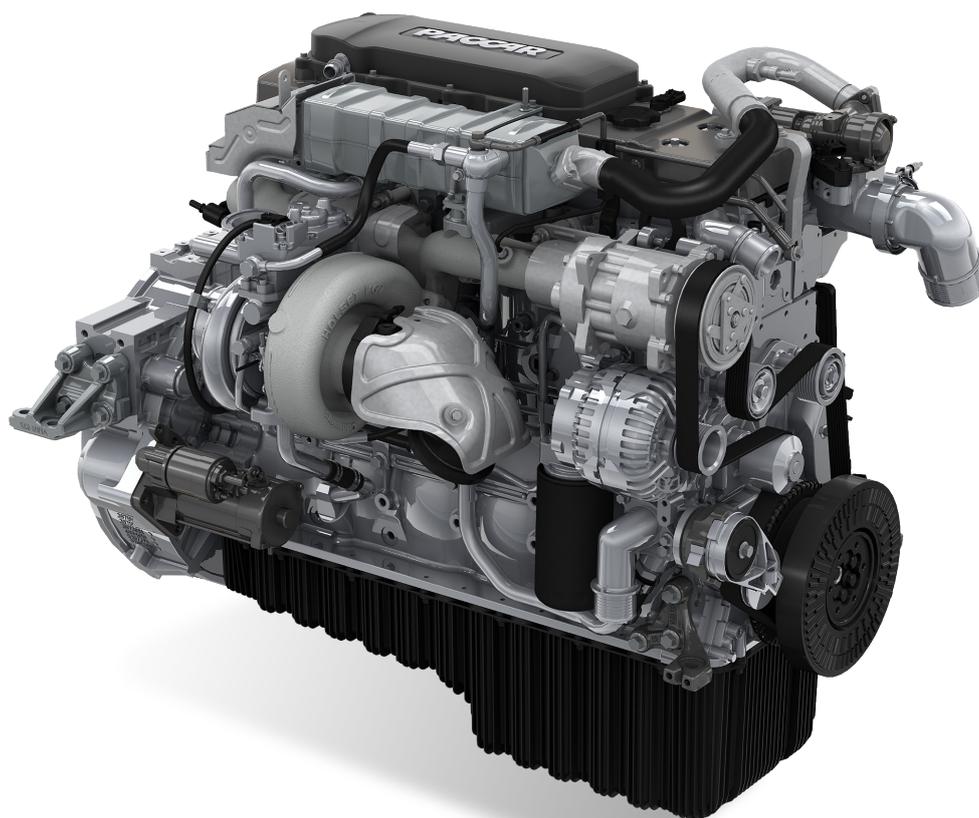


Motori PACCAR PX-7



Il motore PACCAR PX-7 Euro 6 da 6,7 litri utilizza una tecnologia common rail ultramoderna, un turbocompressore a geometria variabile e comandi avanzati per la massima efficienza. Per rispettare i severi requisiti Euro 6 sulle emissioni, esso è dotato di ricircolo dei gas di scarico, tecnologia SCR e filtro antiparticolato attivo.

Motore	Potenza - kW (CV)	Coppia - Nm
PX-7 172	172 (234) ¹	900 a 1000 - 1700 giri/min
PX-7 194	194 (264) ²	1000 a 1000 - 1700 giri/min
PX-7 217	217 (295) ¹	1000 a 1100 - 1700 giri/min
PX-7 239	239 (325) ³	1200 a 1100 - 1700 giri/min

¹ al regime motore nominale di 2000 - 2300 giri/min

² al regime motore nominale di 2100 - 2300 giri/min

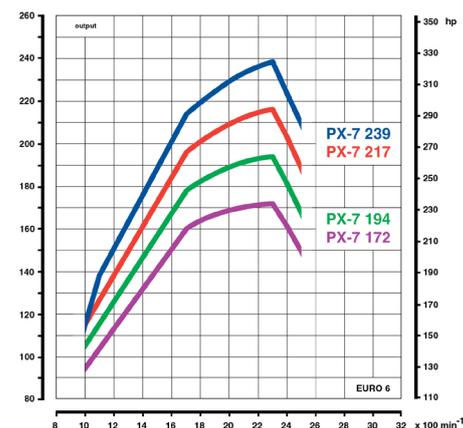
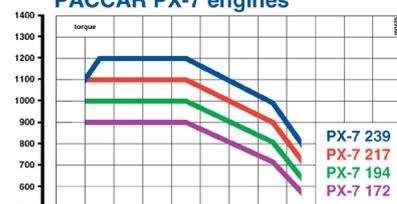
³ al regime motore nominale di 2200 - 2300 giri/min

