



## DPS 192

### Specifications

<b>Modèle</b>		
Régime	rpm	1800
Fréquence nette	Hz	60
Tension triphasée	V	480/277
Puissance (PRP) 3 phases	kVA	200,0
Puissance (LTP) 3 phases	kVA	207,0
Intensité (LTP) 400V - 3 phases	A	249,16
<b>Moteur</b>		
Marque		DEUTZ
Type		BF6M1013FC
Norme d'émissions de gaz d'échappement	Stage	II
Puissance brute PRP	kW	181,0
Puissance brute LTP	kW	190,0
Système de refroidissement		water
Type de régulateur		electronic
Normes pour le régulateur		G2
Nombre de cylindre		6
Disposition des cylindres		IL
Cylindrée	ltr	7,14
Alésage/Course	mm	108/130
Taux de compression		18,1
Démarrage électrique	V/dc	12
<b>Air</b>		
Dépression maximum à l'admission	[mbar]	25
Volume de l'air de combustion	[m /h]	743,9
<b>Système d'échappement</b>		
Température maximum des gaz d'échappement	[C°]	540
Contre-pression d'échappement maximum	[mbar]	30
Flux des gaz d'échappement (à la température indiquée)	[m /h]	2108
<b>Système de refroidissement</b>		
Standard Système de refroidissement		
Consommation/réduction de puissance du ventilateur	[kW]	7,2
Flux d'air de refroidissement	[m /h]	11520
Perte de pression atmosphérique	[mbar]	1,5
Dissipation thermique (convection)	[kW]	18
<b>Système de lubrification</b>		
Capacité en huile (carter)	[LTR]	20
Pression d'huile minimum (arrêt)	[bar]	2

## Consommation carburant

25% de charge	227	[g/kWh]	12,5	[LTR/Hour]
50% de charge	208	[g/kWh]	23,1	[LTR/Hour]
75% de charge	206	[g/kWh]	34,2	[LTR/Hour]
100% de charge	208	[g/kWh]	45,9	[LTR/Hour]
Filtre carburant	Spin-on Filtre carburant			
Option	Pre-Filter w/ Water Separator			

