

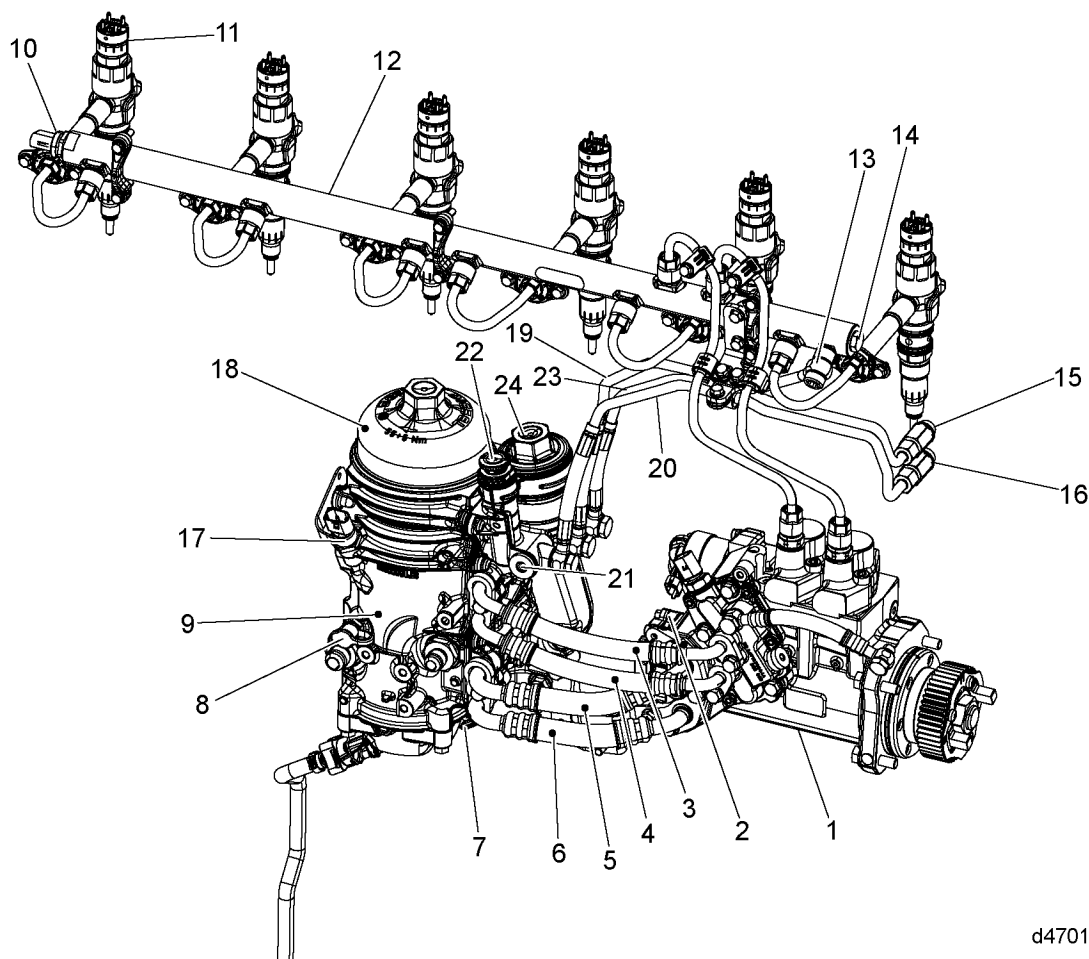
presión para ser utilizado para la lubricación de la bomba de combustible de alta presión. La presión de la cabeza requerida para hacer esto es generada por la válvula reguladora, la cual se ubica contra el flujo del acumulador de combustible. El combustible sobrante y calentado de los circuitos del amplificador de cada inyector de combustible individual es dirigido a través de un pasaje dentro de la cabeza de cilindros. Este combustible es alimentado vía línea de retorno del combustible del amplificador a través del enfriador de combustible, la válvula reguladora, y finalmente el regulador. Este combustible alimenta al módulo del filtro de combustible enfrente del prefiltro. El enfriador de combustible sirve para bajar la temperatura del combustible cerca de 120°C (248°F). La válvula reguladora en la línea de retorno del combustible del amplificador amortigua los picos de presión que ocurren durante la activación de los amplificadores del inyector de combustible.

El exceso de combustible hacia las válvulas de aguja del inyector de combustible también es dirigido a través de un barrenado en la cabeza de cilindros. El retorno del combustible de las válvulas de aguja del inyector de combustible fluye a través de un regulador y en el acumulador de combustible. El regulador tiene la tarea de regular la contrapresión de 1 bara (14.5 psi) en relación a la contrapresión mientras que el motor está funcionando. El acumulador de combustible es parte del combustible retornado, y entrega el combustible directamente después del prefiltro de combustible en el circuito del combustible de baja presión.

La cantidad de combustible es determinada por la válvula reguladora y el regulador en la válvula de paso del retorno de combustible. Este combustible retornado conduce a una carga de succión inferior para la bomba de combustible de baja presión. El combustible restante del acumulador de combustible es dirigido de regreso al tanque de combustible.

