

Type 2 infrastructure socket outlet for charging with alternating current (AC)

Infrastructure socket outlet for installation in an AC charging station. This item is to be used exclusively for charging electric vehicles with AC current at European charging stations. The item may only be used with standard-compliant charging cables with Type 2 infrastructure plugs intended for this purpose according to IEC 61851-1 and IEC 62196-2.

1 Elements of the charging process (1)

- | | |
|-----------------------|--------------------------------|
| 1 Vehicle inlet | 4 Charging cable |
| 2 Vehicle connector | 5 Infrastructure socket outlet |
| 3 Infrastructure plug | |

2 Safety notes for installation

DANGER: Danger of death, serious personal injury and burns

- Improper handling of the infrastructure socket outlet can cause explosions, electric shock and short circuits. The generally applicable safety precautions and the following information must be observed.
 - The infrastructure socket outlet may only be installed and serviced by electrically skilled persons and is exclusively suited for installation in charging stations for electric vehicles.
 - Never connect the infrastructure socket outlet directly to a supply line or live cable that is not equipped with appropriate protection and switching devices as well as a control pilot function for a mode-3 charging station acc. to IEC 61851-1.
 - Never open the infrastructure socket outlet or disassemble it.
 - Operate the infrastructure socket outlet only in combination with personal and overload protection.
- Also ensure that the lock of the supplied locking actuator functions, and that control pilot and proximity communication is present acc. to IEC 61851-1.
- Ensure that the infrastructure plug cannot be unlatched and unplugged until the infrastructure socket outlet is voltage free. Under no circumstance should it be possible to pull the plug while it is still live.
- Proper installation and commissioning at the charging station are necessary for using the infrastructure socket outlet. Before commissioning, the manufacturer of the charging station must ensure that the charging process is shut down in case of a malfunction.
- The contacts of the infrastructure socket outlet have been assembled in the factory and may not be exchanged.
- Voltages exceeding 30 V and currents exceeding 2 A are not permitted at the signal contacts CP and CC acc. to IEC 61851-1.

3 Installation

- Connect the single wires of the Infrastructure Socket Outlet as shown in Fig. (2).
- The dimensions can be found in Fig. (3). Detailed specifications of the Infrastructure Socket Outlet can be found at www.phoenixcontact.com.
- Create a panel breakthrough in accordance with Fig. (4).

The Infrastructure Socket Outlet must not be installed upside down or on its side. This mounting orientation would inhibit the water draining function. An upward- or downward-rotated position is possible however (5).

The correct mounting type depends on the product version.

- Check which mounting type is suitable for your product.
 - Front mounting (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Optional protective cover, can be fastened with screws on the back (...E00, ...E01)
 - Rear panel mounting (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Optional protective cover, can be fastened with screws on the back (...E10, ...E11, ...E15)
 - Optional protective cover "Easy Mount", can be fastened with screws on the front (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Front mounting (...E00, ...E01) (6)

- Panel thickness: 10 mm maximum, limited by the position of the lock actuator
- Suitable for the optional protective covers, can be fastened with screws on the back:
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Push the supplied sealing frame from the rear onto the Infrastructure Socket Outlet. Make sure that it contacts the housing wall flush with the flat side and completely surrounds the infrastructure socket outlet.
- Position the protective cover so that it is flush against the flange of the Infrastructure Socket Outlet. The mounting holes must be congruent with the hole pattern of the flange.
- Place the included O-ring in the appropriate groove in the frame of the protective cover.
- Insert the Infrastructure Socket Outlet into the breakthrough.
- Push the locking actuator from the rear into the provided latch. The locking actuator has to be flush against the flange.
- Fasten the locking actuator with the two supplied screws with 0.8 Nm.
- Fasten the Infrastructure Socket Outlet and the protective cover from the rear with the screws, tightening them to 1.4 Nm. We recommend to use M5 ISK flat mushroom head screws acc. to DIN 934 with M5 washers (screw length 15 mm + thickness of the mounting panel).

3.2 Rear mounting (...E10, ...E11, ...E15) (7, left)

- Panel thickness: 50 mm maximum, limited by normative specifications for the installation space required for the Infrastructure Plug.
- Suitable for the optional protective covers, can be fastened with screws on the back:
 - EV-T2SC, 1405217 (limited panel thickness: 22 mm maximum)
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Push the supplied sealing frame from the front onto the Infrastructure Socket Outlet. Make sure that it contacts the housing wall flush with the flat side and completely surrounds the infrastructure socket outlet.
- Position the protective cover so that it is flush against the housing panel. The mounting holes must be congruent with the hole pattern of the housing panel.
- Place the included O-ring in the appropriate groove in the frame of the protective cover.
- Insert the Infrastructure Socket Outlet into the breakthrough.
- Fasten the Infrastructure Socket Outlet and the protective cover from the rear with the screws, tightening them to 1.4 Nm. We recommend to use M5 ISK flat mushroom head screws acc. to DIN 934 with M5 washers (screw length 15 mm + thickness of the mounting panel).

3.3 Rear panel mounting "Easy Mount" (...E12, ...E13, ...E14) (7, right)

- Panel thickness: 50 mm maximum, limited by normative specifications for the installation space required for the Infrastructure Plug.
- Suitable for the optional protective cover, can be fastened with screws on the front:
 - EV-T2-SC-EM, 1627635 with EV-T2SF-EM fixing frame (limited panel thickness: 22 mm maximum)
- Push the supplied sealing frame from the front onto the Infrastructure Socket Outlet. Make sure that it contacts the housing wall flush with the flat side and completely surrounds the infrastructure socket outlet.
- Insert the Infrastructure Socket Outlet into the breakthrough.
- Position the fixing frame on the front of the Infrastructure Socket Outlet so that the fixing frame is flush against the housing panel.
- Fasten the fixing frame with the four supplied screws by tightening them to 2.3 Nm (M5x20 socket head cap screws acc. to DIN 6912).
- Position the protective cover on the fixing frame so that it is flush against the housing panel.
- Place the included O-ring in the appropriate groove in the frame of the protective cover.
- Fasten the protective cover with the four supplied screws by tightening them to 1.8 Nm (M4 Torx-Plus 10IPR screws).

4 Protection against environmental influences

- Make sure that the Infrastructure Socket Outlet has at least IP24 acc. to IEC 62196 when not plugged in. Depending on the product version of the Infrastructure Socket Outlet, we recommend the following protective covers:
 - For ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15
 - Can be fastened with screws on the back, self-locking: EV-T2SC, 1405217 or EV-GBSC, 1623416
 - Can be fastened with screws on the back, self-opening: EV-GBSCO, 1623415
 - For ...E12, ...E13, ...E14
 - "Easy Mount", can be fastened with screws on the back, self-locking: EV-T2-SC-EM, 1627635 with EV-T2SF-EM, 1627637 fixing frame
 - As an option, you can mount a drainage tube to the drainage below the Infrastructure Socket Outlet. Alternatively, you can seal off the discharge nozzle (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
 - If you install the Infrastructure Socket Outlet without a locking actuator, you need to seal its mounting surface (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).
- When plugged in and ready to operate, the IP44 degree of protection is only ensured if both the Infrastructure Plug and Infrastructure Socket Outlet are either made by Phoenix Contact, or are standard-compliant products.

Type 2-Infrastruktur-Ladedose zum Laden mit Wechselstrom (AC)

Infrastruktur-Ladedose zum Einbau in eine AC-Ladestation. Verwenden Sie den Artikel ausschließlich zum Laden von Elektrofahrzeugen mit Wechselstrom an europäischen Ladestationen. Der Artikel darf nur zusammen mit normgerechten, dafür vorgesehenen Ladekabeln mit Typ 2-Infrastruktur-Ladestecker nach IEC 61851-1 und IEC 62196-2 eingesetzt werden.

1 Elemente des Ladeprozesses (1)

- | | |
|-----------------------------|--------------------------|
| 1 Fahrzeug-Inlet | 4 Ladekabel |
| 2 Fahrzeug-Ladestecker | 5 Infrastruktur-Ladedose |
| 3 Infrastruktur-Ladestecker | |

2 Sicherheitshinweise zur Installation

GEFAHR: Gefahr von Tod, schweren Verletzungen und Verbrennungen

- Ein unsachgemäßer Umgang mit der Infrastruktur-Ladedose kann Explosionen, Stromschläge und Kurzschlüsse verursachen. Beachten Sie unbedingt die allgemein gültigen Sicherheitsvorkehrungen und die folgenden Hinweise.
 - Die Infrastruktur-Ladedose darf ausschließlich von Elektrofachkräften installiert und gewartet werden und ist ausschließlich zum Einbau in Ladestationen für Elektrofahrzeuge geeignet.
 - Schließen Sie die Infrastruktur-Ladedose niemals direkt an eine Zuleitung oder spannungsführende Leitung an, die nicht mit den entsprechenden Schutz- und Schaltgeräten sowie einer Control-Pilot-Funktion für eine Mode-3-Ladestation nach IEC 61851-1 ausgestattet ist.
 - Öffnen Sie niemals die Infrastruktur-Ladedose oder bauen sie auseinander.
 - Betreiben Sie die Infrastruktur-Ladedose nur in Verbindung mit einem Personen- und Überlastschutz.
- Stellen Sie außerdem sicher, dass die Verriegelung des mitgelieferten Verriegelungsaktuators funktioniert und eine Control-Pilot- und Proximity-Kommunikation nach IEC 61851-1 vorhanden ist.
- Stellen Sie sicher, dass der Infrastruktur-Ladestecker erst entriegelt und gezogen werden kann, wenn die Infrastruktur-Ladedose spannungsfrei ist. In keinem Fall darf das Ziehen unter Last möglich sein.
- Für die Nutzung der Infrastruktur-Ladedose ist eine fachgerechte Installation und Inbetriebnahme an der Ladestation notwendig. Der Hersteller der Ladestation muss vor der Inbetriebnahme sicherstellen, dass der Ladeprozess in einem Fehlerfall abgeschaltet wird.
- Die Kontakte der Infrastruktur-Ladedose sind werkseitig konfektioniert und dürfen nicht ausgetauscht werden.
- An den Signalkontakten CP und CC sind Spannungen über 30 V und Ströme über 2 A nach IEC 61851-1 nicht zulässig.

3 Installation

- Schließen Sie die Einzeladern der Infrastruktur-Ladedose nach Bild (2) an.
 - Die Abmessungen finden Sie in Bild (3). Detailliertere Maßangaben der Infrastruktur-Ladedose finden Sie auch unter www.phoenixcontact.com.
 - Erstellen Sie einen Wanddurchbruch nach Bild (4).
- Bauen Sie die Infrastruktur-Ladedose nicht auf der Seite oder auf dem Kopf liegend ein. Sonst ist die Entwässerungsfunktion nicht mehr gegeben. Eine nach oben oder unten gedrehte Position ist jedoch möglich (5).

Die Montageart hängt von der Artikelvariante ab.

- Prüfen Sie, für welche Montageart Ihr Artikel geeignet ist.
 - Vordermontage (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Optionaler Schutzdeckel, rückseitig verschraubbar (...E00, ...E01)
 - Rückwandmontage (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Optionaler Schutzdeckel, rückseitig verschraubbar (...E10, ...E11, ...E15)
 - Optionaler Schutzdeckel „Easy Mount“, frontseitig verschraubbar (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Frontseitige Montage (...E00, ...E01) (6)

- Wanddicke bis maximal 10 mm, begrenzt durch die Position des Verriegelungsaktuators
- Geeignet für die optionalen Schutzdeckel, rückseitig verschraubbar:
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Schieben Sie den mitgelieferten Dichtringen von hinten auf die Infrastruktur-Ladedose. Achten Sie darauf, dass er mit der flachen Seite auf der Gehäusewand aufliegt und die Infrastruktur-Ladedose vollständig umschließt.
- Positionieren Sie den Schutzdeckel so, dass er flach auf dem Flansch der Infrastruktur-Ladedose aufliegt. Die Montagelöcher müssen mit dem Lochbild des Flansches übereinstimmen.
- Legen Sie den beiliegenden O-Ring in die dafür vorgesehene Nut am Schutzdeckelrahmen.
- Stecken Sie die Infrastruktur-Ladedose in den Durchbruch.
- Schieben Sie den Verriegelungsaktuator von hinten in die vorgesehene Verrastung. Der Verriegelungsaktuator muss am Flansch anliegen.
- Befestigen Sie den Verriegelungsaktuator mit den zwei im Lieferumfang enthaltenen Schrauben mit 0,8 Nm.
- Verschrauben Sie die Infrastruktur-Ladedose und den Schutzdeckel von hinten mit 1,4 Nm. Wir empfehlen M5 ISK-Linsenflachkopf-Schrauben nach DIN 934 mit M5-Unterlegscheiben (Schraubenlänge 15 mm plus Dicke der Montagewand).

3.2 Rückseitige Montage (...E10, ...E11, ...E15) (7, links)

- Wanddicke bis maximal 50 mm, begrenzt durch normative Bauraumvorgaben des Infrastruktur-Ladesteckers
- Geeignet für die optionalen Schutzdeckel, rückseitig verschraubbar:
 - EV-T2SC, 1405217 (Wanddicke begrenzt bis maximal 22 mm)
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Schieben Sie den mitgelieferten Dichtringen von vorn auf die Infrastruktur-Ladedose. Achten Sie darauf, dass er mit der flachen Seite auf der Gehäusewand aufliegt und die Infrastruktur-Ladedose vollständig umschließt.
- Positionieren Sie den Schutzdeckel so, dass er flach auf der Gehäusewand aufliegt. Die Montagelöcher müssen mit dem Lochbild der Gehäusewand übereinstimmen.
- Legen Sie den beiliegenden O-Ring in die dafür vorgesehene Nut am Schutzdeckelrahmen.
- Stecken Sie die Infrastruktur-Ladedose in den Durchbruch.
- Verschrauben Sie die Infrastruktur-Ladedose und den Schutzdeckel von hinten mit 1,4 Nm. Wir empfehlen M5 ISK-Linsenflachkopf-Schrauben nach DIN 934 mit M5-Unterlegscheiben (Schraubenlänge 15 mm plus Dicke der Montagewand).

3.3 Rückseitige Montage „Easy Mount“ (...E12, ...E13, ...E14) (7, rechts)

- Wanddicke bis maximal 50 mm, begrenzt durch normative Bauraumvorgaben des Infrastruktur-Ladesteckers
- Geeignet für den optionalen Schutzdeckel, frontseitig verschraubbar:
 - EV-T2-SC-EM, 1627635 mit Befestigungsrahmen EV-T2SF-EM (Wanddicke begrenzt bis maximal 22 mm)
- Schieben Sie den mitgelieferten Dichtringen von vorn auf die Infrastruktur-Ladedose. Achten Sie darauf, dass er mit der flachen Seite auf der Gehäusewand aufliegt und die Infrastruktur-Ladedose vollständig umschließt.
- Stecken Sie die Infrastruktur-Ladedose in den Durchbruch.
- Positionieren Sie den Befestigungsrahmen frontseitig auf der Infrastruktur-Ladedose, sodass er flach auf der Gehäusewand aufliegt.
- Befestigen Sie den Befestigungsrahmen mit den vier im Lieferumfang enthaltenen Schrauben mit 2,3 Nm (M5x20-Zylinderschrauben nach DIN 6912).
- Positionieren Sie den Schutzdeckel auf dem Befestigungsrahmen, sodass er flach auf der Gehäusewand aufliegt.
- Legen Sie den beiliegenden O-Ring in die dafür vorgesehene Nut am Schutzdeckelrahmen.
- Befestigen Sie den Schutzdeckel mit den vier im Lieferumfang enthaltenen Schrauben mit 1,8 Nm (M4-Zylinderkopfschrauben Torx-Plus 10IPR).

4 Schutz vor Umwelteinflüssen

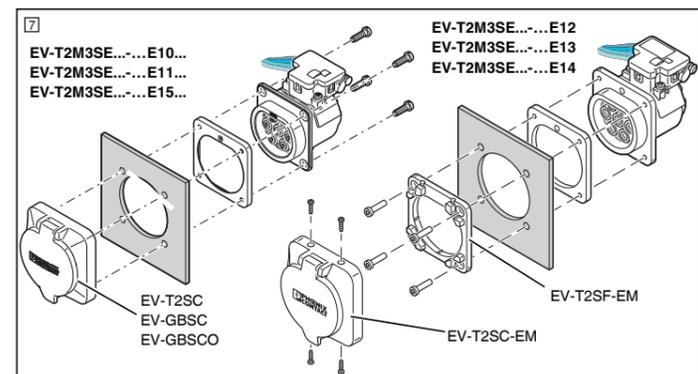
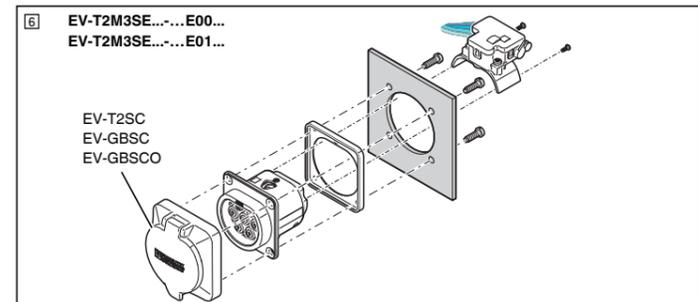
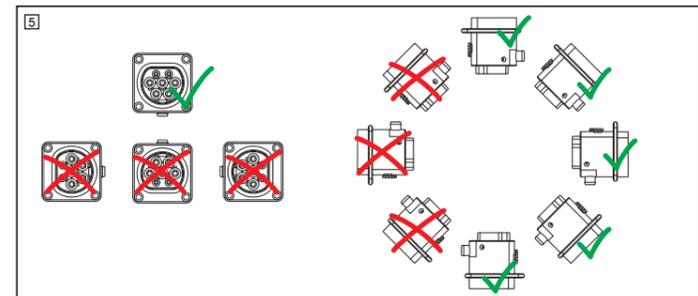
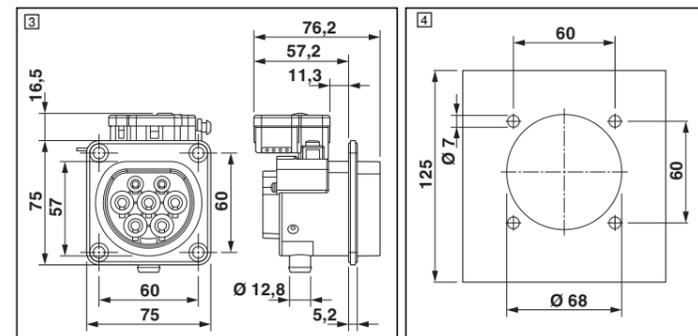
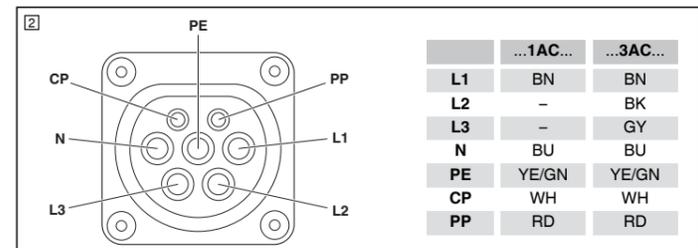
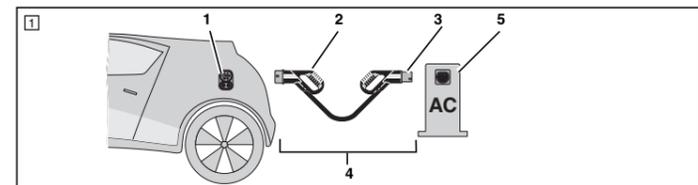
- Stellen Sie sicher, dass die Infrastruktur-Ladedose im ungesteckten Zustand mindestens IP24 nach IEC 62196 hat. Wir empfehlen je nach Artikelvariante der Infrastruktur-Ladedose folgende Schutzdeckel:
 - Für ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15
 - Rückseitig verschraubbar, selbst verschließend: EV-T2SC, 1405217 oder EV-GBSC, 1623416
 - Rückseitig verschraubbar, selbst öffnend: EV-GBSCO, 1623415
 - Für ...E12, ...E13, ...E14
 - Frontseitig verschraubbar „Easy Mount“, selbst verschließend: EV-T2-SC-EM, 1627635 mit Befestigungsrahmen EV-T2SF-EM, 1627637
 - Optional können Sie einen Entwässerungsschlauch unterhalb der Infrastruktur-Ladedose am Ablaufstutzen montieren. Alternativ können Sie den Ablaufstutzen abdichten (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
 - Wenn Sie die Infrastruktur-Ladedose ohne einen Verriegelungsaktuator installieren, müssen Sie dessen Befestigungsfläche abdichten (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).
- Die Schutzart IP44 im betriebsfertigen, gesteckten Zustand kann nur sichergestellt werden, wenn es sich sowohl bei dem Infrastruktur-Ladestecker als auch bei der Infrastruktur-Ladedose um Produkte von Phoenix Contact oder entsprechend normgerechte Produkte handelt.

DE Einbauanweisung für den Elektroinstallateur

EN Installation notes for electricians

EV-T2M3SE12-1AC20A-...
 EV-T2M3SE12-1AC32A-...
 EV-T2M3SE24-1AC20A-...
 EV-T2M3SE24-1AC32A-...

EV-T2M3SE12-3AC20A-...
 EV-T2M3SE12-3AC32A-...
 EV-T2M3SE24-3AC20A-...
 EV-T2M3SE24-3AC32A-...



5 Locking actuator

The Infrastructure Socket Outlet is equipped with a locking actuator that locks the plugged-in Infrastructure Plug during the charging process. The Infrastructure Plug cannot be pulled in this condition.

Type	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Operating voltage	12 V DC	24 V DC
Operating current	200 mA	50 mA

- Connect the cables of the locking actuator to the charging controller according to the block diagram (8).

The power supply has to provide the required operating current for the motor lines BU/RD (+) and BU/BN (-). You can evaluate the state of the locking actuator via the BU/YE and BU/GN signal lines. For regulating the operating voltage and evaluating the state of the locking actuator, we recommend to use one of the following charging controllers:

- EV Charge Control Basic (e.g., EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (e.g., EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Motor function (9)

- Power supply at the motor between BU/RD (+) and BU/BN (-)
- Evaluation of the resistance between BU/GN and BU/YE

To extend and retract a locking bolt, the two outer motor lines BU/RD (+) and BU/BN (-) are used to regulate a DC motor. When voltage is applied, the bolt is extended. It meets the notch of the Infrastructure Plug, and locks the Infrastructure Plug.

- In order for the bolt to get from one end position to the other, we recommend applying current to the locking actuator for a maximum of 600 ms each time.

NOTE: By all means avoid continuous energization (> 600 ms). Continuous energization damages the locking actuator.

- To prevent a reverse rotation, the motor of the locking actuator needs to be short-circuited after the end position is reached.
- To release, the polarity of the power supply is reversed.

5.2 Signal function (10)

- Detection of the bolt in the notch of the locking mechanism
- Position of the emergency release lever

5.2.1 Detection (10 1)

The locking bolt is extended to lock the Infrastructure Plug. As the bolt is extending, a check is made whether the Infrastructure Plug has been inserted properly and completely into the Infrastructure Socket Outlet. Depending on the position of the locking bolt, an integrated switch is closed or opened.