Informazioni generali

Motore diesel turbocompresso a sei cilindri in linea con intercooler. Combustione ultrapulita con post-trattamento mediante ricircolo dei gas di scarico (EGR, Exhaust Gas Recirculation), filtro antiparticolato per motori diesel (DPF, Diesel Particulate Filter) e riduzione catalitica selettiva (SCR, Selective Catalytic Reduction) per livelli di emissioni Euro 6.

Alesaggio x corsa	107 x 124 mm
Cilindrata	6,7 litri
Rapporto di compressione	17,3:1

PACCAR PX-7 engines



Motori PACCAR PX-7

Struttura principale

Monoblocco	telaio a scala rinforzato in ghisa, profilato e con fianchi lunghi (deep skirt) con alesaggi direttamente nel blocco
Cilindro	testata monopezzo a flusso incrociato in ghisa, coperchio valvole in materiale composito
Valvole	quattro valvole per cilindro
Pistoni	pistoni in Niresist, lega di alluminio, con camera di combustione simmetrica rientrante; galleria raffreddata
Fasce elastiche	2 fasce elastiche di tenuta; 1 anello raschiaolio
Albero motore	in acciaio legato forgiato con contrappesi; smorzatore viscoso sulla parte anteriore; supportato da 7 cuscinetti
Albero a camme	in acciaio forgiato e temprato per induzione; supportato da 4 cuscinetti; azionato dagli ingranaggi della distribuzione (treno singolo di ingranaggi cilindrici nella parte posteriore del motore)
Coppa dell'olio	coppa dell'olio in materiale composito da 23,4 litri con ventilazione chiusa del basamento

Sistema di iniezione e aspirazione carburante

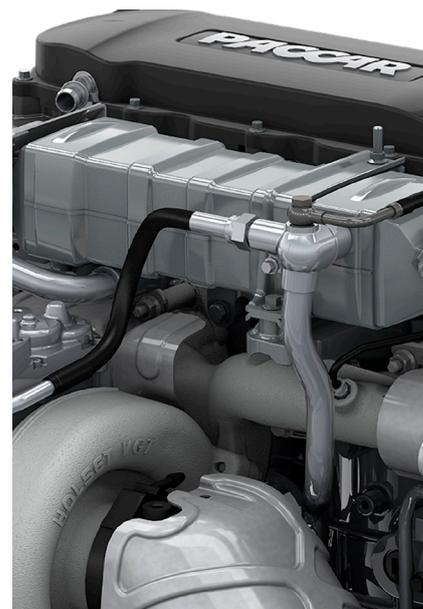
Iniezione carburante	Sistema di iniezione common rail (CR)
Iniettori	elettronici
Fasatura di iniezione	inizio e durata variabili, a controllo elettronico
Pressione di iniezione	massima 1800 bar
Iniezione carburante	l'inizio, la durata e la pressione dell'iniezione vengono comandati dal modulo di controllo elettronico montato sul motore
Sistema di aspirazione	turbocompresso con raffreddamento dell'aria di sovralimentazione (intercooler)
Turbocompressore	turbocompressore a geometria variabile (VGT) con attuatore elettrico
Controllo delle emissioni	ricircolo dei gas di scarico (EGR)

Circuito di lubrificazione

Filtro dell'olio	filtro dell'olio "full flow" con elemento filtrante sostituibile
Scambiatore di calore dell'olio	scambiatore di calore a piastre liquido di raffreddamento-olio
Pompa dell'olio	a ingranaggi, azionata dall'albero motore

Circuito di raffreddamento

Pompa	pompa centrifuga a cinghia
Termostato	singolo a cera nella testata
Comando ventola	albero motore con giunto viscoso termocontrollato
Serbatoio di espansione	serbatoio semitrasparente, per il controllo visivo del livello, dietro al pannello della calandra anteriore



