

Alle Dieselpartikelfilter bedürfen einer regelmäßigen Wartung und Reinigung. Während des Motorbetriebs sammeln sich unbrennbare Substanzen an, die den Filter sukzessive blockieren. Diese müssen aus dem Filter entfernt werden.

Die Reinigungsintervalle sind abhängig von der Umgebungsluft, Abgaszusammensetzung, Ölverbrauch und der Maschinenbelastung.

RUSSEITERREINIGUNG

Wir reinigen Ihren Dieselpartikelfilter

- Vor Ort mittels Druckluft
- Prüfung gemäß TRGS554

Oder in unserer Werkstatt

- Vorreinigung mittels Druckluft
- Schonende Regeneration im Temperatur-geregelten Ofen
- Endreinigung mittels Druckluft
- Dokumentation / Messung Gegendruck und Kanalprüfung



Die Amberg Umwelt-Technik GmbH ist ein führender Spezialbetrieb für die Reinigung und Klimatisierung von Luft bzw. Abgasen bei Baumaschinen.

DIENSTLEISTUNGEN / SERVICE

- Kostenlose Beratung
- Konstruktion
- Produktion hochwertiger Bauteile
- Fachgerechte Montage
- Mobiler Reparaturservice
- Kompetente Wartung
- Filterreinigung
- Durchführung der Sachkundigenprüfung nach ZH 1/184 (BGI 581) sowie TRGS 554

PRODUKTE

Atemluftversorgung
Dieselpartikelfilter
Klimatechnik



Amberg Umwelt-Technik GmbH
Heinrich-Haanen-Straße 18a
D-41334 Nettetal
Tel. +49(0)2153-912858
Fax +49(0)2153-912859
E-mail: info@au-t.de
Internet: www.au-t.de



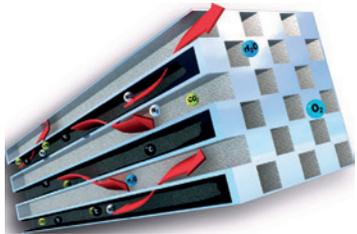
DIESELPARTIKELFILTER

PASSIV-SYSTEM-BESCHICHTUNG

AKTIV-SYSTEM-BRENNER

FUNKTIONSWEISE DES DIESELPARTIKELFILTERS

Die Motorabgase der Baumaschinen strömen durch die Kanalwände der Keramik. Die Partikel werden, im Gegensatz zum Abgas, auf der Oberfläche und in den Poren der Innenwände zurückgehalten. Das gefilterte Abgas strömt anschließend an der Ausgangsseite heraus.



Durchströmung des Wall-Flow-Filters

Im Betrieb setzen sich zunächst die Poren des Filters zu, anschließend wächst eine Russchicht auf der Kanaloberfläche; das Abgas findet immer schwerer seinen Weg: Der Abgasgegendruck wächst, die Motorleistung sinkt, der Kraftstoffverbrauch steigt. Wird der Filter nicht immer wieder von den Ablagerungen befreit – regeneriert, bleibt der Motor schließlich stehen oder wird gar beschädigt.

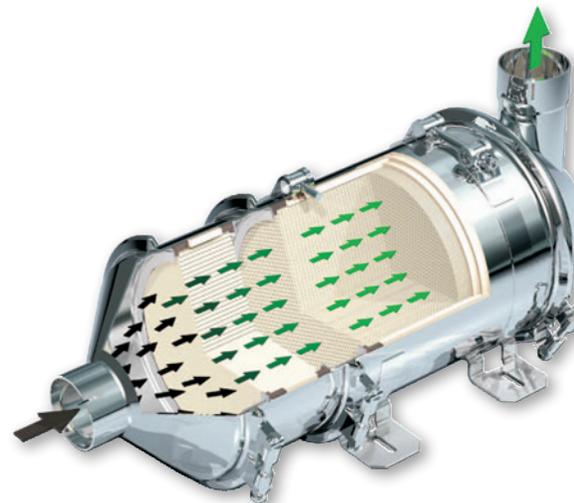
Unter „Regenerierung“ wird schlicht die Beseitigung der Russablagerung im Filter durch Verbrennen des Russes verstanden. Dabei wird er hauptsächlich in Kohlendioxid (CO₂) und Wasserdampf umgewandelt, ein Rest, der z. B. aus dem verbrannten Öl stammt, verbleibt als Asche im Filter.

Grundsätzlich gibt es zwei Strategien, um den Russ abzubrennen:

- Zufuhr von zusätzlicher Energie (aktiv) durch Brenner oder
- Absenken der Russzündtemperatur (passiv) durch Beschichtung

AUT-50/70-100

- Abgastemperatur min. 230°C
- Für Motoren bis TIER3a
- Keramikstruktur 100 cpsi mit max. beidseitiger Beschichtung
- Katalysator mit max. Beschichtung
- Regeneration während des Betriebes
- Keine Temperaturerhöhung durch Brenner oder Einspritzung
- Filterelement isoliert
- Einfaches System; keine Mechanik
- Wartungsfreundlich durch dichtungsfreien modularen Aufbau
- Permanente Überwachung über Anzeige im Fahrerbereich
- Wartung alle 1.000 Bh / min. jährlich



AUT-MK-BRENNER

- Abgastemperatur unabhängig
- Für alle Motoren geeignet
- Silicium-Carbid-Filter für hohe Temperaturänderungen
- Stillstandsbrenner
- Regenerationsdauer 20 bis 40 Minuten
- Permanente Überwachung über Anzeige im Fahrerbereich
- Wartung alle 1.500 Bh / min. jährlich