The signal lines BU/YE and BU/GN signal the status of the locking actuator in the form of a resistance value to the charging controller:

Resistance R	Status of the locking process
$R_L = 0 \Omega$	Correct interlock "LOCK" The Infrastructure Plug is plugged in completely. The locking bolt sits in the notch of the locking mechanism. The integrated switch is closed. The signal lines transfer a resistor coding of R_L .
$R_U = \infty \Omega$	No or incorrect interlock "UNLOCK" The Infrastructure Plug is not plugged in completely, or the notch of the locking mechanism is damaged. The locking bolt is extended. However, it does not meet the notch; rather it is moved beyond its nominal position. The integrated switch is open. The signal lines transfer a resistor coding of R_U .

5.2.2 Emergency release (10 2)

The locking actuator is equipped with an emergency release lever. To release the interlock in case of a malfunction, you can manually move the lever.

The position of the lever and the state of the locking actuator correlate as follows:

- Correct interlock** [$R_L = 0 \Omega$]:
Lever moved to the left
- No interlock** [$R_U = \infty \Omega$]:
Lever moved to the right

6 Operation

6.1 Safety notes on operation

DANGER: Danger of death, serious personal injury and burns

- Improper handling of the infrastructure socket outlet can cause explosions, electric shock and short circuits. The generally applicable safety precautions and the following information must be observed.
 - Always check the infrastructure socket outlet and the contacts for damage and contamination before using them.
 - Never use a damaged infrastructure socket outlet for charging.
 - Never use contacts that are dirty or damp.
 - Connect only suitable charging cables to the infrastructure socket outlet. The charging cables have to be undamaged and dry.
 - Once the charging process is completed, the charging cable can be disconnected. Never use force to disconnect it. Dangerous electric arcs could result in serious injury or death. Depending on the charging station and electric vehicle, the shutting down of the charging process and the duration of unlocking may vary.

- Do not use the infrastructure socket outlet with an extension cable or an adapter.
- Never touch the charging cable or the infrastructure socket outlet if the connector is smoking or melting. If possible, stop the charging process. Press the emergency stop switch on the charging station in any case.
- Make sure that the infrastructure socket outlet is out of the reach of children. The infrastructure socket outlet may only be used by persons with a valid driver's license for motor vehicles.

6.2 Operation by the end user (11)

Once the infrastructure socket outlet has been installed, the charging process with a charging cable can be started.

- Also observe the instructions of the charging station and the electric vehicle.

- Switch off the vehicle. Remove the protective caps from the charging cable.
- Plug the infrastructure plug into the infrastructure socket outlet and plug the vehicle connector into the vehicle inlet. Make sure they are assigned correctly. Check whether the connectors have been plugged in correctly and completely.

- Start the charging process at the charging station. The vehicle connector and infrastructure plug are locked automatically. To stop the charging process, observe the operating instructions of the charging station.
- When the charging process ends, vehicle connector and infrastructure plug are automatically unlocked and can then be disconnected from the vehicle inlet and the infrastructure socket outlet.

DANGER: Under no circumstance pull the vehicle connector or the infrastructure plug by force. Dangerous electric arcs could result in serious injury or death. Depending on the charging station and electric vehicle, the shutting down of the charging process and the duration of unlocking may vary.

- Replace the protective caps on both sides immediately.

7 Charging time

The duration of the charging process depends on the capacity and the charge of the high-voltage battery of the vehicle and the permissible charging power of the charging cable and the charging station. The charging station automatically detects the permissible charging power of the charging cable and the vehicle. At very low or very high temperatures, the transmission of the charging power may be limited.

8 Cleaning

- Clean the infrastructure socket outlet only when the charging station is switched off completely.
- Clean soiled contacts with a dry cloth.
- Never use abrasive cleaning agents, water jet or steam jet cleaners.
- Never submerge the article in liquids.

9 Storage

- Store the infrastructure socket outlet in a dry and clean place.

10 Repair

- Replace damaged articles. Repairs are not possible.

5 Verriegelungsaktuator

Die Infrastruktur-Ladedose ist mit einem Verriegelungsaktuator ausgestattet, der den gesteckten Infrastruktur-Ladestecker während des Ladevorgangs verriegelt. In diesem Zustand kann er nicht gezogen werden.

Typ	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Betriebsspannung	12 V DC	24 V DC
Betriebsstrom	200 mA	50 mA

- Schließen Sie die Leitungen des Verriegelungsaktuators anhand des Blockschaltbildes (8) an die Ladesteuerung an.

Die Stromversorgung muss den benötigten Betriebsstrom für die Motorleitungen BU/RD (+) und BU/BN (-) bereitstellen. Den Verriegelungszustand können Sie über die Signalleitungen BU/YE und BU/GN auswerten. Um die Betriebsspannung zu steuern und den Verriegelungszustand auszuwerten, empfehlen wir eine dieser Ladesteuerungen einzusetzen:

- EV Charge Control Basic (z. B. EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (z. B. EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Motorfunktion (9)

- Spannungsversorgung am Motor zwischen BU/RD (+) und BU/BN (-)
- Widerstandsauswertung zwischen BU/GN und BU/YE

Um einen Verriegelungsbolzen ein- und auszufahren, wird mit den beiden äußeren Motorleitungen BU/RD (+) und BU/BN (-) ein Gleichstrommotor angesteuert. Wenn eine Spannung angelegt wird, fährt der Bolzen aus. Er trifft auf die Verriegelungskante des Infrastruktur-Ladesteckers und verriegelt ihn.

- Um von der einen zur anderen Endlage zu gelangen, bestromen Sie den Verriegelungsaktuator für maximal jeweils 600 ms.

ACHTUNG: Vermeiden Sie unbedingt eine Dauerbestromung (> 600 ms). Eine Dauerbestromung beschädigt den Verriegelungsaktuator.

- Nach Erreichen der Endlage müssen Sie den Motor des Verriegelungsaktuators kurzschließen. So verhindern Sie ein Rückdrehen.
- Zum Entriegeln müssen Sie die Polarität der Spannungsversorgung umdrehen.

5.2 Signalfunktion (10)

- Detektion des Bolzens in der Verriegelungskante
- Position des Notentriegelungshebels

5.2.1 Detektion (10 1)

Der Verriegelungsbolzen wird ausgefahren, um den Infrastruktur-Ladestecker zu verriegeln. Während des Ausfahrens wird geprüft, ob der Infrastruktur-Ladestecker in der Infrastruktur-Ladedose richtig und vollständig gesteckt ist. Je nach Position des Verriegelungsbolzens wird ein integrierter Schalter geschlossen oder geöffnet.

Über die Signalleitungen BU/YE und BU/GN wird der Ladesteuerung der Verriegelungsstatus in Form eines Widerstandswerts mitgeteilt:

Widerstand R	Zustand der Verriegelung
$R_L = 0 \Omega$	Erfolgreiche Verriegelung „LOCK“ Der Infrastruktur-Ladestecker ist vollständig gesteckt. Der Verriegelungsbolzen trifft auf die Verriegelungskante. Der integrierte Schalter ist geschlossen. Die Signalleitungen übergeben eine Widerstandskodierung von R_L .
$R_U = \infty \Omega$	Keine oder fehlgeschlagene Verriegelung „UNLOCK“ Der Infrastruktur-Ladestecker ist nicht vollständig gesteckt oder seine Verriegelungskante ist beschädigt. Der Verriegelungsbolzen wird ausgefahren. Er trifft aber nicht die Verriegelungskante, sondern wird über die Sollposition hinaus bewegt. Der integrierte Schalter ist geöffnet. Die Signalleitungen übergeben eine Widerstandskodierung von R_U .

5.2.2 Notentriegelung (10 2)

Der Verriegelungsaktuator ist mit einem Hebel für die Notentriegelung ausgestattet. Um bei einer Fehlfunktion die Verriegelung zu lösen, können Sie den Hebel manuell betätigen.

Die Position des Hebels und der Verriegelungszustand hängen folgendermaßen zusammen:

- Erfolgreiche Verriegelung** [$R_L = 0 \Omega$]:
Hebel nach links gedreht
- Keine Verriegelung** [$R_U = \infty \Omega$]:
Hebel nach rechts gedreht

6 Bedienung

6.1 Sicherheitshinweise zur Bedienung

GEFAHR: Gefahr von Tod, schweren Verletzungen und Verbrennungen

Ein unsachgemäßer Umgang mit der Infrastruktur-Ladedose kann Explosionen, Stromschläge und Kurzschlüsse verursachen. Beachten Sie unbedingt die allgemein gültigen Sicherheitsvorkehrungen und die folgenden Hinweise:

- Prüfen Sie vor jeder Benutzung die Infrastruktur-Ladedose und die Kontakte auf Schäden und Verschmutzung.
- Laden Sie niemals mit einer beschädigten Infrastruktur-Ladedose.
- Laden Sie niemals mit Kontakten, die verschmutzt oder feucht geworden sind.
- Schließen Sie nur geeignete Ladekabel an die Infrastruktur-Ladedose an. Die Ladekabel müssen unbeschädigt und trocken sein.
- Wenn der Ladevorgang beendet ist, kann das Ladekabel gezogen werden. Ziehen Sie es niemals mit Gewalt. Gefährliche Lichtbögen können zum Tod oder schweren Verletzungen führen. Je nach Ladestation und Elektrofahrzeug können die Abschaltung des Ladevorgangs und die Dauer der Entriegelung variieren.
- Verwenden Sie die Infrastruktur-Ladedose nicht mit einem Verlängerungskabel oder einem Adapter.
- Falls die Steckverbindung raucht oder schmilzt, fassen Sie niemals das Ladekabel oder die Infrastruktur-Ladedose an. Wenn möglich, brechen Sie den Ladevorgang ab. Betätigen Sie in jedem Fall den NOT-AUS-Schalter an der Ladestation.
- Achten Sie darauf, dass die Infrastruktur-Ladedose für Kinder nicht zugänglich ist. Die Infrastruktur-Ladedose darf ausschließlich von Personen mit einer gültigen Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge bedient werden.

6.2 Bedienung durch den Endanwender (11)

Nach Installation der Infrastruktur-Ladedose kann der Ladevorgang mit einem Ladekabel gestartet werden.

- Beachten Sie bei der Bedienung auch die Hinweise von Ladestation und Elektrofahrzeug.

- Schalten Sie das Fahrzeug aus. Nehmen Sie die Schutzkappen vom Ladekabel ab.
- Stecken Sie den Infrastruktur-Ladestecker in die Infrastruktur-Ladedose und den Fahrzeug-Ladestecker in das Fahrzeug-Inlet. Achten Sie auf die richtige Zuordnung. Prüfen Sie, ob die Steckverbindungen richtig und vollständig gesteckt sind.

- Starten Sie den Ladevorgang an der Ladestation. Der Fahrzeug-Ladestecker und der Infrastruktur-Ladestecker werden automatisch verriegelt. Um den Ladevorgang zu beenden, beachten Sie die Bedienungshinweise der Ladestation.
- Wenn der Ladevorgang beendet ist, werden Fahrzeug-Ladestecker und Infrastruktur-Ladestecker automatisch entriegelt und können daraufhin aus dem Fahrzeug-Inlet und der Infrastruktur-Ladedose gezogen werden.

GEFAHR: Ziehen Sie den Fahrzeug-Ladestecker und den Infrastruktur-Ladestecker auf keinem Fall mit Gewalt. Gefährliche Lichtbögen können zum Tod oder schweren Verletzungen führen. Je nach Ladestation und Elektrofahrzeug können die Abschaltung des Ladevorgangs und die Dauer der Entriegelung variieren.

- Stecken Sie sofort die Schutzkappen auf beiden Seiten wieder auf.

7 Ladedauer

Die Dauer des Ladevorgangs ist abhängig von der Kapazität und vom Ladezustand der Hochvoltbatterie des Fahrzeuges und von der zulässigen Ladeleistung des Ladekabels und der Ladestation. Die Ladestation erkennt automatisch die zulässige Ladeleistung des Ladekabels und des Fahrzeuges. Bei sehr niedrigen und sehr hohen Temperaturen kann es zu Einschränkungen bei der Übertragung der Ladeleistung kommen.

8 Reinigung

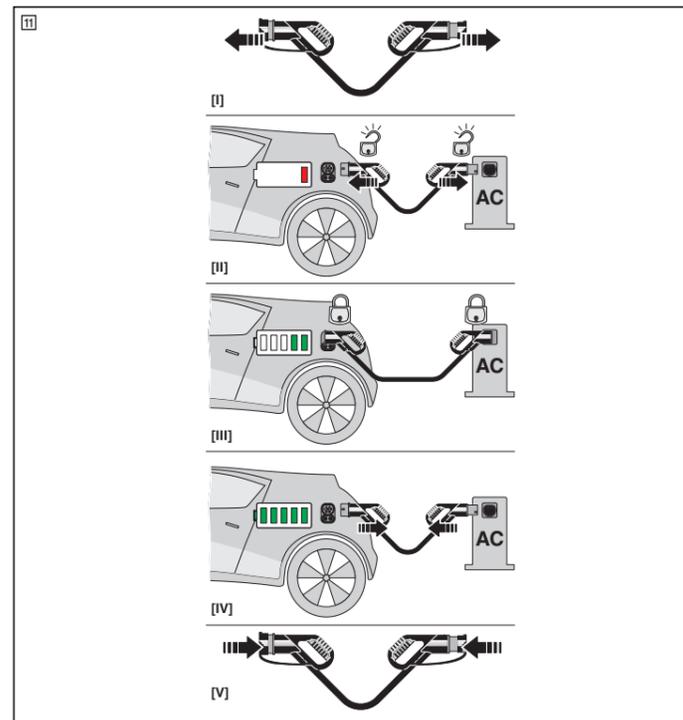
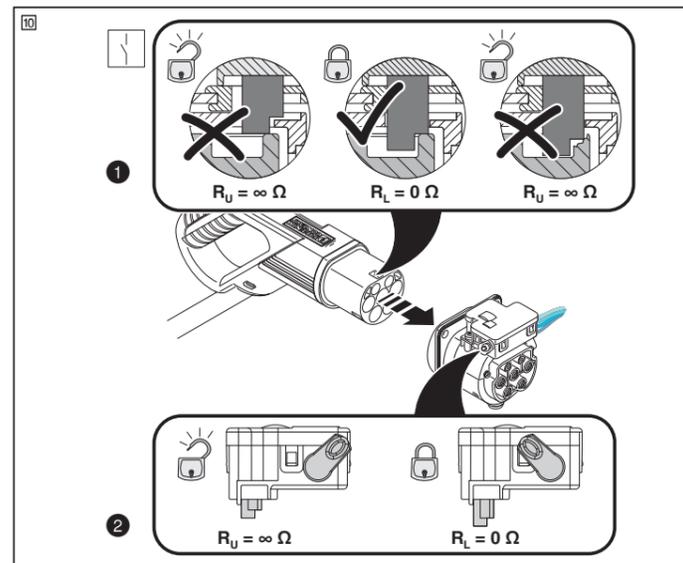
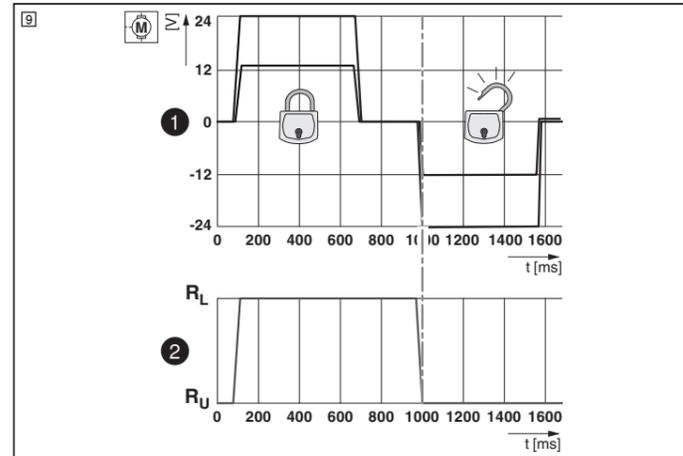
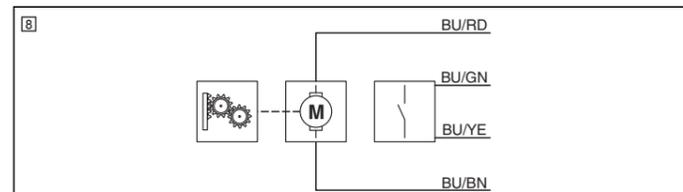
- Reinigen Sie die Infrastruktur-Ladedose nur, wenn die Ladestation vollständig ausgeschaltet ist.
- Reinigen Sie verschmutzte Kontakte mit einem trockenen Tuch.
- Verwenden Sie niemals scharfe Reinigungsmittel, Wasser- oder Dampfstrahlreiniger.
- Tauchen Sie den Artikel niemals in Flüssigkeiten ein.

9 Lagerung

- Bewahren Sie die Infrastruktur-Ladedose an einem trockenen und sauberen Ort auf.

10 Reparatur

- Tauschen Sie beschädigte Artikel aus. Eine Reparatur ist nicht möglich.



Presa di ricarica dell'infrastruttura tipo 2 per caricare con corrente alternata (AC)

Presa di ricarica dell'infrastruttura per l'installazione in una stazione di ricarica AC. Utilizzare questo articolo solo per la carica di veicoli elettrici con corrente alternata su stazioni di ricarica europee. L'articolo deve essere utilizzato solo in combinazione con i cavi di ricarica normati previsti, con spine per infrastrutture tipo 2 secondo IEC 61851-1 e IEC 62196-2.

1 Elementi del processo di carica (1)

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1 Ingresso veicolo | 4 Cavo di ricarica |
| 2 Spina di ricarica veicolo | 5 Presa di ricarica dell'infrastruttura |
| 3 Spina di ricarica infrastruttura | |

2 Avvertenze di sicurezza per l'installazione

PERICOLO: Pericolo di morte, lesioni gravi e ustioni

- Un utilizzo del cavo di ricarica dell'infrastruttura non è sotto tensione può provocare esplosioni, scosse elettriche e corto circuiti. Rispettare in ogni caso le misure di sicurezza generalmente valide e le avvertenze indicate di seguito.
- La presa di ricarica dell'infrastruttura deve essere installata e sottoposta a manutenzione esclusivamente da specialisti elettrotecnici ed è adatta esclusivamente per l'installazione in stazioni di ricarica per veicoli elettrici.
- Non collegare mai la presa di ricarica dell'infrastruttura a un cavo di alimentazione o a un cavo sotto tensione che non è dotato dei dispositivi di protezione e commutazione e di funzione di controllo pilota per stazioni di ricarica modo 3 secondo IEC 61851-1.
- Non aprire mai la presa di ricarica dell'infrastruttura né disassemblarla.
- Utilizzare la presa di ricarica dell'infrastruttura solo in combinazione con protezione da sovraccarichi e protezione delle persone. Accertarsi inoltre che il bloccaggio dell'attuatore di bloccaggio fornito sia funzionante e che sia presente una comunicazione di controllo pilota e di prossimità secondo IEC 61851-1.
- Accertarsi che la spina di ricarica infrastruttura possa essere sbloccata e tirata solo se la presa di ricarica dell'infrastruttura non è sotto tensione. Non deve mai esser possibile scollegare la spina sotto carico.
- Per l'utilizzo della presa di ricarica dell'infrastruttura è necessario eseguire a regola d'arte l'installazione e la messa in servizio sulla stazione di ricarica. Il produttore della stazione di ricarica deve accertarsi prima della messa in servizio che la procedura di carica venga disinserita in caso di guasto.
- I contatti della presa di ricarica dell'infrastruttura sono preconfezionati e non devono essere sostituiti.
- Sui contatti di segnale CP e CC non sono consentite tensioni superiori a 30 V e correnti superiori a 2 A secondo IEC 61851-1.

3 Installazione

- Collegare i singoli conduttori della presa di ricarica dell'infrastruttura come mostrato in figura (2).
 - Le dimensioni sono indicate nella figura (3). Informazioni più dettagliate sulle dimensioni della presa di ricarica dell'infrastruttura si trovano anche sul sito www.phoenixcontact.com.
 - Praticare un'apertura nella parete come mostrato nella figura (4).
- Non montare la presa di ricarica dell'infrastruttura appoggiandola sul lato o sulla parte superiore. In questi casi la funzione di drenaggio non è più garantita. Tuttavia è possibile installarla rivolta verso l'alto o verso il basso (5).

Il tipo di montaggio dipende dalla versione dell'articolo.

- Controllare per quale tipo di montaggio sia idoneo l'articolo.
- 1. Montaggio anteriore (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Coperchio di protezione opzionale, con collegamento a vite sul lato posteriore (...E00, ...E01)
- 2. Montaggio sulla parete posteriore (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Coperchio di protezione opzionale, con collegamento a vite sul lato posteriore (...E10, ...E11, ...E15)
 - Coperchio di protezione "Easy Mount" opzionale, con collegamento a vite sul lato anteriore (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Montaggio sul lato anteriore (...E00, ...E01) (6)

- Spessore della parete fino a max. 10 mm, limitato dalla posizione dell'attuatore di bloccaggio
- Idoneo per i coperchi di protezione opzionali, con collegamento a vite sul lato posteriore:
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Far scorrere da dietro il telaio di tenuta in dotazione sulla presa di ricarica dell'infrastruttura. Accertarsi che la sua parte piatta si appoggi sulla parete e circondi completamente la presa di ricarica dell'infrastruttura.
- Posizionare il coperchio di protezione in modo che sia appoggiato in piano sulla flangia della presa di ricarica dell'infrastruttura. I fori di montaggio devono coincidere con i fori della flangia.
- Collocare l'O-ring in dotazione nella scanalatura apposta sul telaio del coperchio di protezione.
- Inserire la presa di ricarica dell'infrastruttura nell'apertura praticata.
- Inserire l'attuatore di bloccaggio da dietro nel punto di incastro previsto. L'attuatore di bloccaggio deve essere a contatto con la flangia.
- Fissare l'attuatore di bloccaggio mediante le due viti in dotazione con una coppia di 0,8 Nm.
- Avvitare la presa di ricarica dell'infrastruttura e il coperchio di protezione da dietro con una coppia di 1,4 Nm. Si consiglia di utilizzare viti a testa bombata con cava esagonale M5 secondo DIN 934 con rondelle M5 (lunghezza della vite 15 mm + spessore della parete).

