Principales características del mod. EB-6

Número de cilindros	6
Diámetro de cilindros	90 m/m
Carrera del pistón	128 m/m
Cilindrada	4.800 cm³
Orden de encendido	1-5-3-6-2-4
Potencia máxima a 2.500 r. p. m.	90 HP.
Relación de compresión	1:18
Presión de inyección	125 Kg./cm²
Consumo de gas-oil	180 grs. HP/h
Presión bomba aceite (engrase)	5/7 Kgs./cm²
Apertura admisión (pt.° mt.° superior)	13°
Cierre escape (pt.° mt.° superior)	10°
Holgura takets (caliente) admisión	0,25 m/m
Holgura takets (caliente) escape	0,25 m/m
Contenido aceite en el carter	18 litros
Puntos de apoyo de la bancada	7
Motor de arranque 24 V	4 HP.
Dínamo de 24 V	300 W
Peso total	365 Kgs.
CARTER REVERSIBLE	

Una extensa red de Representantes y Agentes con numerosos talleres de «Servicio Autorizado» y un completo stock de repuestos están a su disposición en todas las rutas nacionales.

BARREIROS DIESEL, S. A.

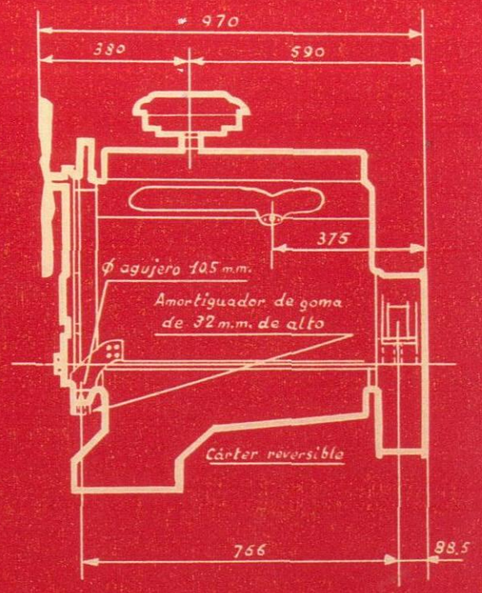
Alcalá, 32 - Teléf. 313000 (5 líneas)

