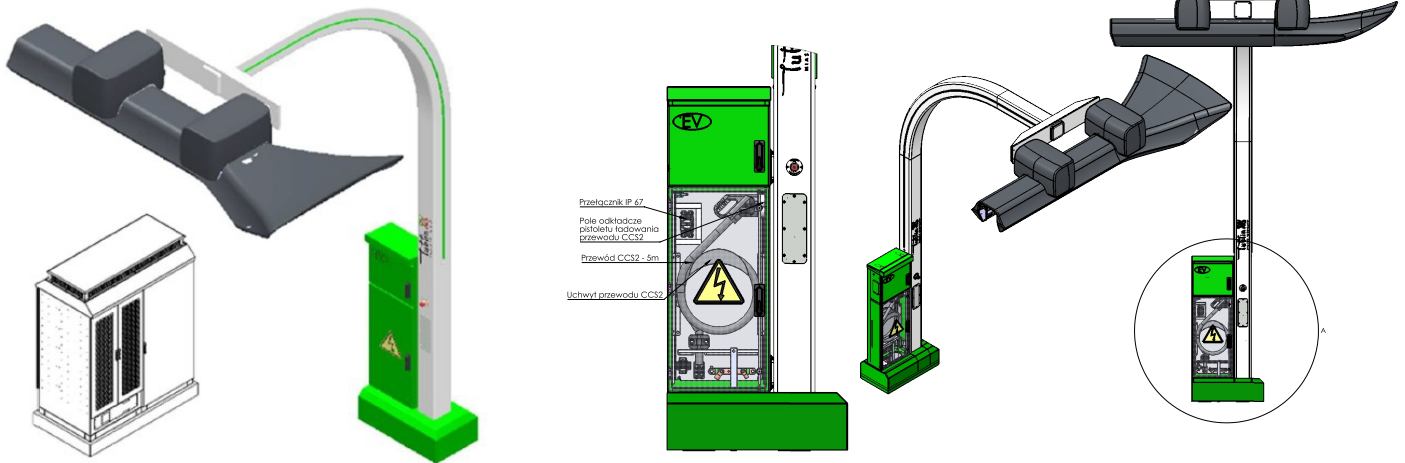


Stacja pantografowa ENI-SPANT/450

Karta produktu



ZASTOSOWANIE

Stacja pantografowa ENI-SPANT/450 to szybka ładowarka o dużej mocy. Przeznaczona jest do ładowania autobusów elektrycznych wyposażonych w pantograf Ride&Charge (firmy EC Engineering sp. z o.o.). Stacja jest zaprojektowana do eksploatacji na wolnym powietrzu. Zasilana jest bezpośrednio z przemysłowej sieci 3 x 400 V_{AC}. Istnieje możliwość dostosowania konstrukcji masztu pantografu do dowolnego typu i producenta.

FUNKCJE



ISO 15118

GNIAZDO
ODKŁADCZECOMBINED
CHARGING SYSTEM

DANE TECHNICZNE

TYP	ENI-SPANT/450
Znamionowe napięcie zasilania	3 x 400 V _{AC} 50 Hz
Zakres zmienności napięcia zasilania	+/- 5%
Wtyk przyłącza ładowania	CCS Typ 2, Combined Charging System, IEC 62196-3
Zakres napięcie ładowania	460 V _{DC} ÷ 800 V _{DC}
Ilość przyłączy ładowania	2
Znamionowa moc wyjściowa	450 kW (z możliwością rozbudowy do 600 kW)
Znamionowy prąd ładowania	800 A (pantograf), 200 A (CCS2)
Sprawność	max. 95%
Komunikacja z pojazdem	Standardowo ISO 15118
Chłodzenie	Powietrzne wymuszone
Stopień ochrony obudowy	Szafa zasilająca SZ1: -Sekcja sterowania IP 55, zgodnie z EN-60529 -Sekcja wentylowana IP 23 zgodnie z EN-60529 -IK 10 zgodnie z PN-EN 50102:2 Rozdzielnia masztu RM1: -IP 55 zgodnie z EN-60529 -IK 10 zgodnie z PN-EN 50102:200
Wymiary (szer. x gł. x wys.)	Szafa zasilająca: 2000 x 1090 x 2442 mm
Waga	Szafa zasilająca: ~1500 kg, Maszt MP1 z rozdzielnią RM1 i stacją dokującą ~1000 kg