3.2 Montaggio sul lato posteriore (...E10, ...E11, ... E15) (7), a sinistra

- Spessore della parete fino a max. 50 mm, limitata dalle prescrizioni di legge per lo spazio di montaggio della spina di ricarica dell'infrastruttura
- Idoneo per i coperchi di protezione opzionali, con collegamento a vite sul lato posteriore:
 - EV-T2SC, 1405217 (spessore della parete limitato fino a max. 22 mm)
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Far scorrere da davanti il telaio di tenuta in dotazione sulla presa di ricarica dell'infrastruttura. Accertarsi che la sua parte piatta si appoggi sulla parete e circondi completamente la presa di ricarica dell'infrastruttura.
- Posizionare il coperchio di protezione in modo che sia appoggiato in piano sulla parete della custodia. I fori di montaggio devono coincidere con i fori della parete della custodia.
- Collocare l'O-ring in dotazione nella scanalatura apposta sul telaio del coperchio di protezione.
- Inserire la presa di ricarica dell'infrastruttura nell'apertura praticata.
- Avvitare la presa di ricarica dell'infrastruttura e il coperchio di protezione da dietro con una coppia di 1,4 Nm. Si consiglia di utilizzare viti a testa bombata con cava esagonale M5 secondo DIN 934 con rondelle M5 (lunghezza della vite 15 mm + spessore della parete).

3.3 Montaggio sul lato posteriore "Easy Mount" (...E12, ...E13, ...E14) (7), a destra

- Spessore della parete fino a max. 50 mm, limitato dalle prescrizioni normative per lo spazio di montaggio della spina di ricarica dell'infrastruttura
- Idoneo per il coperchio di protezione opzionale, con collegamento a vite sul lato anteriore:
 - EV-T2-SC-EM, 1627635 con telaio di fissaggio EV-T2SF-EM (spessore della parete limitato fino a max. 22 mm)
- Far scorrere da davanti il telaio di tenuta in dotazione sulla presa di ricarica dell'infrastruttura. Accertarsi che la sua parte piatta si appoggi sulla parete e circondi completamente la presa di ricarica dell'infrastruttura.
- Inserire la presa di ricarica dell'infrastruttura nell'apertura praticata.
- Posizionare il telaio di fissaggio sul lato anteriore sulla presa di ricarica dell'infrastruttura in modo che sia appoggiato in piano sulla parete della custodia.
- Fissare il telaio di fissaggio mediante le quattro viti in dotazione con una coppia di 2,3 Nm (viti a testa cilindrica M5x20 secondo DIN 6912).
- Posizionare il coperchio di protezione sul telaio di fissaggio in modo che sia appoggiato in piano sulla parete della custodia.
- Collocare l'O-ring in dotazione nella scanalatura apposta sul telaio del coperchio di protezione.
- Fissare il coperchio di protezione mediante le quattro viti in dotazione con una coppia di 1,8 Nm (viti a testa cilindrica M4 Torx Plus 10IPR).

4 Protezione da influenze ambientali

- Accertarsi che la presa di ricarica scollegata presenti la protezione minima IP24 secondo IEC 62196. A seconda della versione dell'articolo, sono consigliati i seguenti coperchi di protezione della presa di ricarica dell'infrastruttura:
 - Per ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15
 - Con collegamento a vite sul lato posteriore, a chiusura automatica: EV-T2-SC, 1405217 oppure EV-GBSC, 1623416
 - Con collegamento a vite sul lato posteriore, ad apertura automatica: EV-GB-SCO, 1623415
 - Per ...E12, ...E13, ...E14
 - Con collegamento a vite sul lato anteriore "Easy Mount", a chiusura automatica: EV-T2-SC-EM, 1627635 con telaio di fissaggio EV-T2SF-EM, 1627637
- Come opzione, è possibile montare un tubo di drenaggio sotto alla presa di ricarica dell'infrastruttura sul raccordo di drenaggio. In alternativa è possibile mettere a tenuta il raccordo di drenaggio (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
- Se la presa di ricarica dell'infrastruttura viene installata senza attuatore di bloccaggio, è necessario mettere a tenuta la superficie di fissaggio (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).

È possibile garantire il grado di protezione IP44 con dispositivo collegato e pronto all'uso solo se sia la spina di ricarica infrastruttura che la presa di ricarica dell'infrastruttura sono prodotti Phoenix Contact o prodotti normati equivalenti.

Prise de charge d'infrastructure de type 2 de charge en courant alternatif (AC)

Prise de charge d'infrastructure à monter dans une station de charge AC. Utiliser cet article uniquement pour recharger en courant alternatif des véhicules électriques sur des stations de charge européennes. Utiliser cet article uniquement en combinaison avec des câbles de recharge prévus à cet effet et des connecteurs de charge d'infrastructure de type 2 conformes aux normes CEI 61851-1 et CEI 62196-2.

1 Eléments inhérents à la recharge (1)

- | | |
|---|------------------------------------|
| 1 Prise du véhicule | 4 Câble de charge |
| 2 Connecteur de charge du véhicule | 5 Prise de charge d'infrastructure |
| 3 Connecteur de charge d'infrastructure | |

2 Consignes de sécurité relatives à l'installation

DANGER : Danger de mort, de blessures graves et de brûlures

- Une utilisation non conforme de la prise de charge d'infrastructure peut provoquer des explosions, des chocs électriques et des courts-circuits. Respecter impérativement les mesures de sécurité générales en vigueur et les consignes suivantes.
- La prise de charge d'infrastructure doit être installée uniquement dans des stations de charge pour véhicules électriques ; l'installation et l'entretien doivent être confiés uniquement à un électricien qualifié.
- Ne jamais raccorder la prise de charge d'infrastructure directement sur un câble d'alimentation ou une conduite électrique n'étant équipé(e) ni d'un dispositif de protection et de commutation approprié, ni d'une fonction de commande pilote pour station de charge de Mode 3 conformément à IEC 61851-1.
- Ne jamais ouvrir ni démonter la prise de charge d'infrastructure.
- Utiliser la prise de charge d'infrastructure uniquement en combinaison avec un dispositif de protection individuelle et de protection contre la surcharge.
- S'assurer d'autre part que le verrouillage de l'actionneur de verrouillage fourni fonctionne et que la communication de commande pilote et la communication de proximité conforme à IEC 61851-1 existent.
- S'assurer que le connecteur de charge d'infrastructure peut être déverrouillé puis débranché uniquement lorsque la prise de charge d'infrastructure est hors tension. Tout retrait du connecteur doit être impossible sous charge.
- Une installation et une mise en service conformes de la station de charge sont indispensables à l'utilisation de la prise de charge d'infrastructure. Avant la mise en service, le constructeur de la station de charge doit s'assurer que la recharge s'interrompt en cas de défaut.
- Les contacts de la prise de charge d'infrastructure sont équipés en usine et ne doivent pas être remplacés.
- Selon IEC 61851-1, des tensions supérieures à 30 V et des intensités dépassant 2 A ne sont pas admis sur les contacts de signalisation CP et CC.

3 Installation

- Raccorder les fils individuels de la prise de charge d'infrastructure conformément à la figure (2).
 - Les dimensions sont mentionnées dans la figure (3). Les dimensions détaillées de la prise de charge d'infrastructure sont également disponibles sur le site www.phoenixcontact.com.
 - Réaliser une découpe dans la paroi conformément à la figure (4).
- Ne pas installer la prise de charge d'infrastructure par un côté ni la tête en bas. En effet, ceci inhiberait la fonction de drainage. Il est cependant possible d'installer la prise pivotée vers le haut ou vers le bas (5).

Le type de montage est fonction du modèle de prise concerné.

- Vérifier le type de montage approprié à votre produit.
- 1. Montage par l'avant (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Couvercle de protection disponible en option, à visser par l'arrière (...E00, ...E01)
- 2. Montage sur la paroi arrière (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Couvercle de protection disponible en option, à visser par l'arrière (...E10, ...E11, ...E15)
 - Couvercle de protection disponible en option, « Easy Mount », à visser par l'avant (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Montage par l'avant (...E00, ...E01) (6)

- Paroi pouvant atteindre 10 mm, limitée par la position de l'actionneur de verrouillage
- Compatible avec les couvercles de protection disponibles en option, vissable par l'arrière :
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Glisser le cadre d'étanchéité fourni par l'arrière, sur la prise de charge d'infrastructure. Veiller à ce qu'il repose avec le côté plat appliqué sur la paroi du boîtier et qu'il entoure complètement la prise de charge d'infrastructure.
- Positionner le couvercle de protection de sorte qu'il se trouve à plat sur le flasque de la prise de charge d'infrastructure. Les alésages de montage doivent correspondre avec le schéma de perçage du flasque.
- Positionner le joint torique fourni dans la rainure du châssis du couvercle de protection prévue à cet effet.
- Introduire la prise de charge d'infrastructure dans l'ouverture.
- Glisser l'actionneur de verrouillage par l'arrière dans l'encoche prévue. L'actionneur de verrouillage doit affleurer au niveau du flasque.
- Fixer l'actionneur de verrouillage avec les deux vis fournies en les serrant à 0,8 Nm.
- Visser la prise de charge d'infrastructure et le couvercle de protection par l'arrière à 1,4 Nm. Nous recommandons d'utiliser des vis M5 ISK à tête plate conformes à DIN 934 et des rondelles M 5 (longueur de vis 15 mm + épaisseur de la paroi de montage).

3.2 Montage par l'arrière (...E10, ...E11, ... E15) (7), à gauche

- Paroi pouvant atteindre 50 mm d'épaisseur, limitée par les normes d'encastrement appliquées à la prise de charge d'infrastructure
- Compatible avec les couvercles de protection disponibles en option, vissable par l'arrière :
 - EV-T2SC, 1405217 (paroi d'épaisseur limitée à 22 mm au maximum)
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Enfiler le cadre d'étanchéité fourni par l'avant, sur la prise de charge d'infrastructure. Veiller à ce qu'il soit posé avec le côté plat au contact de la paroi du boîtier et qu'il enveloppe l'intégralité de la prise de charge d'infrastructure.
- Positionner le couvercle de protection de sorte qu'il soit disposé à plat sur la paroi du boîtier. Les alésages de montage doivent correspondre avec le schéma de perçage de la paroi du boîtier.
- Positionner le joint torique fourni dans la rainure du châssis du couvercle de protection prévue à cet effet.
- Introduire la prise de charge d'infrastructure dans l'ouverture.
- Visser la prise de charge d'infrastructure et le couvercle de protection par l'arrière à 1,4 Nm. Nous recommandons d'utiliser des vis M 5 ISK à tête plate conformes à DIN 934 et des rondelles M 5 (longueur de vis 15 mm + épaisseur de la paroi de montage).

3.3 Montage par l'arrière « Easy Mount » (...E12, ...E13, ...E14) (7), à droite

- Paroi pouvant atteindre 50 mm d'épaisseur, limitée par les normes d'encastrement appliquées à la prise de charge d'infrastructure
- Compatible avec le couvercle de protection disponible en option, vissable par l'arrière :
 - EV-T2-SC-EM, 1627635 à cadre de fixation EV-T2SF-EM (paroi d'épaisseur limitée à 22 mm au maximum)
- Enfiler le cadre d'étanchéité fourni, par l'avant, sur la prise de charge d'infrastructure. Veiller à ce qu'il soit posé avec le côté plat au contact de la paroi du boîtier et qu'il enveloppe l'intégralité de la prise de charge d'infrastructure.
- Introduire la prise de charge d'infrastructure dans l'ouverture.
- Positionner le cadre de fixation de sorte qu'il se trouve à plat sur le flasque de la prise de charge d'infrastructure.
- Fixer le cadre de fixation avec les quatre vis fournies en les serrant à 2,3 Nm (vis à six pans creux M5x20 selon DIN 6912).
- Positionner le couvercle de protection sur le cadre de fixation de sorte qu'il se trouve à plat sur la paroi du boîtier.
- Positionner le joint torique fourni dans la rainure du châssis du couvercle de protection prévue à cet effet.
- Fixer le couvercle de protection avec les quatre vis fournies en les serrant à 1,8 Nm (vis à tête cylindrique M4 Torx-Plus 10IPR).

4 Protection contre les facteurs environnementaux

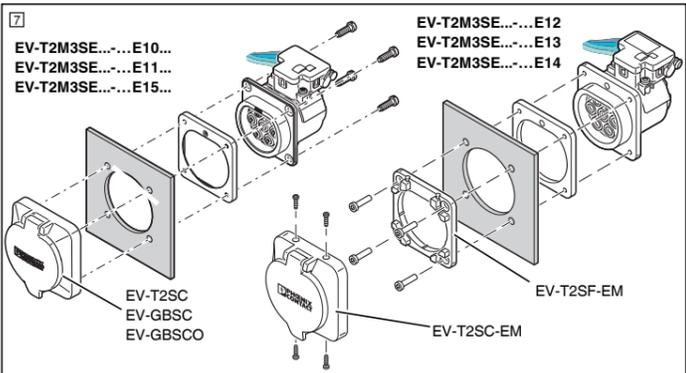
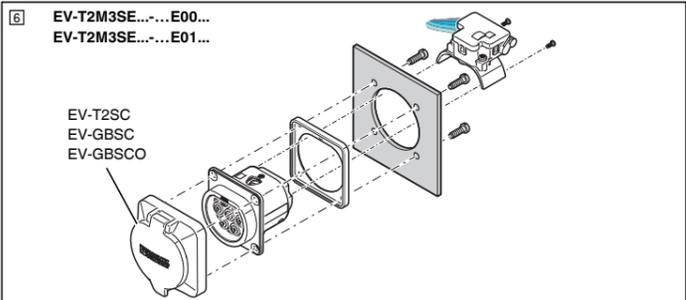
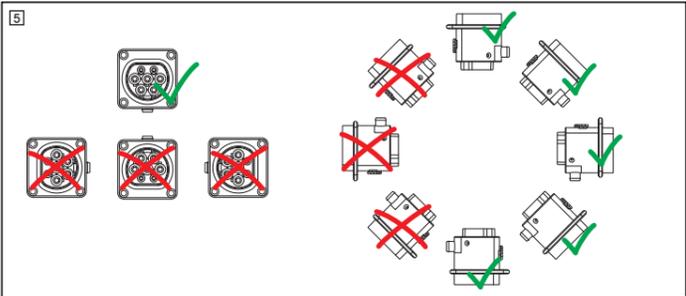
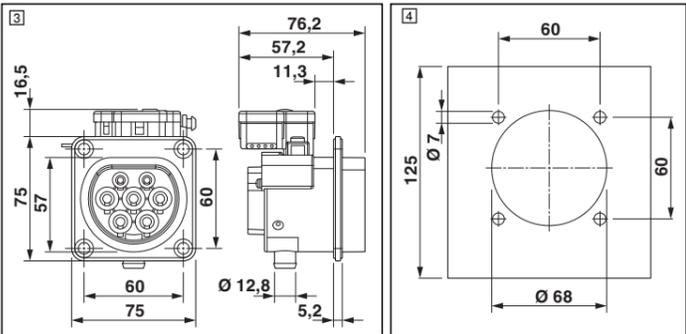
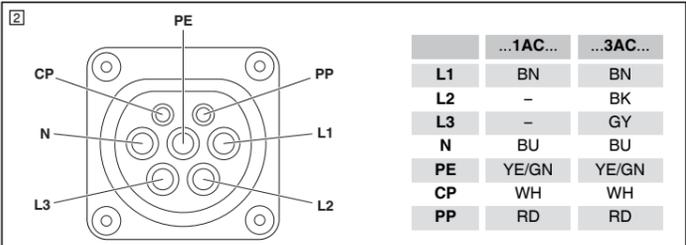
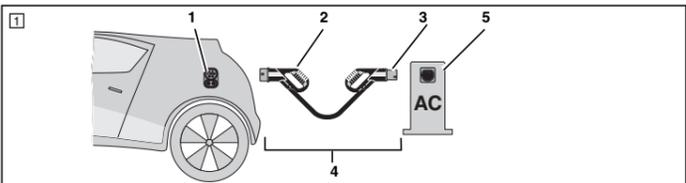
- S'assurer que la prise de charge d'infrastructure présente un indice de protection minimum d'IP24 selon CEI 62196 lorsqu'elle n'est pas branchée. Nous recommandons de poser les couvercles de protection suivants, selon le modèle d'article concerné :
 - Pour ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15
 - Vissable par l'arrière, à auto-obturation : EV-T2SC, 1405217 ou EV-GBSC, 1623416
 - Vissable par l'arrière, à auto-ouverture : EV-GBSCO, 1623415
 - Pour ...E12, ...E13, ...E14
 - Vissable par l'avant « easy Mount », à auto-obturation : EV-T2-SC-EM, 1627635, avec cadre de fixation EV-T2SF-EM, 1627637
- En option, il est possible de poser un tuyau de purge d'eau sous la prise de charge d'infrastructure, sur la tubulure d'évacuation. Ou bien de calfeutrer la tubulure d'écoulement (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
- Si la prise de charge d'infrastructure doit être installée sans actionneur de verrouillage, la surface de fixation doit être étanchéifiée (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).

Lorsque la prise est branchée et opérationnelle, l'indice de protection IP44 est garanti uniquement si le connecteur de charge d'infrastructure et la prise de charge d'infrastructure sont des produits de Phoenix Contact ou équivalents et conformes aux normes requises.

FR Instructions d'installation pour l'électricien IT Istruzioni di installazione per l'elettricista

EV-T2M3SE12-1AC20A-...
EV-T2M3SE12-1AC32A-...
EV-T2M3SE24-1AC20A-...
EV-T2M3SE24-1AC32A-...

EV-T2M3SE12-3AC20A-...
EV-T2M3SE12-3AC32A-...
EV-T2M3SE24-3AC20A-...
EV-T2M3SE24-3AC32A-...



5 Attuatore di bloccaggio

La presa di ricarica dell'infrastruttura è dotata di un attuatore di bloccaggio che blocca la spina inserita durante la procedura di carica. Se bloccata, la spina non può essere scollegata.

Tipo	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Tensione di esercizio	12 V DC	24 V DC
Corrente d'esercizio	200 mA	50 mA

- Collegare i cavi dell'attuatore di bloccaggio al controllore del sistema di carica come mostrato nello schema funzionale (8).

L'alimentatore deve fornire la corrente di esercizio necessaria per i cavi del motore BU/RD (+) ed BU/BN (-). Lo stato di bloccaggio è valutabile mediante i cavi di segnale BU/YE e BU/GN. Per controllare la tensione di esercizio e valutare lo stato di bloccaggio, si consiglia di utilizzare uno dei seguenti controllori del sistema di carica:

- EV Charge Control Basic (ad es. EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (ad es. EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Funzionamento del motore (9)

- Alimentazione di tensione sul motore tra BU/RD (+) e BU/BN (-)
- Valutazione della resistenza tra BU/GN e BU/YE

Per estrarre e reinsertare un perno di arresto, con i due cavi del motore esterni BU/RD (+) e BU/BN (-) viene comandato un motore a corrente continua. Se viene applicata una tensione, il perno viene estratto. Incontra il bordo di bloccaggio della spina di ricarica dell'infrastruttura e lo blocca.

- Per passare da una posizione di finecorsa all'altra, si consiglia ogni volta di applicare corrente all'attuatore per max. 600 ms.

IMPORTANTE: Evitare in ogni caso un'applicazione continua di corrente (> 600 ms). Un'applicazione continua di corrente danneggia l'attuatore di bloccaggio.

- Dopo il raggiungimento della posizione di finecorsa è necessario cortocircuitare il motore dell'attuatore di bloccaggio. In questo modo si evita una rotazione in senso opposto.
- Per lo sbloccaggio è necessario invertire la polarità dell'alimentazione di tensione.

5.2 Funzionamento del segnale (10)

- Rilevamento del perno nel bordo di bloccaggio
- Posizione della leva di sbloccaggio di emergenza

5.2.1 Rilevamento (10 1)

Il perno di arresto viene estratto per bloccare la spina di ricarica dell'infrastruttura. Durante l'estrazione viene verificato che la spina di ricarica sia inserita completamente e in modo corretto nella presa di ricarica dell'infrastruttura. A seconda della posizione del perno di arresto, viene aperto o chiuso un interruttore integrato.

Tramite i cavi di segnale BU/YE e BU/GN lo stato di bloccaggio viene comunicato al controllore del sistema di carica come valore di resistenza:

Resistenza R	Stato del sistema di bloccaggio
$R_L = 0 \Omega$	Bloccaggio corretto "LOCK" La spina di ricarica dell'infrastruttura è completamente inserita. Il perno di bloccaggio incontra il bordo di bloccaggio. L'interruttore integrato è chiuso. I cavi di segnale trasmettono una codifica resistiva di R_L .
$R_U = \infty \Omega$	Bloccaggio assente o errato "UNLOCK" La spina di ricarica dell'infrastruttura non è inserita completamente o il suo bordo di bloccaggio è danneggiato. Il perno di arresto viene estratto. Non incontra però il bordo di bloccaggio, bensì si sposta oltre la posizione nominale. L'interruttore integrato è aperto. I cavi di segnale trasmettono una codifica resistiva di R_U .

5.2.2 Sbloccaggio di emergenza (10 2)

L'attuatore di bloccaggio è dotato di una leva per lo sbloccaggio di emergenza. Per rimuovere il bloccaggio in caso di funzionamento errato, è possibile attivare manualmente la leva.

La posizione della leva e lo stato di bloccaggio sono in relazione tra loro nei modi seguenti:

- Bloccaggio corretto** [$R_L = 0 \Omega$]:
Leva ruotata verso sinistra
- Bloccaggio assente** [$R_U = \infty \Omega$]:
Leva ruotata verso destra

Dati tecnici	EV-T2M3SE12.../EV-T2M3SE24...
Norma	
Modalità di ricarica, tipo di sistema	
Corrente di dimensionamento	
Tensione di dimensionamento	
Struttura cavo, contatti di potenza	
Struttura cavo, contatti di segnale	
Temperatura ambiente (esercizio)	
Numero di contatti di potenza	
Cicli di innesto	
Forza di inserzione/trazione	
Grado di protezione, connesso	
Grado di protezione, chiuso con coperchio di protezione EV-T2SC-EM, 1627635	

Attuatore di bloccaggio

Alimentazione di tensione sul motore
Range di alimentazione di tensione sul motore
Corrente motore tipica al sistema di bloccaggio
Corrente massima di blocco del motore
Durata massima di attesa con corrente di blocco
Tempo di pausa dopo una retrazione o estrazione
Tempo di regolazione consigliato
Tensione massima al rilevamento del bloccaggio
Cicli di innesto
Lunghezza cavo
Struttura cavo attuatore

6 Uso

6.1 Avvertenze di sicurezza per l'uso

PERICOLO: Pericolo di morte, lesioni gravi e ustioni
Un utilizzo del cavo di ricarica dell'infrastruttura non a regola d'arte può provocare esplosioni, scosse elettriche e corto circuiti. Rispettare in ogni caso le misure di sicurezza generalmente valide e le avvertenze indicate di seguito.

- Controllare prima di ogni uso che la presa di ricarica dell'infrastruttura e i contatti non siano danneggiati o sporchi.
- Non eseguire mai la carica con una presa di ricarica dell'infrastruttura danneggiata.
- Non eseguire mai la carica con contatti sporchi o inumiditi.
- Collegare alla presa soltanto i cavi di ricarica adeguati. Il cavo di ricarica deve essere assolutamente asciutto e integro.
- Una volta completata la procedura di carica, è possibile scollegare il cavo. Non scollegare mai con forza. Archi elettrici pericolosi possono provocare lesioni gravi anche mortali. A seconda della stazione di ricarica e del veicolo elettrico, può variare il lasso di tempo che va dal termine della ricarica allo sbloccaggio.
- Non utilizzare la presa di ricarica dell'infrastruttura con prolunghe o adattatori.
- Se il collegamento a spina emette fumo o fonde, non afferrare mai il cavo di ricarica o la presa di ricarica dell'infrastruttura. Se possibile, interrompere la procedura di carica. Premere comunque il pulsante di arresto di emergenza sulla stazione di ricarica.
- Accertarsi che la presa di ricarica dell'infrastruttura non sia accessibile ai bambini. La presa di ricarica dell'infrastruttura deve essere usata esclusivamente da persone con una patente di guida valida per autoveicoli.

