

DEUTZ POWER SOLUTION



DPS 450

## Specifications

<b>Modèle</b>		
Régime	rpm	1500
Fréquence nette	Hz	50
Tension triphasée	V	400/230
Puissance (PRP) 3 phases	kVA	470,0
Puissance (LTP) 3 phases	kVA	516,0
Intensité (LTP) 400V - 3 phases	A	648,00
<b>Moteur</b>		
Marque		DEUTZ
Type		BF8M1015C
Norme d'émissions de gaz d'échappement	Stage	TAL2000/Stage2
Puissance brute PRP	kW	413,0
Puissance brute LTP	kW	459,0
Système de refroidissement		eau
Type de régulateur		électronique
Normes pour le régulateur		G2
Nombre de cylindre		8
Disposition des cylindres		V
Cylindrée	ltr	15,88
Alésage/Course	mm	132/145
Taux de compression		16,5
Démarrage électrique	V/dc	24
<b>Air</b>		
Dépression maximum à l'admission	[mbar]	50
Volume de l'air de combustion	[m /h]	1909
<b>Système d'échappement</b>		
Température maximum des gaz d'échappement	[C°]	540
Contre-pression d'échappement maximum	[mbar]	50
Flux des gaz d'échappement (à la température indiquée)	[m /h]	5410
<b>Système de refroidissement</b>		
Standard Système de refroidissement		
Consommation/réduction de puissance du ventilateur	[kW]	9,3
Flux d'air de refroidissement	[m /h]	32940
Perte de pression atmosphérique	[mbar]	1,5
Dissipation thermique (convection)	[kW]	37
<b>Système de lubrification</b>		
Capacité en huile (carter)	[LTR]	45
Pression d'huile minimum (arrêt)	[bar]	2,7

<b>Consommation de carburant</b>			
25% de charge	212 [g/kWh]	29,1	[LTR/Hour]
50% de charge	202 [g/kWh]	55,5	[LTR/Hour]
75% de charge	204 [g/kWh]	84	[LTR/Hour]
100% de charge	207 [g/kWh]	117,5	[LTR/Hour]
Filtre de carburant	Spin-on Filtre de carburant		
Option	Pre-Filter w/ eau Separator		

<b>Niveau sonore</b>		
dbA à 100% de charge à 7m	dbA	75

<b>Alternateur</b>		
Marque	Mecc Alte	
Type	ECO40-2S/4	
Rendement génératrice	%	94

## Contrôleur

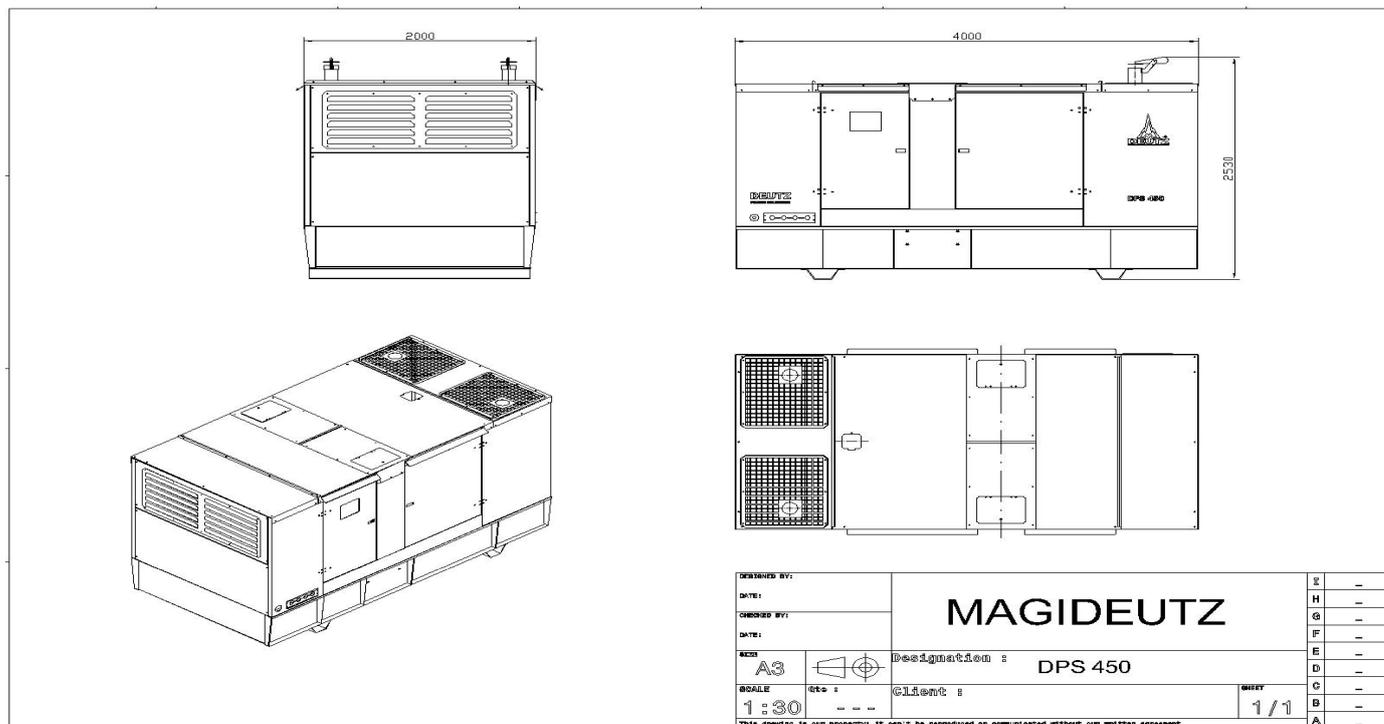


<b>CONFIGURATION</b>	<b>CLASSIC</b>	<b>BASIC</b>	<b>COMFORT</b>	<b>DELUXE</b>
Entrées/sorties binaires	6/6	4/6	7/7	8/8
Entrées analogiques	3	3	3	4
Configurations entrées/sorties	✓	✓	✓	✓
D+ alternateur de charge	✓	✓	✓	✓
Protections alternateur	✓	✓	✓	✓
Fonctions AMF / MRS	✓	✓	✓	✓
Contrôle de retour GCB/MCB	✓	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	2900	3920
Logueur	mm	3000	4000
Largeur	mm	1800	2000
Hauteur	mm	2200	2530
<b>Réservoir Gasoil</b>	ltr	600	500



#### **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.