Stacja pantografowa ENI-SPANT/450

Karta produktu

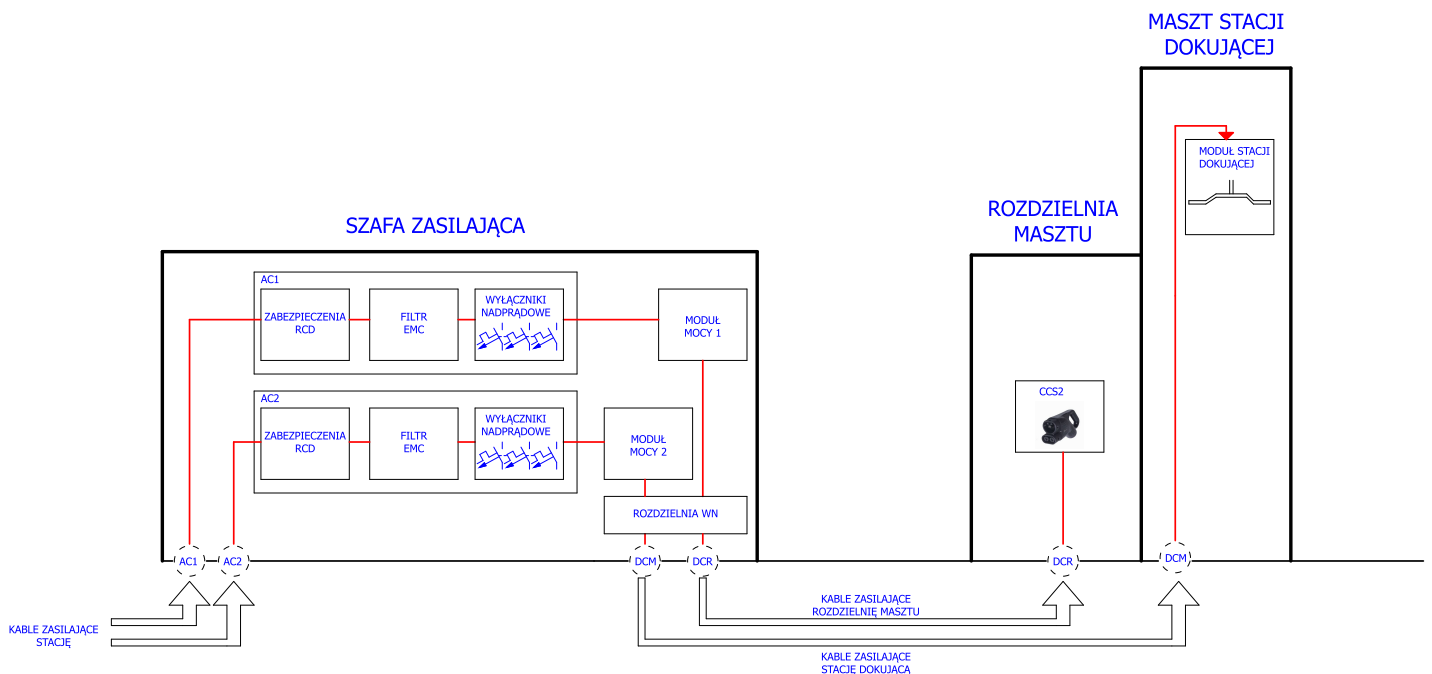
BUDOWA

Stacja jest samodzielnym urządzeniem, wymagającym jedynie podłączenia do napięcia $3 \times 400 V_{AC}$ 50 Hz. Zestaw składa się z 2 głównych podzespołów - szafy zasilającej SZ1 i masztu MP1 z zamontowaną rozdzielnią RM1 i stacją dokującą. Obudowy szafy zasilającej SZ1 i rozdzielni masztowej RM1 wykonane są z blachy aluminiowej malowanej proszkowo. Główna część urządzenia (SZ1) składa się z 16 modułów mocy z możliwością rozbudowania do 20. Każdy moduł ma moc 30 kW.

OPIS DZIAŁANIA

Stacja pantografowa przetwarza napięcie przemiennie $3 \times 400 V_{AC}$ na wyjściowe napięcie stałe w zakresie $460 V_{DC} \div 800 V_{DC}$ i dostosowuje je do zakresu napięć pracy baterii trakcyjnych w autobusie elektrycznym. Rozpoczęcie procesu ładowania odbywa się w dwóch opcjach. W pierwszej opcji należy podjechać autobusem elektrycznym z podniesionym pantografem na wyznaczone miejsce ładowania; pantograf autobusu musi połączyć się ze złączem pantografowym masztu stacji. Druga opcja zakłada podłączanie autobusem elektrycznym na wyznaczone miejsce ładowania, następnie otworzenie rozdzielni masztu, ustawienie przełącznika CCS2 w pozycję „1” i za pomocą kabla ze złączem CCS2 połączenie stacji z autobusem elektrycznym. Następnie należy zainicjować proces ładowania w autobusie.

SCHEMAT BLOKOWY



AC1 - przepust AC1
 AC2 - przepust AC2
 DCM - przepust DC masztu
 DCR - przepust DC rozdzielni