6.2 Uso da parte dell'utente finale (11)

Una volta installata la presa di ricarica dell'infrastruttura è possibile avviare la ricarica con l'apposito cavo.

- Per l'uso, prestare attenzione anche alle avvertenze per l'impiego della stazione di ricarica e del veicolo elettrico.

I Spegner il veicolo. Rimuovere i cappucci di protezione dal cavo di ricarica.
II Inserire la spina di ricarica infrastruttura nella presa di ricarica dell'infrastruttura e la spina di ricarica veicolo nella presa di ricarica del veicolo. Prestare attenzione alla corretta assegnazione. Verificare che i collegamenti a spina siano corretti e completamente inseriti.

III Avviare il processo di carica sulla stazione di ricarica. Le spine di ricarica dei veicoli e delle infrastrutture sono bloccate automaticamente. Per terminare la procedura di carica, rispettare le note per l'uso della stazione di ricarica.

IV Quando la procedura di carica è terminata, le spine di ricarica del veicolo e dell'infrastruttura sono sbloccate automaticamente e possono quindi essere staccate dalla presa di ricarica del veicolo e dalla presa di ricarica dell'infrastruttura.

PERICOLO: Non scollegare mai con violenza la spina di ricarica veicolo e la spina di ricarica infrastruttura. Archi elettrici pericolosi possono provocare lesioni gravi anche mortali. A seconda della stazione di ricarica e del veicolo elettrico, può variare l'intervallo di tempo dal termine della ricarica allo sbloccaggio.

V Reinsertare subito i cappucci di protezione su entrambi i lati.

7 Durata di carica

La durata della procedura di carica dipende dalla capacità e dallo stato di carica della batteria ad alta tensione del veicolo e dalla potenza di carica ammessa del cavo di ricarica e della stazione di ricarica. La stazione di ricarica riconosce automaticamente la potenza di carica ammessa del cavo di ricarica e del veicolo. In caso di temperatura molto basse e molto alte si possono verificare limitazioni della trasmissione della potenza di carica.

8 Pulizia

- Pulire la presa di ricarica dell'infrastruttura solo quando la stazione di ricarica è completamente spenta.
- Pulire il cavo di ricarica e i contatti sporchi con un panno asciutto.
- Non utilizzare mai detersivi abrasivi e strumenti per la pulizia a getto d'acqua o di vapore.
- Non immergere mai l'articolo in liquidi.

9 Immagazzinamento

- Conservare la presa di ricarica dell'infrastruttura in un luogo asciutto e pulito.

10 Riparazioni

- Sostituire gli articoli danneggiati. L'articolo non può essere riparato.

5 Actionneur de verrouillage

La prise de charge d'infrastructure est équipée d'un actionneur de verrouillage qui verrouille le connecteur de charge branché pendant la recharge. Il est alors impossible de le débrancher.

Type	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Tension de service	12 V DC	24 V DC
Courant de service	200 mA	50 mA

- Connecter les câbles de l'actionneur de verrouillage à la commande de charge, conformément au schéma de connexion (8).

L'alimentation doit mettre à disposition le courant de service nécessaire aux câbles moteur BU/RD (+) et BU/BN (-). Il est possible d'analyser l'état de verrouillage via les câbles de signal BU/YE et BU/GN. Pour commander la tension de service et l'état de verrouillage, il est recommandé d'utiliser l'une des commandes de charge suivantes :

- EV Charge Control Basic (par ex. B. EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (par ex. B. EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Fonction moteur (9)

- Alimentation en tension du moteur entre BU/RD (+) et BU/BN (-)
- Analyse de résistance entre BU/GN et BU/YE

Les deux câbles moteur extérieurs BU/RD (+) et BU/BN (-) commandent un moteur à courant continu qui permet de sortir et de rétracter un pêne de verrouillage. Quand une tension est appliquée, le pêne sort. Il pénètre dans l'encoche du connecteur de charge d'infrastructure et le verrouille.

- Mettre l'actionneur de verrouillage sous tension pendant 600 ms au maximum pour qu'il passe d'une fin de course à l'autre.

IMPORTANT : Éviter impérativement une application continue de courant (> 600 ms). L'application continue d'un courant endommage l'actionneur de verrouillage.

- Une fois la fin de course atteinte, le moteur de l'actionneur de verrouillage doit être court-circuité. Cela permet d'éviter une rotation inverse.

- Inverser la polarité de l'alimentation pour déverrouiller.

5.2 Fonction de signal (10)

- Détection du pêne dans l'encoche de verrouillage
- Position du levier de déverrouillage d'urgence

5.2.1 Détection (10 1)

Le pêne de verrouillage sort pour verrouiller le connecteur de charge d'infrastructure. Pendant l'extension, le système vérifie si le connecteur de charge d'infrastructure est inséré correctement et entièrement dans la prise de charge d'infrastructure. Selon la position du pêne de verrouillage, un commutateur intégré est fermé ou ouvert.

Les câbles de signal BU/YE et BU/GN communiquent l'état de verrouillage à la commande de charge, sous la forme d'une valeur de résistance :

Résistance R	Etat du verrouillage
$R_L = 0 \Omega$	Verrouillage réussi « LOCK » Le connecteur de charge d'infrastructure est entièrement enfoncé. Le pêne de verrouillage pénètre dans l'encoche de verrouillage. Le commutateur intégré est fermé. Les câbles de signal transmettent un codage de résistance de R_L .
$R_U = \infty \Omega$	Aucun verrouillage ou échec du verrouillage « UNLOCK » Le connecteur de charge d'infrastructure n'est pas complètement enfoncé ou son encoche de verrouillage est endommagée. Le pêne de verrouillage est sorti. Mais il n'atteint pas l'encoche de verrouillage, il dépasse au contraire la position prévue. Le commutateur intégré est ouvert. Les câbles de signal transmettent un codage de résistance de R_U .

5.2.2 Déverrouillage de secours (10 2)

L'actionneur de verrouillage est équipé d'un levier destiné au déverrouillage d'urgence. En cas de dysfonctionnement, actionner le levier à la main pour déclencher le déverrouillage.

La position du levier et l'état de verrouillage dépendent l'un de l'autre de la manière suivante :

- Verrouillage réussi** [$R_L = 0 \Omega$]:
Le levier est tourné vers la gauche
- Aucun verrouillage** [$R_U = \infty \Omega$]:
Le levier est tourné vers la droite

6 Utilisation

6.1 Consignes de sécurité pour l'utilisation

DANGER : Danger de mort, de blessures graves et de brûlures

Une utilisation non conforme de la prise de charge d'infrastructure peut provoquer des explosions, des chocs électriques et des courts-circuits. Respecter impérativement les mesures de sécurité générales en vigueur et les consignes suivantes.

- Contrôler le bon état et la propreté de la prise de charge d'infrastructure avant chaque utilisation.
- Ne jamais effectuer de recharge avec une prise de charge d'infrastructure défectueuse.
- Ne jamais effectuer de recharge lorsque les contacts sont sales ou humides.
- Ne brancher que le câble de charge approprié sur la prise de charge d'infrastructure. Les câbles de charge doivent être secs et en bon état.
- Le câble de charge peut être retiré lorsque la recharge est terminée. Ne jamais tirer sur le câble en forçant. Des arcs électriques dangereux peuvent entraîner la mort ou des blessures graves. L'arrêt de la recharge et la durée de déverrouillage peuvent varier en fonction de la station de charge et du véhicule électrique concernés.
- Ne pas utiliser la prise de charge d'infrastructure avec un cordon de rallonge ou un adaptateur.
- Ne jamais toucher le câble de charge ni la prise de charge d'infrastructure si de la fumée s'échappe de la connexion ou si elle fond. Interrompre la recharge si cela est possible. Actionner dans tous les cas le bouton « ARRÊT D'URGENCE » de la station de charge.
- Veiller à maintenir la prise de charge d'infrastructure hors de portée des enfants. La prise de charge d'infrastructure ne doit être utilisée que par des personnes titulaires d'un permis de conduire valable pour les véhicules à moteur.

6.2 Utilisation par l'utilisateur final (11)

Après installation de la prise de charge d'infrastructure, le processus de charge peut être démarré avec un câble de charge.

- Toujours respecter les instructions d'utilisation relatives à la station de charge et au véhicule électrique.

I Arrêter le véhicule. Retirer le capuchon de protection du câble de charge.
II Insérer le connecteur de charge d'infrastructure dans la prise de charge d'infrastructure et le connecteur de charge côté véhicule dans la prise du véhicule. Veiller à ne pas intervertir les connecteurs. S'assurer que les connecteurs sont enfoncés correctement et complètement.

III Démarrer la recharge sur la station de charge. Le connecteur de charge du véhicule et le connecteur de charge de l'infrastructure sont verrouillés automatiquement. Pour achever la charge, respecter les consignes d'utilisation de la station de charge.
IV Une fois la recharge terminée, les connecteurs côté véhicule et côté infrastructure sont déverrouillés automatiquement ; ils peuvent alors être débranchés de la prise du véhicule et de la prise de l'infrastructure.

DANGER : Ne jamais tirer en forçant sur le connecteur de charge côté véhicule ni sur le connecteur de charge d'infrastructure. Des arcs électriques dangereux peuvent entraîner la mort ou des blessures graves. L'arrêt de l'opération de recharge et la durée de déverrouillage peuvent varier en fonction de la station de charge et du véhicule électrique concernés.

V Remettre immédiatement les deux caches de protection en place.

7 Durée de recharge

La durée de la recharge dépend de la capacité et du niveau de charge de la batterie haute tension du véhicule, ainsi que de la capacité de charge du câble et de la station de charge. La station de charge reconnaît automatiquement la charge autorisée du câble et du véhicule. Les températures très basses ou très élevées peuvent entraver la recharge.

8 Nettoyage

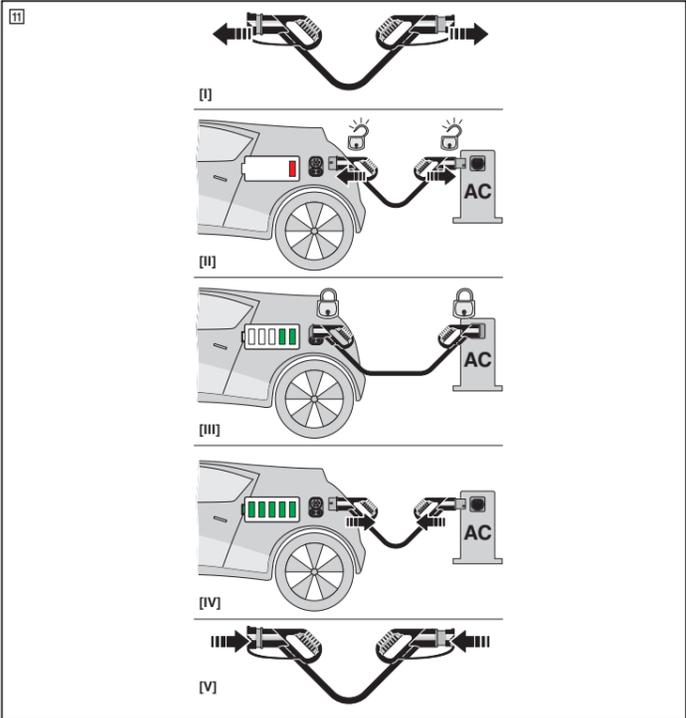
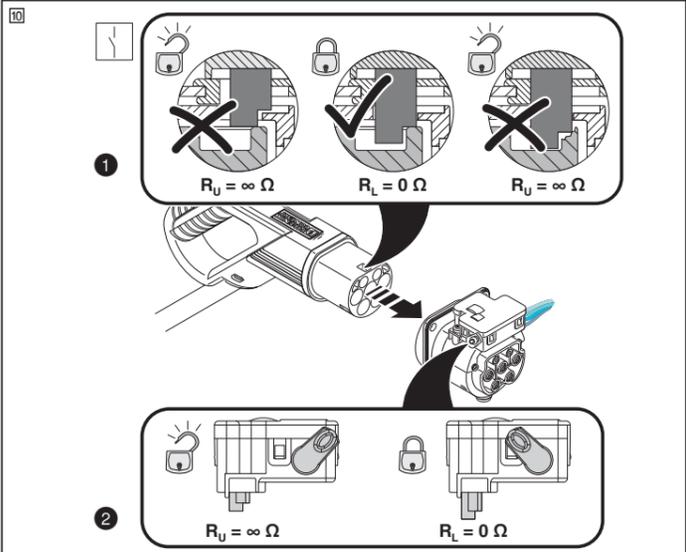
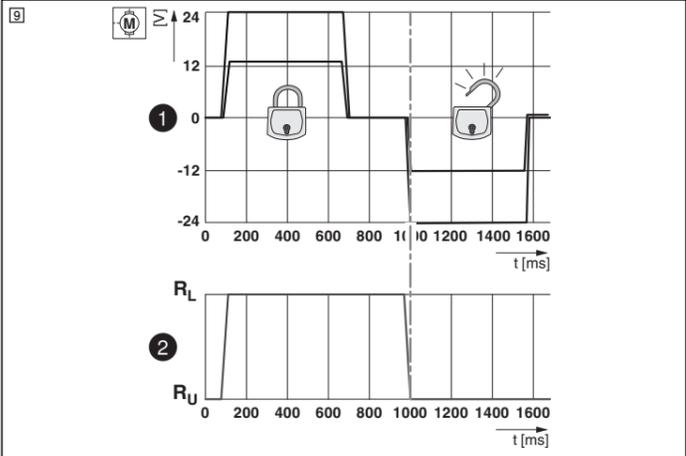
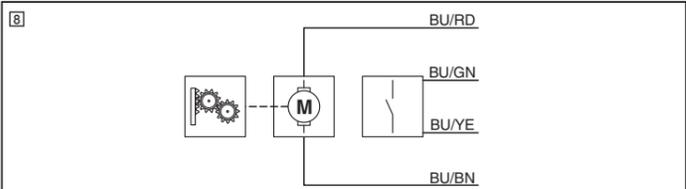
- Nettoyer la prise de charge d'infrastructure uniquement lorsque la station de charge est entièrement hors tension.
- Nettoyer le câble de charge et les contacts avec un chiffon sec.
- Ne jamais utiliser de détergent agressif ni d'appareil à jet d'eau ou de vapeur.
- Ne jamais plonger cet article dans un liquide.

9 Stockage

- Conservser la prise de charge d'infrastructure dans un endroit propre et sec.

10 Réparation

- Remplacer les articles endommagés. Toute réparation est impossible.



Tomada de recarga da infraestrutura tipo 2 para o carregamento com corrente alternada (AC)

Tomada de recarga da infraestrutura para montagem em uma estação de carregamento AC. Utilize este artigo somente para recarregar veículos elétricos com corrente alternada em estações de carregamento europeias. Este artigo somente pode ser utilizado em combinação com cabos de recarga normalizados e previstos, dotados de conectores de recarga de infraestrutura tipo 2 em conformidade com as normas IEC 61851-1 e IEC 62196-2.

1 Componentes do procedimento de carregamento (1)

- 1 Tomada de entrada do veículo
- 2 Conector de recarga do veículo
- 3 Conector de recarga da infraestrutura
- 4 Cabo de recarga
- 5 Tomada de recarga da infraestrutura

2 Instruções de segurança para a instalação

PERIGO: Perigo de morte, ferimentos graves e queimaduras

- O manuseio inadequado da tomada de recarga da infraestrutura pode causar explosões, choques elétricos e curtos-circuitos. Observe as medidas gerais de segurança em vigor e as seguintes instruções.
- A tomada de recarga da infraestrutura deve ser instalada e mantida exclusivamente por eletricitistas qualificados e é adequada somente para montagens em estações de carregamento para carros elétricos.
- Jamais conecte a tomada de recarga da infraestrutura diretamente a uma fonte de alimentação ou a um condutor sob tensão que não estejam equipados com os respectivos dispositivos de segurança e de comutação, bem como um recurso de Contato Piloto para estações de carregamento modo 3 conforme a norma IEC 61851-1.
- Jamais abra ou desmonte a tomada de recarga da infraestrutura.
- Somente opere a tomada de recarga da infraestrutura em combinação com uma proteção contra sobrecarga e de pessoas.
- Além disso, assegure que o travamento do atuador de bloqueio fornecido funcione e a comunicação dos pinos de Contato Piloto e Proximidade esteja presente conforme IEC 61851-1.
- Assegure que o conector de recarga somente possa ser destravado e puxado quando a tomada de recarga da infraestrutura estiver desenergizada. Sob hipótese alguma deve ser possível puxá-la quando ainda energizada.
- Para usar a tomada de recarga da infraestrutura, é necessário executar na estação de carregamento uma instalação e colocação em funcionamento profissionais. Antes da colocação em funcionamento, o fabricante da estação de recarga deve assegurar que em caso de falha o processo de carregamento seja desligado.
- Os contatos da tomada de recarga da infraestrutura são montados na fábrica e não podem ser substituídos.
- Nos contatos de sinal CP e CC, não são permitidas tensões acima de 30 V e correntes acima de 2 A conforme IEC 61851-1.

3 Instalação

- Faça a conexão dos fios flexíveis da tomada de recarga da infraestrutura conforme descrito na figura (2).
- As medidas encontram-se na figura (3). Especificações detalhadas da tomada de recarga da infraestrutura podem também ser encontradas em www.phoenixcontact.com.
- Recorte uma abertura no painel de acordo com a figura (4).
- Não monte a tomada de recarga da infraestrutura sobre uma das laterais ou de cabeça para baixo. Do contrário, o escoamento de água não funciona mais. Entretanto, é possível usar uma posição angular para cima ou para baixo (5).

O tipo de montagem depende da variante do artigo.

- Verifique qual o tipo de montagem adequado para o seu artigo.

1. Montagem na dianteira (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Cobertura opcional para proteção, parafuseamento por trás (...E00, ...E01)
2. Montagem em painel traseiro (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Cobertura opcional para proteção, parafuseamento por trás (...E10, ...E11, ...E15)
 - Cobertura opcional para proteção, parafuseamento pela frente (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Montagem em painel frontal (...E00, ...E01) (6)

- Espessura máxima do painel de 10 mm, limitada pela posição do atuador de travamento
- Adequado para as coberturas opcionais de proteção, parafuseamento por trás
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Empurre a moldura de vedação fornecida por trás na tomada de recarga da infraestrutura. Certifique-se de que ela repouse com a parte plana sobre o painel do corpo, envolvendo completamente a tomada de recarga da infraestrutura.
- Posicione a cobertura de proteção de modo que ela repouse deitada sobre o flange da tomada de recarga da infraestrutura. Os orifícios de montagem devem coincidir com os furos padrões do flange.
- Coloque a junta tórica fornecida na ranhura prevista da moldura da cobertura de proteção.
- Introduza a tomada de recarga da infraestrutura na abertura do painel.
- Empurre o atuador de travamento fornecido por trás no seu respectivo encaixe. O atuador de travamento deve ficar encostado no flange.
- Fixe o atuador de travamento com os dois parafusos incluídos no volume de fornecimento usando 0,8 Nm.
- Parafuse a tomada de recarga da infraestrutura e a cobertura de proteção por trás usando 1,4 Nm. Recomendamos usar parafusos de cabeça lenticular com sextavado interno M5 conforme DIN 934 com aruelas M5 (parafuso com comprimento de 15 mm mais a espessura do painel).

3.2 Montagem traseira (...E10, ...E11, ... E15) (7), lado esquerdo)

- Espessura máxima do painel de 50 mm, limitada pelas especificações normativas para o espaço de montagem do conector de infraestrutura
- Adequado para as coberturas opcionais de proteção, parafuseamento por trás
 - EV-T2SC, 1405217 (espessura do painel limitada, no máximo, 22 mm)
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Empurre a moldura de vedação fornecida pela frente na tomada de recarga da infraestrutura. Certifique-se de que ela repouse com a parte plana sobre o painel do corpo, envolvendo completamente a tomada de recarga da infraestrutura.
- Posicione a cobertura de proteção de modo que ela repouse deitada sobre o painel do corpo. Os orifícios de montagem devem coincidir com os furos padrões do painel do corpo.
- Coloque a junta tórica fornecida na ranhura prevista da moldura da cobertura de proteção.
- Introduza a tomada de recarga da infraestrutura na abertura do painel.
- Parafuse a tomada de recarga da infraestrutura e a cobertura de proteção por trás usando 1,4 Nm. Recomendamos usar parafusos de cabeça lenticular com sextavado interno M5 conforme DIN 934 com aruelas M5 (parafuso com comprimento de 15 mm mais a espessura do painel).

3.3 Montagem traseira tipo "Easy Mount" (...E12, ...,E13, ...,E14) (7), lado direito)

- Espessura máxima do painel de 50 mm, limitada pelas especificações normativas para o espaço de montagem do conector de infraestrutura
- Adequado para a cobertura opcional de proteção, parafuseamento pela frente:
 - EV-T2-SC-EM, 1627635 com moldura de fixação EV-T2SF-EM (espessura limitada a, no máximo, 22 mm)
- Empurre a moldura de vedação fornecida pela frente na tomada de recarga da infraestrutura. Certifique-se de que ela repouse com a parte plana sobre o painel do corpo, envolvendo completamente a tomada de recarga da infraestrutura.
- Introduza a tomada de recarga da infraestrutura na abertura do painel.
- Posicione a moldura de fixação no lado da frente da tomada de recarga da infraestrutura, de modo que ela se repouse deitada sobre o painel do corpo.
- Fixe a moldura de fixação com os quatro parafusos fornecidos usando 2,3 Nm (parafusos cilíndricos M5x20 conforme DIN 6912).
- Posicione a cobertura de proteção sobre a moldura de fixação, de modo que ela repouse deitada sobre o painel do corpo.
- Coloque a junta tórica fornecida na ranhura prevista da moldura da cobertura de proteção.
- Fixe a cobertura de proteção com os quatro parafusos fornecidos usando 1,8 Nm (parafusos cilíndricos M4 Torx Plus 10IPR).

4 Proteção contra influências ambientais

- Certifique-se de que a tomada de recarga da infraestrutura, quando em estado não plugado, cumpra, no mínimo, IP24 conforme IEC 62196. Recomendamos as seguintes coberturas, em função da variante de tomada de recarga da infraestrutura:
 - Para ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15
 - Parafuseamento por trás, fechamento automático: EV-T2SC, 1405217 ou EV-GBSC, 1623416
 - Parafuseamento por trás, abertura automática: EV-GBSCO, 1623415
 - Para ...E12, ...E13, ...E14
 - Parafuseamento pela frente „Easy Mount“, fechamento automático: EV-T2-SC-EM, 1627635 com moldura de fixação EV-T2SF-EM, 1627637
- Opcionalmente, pode-se montar um tubo de escoamento sob a tomada de recarga da infraestrutura, no bocal de escoamento. O bocal de escoamento também pode ser vedado (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
- Se a instalação da tomada de recarga da infraestrutura for executada sem um atuador de travamento, a sua superfície de fixação deve ser vedada (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).

