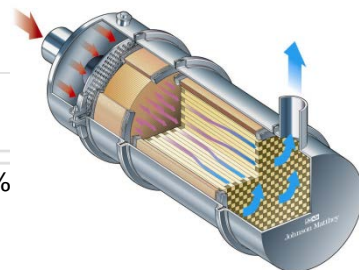


## Informazioni sul prodotto

### Filtro antiparticolato per motori diesel **DPF-CCRT®**

|   |   |
|---|---|
| Tipo di rigenerazione:                            | catalitica, basata NO <sub>2</sub> , passiva  |
| Durata di rigenerazione:                          | continuativa senza alimentazione di energia   |
| Temperatura gas di scarico necessaria:            | 220°C per una durata min. di esercizio di 50% |
| Contenuto massimo di zolfo nel carburante diesel: | < 50 ppm                                      |
| Materiale del corpo:                              | acciaio inossidabile                          |



#### Da osservare alla scelta del sistema di filtri antiparticolati:

Per tutti i motori del livello di emissione TIER IIIa/ EU Stage 3a raccomandiamo l'utilizzo di sistemi DPF-CCRT. Per l'installazione dei filtri antiparticolato oltre alle emissioni dei gas di scarico (di NO<sub>x</sub> e PM) occorrono le quantità dei gas di scarico (kg/h o m<sup>3</sup>/h), la temperatura dei gas di scarico così come la massima contropressione ammessa dei gas di scarico all'uscita motore.

| Tipo di filtro      | Peso (kg)** ca. | Potenza max. per motori TIER II | Portata max. gas di scarico raccomandata m <sup>3</sup> /h a ca. 400°C e ca. 70-100 mbar per motori EU Stage 3A |
|---------------------|-----------------|---------------------------------|---|
| DPF-CCRT® 15        | 10,5            | - 15 kW                         | 110 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 30SL      | 12,5            | - 30 kW                         | 220 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 60 OV     | -/-             | - 45 kW                         | 350 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 80 XS     | 17              | 50 kW                           | 400 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 80SL      | 19              | - 70 kW                         | 550 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 80XL      | 23              | - 80 kW                         | 750 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT 100SL      | 25              | -90 kW                          | 850 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 100.9SL   | 25              | -95 kW                          | 900 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 120SL     | 29              | -100 kW                         | 1.200 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 120.9SL   | 29,5            | -105 kW                         | 1.250 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 130SL     | 31              | - 120 kW                        | 1.350 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2010SL    | 38              | -150 kW                         | 1.700 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2011SL    | 39              | -200 kW                         | 1.900 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2011.11SL | 39,7            | -200 kW                         | 1.950 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2012SL    | 48              | - 220 kW                        | 2.100 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2012.12SL | 48,5            | - 220 kW                        | 2.150 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 2013SL    | 49,5            | - 250 kW                        | 2.600 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 202.11-NT | 120             | - 350 kW                        | 3.800 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 202.12-NT | 150             | - 420 kW                        | 4.300 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 203.11-NT | 180             | - 480 kW                        | 5.500 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 204       | 250             | > 450 – 650 kW                  | 7.700 m <sup>3</sup> /h   |
| DPF-CCRT® 206       | 550             | > 650 – 800 kW                  | 11.500 m <sup>3</sup> /h  |

\*\* Queste indicazioni possono variare a seconda dell'equipaggiamento

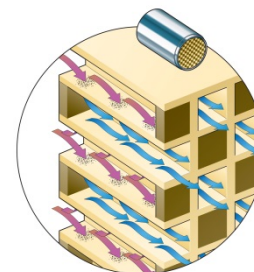


### Principio di funzionamento:

La rigenerazione del filtro avviene tramite l'azione del catalizzatore brevettato Johnson Matthey montato a monte del filtro insieme ad un filtro con rivestimento catalitico.

La combustione continuativa della fuliggine nell'unità filtrante avviene senza un'ulteriore alimentazione energetica già a temperature dei gas di scarico molto bassi.

Il monolito in struttura ceramica è situato in modo protetto in un corpo d'acciaio inossidabile. Una pluralità di cellule trafilano la ceramica estrusa attraverso i canali paralleli di sezione quadrata che si presentano chiusi alternativamente. Le pareti dei canali sono porose. Date le aperture alternative dei canali i gas di scarico inevitabilmente scorrono attraverso i fori delle pareti divisorie tra un canale e l'altro. Le particelle si posano sulla superficie e nei pori del materiale ceramico. Il gas di scarico filtrato fuoriesce successivamente dal filtro tramite l'uscita del canale aperto.



Il rivestimento catalitico velocizza qui la conversione del NO contenuto nel gas di scarico in „comburente“ NO<sub>2</sub>, che ossida la fuliggine (composta da carbonio) accumulata nel filtro e a questo punto avviene la combustione delle particelle.

Presupposto per un funzionamento quasi esente da manutenzione è l'utilizzo di carburante per motori diesel con un tenore di zolfo di max 50 ppm. La temperatura dei gas di scarico deve essere compresa tra i 220°C e i 450°C durante min. il 50% della durata di esercizio. L'impiego deve essere eseguito preferibilmente solo in macchinari con motori tecnicamente ineccepibili. Il monitoraggio del funzionamento avviene tramite il dispositivo di controllo tipo PIO-CAN in dotazione.

Il datalogger integrato così come la memoria del protocollo per le segnalazioni di funzionamento e di guasti servono come supporto al servizio.

### Vantaggi dei sistemi DPF-CCRT:

- Costruzione robusta e semplice per una lunga durata.
- Sistema modulare con chiusure rapide per un servizio gradevole.
- Dispositivo di controllo elettronico per una maggior sicurezza d'esercizio durante l'applicazione off-road.
- Possibilità di montaggio flessibile – orizzontale come anche verticale.
- È disponibile una gamma di prodotti per l'impiego in motori con una potenza da >1 KW fino a >1000 KW.
- Ottimo funzionamento anche all'impiego con temperature dei gas di scarico molto basse e alte >1000m.

### Omologazioni dei filtri e collaudi

I sistemi DPF-(C)CRT®, DPFIS e DPFi della Johnson Matthey hanno superato i test di idoneità VERT (CH) con eccellenti risultati e hanno ottenuto la certificazione dall'UFAM con il **numero di certificazione UFAM B112**, VERT numero: **B090/04-03/12**.

La certificazione è riconosciuta dalla: SUVA, TBG, AUVA, UBA, MSHA, DEEP CARB e GLA di Londra. Vengono raggiunti eccellenti gradi di separazione in tutti i valori di esercizio: numero delle particelle: - 99,8 % Inoltre grazie al catalizzatore vengono ridotti gli idrocarburi (HC) e il monossido di carbonio (CO) di >90%.

**Vi preghiamo di contattarci per ulteriori informazioni**

**Johnson Matthey GmbH & Co KG**  
**Otto-Volger-Straße 9b**  
**D-65843 Sulzbach /Ts**

**Tel: 06196 70 38 13 Fax: 06196 72 45 0**

**Email: [oliver.vehmeier@matthey.com](mailto:oliver.vehmeier@matthey.com)**

