



**DEUTZ POWER SOLUTION**



## Specifications

<b>Modèle</b>		
Régime	rpm	1500
Fréquence nette	Hz	50
Tension triphasée	V	400/230
Puissance (PRP) 3 phases	kVA	650,0
Puissance (LTP) 3 phases	kVA	712,0
Intensité (LTP) 400V - 3 phases	A	1028,00
<b>Moteur</b>		
Marque		MTU
Type		12V1600G20F
Norme d'émissions de gaz d'échappement	Stage	TAL 2000/Stage 2
Puissance brute PRP	kW el	520,0
Puissance brute LTP	kW el	570,0
Système de refroidissement		eau
Type de régulateur		electroniqueal
Normes pour le régulateur		G2
Nombre de cylindre		12
Disposition des cylindres		V
Cylindrée	ltr	21
Alésage/Course	mm	122/150
Taux de compression		17,5
Démarrage électrique	V/dc	24
<b>Air</b>		
Dépression maximum à l'admission	[mbar]	50
Volume de l'air de combustion	[m <sup>3</sup> /h]	2880
<b>Système d'échappement</b>		
Température maximum des gaz d'échappement	[C°]	483
Contre-pression d'échappement maximum	[mbar]	150
Flux des gaz d'échappement (à la température indiquée)	[m <sup>3</sup> /h]	7560
<b>Système de refroidissement</b>		
Standard Système de refroidissement		
Consommation/réduction de puissance du ventilateur	[kW]	34
Flux d'air de refroidissement	[m <sup>3</sup> /h]	803
Perte de pression atmosphérique	[mbar]	1,5
Dissipation thermique (convection)	[kW]	25
<b>Système de lubrification</b>		
Capacité en huile (carter)	[LTR]	64
Pression d'huile minimum (arrêt)	[bar]	2,4

## Consommation de carburant

25% de charge	224 [g/kWh]	37	[LTR/Hour]
50% de charge	211 [g/kWh]	70	[LTR/Hour]
75% de charge	206 [g/kWh]	102	[LTR/Hour]
100% de charge	205 [g/kWh]	135	[LTR/Hour]

