



## DPS 200

### Specifications

<b>Modèle</b>		
Régime	rpm	1500
Fréquence nette	Hz	50
Tension triphasée	V	400/230
Puissance (PRP) 3 phases	kVA	202,0
Puissance (LTP) 3 phases	kVA	223,0
Intensité (LTP) 400V - 3 phases	A	288,00
<b>Moteur</b>		
Marque		DEUTZ
Type		BF6M1013FC
Norme d'émissions de gaz d'échappement	Stage	II
Puissance brute PRP	kW	183,0
Puissance brute LTP	kW	201,0
Système de refroidissement		eau
Type de régulateur		électronique
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
Réservoir Gasoil	ltr	370
<b>Air</b>		
Dépression maximum à l'admission	[mbar]	25
Volume de l'air de combustion	[m <sup>3</sup> /h]	745,6
<b>Système d'échappement</b>		
Température maximum des gaz d'échappement	[C°]	530
Contre-pression d'échappement maximum	[mbar]	30
Flux des gaz d'échappement (à la température indiquée)	[m <sup>3</sup> /h]	2112
<b>Système de refroidissement</b>		
Standard Système de refroidissement		
Consommation/réduction de puissance du ventilateur	[kW]	7,2
Flux d'air de refroidissement	[m <sup>3</sup> /h]	11520
Perte de pression atmosphérique	[mbar]	1,5
Dissipation thermique (convection)	[kW]	20
<b>Système de lubrification</b>		
Capacité en huile (carter)	[LTR]	
Pression d'huile minimum (arrêt)	[bar]	

## Consommation de carburant

25% de charge	222 [g/kWh]	13,1	[LTR/Hour]
50% de charge	210 [g/kWh]	25,3	[LTR/Hour]
75% de charge	208 [g/kWh]	37,7	[LTR/Hour]
100% de charge	212 [g/kWh]	50,8	[LTR/Hour]
Filtre de carburant	Spin-on Filtre de carburant		
Option	Pre-Filter w/ eau Separator		

## Niveau sonore

dbA à 100% de charge à 7m	dBA	75
---------------------------	-----	----

## Alternateur

Marque	Mecc Alte	
Type	ECO38-1SN	
Rendement génératrice	%	93

## Contrôleur

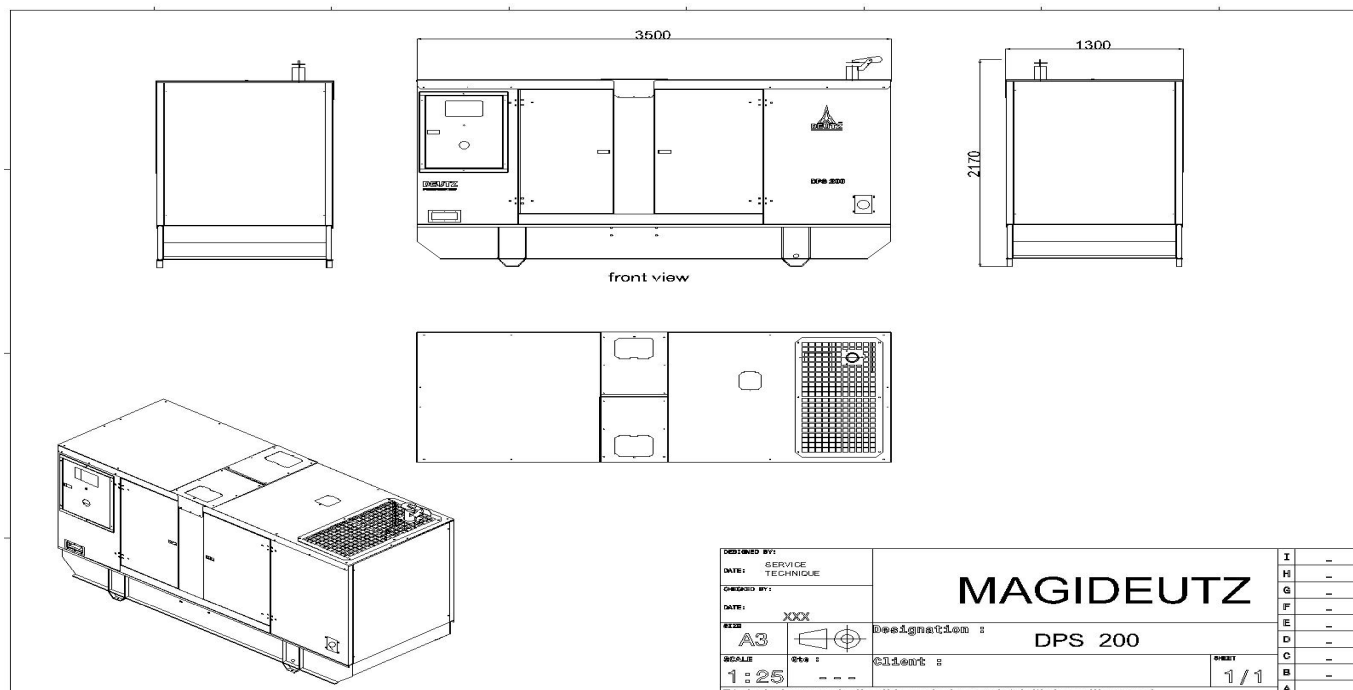


## CONFIGURATION

	CLASSIC	BASIC	COMFORT	DELUXE
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	✓	Sans 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	✓

-  Inclus
-  Exclus
-  en Option

<b>Poids et dimensions</b>		Ouvert	Capoté
Poids	kg	1570	2260
Logueur	mm	2500	3500
Largeur	mm	1100	1300
Hauteur	mm	1500	2170
<b>Réservoir Gasoil</b>	<b>ltr</b>	<b>170</b>	<b>370</b>



#### **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 ensembles 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.