O grau de proteção IP44 em estado pronto para operação e conectado somente pode ser assegurado se tanto o conector da infraestrutura quanto a tomada de recarga da infraestrutura forem produzidos pela Phoenix Contact ou artigos em conformidade com as normas correspondentes.

Toma de carga de infraestrutura de tipo 2 para carga con corriente alterna (AC)

Toma de carga de infraestrutura para instalar en poste de carga AC. Use este artículo únicamente para cargar vehículos eléctricos con corriente alterna en postes de carga europeos. Este artículo solo puede emplearse con los cables normalizados previstos dotados de conectores de carga de infraestructura de tipo 2 de acuerdo con las normas IEC 61851-1 y IEC 62196-2.

1 Elementos del proceso de carga (1)

- 1 Conexión al vehículo
- 2 Conector de carga para vehículos
- 3 Conector de carga de infraestructura
- 4 Cable de carga
- 5 Toma de carga de infraestructura

2 Indicaciones de seguridad para la instalación

PELIGRO: peligro de muerte, lesiones graves y quemaduras

- Un uso incorrecto de la toma de carga de infraestructura puede provocar explosiones, descargas eléctricas y cortocircuitos. Tenga siempre en cuenta las precauciones generales de seguridad y las siguientes indicaciones:
 - La instalación y el mantenimiento de la toma de carga deben ser realizados exclusivamente por electricistas. Esta toma es adecuada únicamente para su instalación en postes de carga para vehículos eléctricos.
 - Nunca conecte la toma de carga de infraestructura directamente a un cable de alimentación o de tensión que no esté provisto de los debidos dispositivos de protección y conmutación, así como de una función de control piloto para un poste de carga de 3 modos de acuerdo con la norma IEC 61851-1.
 - Nunca abra ni desmonte la toma de carga.
 - Use la toma de carga siempre con protección contra sobrecarga y protección personal.
 - Asegúrese además de que el enclavamiento del actuador de enclavamiento suministrado funciona y de que existe una comunicación de control piloto y de proximidad según IEC 61851-1.
 - Asegúrese de que el conector de carga no se desenclave ni se pueda desenclavar hasta que la toma de carga esté ya libre de tensión. En ningún caso se debe desenclavar bajo carga eléctrica.
 - Para hacer uso de la toma de carga, esta se debe instalar y poner en servicio adecuadamente en el poste de carga. El fabricante del poste de carga debe asegurarse antes de su puesta en servicio de que el proceso de carga se interrumpirá en caso de producirse algún fallo.
 - Los contactos de la toma de carga vienen ya preparados de fábrica y no se permite cambiarlos.
 - En los contactos de señalización CP y CC no se permiten tensiones de más de 30 V ni corrientes de más de 2 A según IEC 61851-1.

3 Instalación

- Conecte los distintos hilos de la toma de carga de infraestructuras tal y como se muestra en la figura (2).
- Las dimensiones constan en la figura (3). En www.phoenixcontact.com pueden consultarse dimensiones más detalladas de la toma de carga de infraestructuras.
- Practique un orificio en la pared tal y como se muestra en la figura (4).
- No instale la toma de carga de infraestructuras sobre un costado o boca abajo. De lo contrario, no se dispondrá de la función de evacuación de agua. Sin embargo, sí puede instalarse en ciertas posiciones giradas hacia arriba o hacia abajo (5).

El tipo de montaje depende de la variante de artículo utilizada.

- Compruebe para qué tipo de montaje es apto su artículo.

1. Montaje frontal (EV-T2M3SE...-...E0...):
 - Tapa de protección opcional, atornillable por detrás (...E00, ...E01)
2. Montaje en pared trasera (EV-T2M3SE...-...E1...):
 - Tapa de protección opcional, atornillable por detrás(...E10, ...E11, ...E15)
 - Tapa de protección opcional "Easy Mount", atornillable por delante (...E12, ...E13, ...E14)

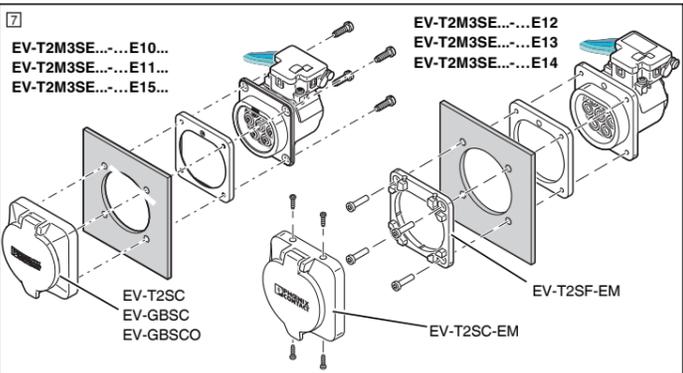
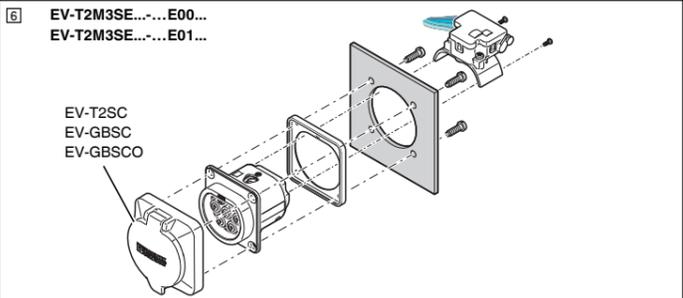
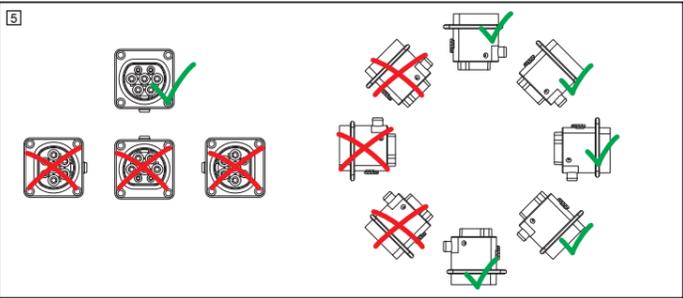
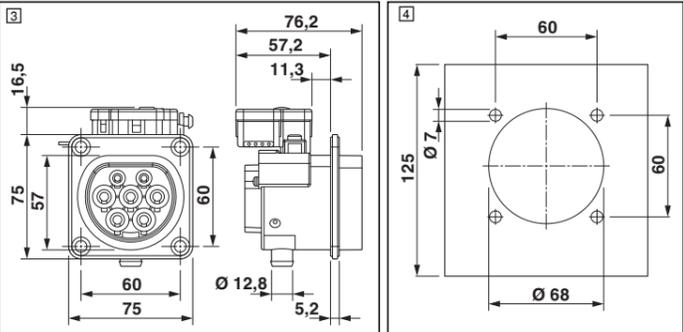
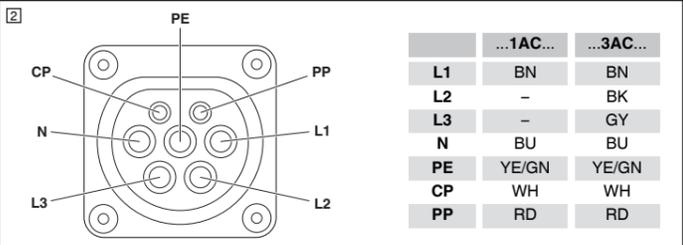
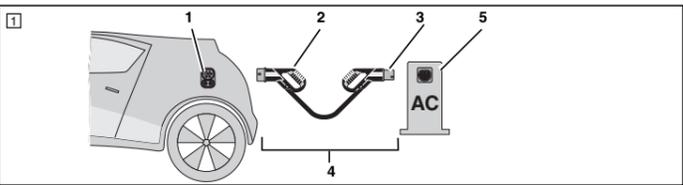
3.1 Montaje frontal (...E00, ...E01) (6)

- Grosor de pared de 10 mm como máximo, limitado por la posición del actuador de enclavamiento
- Apto para las tapas de protección opcionales, atornillable por detrás:
 - EV-T2SC, 1405217
 - EV-GBSC, 1623416
 - EV-GBSCO, 1623415
- Encaje por detrás el marco de obturación suministrado en la toma de carga de infraestructuras. Verifique que el marco se apoye con la cara plana contra la pared de la carcasa y que rodee completamente la toma de carga de infraestructuras.
- Coloque la tapa de protección de modo que repose plana sobre la brida de la toma de carga de infraestructuras. Los orificios de montaje deben coincidir con los orificios de la brida.
- Coloque la junta tórica suministrada en la ranura prevista a tal fin del marco de la tapa protectora.
- Encaje la toma de carga de infraestructuras en el recorte realizado en la pared.
- Encaje por detrás el actuador de enclavamiento en el punto de encastre previsto. El actuador deberá apoyarse contra la brida.
- Fije el actuador con los dos tornillos incluidos en el volumen de suministro, con un par de apriete de 0,8 Nm.
- Atornille la toma de carga y la tapa de protección desde detrás con un par de 1,4 Nm. Recomendamos el uso de tornillos de cabeza alomada M5 ISK de acuerdo con DIN 934, con arandelas M5 (longitud del tornillo = 15 mm más grosor de la pared de montaje).

ES Instrucciones de montaje para el instalador eléctrico PT Instruções de instalação para o electricista



- EV-T2M3SE12-1AC20A-...**
- EV-T2M3SE12-1AC32A-...**
- EV-T2M3SE24-1AC20A-...**
- EV-T2M3SE24-1AC32A-...**
- EV-T2M3SE12-3AC20A-...**
- EV-T2M3SE12-3AC32A-...**
- EV-T2M3SE24-3AC20A-...**
- EV-T2M3SE24-3AC32A-...**



5 Atuador de travamento

A tomada de recarga da infraestrutura está equipada com um atuador de travamento que trava o conector de recarga da infraestrutura durante o carregamento. Nesta condição, ele não pode ser puxado.

Tipo	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Tensão operacional	12 V DC	24 V DC
Corrente de operação	200 mA	50 mA

- Faça a conexão dos fios do atuador de travamento ao controlador de carregamento de acordo com o diagrama de bloco (8).

A fonte de alimentação deve fornecer a corrente de operação necessária para os cabos do motor BU/RD (+) e BU/BN (-). O estado do travamento pode ser examinado por meio dos cabos de sinal BU/YE e BU/GN. Para controlar a tensão operacional e examinar o estado do travamento, recomendamos o emprego de um destes controladores de carregamento:

- EV Charge Control Basic (z. B. EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (z. B. EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Função motor (8)

- Fonte de alimentação junto ao motor entre BU/RD (+) e BU/BN (-)
- Avaliação da resistência entre BU/GN e BU/YE

Para mover um pino de travamento para dentro e para fora, é atuado um motor de corrente contínua por meio de ambos os cabos do motor BU/RD (+) e BU/BN (-) nas duas extremidades. Quando é aplicada uma tensão, o pino se move para fora. Este pino atinge a borda de travamento do conector de recarga da infraestrutura, travando-o.

- Para que ele possa se mover de uma posição final à outra, energize o atuador de travamento por, a cada vez, no máximo, 600 ms.

IMPORTANTE: Evite terminantemente uma energização prolongada (> 600 ms). Uma energização prolongada causa danos ao atuador de travamento.

- Após alcançar a posição final, deve-se curto-circuitar o motor do atuador de travamento. Assim, evita-se uma rotação reversa.

- Para destravar, deve-se inverter a polaridade da fonte de alimentação.

5.2 Função de sinalização (10)

- Deteção do pino na borda de travamento
- Posição da alavanca de destravamento de emergência

5.2.1 Deteção (10 1)

O pino de travamento é movido para fora a fim de travar o conector de recarga da infraestrutura. Durante esse movimento, é controlado se o conector de infraestrutura está correta e completamente conectado na tomada de recarga da infraestrutura. Dependendo da posição do pino de travamento, uma chave embutida é aberta ou fechada.

Por meio dos cabos de sinal BU/YE e BU/GN, o status do travamento é comunicado ao controlador de carregamento, em forma de um valor de resistência:

Resistência R	Estado do travamento
$R_L = 0 \Omega$	Travamento efetuado com sucesso "LOCK" O conector de recarga da infraestrutura está completamente conectado. O pino de travamento atinge a borda de travamento. A chave embutida é fechada. Os cabos de sinal transmitem uma codificação de resistência de R_L .
$R_U = \infty \Omega$	Sem travamento ou travamento não concluído "UNLOCK" O conector de recarga da infraestrutura não conectou completamente ou a sua borda de travamento está danificada. O pino de travamento é movido para fora. Porém, ele não atinge a borda de travamento, excedendo ao invés disso a posição de referência. A chave embutida está aberta. Os cabos de sinal transmitem uma codificação de resistência de R_U .

5.2.2 Travamento de emergência (10 2)

O atuador de travamento possui uma alavanca para o destravamento em caso de emergência. Para soltar o travamento, no caso de uma falha funcional, pode-se acionar a alavanca com a mão.

A posição da alavanca e o estado do travamento estão relacionados da seguinte forma:

- Travamento efetuado com sucesso** [$R_L = 0 \Omega$]: Alavanca virada para a esquerda
- Sem travamento** [$R_U = \infty \Omega$]: Alavanca virada para a direita

Dados técnicos	
	EV-T2M3SE12.../EV-T2M3SE24...
Norma	
Modo de recarga, tipo de sistema	
Corrente nominal	
Tensão nominal	
Estrutura dos cabos nos contatos de potência	
Estrutura dos cabos nos contatos de sinal	
Temperatura ambiente (operação)	
Número de contatos de potência	
Ciclos de encaixe	
Força de encaixe e tração	
Grau de proteção, plugado	
Grau de proteção, fechado com tampa de proteção EV-T2SC-EM, 1627635	
Atuador de travamento	
Tensão de alimentação no motor	
Faixa da tensão de alimentação no motor	
Corrente do motor típica no travamento	
Corrente inversa máxima do motor	
Tempo de permanência máximo em corrente inversa	
Tempo de pausa após curso para dentro ou para fora	
Tempo de adaptação recomendado	
Tensão máxima para deteção do travamento	
Ciclos de encaixe	
Comprimento de cabo	
Estrutura dos cabos do cabo do atuador	

6 Operação

6.1 Instruções de segurança referentes à operação

PERIGO: Perigo de morte, ferimentos graves e queimaduras

- O manuseio inadequado da tomada de recarga da infraestrutura pode causar explosões, choques elétricos e curtos-circuitos. Observe as medidas gerais de segurança em vigor e as seguintes instruções.
 - Antes de cada utilização, verifique a presença de sujeira e danificações na tomada de recarga da infraestrutura e nos contatos.
 - Jamais realize um carregamento em uma tomada de recarga da infraestrutura danificada.
 - Jamais realize um carregamento se os contatos estiverem sujos ou úmidos.
 - Conecte somente cabos de recarga adequados à tomada de recarga da infraestrutura. Os cabos de recarga devem estar isentos de danificações e secos.
 - Uma vez concluído o procedimento de carregamento, o cabo de recarga pode ser puxado. Jamais puxe-o com força. Perigosos arcos elétricos podem causar a morte ou lesões graves. Dependendo da estação de carregamento e do modelo de carro elétrico, podem haver variações quanto à desconexão do carregamento e à duração do destravamento.
 - Não utilize o cabo de recarga da infraestrutura com uma extensão ou um adaptador.
 - Jamais toque no cabo ou na tomada de recarga da infraestrutura caso o conector esteja soltando fumaça ou fundindo. Se possível, interrompa o procedimento de carregamento. Acione terminantemente a parada de emergência na estação de carregamento.
 - Assegure que a tomada de recarga da infraestrutura não esteja acessível a crianças. A tomada de recarga da infraestrutura pode ser utilizada exclusivamente por pessoas portando uma carteira de habilitação válida.

6.2 Operação do usuário final (11)

Uma vez concluída a instalação da tomada de recarga da infraestrutura, pode-se dar início ao procedimento de carregamento via cabo.

- Durante a operação, observe também as instruções da estação de recarga e do veículo elétrico.
 - Desligue o veículo. Retire as tampas de proteção do cabo de recarga.
 - Insira o conector de recarga da infraestrutura na tomada de infraestrutura e o conector de recarga do veículo na tomada de entrada do veículo. Respeite a atribuição correta. Verifique se os conectores estão encaixados por completo e corretamente.
 - Inicie o processo de carregamento na estação de carregamento. O conector de recarga do veículo e o conector de recarga de infraestrutura são travados automaticamente. Para finalizar o procedimento de carregamento, observe as instruções de operação da estação de carregamento.
 - Quando o recarregamento for concluído, os conectores de recarga do veículo e da infraestrutura são destravados automaticamente, podendo com isso serem retirados da tomada do veículo e da tomada de recarga da infraestrutura.

PERIGO: Jamais puxe os conectores de recarga do veículo e da infraestrutura com força. Perigosos arcos elétricos podem causar a morte ou graves lesões. Dependendo da estação de carregamento e do modelo de carro elétrico, podem haver variações quanto à forma de desconexão do carregamento e à duração do destravamento.

- Recoloque imediatamente as duas tampas de proteção nos dois lados.

7 Tempo de carregamento

A duração do carregamento depende da capacidade e da condição da carga da bateria de alta tensão do veículo e da capacidade de carregamento do cabo de recarga e da estação de carregamento. A estação de carregamento detecta automaticamente a capacidade admissível de carga do cabo de recarga e do veículo. Sob temperaturas muito baixas e muito elevadas, podem ocorrer limitações na capacidade de transmissão de carga.

8 Limpeza

- Somente limpe a tomada de recarga da infraestrutura quando a estação de carregamento estiver completamente desligada.
- Limpe os contatos sujos com um pano seco.
- Jamais utilizar produtos de limpeza agressivos, lavadoras de alta pressão ou a vapor.
- Jamais submergir o artigo em líquidos.

9 Armazenamento

- Guarde a tomada de recarga da infraestrutura em um local limpo e seco.

10 Reparação

- Substituir os artigos danificados. Não é possível repará-los.

5 Actuador de enclavamiento

La toma de carga está dotada de un actuador que mantiene enclavado el conector de carga enchufado durante el proceso de carga. En ese estado no será posible desenclavarlo.

Tipo	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Tensión de servicio	12 V DC	24 V DC
Corriente de servicio	200 mA	50 mA

- Conecte los cables del actuador de enclavamiento al controlador de carga tal y como se muestra en el diagrama de bloques (8).

La fuente de alimentación deberá proveer la corriente de servicio necesaria para los conductos del motor BU/RD (+) y BU/BN (-). El estado de enclavamiento puede evaluarse mediante las líneas de señales BU/YE y BU/GN. Para controlar la tensión de servicio y para evaluar el estado de enclavamiento, recomendamos emplear uno de los siguientes sistemas de control de carga:

- EV Charge Control Basic (p. ej. EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (p. ej. EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Funcionamiento del motor (8)

- Fuente de alimentación en el motor, entre BU/RD (+) y BU/BN (-)
- Evaluación de la resistencia entre BU/GN y BU/YE

Para retraer y extender un bulón de enclavamiento, se acciona un motor de corriente continua con los dos cables de motor externos BU/RD (+) y BU/BN (-). Si hay tensión aplicada, el bulón se extiende, toca el borde del enclavamiento del conector de carga de infraestructuras y lo bloquea.

- Para garantizar que se desplace desde un extremo hasta el otro, aplique corriente al actuador de enclavamiento durante 600 ms como máximo.

IMPORTANTE: Evite a toda costa una aplicación constante de corriente (> 600 ms). La corriente constante daña el actuador de enclavamiento.

- Una vez alcanzado el final de carrera, el motor del actuador de enclavamiento debe ponerse en cortocircuito. Así se evita un retroceso.
- Para desenclavar, debe invertirse la polaridad de la fuente de alimentación.

5.2 Función de la señal (10)

- Detección del perno del borde de enclavamiento
- Posición de la palanca de desenclavamiento de emergencia

5.2.1 Detección (10 1)

El perno de enclavamiento se extiende, para enclavar el conector de carga de infraestructuras. Durante su extensión se comprueba, si el conector se introduce en la toma de carga de infraestructuras correcta y completamente. Según la posición en la que se halle el bulón de enclavamiento, se abrirá o cerrará un interruptor integrado.

Mediante las líneas de señales BU/YE y BU/GN se comunica al sistema de control de carga el estado de enclavamiento en forma de una valor de resistencia:

Resistencia R	Estado del enclavamiento
$R_L = 0 \Omega$	Enclavamiento correcto "LOCK" El conector de carga de infraestructuras está completamente enchufado. El perno de enclavamiento toca el borde de enclavamiento. El interruptor integrado está cerrado. Las líneas de señales transmiten una codificación de resistencia de R_L .
$R_U = \infty \Omega$	No hay enclavamiento o ha fallado "UNLOCK" El conector de carga de infraestructuras no está completamente enchufado o el borde del enclavamiento está dañado. Se extiende el perno de enclavamiento. No obstante, no toca el borde de enclavamiento, sino que se desplaza más allá de la posición nominal. El interruptor integrado está abierto. Las líneas de señales transmiten una codificación de resistencia de R_U .

5.2.2 Desbloqueo de emergencia (10 2)

El actuador de enclavamiento está dotado de una palanca para el desenclavamiento de emergencia. Para soltar el enclavamiento en caso de malfuncionamiento, puede accionarse la palanca manualmente.

La posición de la palanca y el estado de enclavamiento están relacionados de la siguiente manera:

- Enclavamiento correcto** [$R_L = 0 \Omega$]: Palanca girada hacia la izquierda
- No hay enclavamiento** [$R_U = \infty \Omega$]: Palanca girada hacia la derecha

6 Manejo

6.1 Indicaciones de seguridad para el manejo

PELIGRO: peligro de muerte, lesiones graves y quemaduras

Un uso incorrecto de la toma de carga de infraestructura puede provocar explosiones, descargas eléctricas y cortocircuitos. Tenga siempre en cuenta las precauciones generales de seguridad y las siguientes indicaciones:

- Antes de su empleo, compruebe siempre que la toma de carga y los contactos estén libres de daños y suciedad.
- Nunca proceda a cargar el vehículo en caso de estar dañada la toma de carga.
- Nunca realice una carga con contactos sucios o húmedos.
- Conecte solamente cables de carga adecuados a la toma. Los cables de carga deben estar secos y libres de daños.
- Una vez finalizado el proceso de carga podrá desconectarse el cable de carga. Nunca haga uso de la fuerza para desconectarlo. Esto podría originar arcos voltaicos con la consecuencia de lesiones graves o mortales. Según el poste de carga y el vehículo eléctrico, variará el tiempo hasta la desconexión y el desenclavamiento.
- No emplee la toma de carga con un cable alargador o un adaptador.
- Nunca toque la toma ni el cable de carga si sale humo de la conexión o si comienza a derretirse. De ser posible, interrumpa el proceso de carga. En todo caso, pulse el botón de parada de emergencia del poste de carga.
- Asegúrese de que la toma de carga no esté al alcance de los niños. La toma de carga solo podrá ser empleada por personas que posean un permiso de conducción válido para vehículos a motor.