## Niveau sonore

dba à 100% de charge à 7m	dba	67
---------------------------	-----	----

## Alternateur

Marque	Mecc Alte	
Type	ECO34 3L4A	
Rendement génératrice	%	95,1




## Controlleur



DEUTZ MODEL DESCRIPTION	CLASSIC	BASIC	COMFORT	DELUXE
-------------------------	---------	-------	---------	--------

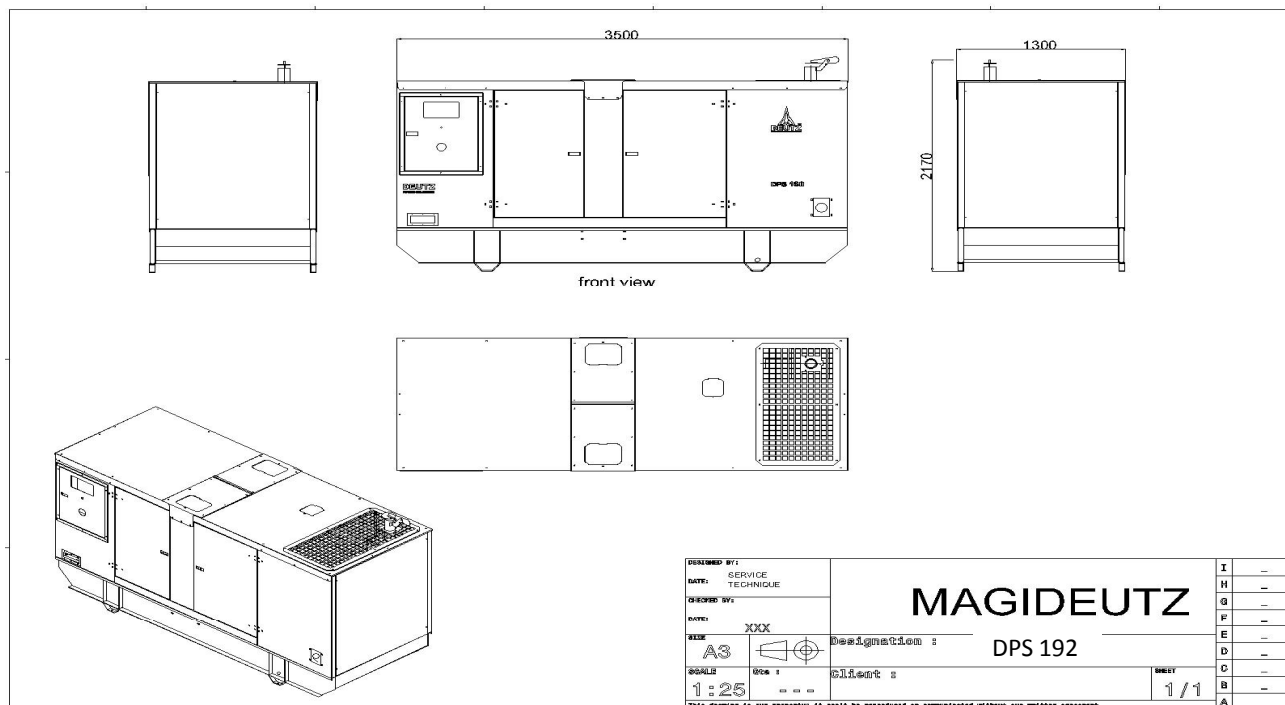
### Configurations entrées/sorties

Entrées/sorties binaires	6/6	4/6	7/7	8/8
Entrées analogiques	3	3	3	4
Configurations entrées/sorties	✓	✓	✓	✓
D+ alternateur de charge	✓	✓	✓	✓
Protections alternateur	✓	✓	✓	✓
Fonctions AMF / MRS	✓	✓	✓	✓
Contrôle de retour GCB/MCB	✓	without feedback	✓	✓
Mesure fréquence Groupe/Réseau	✓	✓	✓	✓
Communication ECU via CAN	✓	✓	✓	✓
Mesure kW / kWh / kVA	kVA	Kw/Kwh/kVA	Kw/Kwh/kVA	Kw/Kwh/kVA
Capteur de régime (Ramassage)	x	✓	✓	✓
RTC / Batterie	x	x	✓	✓
Consommation gasoil	x	x	✓	✓
Charge fictive / Délestage	x	x	✓	✓
Calibration Analogue	x	x	✓	✓
Auto. Température basée sur chauffage et refroidissement	x	x	✓	✓
Logique PLC	x	x	x	✓
Protocole Modbus / SNMP	x	x	○	✓
Carte SNMP	x	x	x	○
Télécommande	x	○	○	○
Protections défaut terre	x	x	○	○
Contrôle manuel de vitesse pour moteur ECU	x	x	x	✓
Sorties binaire 2 x 10 A pour démarreur et électrovanne gasoil	x	x	x	✓
Gestion pompe de gasoil	x	x	x	✓
Type de connexion détection automatique	x	x	x	✓
TIER 4 Support finale	x	x	x	✓

-  Included
-  Excluded
-  Option - Plug in



<b>Poids et dimensions</b>		Open	Canopy
Poids	kg	1525	2215
Logueur	mm	2500	3500
Largeur	mm	1100	1300
Hauteur	mm	1500	2170
<b>Réservoir Gasoil</b>	ltr	170	370



#### **Capotage et insonorisation** : Suivant normes internationales

- Les parois intérieures du capotage : Pulvérisées de matière anti-résonnante
- Les portes et trappes : Etanches avec des joints de caoutchouc et mousse résiste à la chaleur
- Tous les supports en acier : sablés, dégraissés recouverts :

- \* Une couche première d'époxydes
- \* Deux couches de peintures synthétiques

#### **Accouplement**

Le moteur et l'alternateur sont accouplés ensemble et forment un monobloc par un dispositif semi élastique.

Le système d'accouplement est monobloc de conception spéciale, à boîtier de volant.

Le système assure un alignement parfait constant et permet un entretien simple et facile

#### **Chassis**

Le châssis est en acier, largement dimensionné, entièrement soudé à l'arc électrique et absolument rigide pour supporter le groupe électrogène complet avec tous les accessoires, accouplé à la génératrice. Soudé électriquement sur lequel seront installés le moteur et l'alternateur par l'intermédiaire des semelles élastiques isolantes antivibratoire fixées par des boulons et rondelles galvanisés.

L'ensemble moteur alternateur sera à flasques rigidement fixé avec une pièce d'accouplement semi élastique

#### **Peinture**

La peinture est de haute qualité métallisée et réalisée en 2 couches de fond et 2 couches de finition pour l'ensemble des organes et accessoires du groupe électrogène.