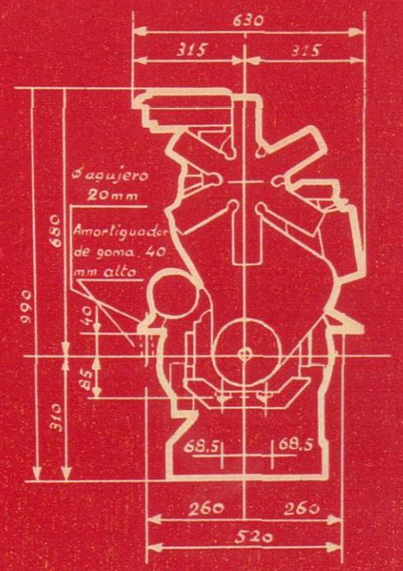
MADRID

Delegaciones: ORENSE - CASTELLON

MOTOR EB-6

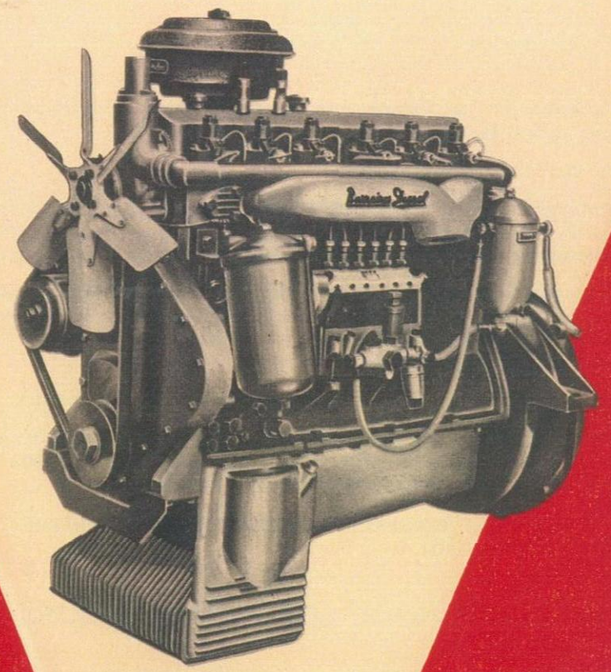
DIMENSIONES DE MONTAJE





TIPO **EB-6**

90 HP. PARA CUALQUIER CAMION 5/7 TONELADAS



Barreiros Diesel

EL MOTOR ESPAÑOL

GENERALIDADES

Con el nuevo motor EB-6, de 90 C.V., seis cilindros, que ahora presentamos al público, queremos sustituir al ya conocido y acreditado EB-2. En el nuevo modelo, de la misma potencia que el anterior, hemos logrado unas características más altas: mayor rendimiento y, por tanto, consumo más reducido de combustible; más rápido, por lo que se puede adaptar a cualquier tipo de camión de 5/7 toneladas. En peso se ha logrado una reducción del 30 % y un 15 % en sus dimensiones.

Para la construcción del nuevo tipo EB-6 se ha levantado una Fábrica de nueva planta en VILLAVERDE (Madrid), dotada de la más moderna maquinaria y útiles especialmente diseñados, con lo que BARREIROS DIESEL se afianza más como la primera firma del país en la fabricación de motores diesel rápidos para vehículos.

La fabricación del motor EB-6 se hace rigurosamente en serie. Una oficina de Planificación, sincroniza todas las secciones de la Fábrica: ello asegura la continuidad de las cadenas de mecanización y montaje, en movimiento ininterrumpido durante las 24 horas del día.

La calidad del motor está respaldada por:

Un Laboratorio químico y un Laboratorio metalográfico, dotados de los aparatos más modernos, por el que pasan todos los materiales que integran el motor.

Un Laboratorio de ensayos mecánicos.

Una completísima Sección de tratamientos térmicos, con hornos eléctricos, de fuel-oil y máquinas automáticas de alta frecuencia para temples superficiales y locales, todos ellos con regulación electrónica de temperatura. Cada pieza del motor lleva el tratamiento adecuado.

Una bien organizada Sección de control y verificación, que nos asegura siempre una mecanización correcta dentro de las normas de ajustes y tolerancias. Su radio de acción no se limita al material producido en Fábrica, sino también a todo el recibido de proveedores, a quienes se les exigen desmontados todos los elementos suministrados.

Un equipo detector de grietas que acusa cualquier poro o fisura en la estructura interna de la pieza.

Una sala de rodaje y prueba de los motores terminados, antes de su salida de Fábrica, dotada de frenos hidráulicos de la más alta precisión y de otros aparatos con los que podemos hallar par motor, potencia, análisis de humos de escape y rendimiento.

Y una amplia Organización encaminada en todo momento a mantener y superar la calidad de los motores BARREIROS DIESEL.

DESCRIPCION SOMERA DE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS

Bloque de cilindros: De fundición especial al Cr.Ni., utilizando modelos metálicos, lo que excluye posibles errores. (Los seis cilindros y los siete apoyos de bancada son mandrinados a la vez). Lleva camisas «secas», intercambiables, introducidas a presión. La cámara de circulación de agua alrededor de los cilindros está ampliamente dimensionada, permitiendo una perfecta refrigeración en cualquier clima.

Culata: De fundición especial al Cr.Ni., capaz de soportar altas cargas sin sufrir deformaciones. Sistema de inyección mixto a precámara de combustión (intercambiable) y cabeza de pistón (Patentes números 216.240/260/264/282), lo que permite una combustión completa de gas-oil y máximo rendimiento. Espárragos de acero especial perfectamente distribuídos aseguran siempre un cierre perfecto.

