



DPS 70

Specifications

| Modèle | | |
|--|--------|-----------|
| Régime | rpm | 1800 |
| Fréquence nette | Hz | 60 |
| Tension triphasée | V | 480/277 |
| Puissance (PRP) 3 phases | kVA | 71 |
| Puissance (LTP) 3 phases | kVA | 75 |
| Intensité (LTP) 400V - 3 phases | A | 89,89 |
| Moteur | | |
| Marque | | DEUTZ |
| Type | | BF4M2011C |
| Norme d'émissions de gaz d'échappement | Stage | II |
| Puissance brute PRP | kW | 63,6 |
| Puissance brute LTP | kW | 66,8 |
| Système de refroidissement | | oil |
| Type de régulateur | | mecanical |
| Normes pour le régulateur | | G2 |
| Nombre de cylindre | | 4 |
| Disposition des cylindres | | IL |
| Cylindrée | ltr | 3,11 |
| Alésage/Course | mm | 94/112 |
| Taux de compression | | 18,1 |
| Démarrage électrique | V/dc | 12 |
| Air | | |
| Dépression maximum à l'admission | [mbar] | 20 |
| Volume de l'air de combustion | [m /h] | 241 |
| Système d'échappement | | |
| Température maximum des gaz d'échappement | [C°] | 570 |
| Contre-pression d'échappement maximum | [mbar] | 30 |
| Flux des gaz d'échappement (à la température indiquée) | [m /h] | 704 |
| Système de refroidissement | | |
| Standard Système de refroidissement | | |
| Consommation/réduction de puissance du ventilateur | [kW] | 2,1 |
| Flux d'air de refroidissement | [m /h] | 3200 |
| Perte de pression atmosphérique | [mbar] | 80 |
| Dissipation thermique (convection) | [kW] | 7,9 |
| Système de lubrification | | |
| Capacité en huile (carter) | [LTR] | 10 |
| Pression d'huile minimum (arrêt) | [bar] | 1,5 |

Consommation carburant

| | | |
|------------------|-------------------------------|-----------------|
| 25% de charge | 231 [g/kWh] | 3,9 [LTR/Hour] |
| 50% de charge | 207 [g/kWh] | 7,1 [LTR/Hour] |
| 75% de charge | 207 [g/kWh] | 10,6 [LTR/Hour] |
| 100% de charge | 211 [g/kWh] | 14,4 [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 | ECP32 2M4B | |
| Rendement génératrice | % | 92,3 |




Controlleur



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

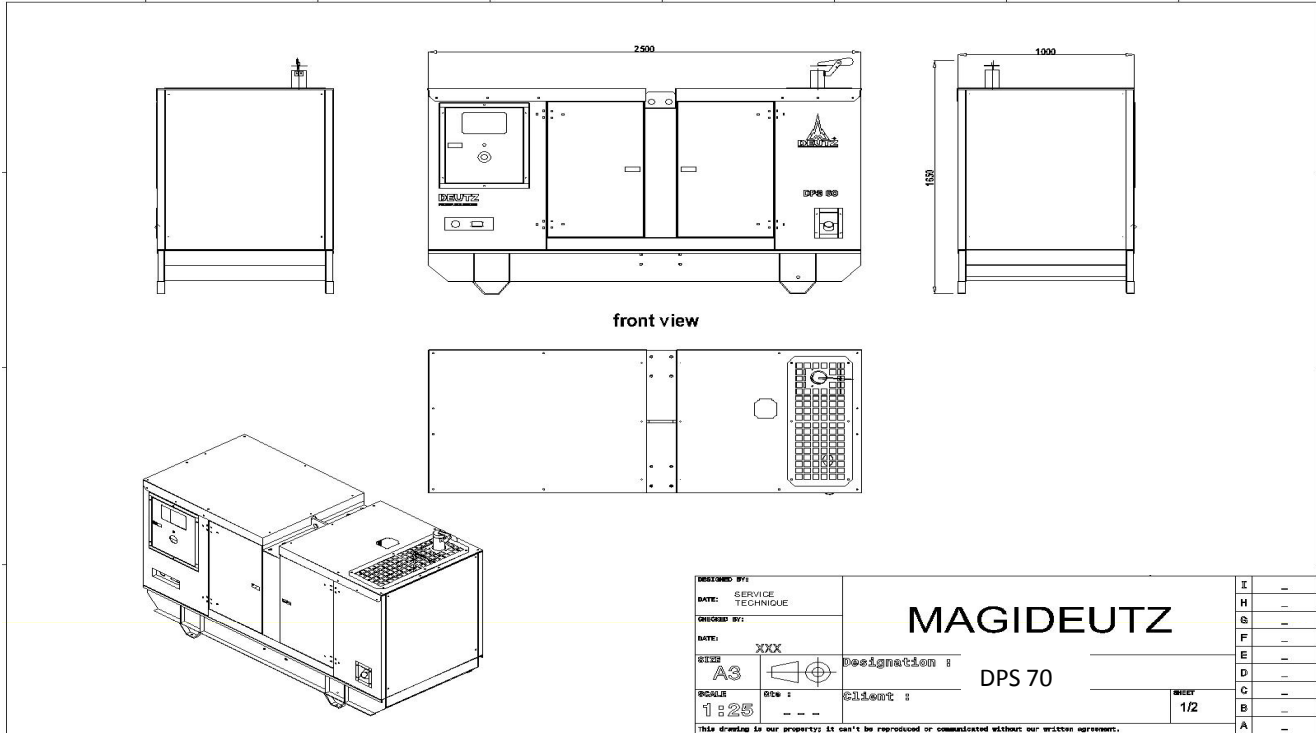
Configurations entrées/sorties

| | | | | |
|--|-----|------------------|------------|------------|
| 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



| Poids et dimensions | | Open | Canopy |
|----------------------------|------------|------------|------------|
| Poids | kg | 790 | 1220 |
| Logueur | mm | 2000 | 2500 |
| Largeur | mm | 950 | 1000 |
| Hauteur | mm | 1450 | 1650 |
| Réservoir Gasoil | ltr | 105 | 170 |



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.

