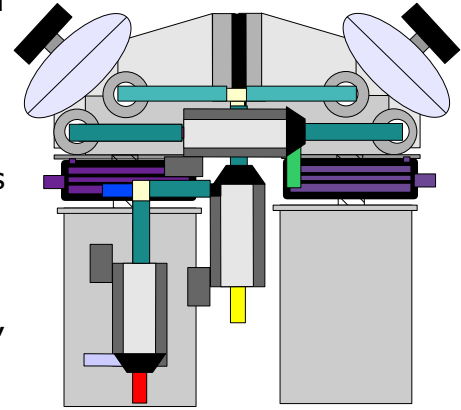


Das Doppelfiltersystem

Schon lange war die Nachfrage nach einem Doppelfiltersystem gegeben.
Hiermit stellen wir unser neues individuelles Baukasten-doppelfiltersystem vor.

Um vielen kleinen und großen Problemen vorzubeugen, ist das Doppelfiltersystem ideal für den täglichen Betrieb.

Wir haben wiederum dieses Filter- System über unser Baukastensystem in vielen verschiedenen Baugruppen erstellt, so das unsere Kunden Ihre individuelle Filteranlage finden können.



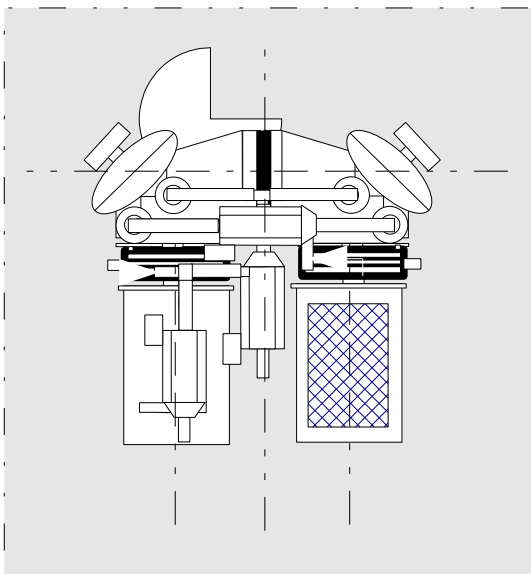
Natürlich lassen sich auch noch diese Baugruppen weiterhin verbinden, ändern, oder umgestalten, so dass eine Vielzahl von Möglichkeiten daraus entstehen.

Der Vorteil des Doppelfiltersystems liegt natürlich im doppeltem Filtervolumen,
= doppelte Standzeit,
= doppelte Durchlaufmenge.

Aber durch die vielseitige Steuerung, ist auch ein Reihensteuerung mit Umschaltung möglich, welches ein „unverhofftes Liegenbleiben“ im Fahrbetrieb durch einen zugesetzten Filter stark vermindert.

Ganz besonders die vielen Frittenöl – Fahrer , **Repöl*** – Fahrer , können über diese Filteranlage einen besseren Betrieb gewährleisten und vielen kleinen Problemen vorbeugen.

(* hier immer genannt **Repöl** = **recyceltes Pflanzenöl Pöl**)



Schauen Sie sich unsere Filteranlagen an, wir haben für jedes System verschiedene Zeichnungen hinterlegt, um die Technik etwas durchsichtiger zu machen und die Anwendungsmöglichkeiten zu erläutern.

Auch haben wir die Anlagen von der einfachen Handsteuerung im Motorraum, bis zur elektrischen Steuerung vom Cockpit, im Preisniveau auf einen günstigen Level gehalten.

In Verbindung mit unseren anderen Bauteilen können die Doppelfilter auch elektrisch und wasserbeheizt werden.

Auch unsere KTG 830ger Serie können mit diesen Doppelfilter – System aufgerüstet werden.

Hier sei nochmal erwähnt:

Auch wenn einige Anlagen recht teuer erscheinen, wir haben weiterhin immer auf Qualität geachtet und auf möglichst einfache Montage (auch als Nachrüstsatz).

Liegenbleiben:

Da kann unser **Doppelfilter mit elektrischen Umschaltventil** mit einem „Schalterklick“, dieses Problem gleich beim Auftreten, **während der Fahrt**, beheben (Umschalten auf den 2. Filterkreislauf).

Filterkreislauf).