Motori PACCAR PX-7

Componenti ausiliari e freno motore allo scarico

Compressore	azionato dagli ingranaggi della distribuzione posteriore
Alternatore	cinghia trapezoidale multipla azionata sulla parte anteriore del motore
Pompa sterzo	azionata dagli ingranaggi di distribuzione (tramite compressore)
Freno motore allo scarico	Turbo VGT a controllo elettrico
Sistema di avviamento a freddo	riscaldatore elettrico a griglia con controllo automatico nel collettore di aspirazione (opzionale)



Applicazioni per la distribuzione fino a 19 tonnellate

Il PACCAR PX-7 si adatta perfettamente ai veicoli non articolati grazie alla coppia e alla potenza elevate. Viene usato nelle classi di applicazione fino a 19 tonnellate o per le applicazioni con barra di traino. Sono stati introdotti importanti miglioramenti: il motore è ora disponibile fino a 239 kW (325 CV) con una coppia massima di 1200 Nm. I motori sono dotati di coppe dell'olio in materiale composito per ridurre il peso e il rumore. I supporti del motore ne isolano le vibrazioni da telaio e cabina. Efficienti ventole garantiscono un flusso di aria fredda ottimale con una richiesta di potenza ridotta. Un'applicazione Unità frigorifero montata sul motore è disponibile come opzione per le esigenze della distribuzione refrigerata.

Prestazioni

Tutti i motori PACCAR PX-7 garantiscono una coppia eccellente a bassi regimi del motore offrendo una guida facile e confortevole, anche nel traffico intenso senza cambi di marcia frequenti. Tali caratteristiche rendono i motori PX-7 particolarmente adatti ad applicazioni pesanti di distribuzione urbana.

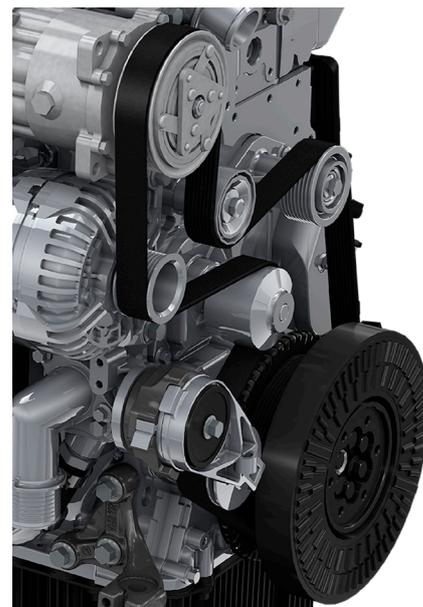
Il freno motore allo scarico standard sviluppa una potenza frenante massima di 165 kW.

Efficienza nei consumi di carburante

Un processo di combustione ben controllato e altri elementi tecnologici consentono di ottenere i valori di emissione Euro 6 ultraridotti. L'efficienza della combustione consente di ottenere un risparmio di carburante significativo e rappresenta un'altra caratteristica avanzata dei motori PACCAR PX-7.

Ambiente

I motori PACCAR PX-7 si avvalgono della collaudata tecnologia PACCAR per il post-trattamento dei gas di scarico, composta da filtro antiparticolato (DPF, Diesel Particulate Filter) e sistema di riduzione catalitica selettiva (SCR, Selective Catalytic Reducer) con iniezione di AdBlue in assenza di aria. La compatta unità di post-trattamento è posizionata sul lato destro del telaio. È possibile montarla in verticale dietro la cabina per applicazioni specifiche.



Motori PACCAR PX-7

Legenda:

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Coperchio CCV | 8. Trasmissione ausiliaria a cinghia trapezoidale multipla |
| 2. Radiatore EGR | 9. Albero motore |
| 3. Collettore di scarico | 10. Alternatore |
| 4. Turbo VGT | 11. Pompa dell'acqua |
| 5. Monoblocco | 12. Compressore impianto di condizionamento |
| 6. Motorino di avviamento | 13. Gomito della presa d'aria |
| 7. Coppa dell'olio | 14. Valvola EGR |

