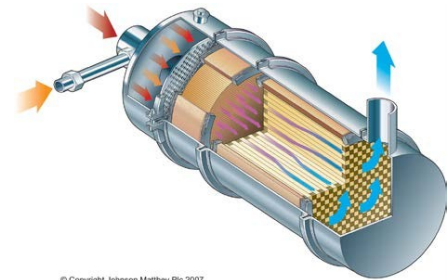


Informations produit Filtre à particules diesel DPF-RID actif

Type de régénération:	Combustion diesel
Durée de régénération:	Env. 20-25 minutes
Boîtier :	Acier inoxydable
Contrôle:	PIO-CAN-RID
Alimentation:	12 V ou 24 V DC
Gamme:	> 1 kW - 500 kW



© Copyright Johnson Matthey Plc 2007

Applications du système DPF-RID

Ce système est adapté pour des applications dans lesquelles la température est un facteur primordial : moteurs Phase IIIB (UE)/Tier IVi, moteurs stationnaires, générateurs, locomotives, etc. Il bénéficie aussi de l'effet de régénération du CRT®.

Les systèmes actifs DPF-RID viennent compléter les systèmes modulaires de filtres à particules Johnson Matthey dans les applications non routières. Le système RID, qui fonctionne à n'importe quelle température d'échappement, est totalement indiqué pour des applications à températures d'échappement plus basses.

Le moniteur du filtre indique à l'opérateur quand le système nécessite une régénération du filtre. Ce processus totalement automatique ne nécessite aucune intervention supplémentaire de l'opérateur et régénère le module du filtre à environ 600°C.

Le processus de régénération prend en moyenne 20-25 minutes.

Avantages:

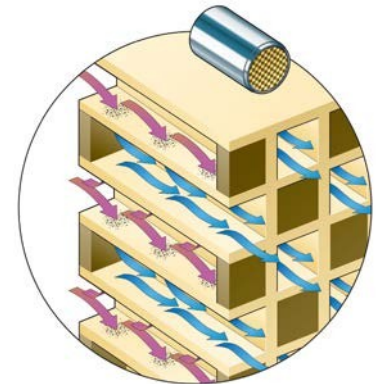
- Taux élevé d'élimination des particules : > 99 % (nombre de particules)
- Régénération rapide du filtre
- Fonctionne à n'importe quelle température d'échappement
- Utilisation possible en tout lieu
- Construction modulaire
- Facilité d'installation et d'entretien
- Contrôle permanent au moyen d'un moniteur de filtre PIO-CAN
- Apté pour la plupart des moteurs diesel et une teneur en soufre du carburant diesel < 1 000 ppm



Fonctionnement:

Le filtre à particules diesel DPF-BU avec catalyseur d'oxydation diesel est destiné à être utilisé dans des moteurs fonctionnant à faible charge. Le système est composé d'un élément filtrant placé en amont du catalyseur d'oxydation diesel. Le système de contrôle est déclenché lorsqu'une pression d'échappement prédéterminée a été atteinte. Le carburant diesel est injecté au moyen d'un vaporisateur dans le flux de gaz d'échappement avant d'entrer dans le turbocompresseur. L'hydrocarbure (diesel) s'oxyde sur le catalyseur, augmentant ainsi la température avant le filtre. La température requise de 600 °C est réglée et contrôlée par le moniteur de filtre PIO-CAN. Lorsque la contre-pression à l'échappement recommence à chuter, le système de contrôle commande l'arrêt du processus de régénération.

L'unité de régénération comprend un filtre en céramique logé dans un boîtier de protection en acier inoxydable. Le filtre extrudé en céramique est composé de nombreuses cellules carrées, alternées avec des canaux d'écoulement parallèles hermétiques. Les parois de ces canaux sont poreuses et leurs ouvertures alternées obligent les émissions de diesel à traverser la paroi du filtre. Les particules emprisonnées s'accumulent sur la paroi en céramique et dans les pores. Les gaz d'échappement filtrés sont alors évacués du filtre par le canal ouvert situé à la sortie de l'unité.



Le système de filtre à particules DPF-RID est livré avec vaporisateur et système de contrôle.

Type de filtre	Plage maximale d'activité des moteurs selon les normes Tier II/Phase II (UE)**	Volume maximal d'émission en m ³ /h recommandé pour les moteurs Phase IIIA (UE) à ± 400 °C et 70-100 mbar BP**
DPF-RID 80SL	jusqu'à 80 kW	600
DPF-RID 100SL	jusqu'à 100 kW	1 000
DPF-RID 120SL	jusqu'à 110 kW	1 300
DPF-RID2010SL	jusqu'à 150 kW	1 800
DPF-RID 2011SL	jusqu'à 200 kW	2 000
DPF-RID 2012SL	jusqu'à 220 kW	2 300
DPF-RID 2013SL	jusqu'à 250 kW	2 700

** Ces valeurs sont susceptibles de varier en fonction des spécifications.

**Pour de plus amples informations,
veuillez contacter:**

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

**Tél. : 06196 703813
Fax : 06196 72450**

**Courriel:
oliver.vehmeier@matthey.com**