Filtre de carburant Spin-on Fuel Filter

Option Pre-Filter w/ eau Separator

## Niveau sonore

dbA à 100% de charge à 7m dBA 75

## Alternateur

Marque Mecc Alte

Type ECO40-2L4A

Rendement génératrice % 94

## Contrôleur



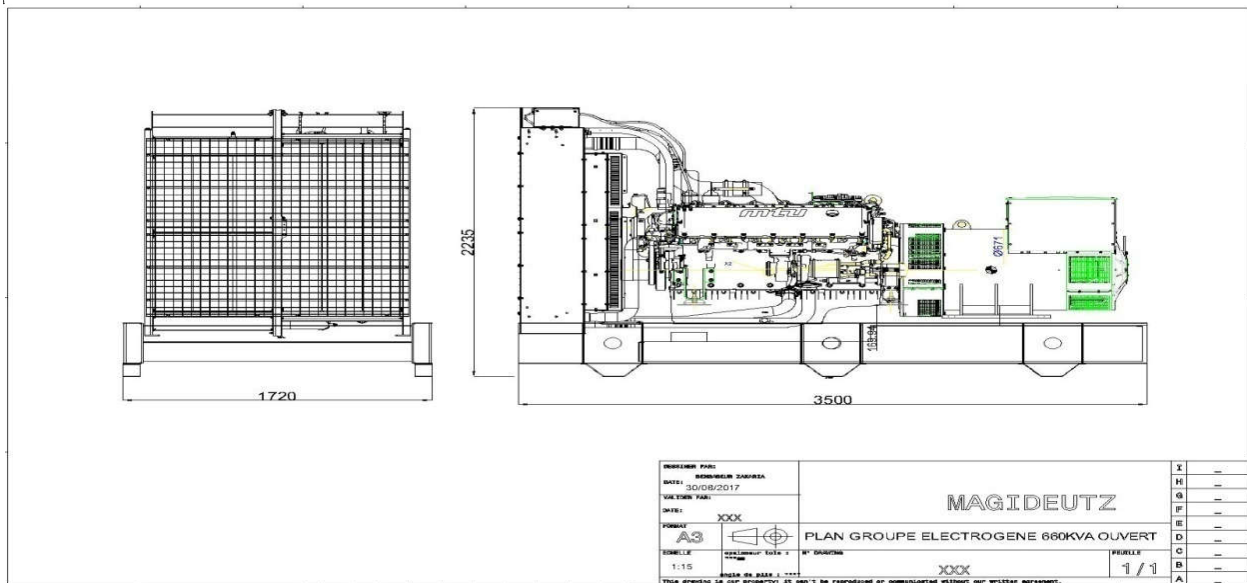
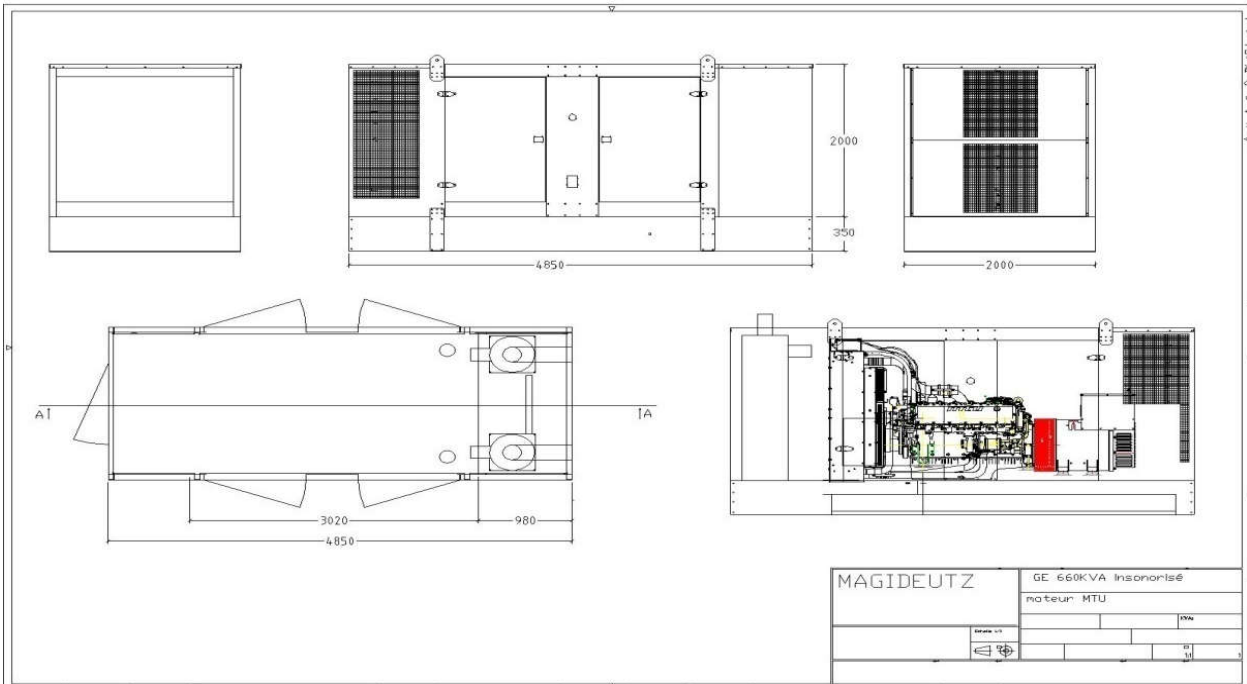
## CONFIGURATION

	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	4 600	6 000
Logueur	mm	3 500	4 850
Largeur	mm	1 720	2 000
Hauteur	mm	2 235	2 350
<b>Réservoir Gasoil</b>	ltr	1 000	550



#### **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.