Cigüeñal: De cromo-níquel estampado en matriz, sumamente robusto, montado sobre 7 cojinetes de cuproplomo, intercambiables. Su equilibrado dinámico en una equilibradora electrónica de 0,001 lo que impide cualquier desgaste o deformación prematura de los cojinetes. En una máquina automática de alta frecuencia le tratan superficialmente las muñequillas para su endurecimiento, quedando beneficiado el resto del material.

Arbol de levas: Estampado en matriz y del mismo material y tratamientos que el cigüeñal descrito. Se aloja a un costado en la parte superior del bloque, permitiendo que los balancines sean mandados por takets alargados, pero sin varillas que puedan sufrir deformaciones. El giro se efectúa en un baño permanente de aceite.

Balancines y válvulas: Los primeros son de acero estampado endurecidos en los extremos y montados sobre cojinetes de bronce al eje principal. Las válvulas son de acero silicrom con doble muelle de seguridad y freno que en cualquier caso impide que la válvula pueda caer a la cámara de combustión.

Bielas: Estampadas en matriz de acero al Cr.Ni. y sección en forma de H, muy robustas al par que ligeras para evitar la acumulación de cargas por la inercia resultante. El cojinete del pie es intercambiable de cuproplomo.

Engrase: Por bomba de engranajes rotativos. En su prueba se le exige un caudal de 1.400 litros por hora a una presión de 5/7 Kgs. con aceite de 80°C. Estas características nos aseguran un desgaste mínimo en el motor. Su vida será mucho más larga.

Refrigeración: Por bomba con doble turbina aspiración-impulsión, montada sobre dos cojinetes de bolas en cuerpo de siluminium fundido en «coquilla». De gran rendimiento produce un elevado caudal y activa circulación en el bloque culata. Sobre la misma bomba lleva un ventilador de 6 aspas equilibrado estáticamente y mandado por la correa que acciona conjuntamente la dínamo.

Equipo eléctrico: Compuesto de un motor de arranque de cierre hermético a 24 V. de 4 HP; una dínamo de 24 V. y 300 W. con autoventilación y un regulador automático de tensión para evitar las sobrecargas de las baterías.

Equipo de inyección: Compuesto de una bomba del tipo A con regulación neumática al «venturi» del tubo de admisión, mandada directamente por el mismo entrenamiento de la bomba de engrase; inyectores de atomización doble (mixta) y porta-inyectores de acero estampado con muelle de aguja regulable y tubería de acero maleable con cabecilla moldeada sobre el mismo.

Equipo de arranque en frío: Para invierno o climas muy fríos se ha dotado la bomba de un dispositivo para super-inyección.

Filtraje: Cada motor lleva un filtro de tejido metálico muy tupido alojado en el carter y otro externo sujeto al bloque con cartucho fácilmente recambiable. Un filtro de gas-oil a la entrada de la bomba de inyección y otro fijo también en el bloque con elementos de fieltro recambiables y válvula de presión de retorno. Un filtro purificador de aire con nivel constante de aceite directamente acoplado al colector de admisión.

Apoyo de montaje: Este motor dispone de tres apoyos, dos en la parte posterior fundidos directamente en el envolvente del volante motriz y uno delantero de acero estampado, todo lo cual facilita un montaje completamente flotante adicionándole «Silembloks».

Muy importante: Dado el considerable número de marcas diversas a las que puede acoplarse este motor se ha construído un tipo de envolvente de forma universal, sin taladros, para que puedan ser aplicados con facilidad una serie de tipos de cajas de cambio como, por ejemplo, Zepelín, G. M. C., Austín, Dodge, etc., etc., el cual será suministrado extra sobre pedido.

Aconsejamos el uso de cambios con superdirecta o bien dotar al vehículo con diferencial reductora.

Queremos asimismo destacar muy especialmente que el carter es reversible con la simple adición de un tubo especial de muy bajo costo, que se suministra bajo pedido.