1.2 Sistema de Riel Común de Presión Amplificada

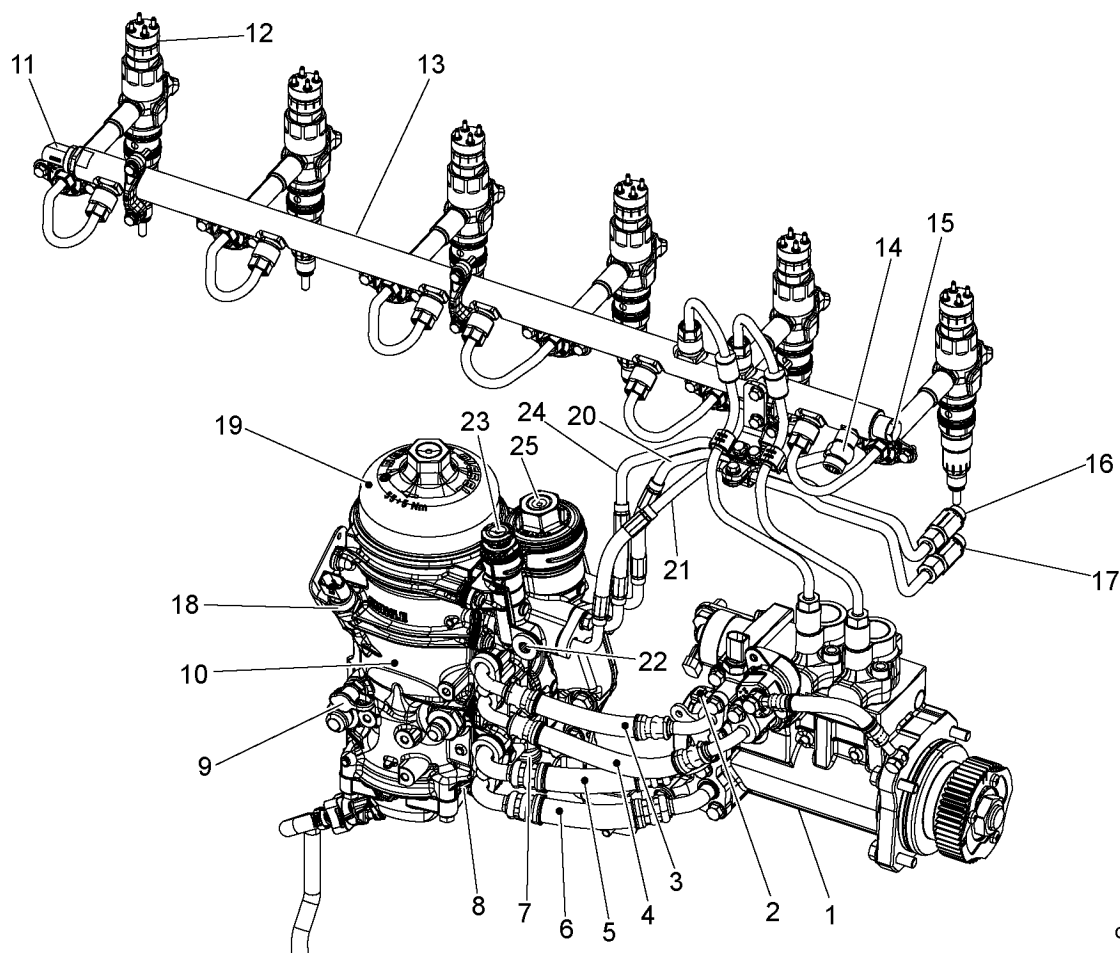
1.2.1 Sistema de Combustible - Sistema de Dos-Filtros



d470114e

- | | |
|---|--|
| 1. Bomba de Combustible de Alta Presión | 13. Retorno de Combustible de la Válvula de Limitación de Presión |
| 2. Bomba de Combustible de Baja Presión | 14. Válvula de Limitación de la Presión |
| 3. Entrada de la Bomba de Combustible de Baja Presión | 15. Retorno de Combustible de los Amplificadores de los Inyectores Combustible |
| 4. Salida de la Bomba de Combustible de Alta Presión | 16. Retorno del Combustible de las Válvulas de Aguja del Inyector de Combustible |
| 5. Entrada de Bomba de Combustible de Baja Presión | 17. Sensor de Combustible de Baja Presión |
| 6. Salida de la Bomba de Combustible de Baja Presión | 18. Separador/Filtro Coalescente |
| 7. Sensor de Agua-en-Combustible | 19. Válvula de Limitación de Presión (PLV) |
| 8. Válvula de Cebado con/Tapa contra Polvo | 20. Línea de Retorno de Aguja |
| 9. Módulo del Filtro de Combustible | 21. Válvula de Aguja del Control de la Presión de Retorno |
| 10. Sensor de la Presión del Riel del Combustible | 22. Bomba de Cebado Manual |
| 11. Inyector de Combustible | 23. Línea de Retorno del Amplificador |
| 12. Riel del Combustible | 24. Prefiltro de Combustible |

Figura 3. Sistema de Combustible KM59 GEN1



d470114d