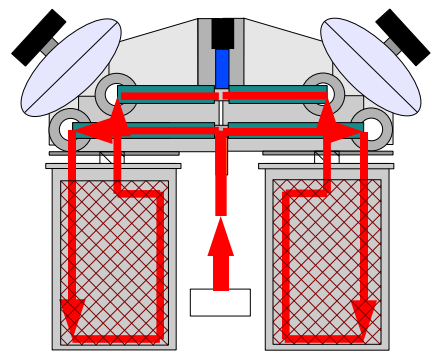
Das lässt einem Zeit den „dichten Filter“ dann in Ruhe zu Hause zu wechseln und die Fahrt ohne Unterbrechung durchzuführen.

Wir werden diese Rubrik „Repöl fahren“ noch weiter ausbauen, in technischer Hinsicht und im Erfahrungsaustausch sowie noch weitere Hilfe, Tipps und Tricks aufzuzeigen um günstig und bequem mit Frittenöl, Repöl zu fahren.

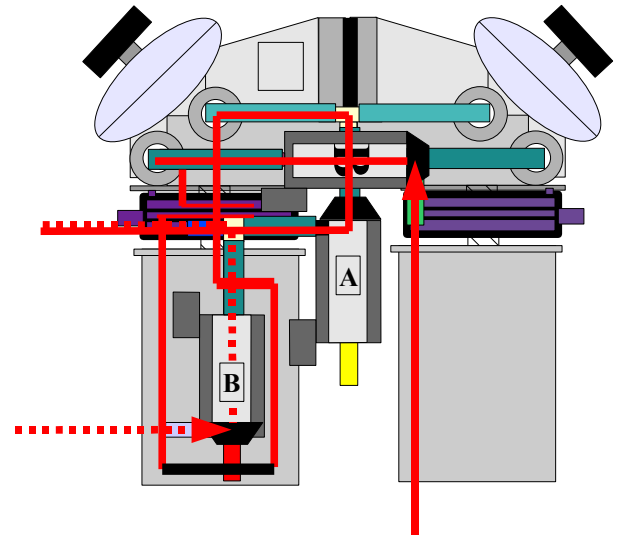
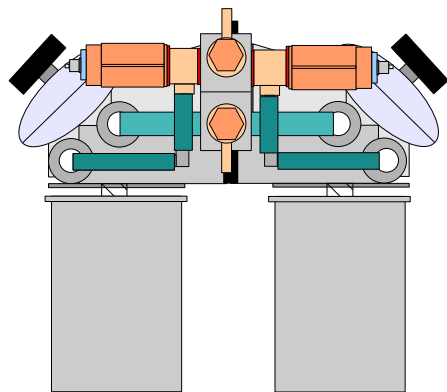
Wer hier und da noch einen Tipp hat, kann uns diesen gern über unser Kontaktformular zusenden. Wir freuen uns über jede Anregung und stehen hierfür auch gern telefonisch zur Verfügung.

Übrigens sind wir auch begeisterte Repölfahrer, die schon lange diese „Art der günstigen Fortbewegung“ frönen und auch schon alle Höhen und Tiefen mit diesem Medium erlebt haben. In unserem Testfahrzeug fahren wir schon seit längerem ein „**Drei – Tanksystem**“

1. Diesel – Tank-System, **2.** Pöl-Tank – System und das **3.** Repöl-Tank-System, und testen auch noch andere Systeme und Bauteile. (beheizter Tank, beheiztes aktives Kreislaufsystem, Filtertechniken, Separatortechniken usw.)



viele



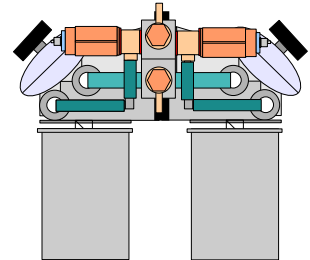
DFS Standard

(Doppelfilter Parallelbetrieb)

Über den Zulauf kommt das Medium zum Verteilerstück (T-Stück) und wird hier auf beide Filter zum Filtereingang verteilt. (1.Filter/2.Filter)

Beide Filterausgänge (1.Filter/2.Filter) werden wieder über ein T-Stück zusammengeführt und gehen dann zur Einspritzpumpe. (ESP)

Der Vorteil des Doppelfilter-Parallel-Systems liegt natürlich im doppeltem Filtervolumen, = doppelte Sandzeit, = doppelte Durchlaufmenge, = doppelt verlängerter Filterwechsel - Intervall.



Demnächst im Angebot:

DFS Reihe - 1 HV

(Doppelfilter Reihen-Betrieb, Handsteuerung / Hand - Ventil 1 Wege)

Über den Zulauf kommt das Medium zum Verteilerstück (T-Stück) und wird hier, bei geschlossenem Handventile erst zum 1.Filter geführt.

Beide Filterausgänge (1.Filter/2.Filter) werden wieder über ein T-Stück zusammengeführt und gehen dann zur Einspritzpumpe.