6.2 Manejo por parte del usuario final (11)

Una vez instalada la toma de carga, es posible comenzar el proceso de carga mediante un cable de carga.

- Para el manejo, siga también las indicaciones del poste de carga y del vehículo eléctrico.

- Apague el vehículo. Retire el capuchón del cable de carga.
- Enchufe el conector de carga de la infraestructura a la toma de la infraestructura y el conector de carga del vehículo a la entrada eléctrica del vehículo. Tenga cuidado de conectar los puntos correspondientes entre sí. Compruebe que los conectores están correcta y completamente conectados.
- Inicie el proceso de carga en el poste de carga. Los conectores de carga para vehículos y los conectores de carga para infraestructuras se bloquean automáticamente. Para finalizar el proceso de carga deben seguirse las indicaciones de uso que figuran en el poste de carga.
- Cuando finaliza el proceso de carga, el conector del vehículo y el conector de la infraestructura se desbloquean automáticamente y se pueden extraer de la entrada eléctrica del vehículo y del conector de la infraestructura.

PELIGRO: En ningún caso haga uso de la fuerza para desenclavar el conector de carga del vehículo ni el conector de carga de la infraestructura. Esto podría originar arcos voltaicos con la consecuencia de lesiones graves o mortales. En función del poste de carga y del vehículo eléctrico, variará el tiempo hasta la desconexión y el desenclavamiento.

- Vuelva a colocar inmediatamente los capuchones en ambos extremos.

7 Duración de la carga

La duración del proceso de carga depende de la capacidad y del estado de carga de la batería de alta tensión del vehículo, así como de la potencia de carga admisible del cable y del poste de carga. El poste de carga reconoce automáticamente la potencia de carga admisible para el cable de carga y el vehículo. A temperaturas muy bajas y muy altas pueden producirse limitaciones en la transmisión de la potencia de carga.

8 Limpieza

- Limpe la toma de carga únicamente cuando el poste de carga esté completamente desconectado.
- Limpe los contactos sucios con un trapo seco.
- No use nunca productos de limpieza agresivos ni limpiadores de chorro de agua o de vapor.
- Nunca sumerja el artículo en líquidos.

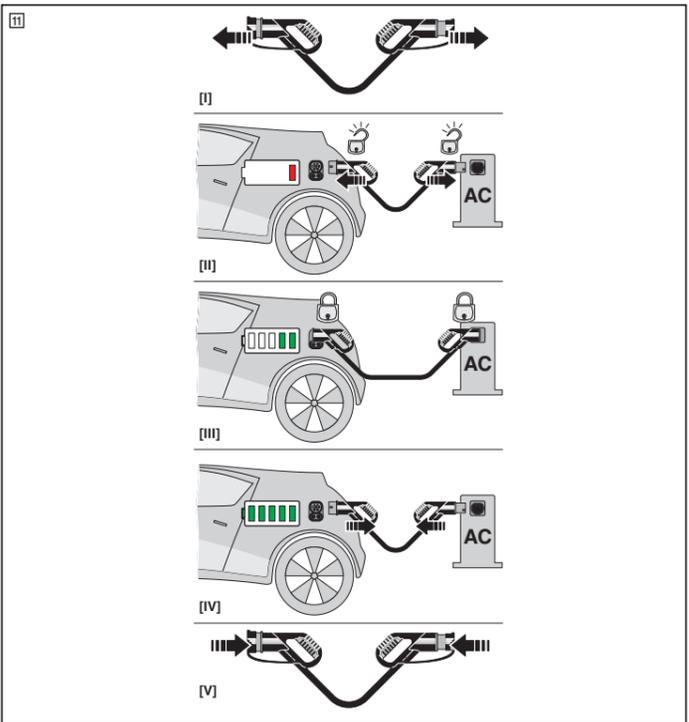
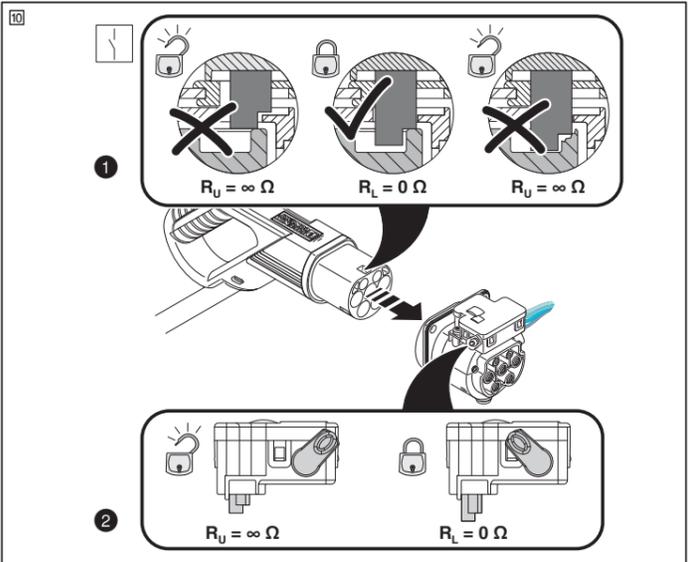
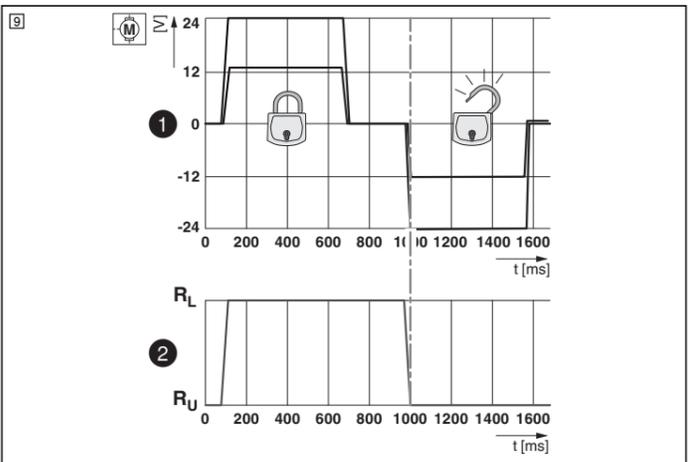
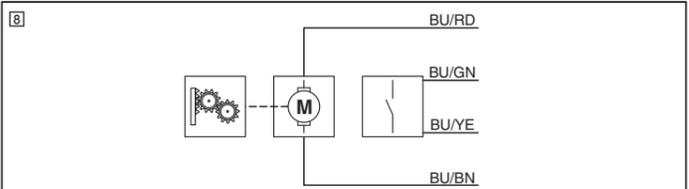
9 Almacenamiento

- Guarde la toma de carga en un lugar seco y limpio.

10 Reparación

- Substituya los artículos dañados. No es posible repararlos.

Datos técnicos			
	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...	
Norma			
Modo de carga, caso de carga			
Corriente asignada			
Tensión asignada			
Composición del cable, contactos de potencia			
Composición del cable, contactos de aviso			
Temperatura ambiente (funcionamiento)			
Número de contactos de potencia			
Ciclos de enchufe			
Fuerza al enchufar y desenclavar			
Grado de protección, enchufado			
Grado de protección, cerrado con tapa de protección EV-T2SC-EM, 1627635			
Actuador de enclavamiento			
Alimentación de tensión en el motor			
Rango de tensión de alimentación en el motor			
Corriente del motor típica durante el enclavamiento			
Corriente máxima de bloqueo del motor			
Permanencia máxima con corriente de bloqueo del motor			
Tiempo de pausa tras un trayecto de entrada o salida			
Tiempo de adaptación recomendado			
Tensión máxima para la detección del enclavamiento			
Ciclos de enchufe			
Longitud de cable			
Componentes del cable del actuador			
	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...	
...	...1AC20A...	...1AC32A...	...3AC20A...
			...3AC32A...
			IEC 61851-1, IEC 62196-2
			3, B
	20 A	32 A	20 A
	250 V AC	250 V AC	480 V AC
	3 x 2,5 mm ²	3 x 6,0 mm ²	5 x 2,5 mm ²
			1 x 0,5 mm ²
			-30 °C ... +50 °C
			3 (L1, N, PE)
			5 (L1, L2, L3, N, PE)
			> 10.000
			< 100 N
			IP44
			IP54
	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...	
	12 V	24 V	
	9 V ... 16 V	22 V ... 26 V	
	200 mA	50 mA	
	1000 mA	500 mA	
	1 s	1 s	
	3 s	3 s	
	600 ms	600 ms	
	30 V	30 V	
	> 10.000	> 10.000	
	500 mm	500 mm	
	4 x 0,5 mm ²	4 x 0,5 mm ²	



Инфраструктурная зарядная розетка типа 2 для зарядки электромобилей переменным током (AC)

Инфраструктурная зарядная розетка для установки в зарядную станцию переменного тока. Используйте изделие исключительно для зарядки электромобилей с питанием от переменного тока на европейских зарядных станциях. Изделие разрешается использовать только вместе со стандартными и для этого предусмотренными зарядными кабелями с инфраструктурными зарядными штекерами типа 2 согласно МЭК 61851-1 и МЭК 62196-2.

1 Элементы процесса зарядки (1)

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 Входной разъем электромобиля | 4 Зарядный кабель |
| 2 Зарядный штекер электромобиля | 5 Инфраструктурная зарядная розетка |
| 3 Инфраструктурный зарядный штекер | |

2 Указания по технике безопасности при установке

ОПАСНОСТЬ: Опасность смерти, тяжелых травм и ожогов

- Ненадлежащее обращение с инфраструктурной зарядной розеткой может вызвать взрыв, поражения электрическим током и короткие замыкания. Обязательно соблюдать общепринятые меры безопасности и следующие указания.
- Установку и техническое обслуживание инфраструктурной зарядной розетки разрешается производить только специалистам-электротехникам. Зарядная розетка предназначена исключительно для встраивания в зарядные станции для электромобилей.
- Никогда не подключать инфраструктурную зарядную розетку напрямую к подводящей или токоведущей линии, которые не оснащены соответствующими защитными и коммутационными устройствами, а также не имеют управляющей функции Control Pilot для зарядной станции с режимом заряда Mode 3 согласно IEC 61851-1.
- Никогда не открывать или разбирать инфраструктурную зарядную розетку.
- Эксплуатируйте инфраструктурную зарядную розетку только вместе с личной защитой и защитой от перегрузки. Кроме того убедитесь, что работает блокировка прилагаемого блокирующего исполнительного механизма и имеется связь Control Pilot и Proximity по стандарту IEC 61851-1.
- Убедитесь, что инфраструктурный зарядный штекер можно разблокировать и извлечь, только если инфраструктурная зарядная розетка обесточена. Извлечение штекера ни в коем случае не должно быть возможным под напряжением.
- Для использования инфраструктурной зарядной розетки требуется квалифицированная установка и ввод в эксплуатацию на зарядной станции. Производитель зарядной станции перед вводом в эксплуатацию должен убедиться, чтобы процесс зарядки в аварийном случае отличался.
- Контакты инфраструктурной зарядной розетки смонтированы на заводе-изготовителе, и их замена запрещается.
- На сигнальных контактах CP и CC не допускаются напряжения свыше 30 В и токи свыше 2 А согласно IEC 61851-1.

3 Установка

- Подключить одиночные проводники инфраструктурной зарядной розетки согласно рис. (2).
- Размеры см. на рис. (3). Детализированные размеры инфраструктурной зарядной розетки можно также найти на сайте www.phoenixcontact.com.
- Сделать проем в стене согласно рис. (4).

Не монтировать инфраструктурную зарядную розетку боком или вверх дном. Иначе не будет работать функция удаления воды. Однако возможно повернутое вверх или вниз положение (5).

Вид установки зависит от исполнения изделия.

- Проверить, какой вид установки подходит для Вашего изделия.

- Фронтальный монтаж (EV-T2M3SE...E00...):
 - Оptionальная защитная крышка, с винтами сзади (...E00, ...E01)
- Монтаж на задней панели (EV-T2M3SE...E1...):
 - Оptionальная защитная крышка, с винтами сзади (...E10, ...E11, ...E15)
 - Оptionальная защитная крышка „Easy Mount“, с винтами спереди (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Фронтальный монтаж (...E00, ...E01) (6)

- Толщина стенки макс. 10 мм, ограничивается позицией блокирующего исполнительного механизма
- Подходит для опциональных защитных крышек, с винтами сзади: EV-T2SC, 1405217 EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415
- Надвинуть прилагаемую уплотняющую рамку сзади на инфраструктурную зарядную розетку. Следить за тем, чтобы рамка плоской стороной прилегала к стенке корпуса и полностью обхватывала зарядную розетку.

- Защитную крышку позиционировать таким образом, чтобы она ровно прилегала к фланцу инфраструктурной зарядной розетки. Монтажные отверстия должны совпадать со схемой расположения отверстий фланца.
- Вставить прилагаемое уплотнительное кольцо в предназначенный для этого паз на рамке защитной крышки.
- Вставить инфраструктурную зарядную розетку в проем.
- Задвинуть блокирующий исполнительный механизм сзади в предусмотренный фиксатор. Блокирующий исполнительный механизм должен прилегать к фланцу.
- Блокирующий исполнительный механизм закрепить двумя прилагаемыми винтами с усилием 0,8 Нм.
- Привинтить инфраструктурную зарядную розетку и защитную крышку с задней стороны с усилием 1,4 Нм. Рекомендуется использовать 6-гранные болты с полукруглой головкой M5 согласно DIN 934 с подкладными шайбами M5 (длина болта 15 мм + толщина монтажной стенки).

3.2 Монтаж на задней панели (...E10, ...E11, ... E15) (7, слева)

- Толщина стенки макс. 50 мм, ограничивается нормативными требованиями к монтажному пространству инфраструктурного зарядного штекера
- Подходит для опциональных защитных крышек, с винтами сзади: EV-T2SC, 1405217 (толщина стенки ограничена до 22 мм) EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415
- Надвинуть прилагаемую уплотняющую рамку спереди на инфраструктурную зарядную розетку. Следить за тем, чтобы рамка плоской стороной прилегала к стенке корпуса и полностью обхватывала зарядную розетку.

- Защитную крышку позиционировать таким образом, чтобы она ровно прилегала к стенке корпуса. Монтажные отверстия должны совпадать со схемой расположения отверстий стенки корпуса.
- Вставить прилагаемое уплотнительное кольцо в предназначенный для этого паз на рамке защитной крышки.
- Вставить инфраструктурную зарядную розетку в проем.
- Привинтить инфраструктурную зарядную розетку и защитную крышку с задней стороны с усилием 1,4 Нм. Рекомендуется использовать 6-гранные болты с полукруглой головкой M5 согласно DIN 934 с подкладными шайбами M5 (длина болта 15 мм + толщина монтажной стенки).

3.3 Монтаж на задней панели „Easy Mount“ (...E12, ...E13, ...E14) (7, справа)

- Толщина стенки макс. 50 мм, ограничивается нормативными требованиями к монтажному пространству инфраструктурного зарядного штекера
- Подходит для опциональной защитной крышки, с винтами спереди: EV-T2-SC-EM, 1627635 с крепежной рамкой EV-T2SF-EM (толщина стенки ограничена до 22 мм)
- Надвинуть прилагаемую уплотняющую рамку спереди на инфраструктурную зарядную розетку. Следить за тем, чтобы рамка плоской стороной прилегала к стенке корпуса и полностью обхватывала зарядную розетку.
- Вставить инфраструктурную зарядную розетку в проем.
- Крепежную рамку позиционировать с фронтальной стороны на инфраструктурной зарядной розетке таким образом, чтобы она ровно прилегала к стенке корпуса.
- Закрепить крепежную рамку с помощью четырех прилагаемых винтов с усилием 2,3 Нм (винты M5x20 с цилиндрической головкой согласно DIN 6912).
- Защитную крышку позиционировать на крепежной рамке таким образом, чтобы она ровно прилегала к стенке корпуса.
- Вставить прилагаемое уплотнительное кольцо в предназначенный для этого паз на рамке защитной крышки.
- Закрепить защитную крышку с помощью четырех прилагаемых винтов с усилием 1,8 Нм (винты M4 с цилиндрической головкой Torx-Plus 10IPR).

4 Защита от воздействия окружающей среды

- Убедиться, что инфраструктурная зарядная розетка в невставленном состоянии имеет степень защиты не менее IP24 согласно МЭК 62196. В зависимости от варианта исполнения инфраструктурной зарядной розетки рекомендуется использовать следующие защитные крышки:
 - Для ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15 С винтами сзади, самозакрывающаяся: EV-T2SC, 1405217 или EV-GBSC, 1623416
 - С винтами сзади, самооткрывающаяся: EV-GBSCO, 1623415
 - Для ...E12, ...E13, ...E14 С винтами спереди „Easy Mount“, самозакрывающаяся: EV-T2-SC-EM, 1627635 с крепежной рамкой EV-T2SF-EM, 1627637
 - Оptionально можно установить шланг для отвода воды под инфраструктурной розеткой на отводном штуцере. В качестве альтернативы отводной штуцер можно уплотнить (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
 - Если инфраструктурная зарядная розетка установлена без блокирующего исполнительного механизма, то поверхность крепления нужно уплотнить (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).

Степень защиты IP44 в подключенном и готовом к работе состоянии обеспечивается только в том случае, если инфраструктурный зарядный штекер и розетка являются производства компании Phoenix Contact или соответствующими стандартными изделиями.

Alternatif akım ile (AC) şarj edilmesi için Tip 2 altyapı soketi

Bir AC şarj istasyonuna tesisat için altyapı soket çıkışı. Bu ürün yalnızca AC akıma sahip Avrupa şarj istasyonlarında elektrikli araçların şarj edilmesi için kullanılmaktadır. Bu ürün yalnızca bu amaç için tasarlanmış, IEC 61851-1 ve IEC 62196-2 gereksinimlerini karşılayan Tip 2 altyapı fişlerine sahip ve standarda uygun şarj kabloları ile kullanılabilir.

1 Şarj işleminin elemanları (1)

- | | |
|-------------------|------------------------|
| 1 Araç girişi | 4 Şarj kablosu |
| 2 Araç konnektörü | 5 Altyapı soket çıkışı |
| 3 Altyapı fişi | |

2 Montaj için güvenlik notları

TEHLİKE: Ölüm, ciddi kişisel yaralanma ve yanma tehlikesi

- Altyapı soket çıkışının yanlış kullanılması patlamalara, elektrik şokuna ve kısa devrelere sebep olabilir. Geçerli olan genel güvenlik önlemlerine ve aşağıdaki bilgilere uyulmalıdır.
 - Altyapı soket çıkışının tesisatı ve bakımı yalnızca elektrik teknisyeni kişilerce yapılabilir ve ürün yalnızca elektrikli araçlara yönelik şarj istasyonlarında tesisat için uygundur.
 - Altyapı soket çıkışını hiçbir zaman uygun korumaya, anahtarlama cihazlarına ve IEC 61851-1 standardına uygun mod 3 bir şarj istasyonu için kontrol kılavuzluğu fonksiyonuna sahip olmayan bir besleme hattına veya güç verilmiş kabloya doğrudan bağlamayın.
 - Altyapı soket çıkışını hiçbir zaman açmayın veya parçalarına ayırmayın.
 - Altyapı soket çıkışını yalnızca kilitleme için koruma ve aşın yük koruması ile kombine olarak çalıştırın.
 - Ayrıca, birlikte sağlanan kilitleme aktüatörünün kilidinin çalıştığından ve kontrol kılavuzluğu ile yakınlık iletişiminin IEC 61851-1 standardına uygun şekilde bulunduğundan emin olun.
 - Altyapı fişinin mandalinin veya fişinin altyapı soket çıkışı gerilimsiz hale gelene kadar çıkarılmayacağından emin olun. Güç sağlanıyorken fiş hiçbir şart altında çekilmeyecek durumda olmalıdır.
 - Altyapı soket çıkışının kullanılabilmesi için, şarj istasyonunda doğru şekilde tesis edilmesi ve devreye alınması gerekir. Devreye almadan önce, şarj istasyonu üreticisinin bir anıza halinde şarj işleminin sonlandırılacağını taahhüt etmesi gerekir.
 - Altyapı soket çıkışının kontakları fabrikada birleştirilmiş olup yenileriyle değiştirilemezler.
 - Sinyal kontakları CP ve CC üzerinde IEC 61851-1 uyarınca 30 V' u aşan gerilimlere ve 2 A' ı aşan akımlara izin verilmez.

3 Montaj

- Altyapı soket çıkışının tek tellerini gösterildiği şekilde bağlayın, bkz. Şekil (2).
- Boyutlar için, bkz. Şekil (3). Altyapı Soket Çıkışının detaylı teknik özellikleri www.phoenixcontact.com adresinde bulunabilir.
- Panelde bir delik açık, bkz. Şekil (4).

Altyapı Soket Çıkışı baş aşağı veya yan tarafı üzerine monte edilmemelidir. Bu montaj yönü su tahliye işlevini önlr. Bununla birlikte; yukarıya veya aşağıya doğru döndürülerek yerleştirilmesi mümkündür (5).

Doğru montaj tipi ürününün versiyonuna bağlıdır.

- Ürününüz için hangi montaj tipinin uygun olduğunu kontrol edin.

- Önden montaj (EV-T2M3SE...E00...):
 - Opsiyonel koruyucu kapak arkada bulunan vidalarla vidalanabilir (...E00, ...E01)
- Arkadan panel montajı (EV-T2M3SE...E1...):
 - Opsiyonel koruyucu kapak arkada bulunan vidalarla vidalanabilir (...E10, ...E11, ...E15)
 - Opsiyonel "Kolay Montaj" koruyucu kapak önde bulunan vidalarla vidalanabilir (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Önden montaj (...E00, ...E01) (6)

- Panel kalınlığı: Maksimum 10 mm, kilitleme aktüatörünün pozisyonu ile sınırlıdır
- Opsiyonel koruyucu kapaklar arkada bulunan vidalarla vidalanabilir: EV-T2SC, 1405217 EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415

- Birlikte gelen sızdırmazlık çerçevesini arkadan Altyapı Soket Çıkışına doğru itin. Çerçevenin düz tarafının muhafaza duvarıyla silme temas halinde olduğundan ve altyapı soket çıkışını tamamiyle çevrelediğinden emin olun.
- Koruyucu kapağı, Altyapı Soket Çıkışının flanş ile aynı hizada olacak şekilde yerleştirin. Montaj delikleri flanş üzerindeki delik deseni ile eşleşmelidir.
- Birlikte verilen O-ring'i koruyucu kapak çerçevesindeki uygun yive yerleştirin.
- Altyapı Soket Çıkışını deliğe yerleştirin.
- Kilitleme aktüatörünü arkadan birlikte sağlanan mandala doğru itin. Kilitleme aktüatörünün flanş ile hizalı olması gerekir.
- Kilitleme aktüatörünü birlikte sağlanan iki vida ile 0,8 Nm torkla sıkın.
- Altyapı Soket Çıkışı ile koruyucu kapağı arkadan vidalarla vidalayın, sıkma torku 1,4 Nm. DIN 934'e uygun M5 ISK düz mantar başlı vidalann M5 rondelalarla kullanılmasını öneririz (vida uzunluğu 15 mm + montaj panelinin kalınlığı).

