

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA GRUPO ELECTRÓGENO AGK74

Potencia Stanby kVA 74 kVA
Potencia Stanby kW. 59 kW
Potencia Continua kVA 67 kVA
Potencia Continua kW 54 kW
400/230 V, 50 Hz, 1500 RPM

Interruptor automatico de accionamiento manual de 125 A



| Largo | Ancho | Alto | Peso | Depósito |
|-------|-------|------|------|----------|
| 2085 | 850 | 1430 | 570 | 120 L |

Normativas : Motor: ISO 3046, BS 5514

Alternador: VDE 0530, BS 4999, IEC 34.1

Grupo electrógeno: ISO 8528, BS 5000-3

Certificado de fabricación ISO 9001 Y 14001

NEMA MG1-22

Motor diesel

| | |
|---------------------------------|------------|
| Marca: | AGRESA |
| Modelo: | N4105ZLDS |
| Número de cilindros: | 4 en L |
| Cilindrada: | 6,49 l |
| Diámetro/Carrera: | 105/125 mm |
| Relación de compresión: | 16:1 |
| Aspiración: | Turbo |
| Velocidad del motor: | 1500 rpm |
| Potencia bruta motor: | 60 Kw mec. |
| Consumo combustible 100% carga: | 16,5 l |
| Temperatura gases de escape: | 600°C |
| Caudal aire refrigeración: | 57 l/seg |

Resistencia de caldeo

Cargador automático de baterías.

Silencioso de escape tipo residencial de 25dB(A).

Sistema de arranque eléctrico 24Vcc.

Radiador tropicalizado para trabajar a temperatura ambiente de 50°C.

Estos valores son aplicables para suministro de potencia eléctrica prime (a carga variable) en el caso de un fallo de la potencia de la compañía eléctrica. No se permite sobrecarga sobre estos valores. El alternador en este modelo está dimensionado para valor máximo continuo (según ISO8528-3).

Alternador

Generador síncrono trifásico de 4 polos sin escobillas, autorregulado electrónicamente y auto excitado.

Acoplado directamente al motor diesel mediante disco flexible SAE correspondiente asegura un correcto alineamiento de las máquinas.

| | |
|--|---------------|
| Marca: | AGRESA |
| Modelo: | UCI222E |
| Potencia : | 74 kVA |
| Sobrecarga: | 10% |
| Aislamiento: | H |
| Protección: | IP23 |
| Tensión: | 400/230 V |
| Regulación de tensión: | +/-5% |
| Sistema de excitación: | AREP |
| Nº de cojinetes: | 1 |
| Sistema de ventilación: | 300% |
| Factor de influencia Telefónica (THF): | < 2% |
| Sistema de ventilación: | Autoventilado |

Opción Carrocería



| Largo | Ancho | Alto | Peso | Depósito | Nivel sonoro 1m/75% carga |
|-------|-------|---------|---------|----------|---------------------------|
| 2500 | 1060 | 1680 mm | 1200 Kg | 120 L | 73 dBA |

El diseño innovador y funcional de las carrocerías de los grupos garantiza el rendimiento incluso con las condiciones más duras como a la corrosión y los daños ocasionados por el uso.

Diseñadas gracias a la investigación y el desarrollo continuos por parte de nuestros ingenieros especialistas, incorporan silenciadores de escape montados en su interior.

Las carrocerías están diseñadas para funcionar con elevadas temperaturas ambientales de hasta 50°C, sin experimentar pérdidas de rendimiento en el sistema de refrigeración

Diseñadas con un sistema de módulos, cuentan con componentes intercambiables que facilitan la reparación in situ.

Las carenas CAE disminuyen los niveles sonoros para cumplir con los niveles de la fase II de la Directiva de la Comunidad Europea 2000/14/CE que entró en vigor el 3 de enero de 2006.

Cuadro eléctrico



Función

El módulo de control tipo ComAp AMF25 es una Central de Control con Arranque Automático por Fallo de la Red. Se utiliza para vigilar el suministro de la Red eléctrica y para arrancar un grupo electrógeno automáticamente en caso de fallo de la Red. El estado del funcionamiento del grupo y condiciones de fallos son controlados a través de microprocesador y se indican en la pantalla LCD.

Esta unidad puede conectarse directamente a la central de control electrónico del motor a través del puerto J1939 CANBUS dando esta información del estado del motor en su display.

En función AUTOMÁTICO, la central controla el voltaje de la red, el arranque o parada del grupo electrógeno así como la transferencia de carga.

Los fallos están divididos en dos categorías: avisos y alarmas, cada uno de los cuales tiene valores de medida programados por separado pudiendo dar avisos de fallo remoto. Múltiples opciones de comunicación RS232, RS485, MODBUS, Módem, Internet...

| |
|---|
| Controlada por microprocesador |
| Display de 132x64 LCD pixel |
| Programación a través del panel |
| Arranque remoto |
| Transferencia automática entre red y generador |
| Memoria de 10 eventos indicando día y hora |
| Control para mantenimiento programado del generador |
| Controles: stop, manual, auto, test, arranque, leds, menú de navegación |

| MEDICIONES | AVISOS Y PREALARMAS | PAROS |
|---|-----------------------------------|------------------------------------|
| Velocidad de motor | Bajo voltaje baterías | Fallo de arranque |
| Presión de aceite | Fallo de parada | Paro de emergencia activado |
| Temperatura refrigerante | Bajo nivel combustible (opcional) | Baja presión de aceite |
| Horas de funcionamiento | Sobrecarga | Alta temperatura de motor |
| Voltaje de baterías | Fallo en secuencia de fases | Bajo nivel de refrigerante |
| Control horario para mantenimiento programado | Pérdida de señal de velocidad | Sobre/baja velocidad |
| Voltaje grupo electrógeno (L-L, L-N) | Alta temperatura de motor | Baja/sobre frecuencia de generador |
| Frecuencia (L1-L2-L3) | Sobre/baja velocidad | Bajo/alto voltaje generador |
| Intensidad de las tres fases del grupo | Baja/sobre frecuencia | Sensor presión de aceite abierto |
| Kw totales | Sobre/bajo voltaje generador | Fallo rotación de fases |
| kVAr | Fallo de carga | Fallo tierra |
| Kwh/Kvah/Kvarh | Baja presión de aceite | Sobrecarga |
| Factor de potencia | Baja temperatura de motor | Sobrefrecuencia |
| Secuencia de fases | | |
| Voltaje de red | | |
| Frecuencia de red | | |

Comunicaciones: RS-485 MODBUS-RTU-----Puerto J1939CANBUS-----Puerto Ethernet-----Puerto USB 2.0
Modem opcional