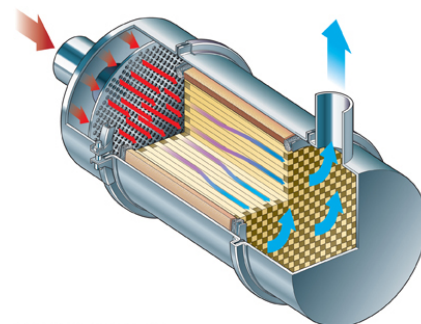


Information Produit Filtre à Particules Diesel DPF-CSF

Type de régénération : catalyseur, base NO₂, passif
 Temps de régénération : continue sans alimentations d'énergie
 Température des gaz d'échappement obligatoire : 280°C pour min. 50% du temps d'exploitation
 Teneur en soufre du carburant : <50 ppm
 Matière : Acier inoxydable



© Copyright Johnson Matthey Plc 2012

Certifications et contrôle

Les systèmes DPF-(C)CRT®, DPF-CS, DPFiS et DPFi sont certifiés en Suisse en accord avec la liste des Filtres-BAFU no. B112 /VERT/Suisse. Ces tests sont acceptés par: SUVA, TBG, AUVA, UBA, MSHA, DEEP, CARB et GLA-London. Degrés de séparation remarquables: Particules en nombre:- 99,8 %.

À considérer lors du choix des systèmes de filtre à particules:

Pour tous les moteurs de niveau d'émission Stage III/ EU 3a, nous recommandons l'utilisation de systèmes DPF-CCRT. Alternativement le système avec additif type DPFiS ou avec régénération électrique type DPFi. Pour déterminer le choix de filtre à particules sont nécessaires en plus des niveau d'émissions (NO_x et PM), le volume de gaz d'échappement (kg/h ou m³/h), la température des gaz d'échappement ainsi que la contre-pression de gaz d'échappement maximal autorisé pour le moteur.

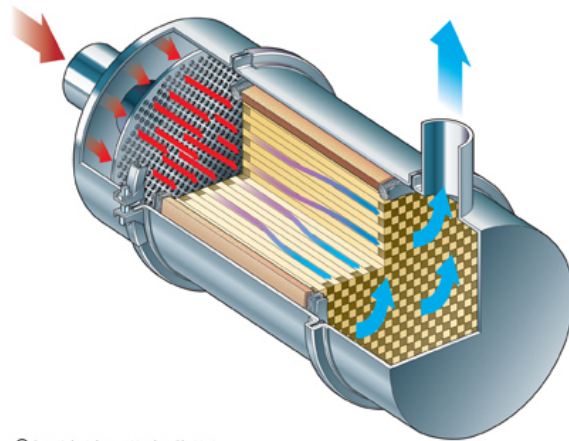
Type de Filtre	Poids **	Gamme de puissance pour moteur TIER2	Gamme de puissance pour moteur TIER 3
DPF-CSF 15	10,5	- 15 kW	110 m ³ /h
DPF-CSF 30SL	12,5	- 30 kW	220 m ³ /h
DPF-CSF 80 XS	17	50 kW	400 m ³ /h
DPF-CSF 80SL	19	- 70 kW	550 m ³ /h
DPF-CSF 80XL	23	- 80 kW	750 m ³ /h
DPF-CSF 100SL	25	-90 kW	850 m ³ /h
DPF-CSF 120SL	29	-100 kW	1.200 m ³ /h
DPF-CSF 130SL	31	- 120 kW	1.350 m ³ /h
DPF-CSF 2010SL	38	-150 kW	1.700 m ³ /h
DPF-CSF 2011SL	39	-200 kW	1.900 m ³ /h
DPF-CSF 2012SL	48	- 220 kW	2.100 m ³ /h
DPF-CSF 2013SL	49,5	- 250 kW	2.600 m ³ /h
DPF-CSF 202-NT	120	- 350 kW	3.800 m ³ /h
DPF-CSF 202.12-NT	150	- 420 kW	4.300 m ³ /h
DPF-CSF 203-NT	180	- 480 kW	5.500 m ³ /h
DPF-CSF 204	250	> 450 – 650 kW	7.700 m ³ /h
DPF-CSF 206	550	> 650 – 800 kW	11.500 m ³ /h

** Ces indications peuvent varier selon l'équipement.



Fonctionnalité

La régénération des filtres s'effectue par l'effet en amont du catalyseur d'oxydation - Johnson Matthey. Sans alimentation d'énergie supplémentaire, les suies accumulées dans le filtre sont continuellement brûlées. Le catalyseur accélère la conversion du NO contenu dans les gaz d'échappement en NO₂. Celui-ci réagit avec les suies (carbone) dans le filtre et conduit ainsi à une combustion des particules.



© Copyright Johnson Matthey Plc 2012

La condition pour une utilisation presque sans entretien est l'utilisation d'un carburant diesel en teneur faible en soufre, max. 50ppm. La température de gaz d'échappement doit être entre 280°C et 450°C pour un temps d'exploitation supérieur à 50%. Cet engagement n'est valable que pour des appareils avec des moteurs techniquement parfaits lors des certifications Stage II et Stage IIIa. La fonction de surveillance est faite au moyen de la surveillance électronique de filtre PIO-CAN.

Avantage du système DPF-CSF:

- Construction mécanique robuste pour une longue durée de vie.
- Conception modulaire avec brides à fermeture rapide pour un montage et démontage facile lors d'inspection et entretien.
- Surveillance électronique pour une sécurité de travail dans le secteur "Non-road" ainsi qu'un enregistreur de données.
- Possibilité de montage flexible: horizontale ou verticale. Systèmes disponibles pour des gammes de puissance de 1-1000 KW.
- Bonne fonction aussi avec des applications avec des températures des gaz d'échappement très faibles.

N'hésitez pas à nous contacter pour plus d'informations

**Johnson Matthey GmbH
Otto-Volger-Straße 9b
D-65843 Sulzbach /Ts.**

Tel: 06196 703813

Fax: 06196 72450

Email: oliver.vehmeier@matthey.com