3.2 Arkadan panel montajı (...E10, ...E11, ... E15) (7, sol)

- Panel kalınlığı: maksimum 50 mm. Altyapı Fişi için gerekli montaj yeri standartları spesifikasyonları ile sınırlıdır.
- Opsiyonel koruyucu kapaklar arkada bulunan vidalarla vidalanabilir: EV-T2SC, 1405217 (sınırlarındırlan panel kalınlığı: maksimum 22 mm) EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415

- Birlikte verilen sızdırmazlık çerçevesini önden Altyapı Soket Çıkışına doğru itin. Çerçevenin düz tarafının muhafaza duvarıyla silme temas halinde olduğundan ve altyapı soket çıkışını tamamiyle çevrelediğinden emin olun.
- Koruyucu kapağı, muhafaza paneli ile aynı hizada olacak şekilde yerleştirin. Montaj delikleri muhafaza paneli üzerindeki delik deseni ile eşleşmelidir.
- Birlikte verilen O-ring'i koruyucu kapak çerçevesindeki uygun yive yerleştirin.
- Altyapı Soket Çıkışını deliğe yerleştirin.
- Altyapı Soket Çıkışı ile koruyucu kapağı arkadan vidalarla vidalayın, sıkma torku 1,4 Nm. DIN 934'e uygun M5 ISK düz mantar başlı vidaların M5 rondelalarla kullanılmasını öneririz (vida uzunluğu 15 mm + montaj panelinin kalınlığı).

3.3 Arkadan panel montajı "Kolay Montaj" (...E12, ...E13, ...E14) (7, sağ)

- Panel kalınlığı: maksimum 50 mm. Altyapı Fişi için gerekli montaj yeri standartları spesifikasyonları ile sınırlıdır.
- Opsiyonel koruyucu kapak için uygundur, öndeki vidalarla vidalanabilir: EV-T2-SC-EM, EV-T2SF-EM tespit çerçevesi 1627635 (sınır panel kalınlığı: maksimum 22 mm)

- Birlikte verilen sızdırmazlık çerçevesini önden Altyapı Soket Çıkışına doğru itin. Çerçevenin düz tarafının muhafaza duvarıyla silme temas halinde olduğundan ve altyapı soket çıkışını tamamiyle çevrelediğinden emin olun.
- Altyapı Soket Çıkışını deliğe yerleştirin.
- Tespit çerçevesini, muhafaza paneli ile aynı hizada olacak şekilde, Altyapı Soket Çıkışına yerleştirin.
- Tespit çerçevesini birlikte verilen vidaları (DIN 6912'ye uygun M5x20 imbus vidalar) 2,3 Nm değerine kadar sıkarak vidalayın.
- Koruyucu kapağı, muhafaza paneli ile aynı hizada olacak şekilde tespit çerçevesine yerleştirin.
- Birlikte verilen O-ring'i koruyucu kapak çerçevesindeki uygun yive yerleştirin.
- Koruyucu kapağı, birlikte verilen vidaları (M4 Torx-Plus 10IPR vidalar) 1,8 Nm değerine kadar sıkarak vidalayın.

4 Çevresel etkilere karşı koruma

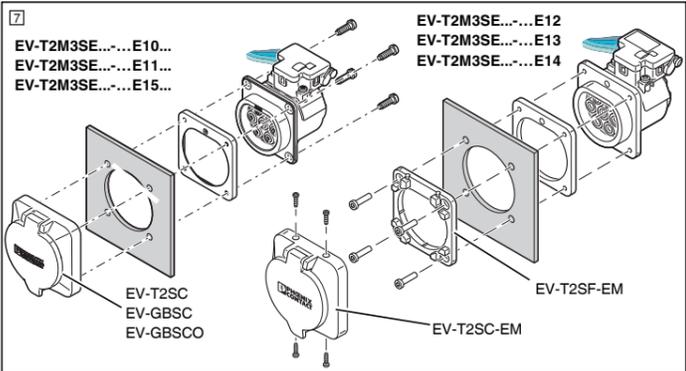
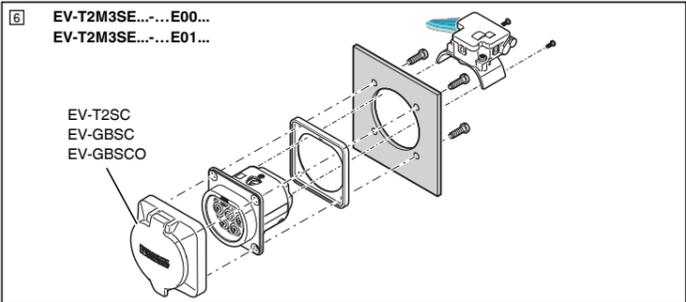
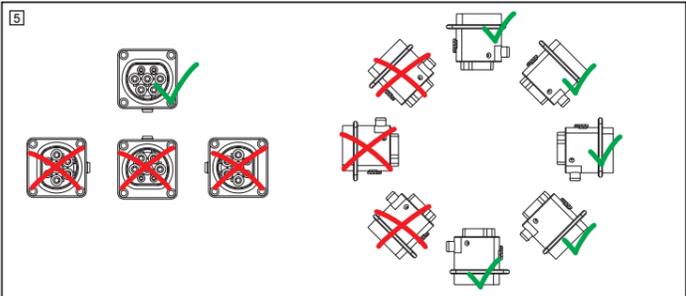
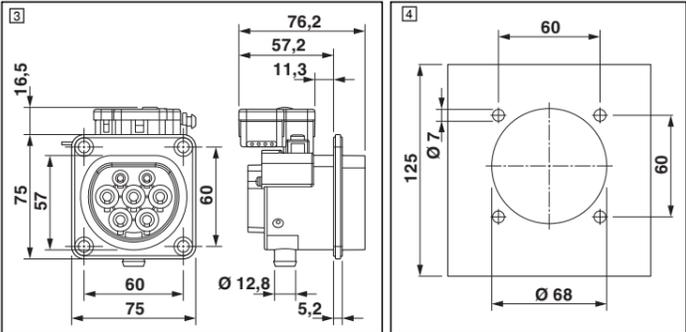
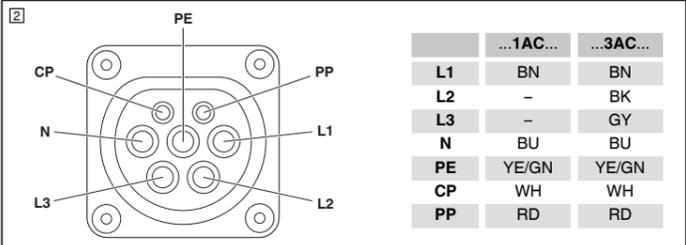
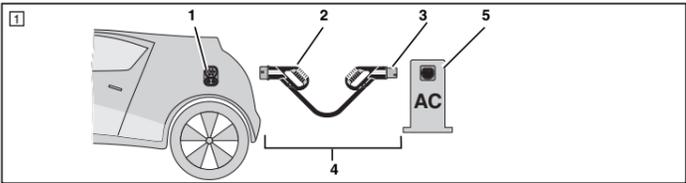
- Altyapı Soket Çıkışının takılı değilken IEC 62196 uyarınca en az IP24 korumaya sahip olduğundan emin olun. Altyapı Soket Çıkışının ürün versiyonuna bağlı olarak önerilen koruyucu kapaklar:
 - ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15 için Arkadaki vidalarla vidalanabilir, kendinden kilitlenen: EV-T2SC, 1405217 veya EV-GBSC, 1623416 Arkadaki vidalarla vidalanabilir, kendinden açılan: EV-GBSCO, 1623415
 - ...E12, ...E13, ...E14 için "Kolay Montaj", arkadaki vidalarla vidalanabilir, kendinden kilitlenen: EV-T2-SC-EM, 1627635, EV-T2SF-EM, 1627637 tespit çerçevesi ile
 - Opsiyon olarak, Altyapı Soket Çıkışının altındaki tahliyeye bir tahliye borusu takabilirsiniz. Alternatif olarak, dışarı başlığını mühürleyebilirsiniz (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
 - Altyapı Soket Çıkışını bir kilitleme aktüatörü olmadan monte ediyorsanız, montaj yüzeyini mühürlemeniz gerekir (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).
- Takılı ve çalışmaya hazır durumdayken, IP44 koruma sınıfı sadece hem altyapı fişinin hem de Altyapı Soket Çıkışının Phoenix Contact ürünü veya standarta uyumlu ürünler olması halinde taahhüt edilir.

TR Elektrik tesisatışı için montaj talimatı

RU Инструкция по монтажу для электромонтажника

EV-T2M3SE12-1AC20A-...
EV-T2M3SE12-1AC32A-...
EV-T2M3SE24-1AC20A-...
EV-T2M3SE24-1AC32A-...

EV-T2M3SE12-3AC20A-...
EV-T2M3SE12-3AC32A-...
EV-T2M3SE24-3AC20A-...
EV-T2M3SE24-3AC32A-...



5 Блокирующий исполнительный механизм

Инфраструктурная зарядная розетка оснащена исполнительным механизмом, который во время процесса зарядки блокирует вставленный инфраструктурный зарядный штекер. В этом состоянии его нельзя извлечь.

Тип	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Рабочее напряжение	12 В пост. тока	24 В пост. тока
Рабочий ток	200 mA	50 mA

- Подключить провода блокирующего исполнительного механизма к устройству управления процессом зарядки согласно блок-схеме (8). Блок питания должен обеспечивать необходимый рабочий ток для кабелей электродвигателя BU/RD (+) и BU/BN (-). Состояние блокировки можно считать через сигнальные провода BU/YE и BU/GN. Чтобы управлять рабочим напряжением и определять состояние блокировки, рекомендуется использовать одно из следующих устройств управления процессом зарядки:

– EV Charge Control Basic (например, EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)

– EV Charge Control Advanced (например, EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Функция двигателя (8)

- Электропитание двигателя между BU/RD (+) и BU/BN (-)
- Оценка сопротивления между BU/GN и BU/YE

С помощью проводов кабелей электродвигателя BU/RD (+) и BU/BN (-) электродвигатель постоянного тона приводится в действие для выдвигания и втягивания блокирующего болта. При подаче напряжения болт выдвигается. Он попадает в фиксирующий паз зарядного штекера и блокирует его.

- Чтобы из одного конечного положения перейти в другое, необходимо в течение макс. 600 мс на блокирующий исполнительный механизм подавать ток.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Обязательно избегать длительной подачи напряжения (> 600 мс). Длительная подача напряжения повреждает блокирующий исполнительный механизм.

- После достижения конечного положения двигатель блокирующего устройства необходимо замкнуть коротко. Таким образом предотвращается вращение в обратном направлении.

- Для разблокировки необходимо поменять полярность электропитания.

5.2 Функция сигнала (10)

- Обнаружение болта в фиксирующем пазу
- Позиция рычага аварийной разблокировки

5.2.1 Обнаружение (10 1)

Выдвигается блокировочный болт и фиксирует инфраструктурный зарядный штекер. Во время выдвигания проверяется, правильно ли и полностью ли вставлен инфраструктурный зарядный штекер в зарядной розетке. В зависимости от позиции блокировочного болта встроенный переключатель закрывается или открывается.

Через сигнальные провода BU/YE и BU/GN на устройство управления процессом заряда подается информация о состоянии блокировки в виде значения сопротивления:

Сопротивление R	Состояние фиксатора
$R_L = 0 \Omega$	Успешная блокировка „LOCK“ Инфраструктурный зарядный штекер полностью вставлен. Блокировочный болт входит в фиксирующий паз. Встроенный переключатель закрыт. Сигнальные провода передают кодировку сопротивления R_L .
$R_U = \infty \Omega$	Отсутствующая или неудачная блокировка „UNLOCK“ Инфраструктурный зарядный штекер вставлен не полностью или поврежден фиксирующий паз. Блокировочный болт выдвигается. Но он не вошел в фиксирующий паз, а движется дальше за свою заданную позицию. Встроенный переключатель открыт. Сигнальные провода передают кодировку сопротивления R_U .

5.2.2 Аварийная разблокировка (10 2)

Блокирующий исполнительный механизм оснащен рычагом для аварийной разблокировки. Чтобы в случае неисправности выполнить разблокировку, рычаг можно задействовать вручную. Позиция рычага и состояние блокировки взаимосвязаны следующим образом:

– **Успешная блокировка** [$R_L = 0 \Omega$]:

Рычаг повернут влево

– **Блокировка отсутствует** [$R_U = \infty \Omega$]:

Рычаг повернут вправо

6 Работа

6.1 Указания по технике безопасности во время работы

ОПАСНОСТЬ: Опасность смерти, тяжелых травм и ожогов

Неадекватное обращение с инфраструктурной зарядной розеткой может вызвать взрыв, поражения электрическим током и короткое замыкание. Обязательно соблюдайте общепринятые меры безопасности и следующие указания.

- Перед каждым применением проверяйте зарядную розетку и контакты на повреждения и загрязнения.
- Никогда не заряжать, используя поврежденную зарядную розетку.
- Никогда не заряжать, если контакты загрязнены или намокли.
- Подключать только подходящие зарядные кабели к зарядной розетке. Зарядные кабели должны быть исправными и сухими.
- Если процесс зарядки завершен, зарядный кабель можно извлечь. Никогда не извлекать кабель с применением силы. Опасные электрические дуги могут привести к смерти или тяжелым травмам. В зависимости от зарядной станции и электромобиля отключение процесса зарядки и длительность разблокировки могут варьироваться.
- Не использовать инфраструктурную зарядную розетку с удлинительным кабелем или адаптером.
- Если штекерное соединение обгорает или плавится, никогда не дотрагиваться до зарядного кабеля или зарядной розетки. При возможности прервать процесс зарядки. В любом случае необходимо задействовать аварийный выключатель на зарядной станции.
- Следить за тем, чтобы дети не имели доступ к зарядной розетке. Зарядную розетку разрешается обслуживать только лицам, имеющим действительные водительские права на вождение транспортных средств.

6.2 Обслуживание конечным пользователем (11)

После установки инфраструктурной зарядной розетки можно запустить процесс зарядки с помощью зарядного кабеля.

- При эксплуатации также необходимо соблюдать указания для зарядной станции и электромобиля.

- Отключить электромобиль. Снять защитные колпачки с зарядного кабеля.
- Вставить инфраструктурный зарядный штекер в инфраструктурную зарядную розетку, а зарядный штекер электромобиля во входное отверстие электромобиля. Следить за правильным соответствием соединений. Проверить, правильно ли и полностью ли установлены штекерные соединения.
- Начать процесс зарядки на зарядной станции. Зарядный штекер электромобиля и инфраструктурный зарядный штекер автоматически блокируются. Чтобы завершить процесс зарядки, соблюдать указания по эксплуатации зарядной станции.
- Когда процесс зарядки завершен, зарядный штекер электромобиля и инфраструктурный зарядный штекер автоматически разблокируются и их можно извлечь из входного отверстия электромобиля и инфраструктурной зарядной розетки.

ОПАСНОСТЬ: Ни в коем случае не извлекать инфраструктурный зарядный штекер и зарядный штекер автомобиля с применением силы. Опасные электрические дуги могут привести к смерти или тяжелым травмам. В зависимости от зарядной станции и электромобиля отключение процесса зарядки и длительность разблокировки могут варьироваться.

- Сразу же снова с обеих сторон установить защитные колпачки.

7 Продолжительность зарядки

Продолжительность зарядки зависит от емкости и уровня заряда высоковольтного аккумулятора электромобиля и допустимой зарядной мощности кабеля и зарядной станции. Зарядная станция автоматически распознает допустимую зарядную мощность кабеля и электромобиля. При очень низких и очень высоких температурах могут возникнуть ограничения при передаче зарядной мощности.

8 Очистка

- Очистку инфраструктурной зарядной розетки выполнять только при полностью отключенной зарядной станции.
- Загрязненные контакты очищать сухой тканью.
- Никогда не используйте агрессивные моющие средства, водяные или паровые струйные моющие устройства.
- Никогда не погружать изделие в жидкости.

9 Хранение

- Хранить инфраструктурную зарядную розетку в сухом и чистом месте.

10 Ремонт

5 Kilitleme aktüatörü

Altyapı Soket Çıkışı, Altyapı Fişini şarj işlemi esnasında takılı şekilde kilitleyen bir kilitleme aktüatörüyle donatılmıştır. Altyapı Fişi bu durumdayken çekip çıkarılamaz.

Tip	EV-T2M3SE12...	EV-T2M3SE24...
Çalışma gerilimi	12 V DC	24 V DC
Çalışma akımı	200 mA	50 mA

- Kilitleme aktüatörünün kablolarını blok şemasına uygun şekilde şarj kontrol cihazına bağlayın (17).

Güç kaynağının motor hatları BU/RD (+) ile BU/BN (-) için gerekli çalışma akımını sağlaması gerekir. Kilitleme aktüatörünün durumunu BU/YE ve BU/GN sinyal hatları üzerinden değerlendirebilirsiniz. Çalışma akımı regülasyonu ve kilitleme aktüatörü durumu değerlendirilmesi için önerilen şarj kontrol cihazları:

- EV Charge Control Basic (ör., EV-CC-AC1-M3-CBC-SER-HS, 1622452)
- EV Charge Control Advanced (ör., EM-CP-PP-ETH, 2902802).

5.1 Motor fonksiyonu (8)

- Motordaki güç kaynağı BU/RD (+) ile BU/BN (-) arasında
- BU/GN ile BU/YE arasındaki direncin değerlendirilmesi

İki dış motor hattı BU/RD (+) ve BU/BN (-), bir DC motorun bir kilitleme sürgüsünü içe çekmesi ve dışa uzatması için kullanılır. Gerilim uygulandığında, vida dışa uzatılır. Altyapı Fişine erişir ve onu kilitlet.

- Bir konumdan diğeriye erişmesi için kilitleme aktüatörüne her seferinde maksimum 600 ms süre ile akım uygulanması tavsiye ederiz.

NOT: Daimi olarak enerjilendirme mutlaka önlenmelidir (> 600 ms). Daimi enerjilendirme kilitleme aktüatörüne hasar yapar.

- Ters dönmeyi önlemek için, son konuma erişildikten sonra kilitleme aktüatörünün motoru kısa devre yapılmalıdır.
- Serbest bırakmak için, güç kaynağının polaritesi ters çevrilir.

5.2 Sinyal fonksiyonu (10)

- Sürgünün kilitleme mekanizmasının çıkıntısına tespiti
- Acil durumda bırakma kolunu yerleştirir

5.2.1 Tespit (10 1)

Kilitleme sürgüsü, Altyapı Fişine uzatılmış durumdur. Sürgü dışa uzatılırken, Altyapı Fişinin Altyapı Soket Çıkışına doğru şekilde ve tam olarak yerleşip yerleşmediği kontrol edilir. Kilitleme sürgüsünün konumuna bağlı olarak, entegre bir şalter kapanır veya açılır.

BU/YE ve BU/GN sinyal hatları sinyali kilitleme aktüatörü durumu referans değer olarak şarj kontrol cihazına:

Direnç R	Kilitleme işleminin durumu
$R_L = 0 \Omega$	"KİLİTLEME" Karşılıklı kilitleme doğru Altyapı Fişi tamamen takılı durumdur. Kilitleme sürgüsü kilitleme mekanizmasının çıkıntısına oturuyor. Entegre anahtar kapalı. Sinyal hatları tarafından aktarılan direnç kodu R_L .
$R_U = \infty \Omega$	"KARŞILIKLI KİLİTLEME" yok veya doğru değil Altyapı fişi doğru olarak takılmamış veya kilitleme mekanizmasının çıkıntısı hasarlı durumdur. Kilitleme sürgüsü uzatılmış durumdur. Fakat, çıkıntıya yerleşmiyor; bunun yerine nominal konumunun ötesine hareket ettirilmiştir durumdur. Entegre anahtar açık. Sinyal hatları tarafından aktarılan direnç kodu R_U .

5.2.2 Acil durumda bırakma (10 2)

Kilitleme aktüatörü bir acil durumda bırakma kolu ile donatılmıştır. Bir arıza durumunda karşılıklı kilitlemeyi açmak için kolu elle hareket ettirebilirsiniz.

Kolun pozisyonu ile kilitleme aktüatörünün durumu arasındaki ilişki:

– **Karşılıklı kilitleme doğru** [$R_L = 0 \Omega$]:

Kol sola getirildi

– **Karşılıklı kilitleme yok** [$R_U = \infty \Omega$]:

Kol sağa getirildi

6 Çalıştırma

6.1 Çalıştırma için güvenlik notları



TEHLİKE: Ölüm, ciddi kişisel yaralanma ve yanma tehlikesi
Altyapı soket çıkışının yanlış kullanılması patlamalara, elektrik şokuna ve kısa devrelere sebep olabilir. Geçerli olan genel güvenlik önlemleri ve aşağıdaki bilgilere uyulmalıdır.

- Kullanmadan önce altyapı soket çıkışı ve kontaklarında daima hasar ve kirlenme kontrolü yapın.
- Şarj etmek için kesinlikle hasarlı altyapı soket çıkışı kullanmayın.
- Kirli veya nemli olan kontakları kesinlikle kullanmayın.
- Altyapı soket çıkışına yalnızca uygun şarj kabloları bağlayın. Şarj kablolarının hasarsız ve kuru olmaları gerekir.
- Şarj işlemi tamamlandığında, şarj kablosu bağlantısı kesilebilir. Ayrılmak için asla güç kullanmayın. Tehlikeli elektrik kıvılcımları ciddi kişisel yaralanmalara veya ölüme sebep olabilir. Şarj istasyonu ve elektrikli araca bağlı olarak, şarj işleminin kapatılması ve kilidin açılması süresi değişiklik gösterebilir.
- Altyapı soket çıkışını bir uzatma kablosu veya adaptörle birlikte kullanmayın.
- Konnektörden duman çıkması veya erime oluşması durumunda, şarj kablosuna veya altyapı soket çıkışına asla dokunmayın. Mümkünse, şarj işlemini durdurun. Her durumda şarj istasyonundaki acil durdurma şalterine basın.
- Altyapı soket çıkışının çocukların erişemeyeceği bir yerde bulunduğundan emin olun. Altyapı soket çıkışı yalnızca motorlu araçlar için geçerli bir ehliyete sahip kişiler tarafından kullanılabilir.

Altyapı soket çıkışı takıldıktan sonra, şarj işlemi bir şarj kablosu ile başlatılabilir.

- Ayrıca, şarj istasyonuna ve elektrikli araca ait talimatlara da uyun.
- Aracı kapatıp durdurun. Şarj kablосundaki koruyucu kapakları çıkarın.
- Altyapı fişini altyapı soketi çıkışına ve araç konnektörünü de aracın girişine takın. Kutupların doğru olmasına dikkat edin. Konnektörlerin doğru şekilde ve tamamen takılıp takılmadığını kontrol edin.
- Şarj işlemini şarj istasyonundan başlatın. Araç konnektörü ve altyapı fişi otomatik olarak kilitlenin. Şarj işlemini durdurmak için, şarj istasyonuna ait kullanma talimatlarına uyun.
- Şarj işlemi sona erdiğinde, araç konnektörünün ve altyapı fişinin kilitleri otomatik olarak açılır ve bunun ardından araç girişinden ve altyapı soketi çıkışından ayrılabilirler.

