

Variantes de moteurs de HOFMANN

Des machines de marquage pleines d'avenir grâce à une technologie à faible émission

La compatibilité avec l'environnement, la durabilité et les faibles émissions ont toujours eu une grande importance pour HOFMANN. Lors de la mise en œuvre de la directive européenne sur les émissions 2016/1628 sur la réduction des polluants de gaz d'échappement, il est important pour nous, malgré des réglementations strictes, de ne faire aucun compromis en ce qui concerne la puissance, la durée de vie ou l'efficacité économique des machines.

Pour mettre en œuvre la directive, nous installons des moteurs à technologie la plus moderne, équipés de divers systèmes de post-traitement des gaz d'échappement.

HOFMANN propose une grande variété de variantes de moteurs. En fonction des exigences légales et de la qualité du carburant disponible, différents moteurs sont utilisés :

- des moteurs mécaniques robustes, destinés à l'exportation vers des pays qui n'ont pas de directives sur les émissions et dont les exigences en matière de qualité des carburants sont faibles

OU

- des moteurs à technologie la plus moderne pour les marchés hautement réglementés avec des valeurs limites d'émissions strictes.



Trois variantes du même moteur – KUBOTA V3800 comme :

Sans étiquette de niveau II (74,0 kW), niveau V avec DOC+DPF (55,4 kW) et niveau V avec DOC+DPF+SCR (86,4 kW).

Modell <i>model</i>	Markt* <i>market</i>	Motortyp*** <i>engine type</i> (Kubota)	Leistung <i>power</i>	Abgasstufe <i>emission standard</i> (EU / EPA)	Abgasnachbehandlung <i>aftertreatment</i>	el. Motorsteuerung <i>electronic control unit</i> ECU	Verfügbarkeit <i>availability</i>
H11-1	EU/US	D902	12,5 kW	Stage V / TIER 4	-	-	ja / yes
H16-3	Export	V1505	26,2 kW	non label ¹	-	-	ja / yes
H17	Export	V1505-T	33,0 kW	non label ¹	-	-	ja / yes
	EU/US	V1505-CR-T	33,0 kW	Stage V / TIER 4	DOC + DPF	ja / yes	ja / yes
H18-1	Export	V2403-T	44,0 kW	non label ²	-	-	ja / yes
H18-2	Export	V2403-T	44,0 kW	non label ²	-	-	ja / yes
	EU/US	V2403-CR-T	48,6 kW	Stage V / TIER 4	DOC + DPF	ja / yes	ja / yes
H26-4	Export	V3800-DI-T	74,0 kW	non label ³	-	-	ja / yes
	EU/US	V3800-CR-T	74,5 kW	Stage IIIB / TIER 4 int.	DOC + DPF	ja / yes	ja** / yes**
	EU/US	V3800-CR-T	55,4 kW	Stage V / TIER 4	DOC + DPF	ja / yes	ja / yes
H33-4	Export	V3800-DI-T	74,0 kW	non label ³	-	-	ja / yes
	EU/US	V3800-CR-T	74,5 kW	Stage IIIB / TIER 4 int.	DOC + DPF	ja / yes	ja** / yes**
	EU/US	V3800-CR-TIEF	86,4 kW	Stage V / TIER 4	DOC + DPF + SCR	ja / yes	ja / yes

¹ = sans étiquette de gaz d'échappement, valeurs d'émission comparables à celles du niveau IIIA (UE) ou du niveau TIER 2 (EPA)

² = sans étiquette de gaz d'échappement, valeurs d'émission comparables à celles du niveau IIIA (UE) ou du niveau TIER 4 interim (EPA)

³ = sans étiquette de gaz d'échappement, valeurs d'émission comparables à celles du niveau II (UE) ou du niveau TIER 2 (EPA)

* = exportation : Clarification, si les directives locales sur les émissions doivent être respectées

** = nombre limité disponible (réglementation transitoire)

*** = d'autres variantes de gaz d'échappement des types de moteurs sont disponibles sur demande.

État : 06/2020

DOC = **Catalyseur d'oxydation diesel.** De nos jours, de nombreuses voitures et camions utilisent des catalyseurs pour réduire les émissions. Le catalyseur d'oxydation diesel dispose de la même fonctionnalité. Sans mouvement de pièces mécaniques, il déclenche des réactions chimiques qui réduisent les émissions.

DPF = **Filtre à particules diesel.** Le filtre à particules diesel est utilisé en rapport avec un catalyseur d'oxydation et filtre les particules de suie des gaz d'échappement. Les filtres à particules présentent la mesure post-motrice la plus efficace pour réduire les émissions de particules des moteurs diesel. Des degrés de séparation de plus de 99 %, basés sur le nombre de particules (PN), et de plus de 95 %, basées sur la masse de particules (PM), peuvent être atteints.

SCR = **Réduction catalytique sélective.** La technologie SCR réduit les oxydes d'azote (NOx) dans les gaz d'échappement. Pour cela, une solution d'urée-eau est pulvérisée dans le flux de gaz d'échappement, en amont d'un catalyseur spécial. Ainsi, l'oxyde d'azote nocif dans le catalyseur est transformé en azote et en eau inoffensifs. Cette solution permet de réduire les émissions d'oxydes d'azote jusqu'à 90 %. La solution d'urée est disponible dans le commerce sous le nom AdBlue® (en Amérique du Nord : DEF – Liquide d'échappement diesel (= Diesel Exhaust Fluid)).

HOFMANN GmbH