Da das Handventil geschlossen ist kann das Medium nur über den 1 Filter fließen und auch nur über den Ausgang des 1. Filters zur ESP laufen.

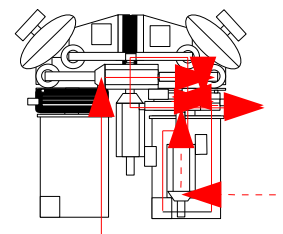
Hat sich dieser Filter zugesetzt, kann man durch öffnen des Handventils den 2. Filter aktivieren. Da der Durchlauf durch den 1.Filter zugesetzt ist, läuft das Medium nun nach dem Umschalten, den leichten Weg, über den 2. Filter zum Ausgang und über das T-Stück zur ESP.

Vorteile:

Günstiger Bausatze, Umschaltmöglichkeit per Hand,

Nachteile:

- * Umschalten im Motorraum
- * Nach Umschalten beim Filterwechsel den Doppelwechselschritt beachten. !!
 - 1.) den 1. Filter abschrauben und entsorgen.
 - 2.) den 2. Filter abschrauben und auf den 1. Filterkopf schrauben.
 - 3.) neuer Filter im 2.Filterkopf, ein schrauben.
 - 4.) Handventil wieder schließen.



DFS Reihe - 2/3 HV

(Doppelfilter Reihen-Betrieb, Handsteuerung / Hand – Ventil 2/3 Wege)

Über den Zulauf kommt das Medium zum Verteilerstück (T-Stück) und wird hier, erst zum 1.Filter geführt.

Umschaltventil steht auf 1.Filter)

Beide Filterausgänge (1.Filter / 2.Filter) werden wieder über ein T-Stück zusammengeführt und gehen dann zur Einspritzpumpe.

Da das Umschaltventil auf 1.Filter steht, kann das Medium nur über den 1 Filter fließen und auch nur über den Ausgang des 1. Filters zur ESP laufen.

Hat sich dieser Filter zugesetzt, kann man durch Betätigen des Umschaltventils den 2. Filter aktivieren.

Jetzt läuft das Medium durch den 2. Filter zum Ausgang und über das T-Stück zur ESP.

Vorteile:

Günstiger Bausatz, Umschaltmöglichkeit per Hand, einfacher Filterwechsel. Nur den zugesetzten Filter wechseln.

Das Umschaltventil bleibt auf der umgeschalteten Stellung:

Setzt sich danach der aktive Filter zu, wird auf den neuen Filter umgeschaltet.

Nachteile:

* Umschalten im Motorraum

DFS Reihe - elektrisches 1 Wege-Ventil (Absperr-Ventil)

(Doppelfilter Reihen-Betrieb, elektrische Ansteuerung mit einem Absperr-Ventil)

Über den Zulauf kommt das Medium zum Verteilerstück (T-Stück) und wird hier, bei geschlossenem Absperrventil erst zum 1.Filter geführt.

Beide Filterausgänge (1.Filter / 2.Filter) werden wieder über ein T-Stück zusammengeführt und gehen dann zur Einspritzpumpe.

Da das Absperrventil geschlossen ist kann das Medium nur über den 1 Filter fließen und auch nur über den Ausgang des 1. Filters zur ESP laufen.

Hat sich dieser Filter zugesetzt, kann man durch Öffnen des Absperr-Ventils den 2. Filter aktivieren.

Das Öffnen des Absperrventils kann im Cockpit vom Fahrer über einen einfachen Schalter erfolgen.

Da der Durchlauf durch den 1.Filter zugesetzt ist, läuft das Medium nun nach dem Umschalten, den leichten Weg, über den 2. Filter zum Ausgang und über das T-Stück zur ESP.

Vorteile:

Umschaltmöglichkeit elektrisch im Cockpit,

Umschalten auch während der Fahrt möglich.

Nach Umschalten leuchtet die rote Kontrollleuchte im Schalter.

(zeigt an das der 1. Filter möglichst bald ersetzt werden muss)

Nachteile:

* etwas höhere Anschaffungskosten

* zusätzliche Montage des Schalters und der Leitungen.

* Nach Umschalten beim Filterwechsel den Doppelwechselschritt beachten. !!

1.) den 1. Filter abschrauben und entsorgen.

2.) den 2. Filter abschrauben und auf den 1. Filterkopf schrauben.

3.) neuer Filter im 2.Filterkopf, ein schrauben.

4.) Absperrventil wieder schließen. (Schalter auf „aus“ stellen)

(rote Kontrollleuchte aus)