TEHLİKE: Hiçbir şart altında araç konnektörünü veya altyapı fişini güç kullanarak çekmeyin. Tehlikeli elektrik kıvılcımları ciddi yaralanmalara veya ölüme sebep olabilir. Şarj istasyonu ve elektrikli araca bağlı olarak, şarj işleminin kapatılması ve kilidin açılma süresi değişiklik gösterebilir.

- Her iki taraftaki koruyucu kapakları derhal yerlerine takın.

7 Şarj süresi

Şarj süresi, araçta bulunan yüksek gerilim aküsünün kapasitesi ve şarj durumu ile, şarj kablosu ve şarj istasyonu için izin verilen şarj gücüne bağlıdır. Şarj istasyonu, şarj kablosu ve araç için izin verilen şarj gücünü otomatik olarak tespit eder. Çok düşük veya yüksek sıcaklıklarda, şarj kablosunun iletim gücü sınırlı olabilir.

8 Temizlik

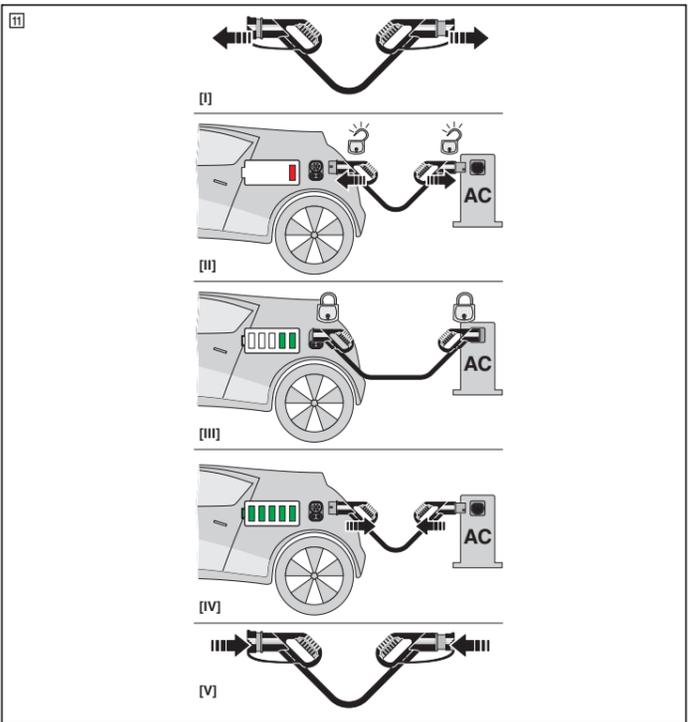
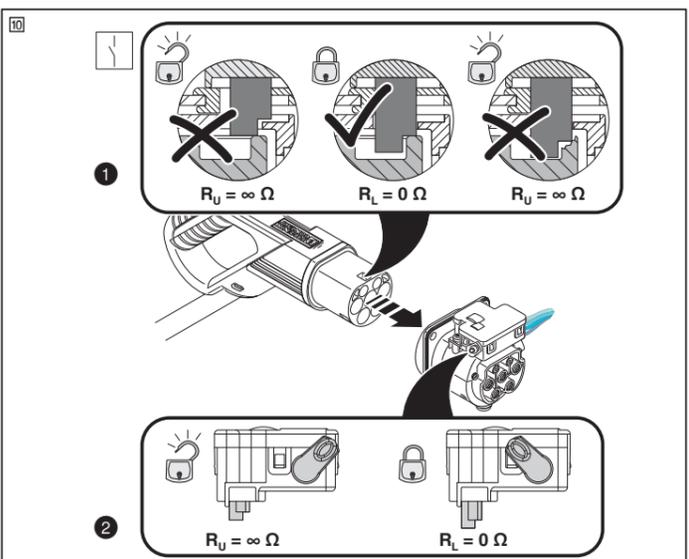
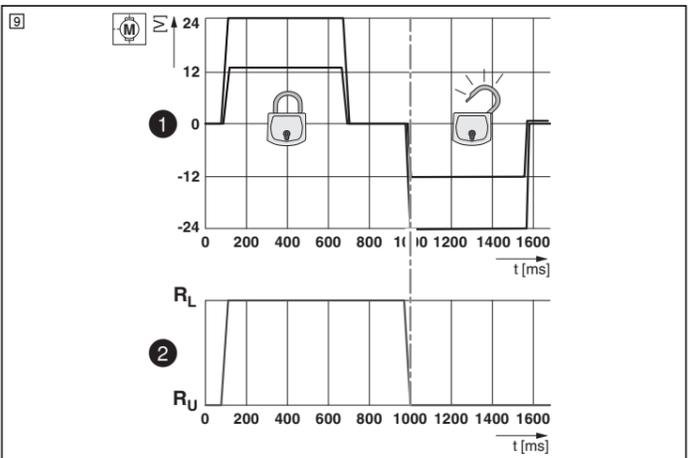
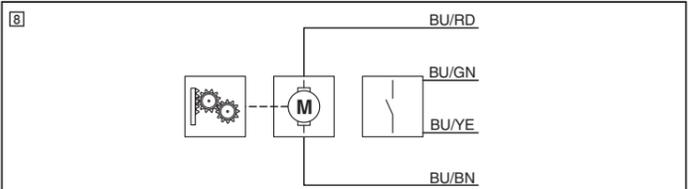
- Altyapı soket çıkışını yalnızca şarj istasyonu tamamen kapatılmışken temizleyin.
- Kirlenmiş kontakları kuru bir bezle temizleyin.
- Kesinlikle aşındırıcı temizlik maddeleri, su veya buhar püskürtren temizleyiciler kullanmayın.
- Bu ürün kesinlikle sıvılara batırılmamalıdır.

9 Depolama

- Altyapı soket çıkışını kuru ve temiz bir yerde depolayın.

10 Onarım

- Hasarlı ürünleri yenisiyle değiştirin. Onarım yapılması mümkün değildir.



2型充电桩插座，用于以交流电（AC）充电

安装在AC充电站内的充电桩插座。本产品仅用于在欧洲的充电站中以AC电流为电动汽车充电。根据IEC 61851-1和IEC 62196-2的要求，本产品仅可与符合标准要求的充电电缆及2型充电桩插头搭配使用。

1 用于充电过程的元件 (I)

- | | |
|---------|---------|
| 1 车辆插座 | 4 充电电缆 |
| 2 车辆插头 | 5 充电桩插座 |
| 3 充电桩插头 | |

2 安装时的安全注意事项

⚠ 危险：死亡、严重人身伤害和烧伤危险

充电桩插座操作不当可能会导致爆炸、电击和短路。必须遵守普遍适用的安全预防措施规定以及以下指示说明。

- 充电桩插座仅允许由电气专业人员进行安装和维护，且仅适于安装在电动汽车充电站内。
- 禁止将充电桩插座直接连接在以下电源线或带电电缆上：未装备适当的保护和开关设备，以及用于模式3充电站控制引导功能（根据IEC 61851-1标准）的电源线或带电电缆。
- 禁止打开充电桩插座或其拆解。
- 充电站插座可与人员和过载保护组合使用。也要确保所提供的锁定执行器的锁定功能正常，且具备符合IEC 61851-1要求的控制引导和邻近通信。
- 在充电桩插座仍带电电压时，请保证充电桩插头无法松开且无法拔出。在带电情况下，无论如何都不可以进行插拔。
- 在使用充电桩插座之前，必须在充电站中进行正确的安装和调试。在进行调试前，充电站制造商必须保证在发生故障的情况下可以关断充电过程。
- 充电桩插座的触点在出厂时便已装配完成，不得更换。
- 根据IEC 61851-1的要求，信号触点CP和CC处禁止有超过30 V的电压以及超过2 A的电流。

3 安装

- 连接充电桩插座的各条线缆，如图中所示 (II)。
- 尺寸请见图 (III)。充电桩插座的详细规格请见www.phoenixcontact.com。
- 请根据图 (IV) 在面板上制作一个开口。

充电桩插座不得倒置安装或侧向安装。这两种安装方向都会影响其排水功能。但可以向上或向下旋转的位置安装 (V)。

正确的安装方式由产品型号而定。

- 请查看哪种安装方式适合您的产品。

- 板前安装 (EV-T2M3SE...E0...):
 - 选装保护盖，可使用螺钉固定在背面 (...E00、...E01)
- 板后安装 (EV-T2M3SE...E1...):
 - 选装保护盖，可使用螺钉固定在背面 (...E10、...E11、...E15)
 - 选装保护盖“Easy Mount”，可使用螺钉固定在正面 (...E12、...E13、...E14)

3.1 板前安装 (...E00、...E01) (II)

- 板厚：最多10 mm，受锁定执行器位置的限制
- 适用于选装保护盖，可使用螺钉固定在背面：EV-T2SC, 1405217 EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415
- 从背面将提供的密封框推到充电桩插座上。请确保其平整面紧贴外壳侧壁，并完全围住充电桩插座。
- 定位放置保护盖，使其与充电桩插座的法兰齐平。安装孔必须与法兰的孔型一致。
- 将随附的O形圈放入保护盖框架内对应的槽中。
- 将充电桩插座插入开口内。
- 将锁定执行器从背面推到提供的锁门内。锁定执行器必须与法兰齐平。
- 以0.8 Nm的扭矩拧紧提供的两个螺钉，进而固定锁定执行器。
- 从背面用螺钉固定充电桩插座和保护盖，并以1.4 Nm扭矩拧紧。我们建议使用符合DIN 934标准要求的M5 ISK平顶钻头螺钉以及M5垫圈（螺钉长度15 mm + 安装板厚度）。

3.2 板后安装 (...E10、...E11、... E15) (III, 左)

- 板厚：最多50 mm，受充电桩插头所需安装空间的规范性规范限制。
- 适用于选装保护盖，可使用螺钉固定在背面：EV-T2SC, 1405217 (板厚受限：最多22 mm) EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415
- 从正面将提供的密封框推到充电桩插座上。请确保其平整面紧贴外壳侧壁，并完全围住充电桩插座。
- 定位放置保护盖，使其与外壳板齐平。安装孔必须与外壳板的孔型一致。
- 将随附的O形圈放入保护盖框架内对应的槽中。
- 将充电桩插座插入开口内。
- 从背面用螺钉固定充电桩插座和保护盖，并以1.4 Nm扭矩拧紧。我们建议使用符合DIN 934标准要求的M5 ISK平顶钻头螺钉以及M5垫圈（螺钉长度15 mm + 安装板厚度）。

3.3 板后安装“EasyMount” (...E12、...E13、...E14) (III, 右)

- 板厚：最多50 mm，受充电桩插头所需安装空间的规范性规范限制。
- 适用于选装保护盖，可使用螺钉固定在正面：EV-T2-SC-EM, 1627635及EV-T2SF-EM固定框架（板厚受限：最多22 mm)
- 从正面将提供的密封框推到充电桩插座上。请确保其平整面紧贴外壳侧壁，并完全围住充电桩插座。
- 将充电桩插座插入开口内。
- 将固定框架定位放置在充电桩插座正面，使固定框架与外壳板齐平。
- 用提供的四个螺钉固定固定框架，并以2.3 Nm扭矩拧紧（符合DIN 6912标准的M5x20内六角螺钉）。
- 将保护盖定位放置在固定框架上，使其与外壳板齐平。
- 将随附的O形圈放入保护盖框架内对应的槽中。
- 用提供的四个螺钉固定保护盖，并以1.8 Nm扭矩拧紧（M4 Torx-Plus 10IPR螺钉）。

4 防止环境的影响

- 根据IEC 62196的要求，确保充电桩插座在未插入时至少达到IP24。根据充电桩插座的产品型号，我们建议以下保护盖：
 - 对于...E00、...E01、...E10、...E11、...E15 可用螺钉固定在背面，自锁式：EV-T2SC, 1405217或EV-GBSC, 1623416 可用螺钉固定在背面，自开式：EV-GBSCO, 1623415
 - 对于...E12、...E13、...E14 “Easy Mount”，可用螺钉固定在背面，自锁式：EV-T2-SC-EM, 1627635及EV-T2SF-EM, 1627637固定框架
- 作为选项，您可以在充电桩插座下的排水口处安装一条排水管。或者，您也可以封闭排出喷嘴（EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET）。
- 如果您安装没有锁定执行器的充电桩插座，那么需要密封其安装表面（EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET）。

在插入并准备好运行时，仅在充电桩插头和充电桩插座均使用菲尼克斯电气产品或使用符合相关标准的产品时，才能够确保达到IP44的保护等级。

Polski

Gniazdo typu 2 do montażu na stacji ładowania prądem przemiennym (AC)

Gniazdo do montażu na stacji ładowania prądem przemiennym (AC). Produkt stosować można wyłącznie w europejskich stacjach ładowania pojazdów elektrycznych prądem przemiennym. Produkt wolno stosować wyłącznie w połączeniu ze zgodnymi z normą odpowiednimi kablami do ładowania z wtykiem do stacji ładowania typu 2 wg IEC 61851-1 i IEC 62196-2.

1 Elementy procesu ładowania (I)

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 Gniazdo pojazdu | 4 Kabel do ładowania |
| 2 Wtyk do ładowania pojazdu | 5 Gniazdo do montażu na stacji ładowania |
| 3 Wtyk do stacji ładowania | |

2 Wskazówki bezpieczeństwa dotyczące instalacji

⚠ NIEBEZPIECZEŃSTWO: Niebezpieczeństwo śmierci, ciężkich obrażeń i poparzeń

Niewłaściwe obchodzenie się z gniazdem do montażu na stacji ładowania może doprowadzić do wybuchu, porażenia prądem elektrycznym lub zwarć. Należy bezwzględnie przestrzegać ogólnych zasad bezpieczeństwa oraz poniższych wskazówek.

- Gniazdo do montażu na stacji ładowania jest przeznaczone wyłącznie do montażu na stacji ładowania pojazdów elektrycznych i może być montowane i serwisowane wyłącznie przez wykwalifikowane osoby (w zakresie elektrotechniki).
- Gniazda do montażu na stacji ładowania nie wolno podłączać bezpośrednio do przewodu zasilającego lub przewodu przewodzącego prąd elektryczny, jeśli nie jest on wyposażony w odpowiednie urządzenia zabezpieczające i przelączające pojazdów elektrycznych i może być ładowania w trybie 3 wg IEC 61851-1.
- Nie otwierać gniazda do montażu na stacji ładowania ani nie rozbierać go.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania stosować wyłącznie w połączeniu z odpowiednim zabezpieczeniem przeciwporażeniowym i przeciążeniowym. Ponadto należy zapewnić prawidłowe działanie dołączonego siłownika blokady oraz komunikację Control Pilot i Proximity wg IEC 61851-1.
- Odblokowanie i odłączenie wtyku stacji ładowania powinno być możliwe dopiero w momencie, gdy w gnieździe do montażu na stacji ładowania nie występuje już napięcie. Należy bezwzględnie uniemożliwić odłączenie pod obciążeniem.
- Zanim będzie można używać gniazda do montażu na stacji ładowania, konieczne jest jego fachowe zamontowanie oraz uruchomienie w stacji ładowania. Producent stacji ładowania przed jej uruchomieniem musi zapewnić, aby w razie błędu następowało wyłączenie ładowania.
- Styki gniazda do montażu na stacji ładowania są zamontowane fabrycznie i nie wolno ich wymieniać.
- Zgodnie z IEC 61851-1 na stykach sygnałowych CP i CC nie mogą występować napięcia powyżej 30 V i prądy powyżej 2 A.

3 Instalacja

- Żyły przewodu podłączyć do gniazda do montażu na stacji ładowania zgodnie z rysunkiem (II).
- Wymiary podano na rysunku (III). Szczegółowe wymiary gniazda do montażu na stacji ładowania można znaleźć również na stronie www.phoenixcontact.com.
- Wykonać otwór w ścianie zgodnie z rysunkiem (IV). Gniazda do montażu na stacji ładowania nie wolno montować w pozycji przekręconej ani do góry nogami. Uniemożliwiłoby to bowiem odprowadzanie wody. Można je jednak montować w pozycji nachylonej do góry lub w dół (V).

Sposób montażu uzależniony jest od wersji artykułu.

- Należy sprawdzić sposób montażu dla danego artykułu.

- Montaż z przodu (EV-T2M3SE...E0...):
 - Opcjonalna pokrywa ochronna, przykręcana z tyłu (...E00, ...E01)
- Montaż na tylnej ściance (EV-T2M3SE...E1...):
 - Opcjonalna pokrywa ochronna, przykręcana z tyłu (...E10, ...E11, ...E15)
 - Opcjonalna pokrywa ochronna „Easy Mount”, przykręcana z przodu (...E12, ...E13, ...E14)

3.1 Montaż z przodu (...E00, ...E01) (II)

- Grubość ścianki maks. 10 mm, ograniczona położeniem siłownika blokady
- Możliwość zastosowania opcjonalnej pokrywy ochronnej, przykręcanej z tyłu: EV-T2SC, 1405217 EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415
- Na gniazdo do montażu na stacji ładowania założyć od tyłu dołączoną ramkę uszczelniającą. Ramka musi przylegać płaską stroną do ścianki obudowy i całkowicie otaczać gniazdo.
- Umieścić pokrywę ochronną tak, aby płasko przylegała do kołnierza gniazda do montażu na stacji ładowania. Otwory montażowe muszą ustawione być zbieżnie z układem otworów w kołnierzu.
- Umieścić dołączony o-ring w przeznaczonym do tego celu rowku w ramce osłony ochronnej.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania włożyć w otwór w ściance.
- Siłownik blokady wsunąć od tyłu w przewidziany do tego celu zaczep. Siłownik blokady musi przylegać do kołnierza.
- Przykręcić siłownik blokady dwiema dołączonymi śrubami, momentem 0,8 Nm.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania i pokrywę ochronną przykręcić od tyłu momentem 1,4 Nm. Zalecamy stosowanie śrub imbusowych z łbem soczewkowym M5 wg DIN 934 i podkładek M5 (długość śruby 15 mm + grubość ścianki).

3.2 Montaż od tyłu (...E10, ...E11, ... E15) (III, po lewej)

- Grubość ścianki maks. 50 mm, ograniczona zaleceniami normatywnymi w zakresie przestrzeni montażowej wtyku do stacji ładowania
- Możliwość zastosowania opcjonalnej pokrywy ochronnej, przykręcanej z tyłu: EV-T2SC, 1405217 (grubość ścianki ograniczona do maks. 22 mm) EV-GBSC, 1623416 EV-GBSCO, 1623415

- Na gniazdo do montażu na stacji ładowania założyć z przodu dołączoną ramkę uszczelniającą. Ramka musi przylegać płaską stroną do ścianki obudowy i całkowicie otaczać gniazdo.
- Umieścić pokrywę ochronną tak, aby płasko przylegała do ścianki obudowy. Otwory montażowe muszą ustawione być zbieżnie z układem otworów w ściance obudowy .
- Umieścić dołączony o-ring w przeznaczonym do tego celu rowku w ramce osłony ochronnej.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania włożyć w otwór w ściance.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania i pokrywę ochronną przykręcić od tyłu momentem 1,4 Nm. Zalecamy stosowanie śrub imbusowych z łbem soczewkowym M5 wg DIN 934 i podkładek M5 (długość śruby 15 mm + grubość ścianki).

3.3 Montaż od tyłu „Easy Mount” (...E12, ...E13, ...E14) (III, po prawej)

- Grubość ścianki maks. 50 mm, ograniczona zaleceniami normatywnymi w zakresie przestrzeni montażowej wtyku do stacji ładowania
- Możliwość zastosowania opcjonalnej pokrywy ochronnej, przykręcanej z przodu: EV-T2-SC-EM, 1627635 z ramką montażową EV-T2SF-EM (grubość ścianki ograniczona do maks. 22 mm)
- Na gniazdo do montażu na stacji ładowania założyć z przodu dołączoną ramkę uszczelniającą. Ramka musi przylegać płaską stroną do ścianki obudowy i całkowicie otaczać gniazdo.
- Gniazdo do montażu na stacji ładowania włożyć w otwór w ściance.
- Umieścić ramkę montażową od przodu na gnieździe do montażu na stacji ładowania tak, aby płasko przylegała do ścianki obudowy.
- Przykręcić ramkę montażową czterema dołączonymi śrubami, momentem 2,3 Nm (śruby z łbem walcowym M5x20 DIN 6912).
- Umieścić pokrywę ochronną na ramce montażowej tak, aby płasko przylegała do ścianki obudowy.
- Umieścić dołączony o-ring w przeznaczonym do tego celu rowku w ramce osłony ochronnej.
- Przykręcić pokrywę ochronną czterema dołączonymi śrubami, momentem 1,8 Nm (śruby z łbem walcowym M4 Torx Plus 10IPR).

4 Ochrona przed czynnikami atmosferycznymi

- Gniazdo do montażu na stacji ładowania bez podłączonego wtyku musi mieć stopień ochrony co najmniej IP24 wg IEC 62196. W zależności od wersji gniazda do montażu na stacji ładowania zalecamy następujące pokrywy ochronne:
 - Do ...E00, ...E01, ...E10, ...E11, ...E15: Przykręcana z tyłu, samoczynnie zamykające się: EV-T2SC, 1405217 lub EV-GBSC, 1623416 Przykręcana z tyłu, samoczynnie otwierająca się: EV-GBSCO, 1623415
 - Do ...E12, ...E13, ...E14: Przykręcana z przodu „Easy Mount”, samoczynnie zamykająca się: EV-T2-SC-EM, 1627635 ze śrubami mocującymi EV-T2SF-EM, 1627637
- Opcjonalnie na króćcu odpływowym pod gniazdem do montażu na stacji ładowania można założyć wężyk do odprowadzania wody. Alternatywnie króćiec odpływowy można uszczelnić (EV-T2M3S-DRAINAGE-GASKET).
- Jeśli gniazdo do montażu na stacji ładowania jest instalowane bez siłownika blokady, należy uszczelnić jego powierzchnię mocowania (EV-T2M3S-E-LOCK-GASKET).

Stopień ochrony IP44 w stanie gotowym do użytku po podłączeniu wtyku jest zapewniony wyłącznie pod warunkiem zastosowania wtyku do stacji ładowania i gniazda do stacji ładowania firmy Phoenix Contact lub innych produktów zgodnych z normą.

ZH 给电力安装技师的组装说明

PL Instrukcje dot. instalacji dla elektryka instalatora

EV-T2M3SE12-1AC20A-... **EV-T2M3SE12-3AC20A-...**
EV-T2M3SE12-1AC32A-... **EV-T2M3SE12-3AC32A-...**
EV-T2M3SE24-1AC20A-... **EV-T2M3SE24-3AC20A-...**
EV-T2M3SE24-1AC32A-... **EV-T2M3SE24-3AC32A-...**

