



EV-TEST 100

BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT



Ein Adapter für alle Messungen

- › Entwickelt zur Prüfung von E-Ladestationen für Elektroautos (EVSE) im Modus 2 und 3
- › Simulation des Fahrzeugstatus mit Control Pilot (CP-Status)
- › Simulation verschiedener Ladekabel mit Proximity Pilot (PP-Status)
- › Fehlersimulation am Schutzleiter (Fehler PE)
- › Simulation von Fehlern auf Control Pilot Signal (Fehler E)
- › Anzeige der Spannungen L1,L2,L3 über LED's
- › Buchsen für externen Lastanschluss zur Überprüfung des Energiezählers der Ladestation
- › Universelle 4mm Buchsen für den Anschluss von Messleitungen L1-L2-L3-N-PE für Leistungs-Sicherheits- und Funktionstests (wie RPE, RCD, Riso) in Kombination mit geeigneten VDE0100 Installationstester
- › Überprüfung auf Konformität der EVSE entsprechend den Normenvorgaben IEC61851-1 und IEC60364-7-722

Überwachung des PWM-Ausgangs

Durch den Anschluss des CP-Signalausgangs an ein kompatibles HT-Messgerät über das mitgelieferte C100EV-Kabel, ist es möglich sich den Lademodus (A, B, C, D, Fehler) und den Ladestrom anzeigen zu lassen.



Mechanische Verriegelung

Dank der Simulation des Fahrzeugstatus es ist möglich zu überprüfen, ob ab Status B die Freigabe des Ladekabel durch die EVSE blockiert wird.*

* Nur für EVSE mit Verriegelungssystem

Fahrzeugsimulation (CP):

Die verschiedenen Fahrzeugzustände A bis D können über den CP Drehschalter simuliert werden.



Simulation von Fehler PE und CP

Durch den entsprechenden Drehschalter ist es möglich, in einer Sequenz die Unterbrechung des Schutzleiters (Fehler PE) und einen Fehler auf dem CP-Signal (Fehler E) zu simulieren.

Kabelsimulation (PP):

Die verschiedenen Codierungen für Ladekabel mit 13A, 20A, 32A und 63A sowie „kein Kabel angeschlossen“ können über den PP Drehschalter simuliert werden.

* Nur für EVSE die diese Funktion unterstützen





Spezifikationen

Funktionen

Simulation des angeschlossenen Kabeltyps (PP): Nicht angeschlossen, 13A, 20A, 32A, 63A

Simulation des Fahrzeugstatus (CP)

Status	Beschreibung
A	Kein Fahrzeug angeschlossen
B	Fahrzeug angeschlossen, nicht ladebereit
C	Fahrzeug angeschlossen, bereit zum Laden, Belüftung nicht angefordert
D	Fahrzeug angeschlossen, bereit zum Laden, Belüftung gefordert

Simulation unterbrochener Schutzleiter (Fehler PE)

Simulation Kurzschluss zwischen CP und PE (Fehler E)

Messleitungen

Spannung:	L1-L2-L3-N-PE: Max 415V 50/60Hz, CAT III 300V
Externer Lastanschluss:	L-N-PE: 240V 50/60Hz, CAT III 300V, max. 10A
CP-Signal:	Kommunikationsprotokoll PWM 12V

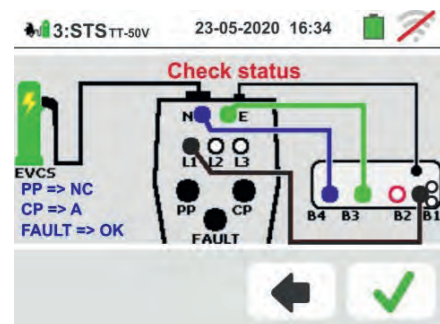
Allgemeine Merkmale:

Zustände A, B, C – Lademodus 2 und 3 - Stecker IEC 62196-2 Typ 2

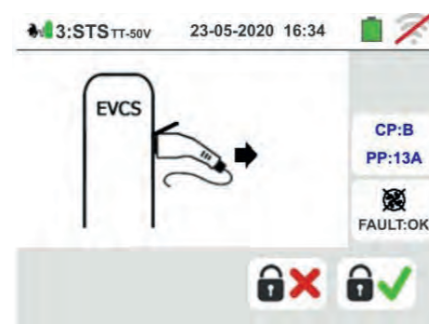
Stecker IEC 62196 für Typ 1 und Typ 3 auf Anfrage

Eingangsspannung:	Max 415V~ Phase-Phase, CAT III 300V, (50Hz, 60Hz) +/-5%
Externer Lastausgangsschutz:	Sicherung FF 10A/250V, 5x20mm
CE-Richtlinie:	Niederspannungsrichtlinie LVD 2014/35/EU
Sicherheit:	IEC EN 61010-1
Richtlinien:	IEC EN 61851-1, IEC EN 60364-7-722
Betriebstemperaturbereich:	0°C bei 40°C
Luftfeuchtigkeit:	<80%RH
Verschmutzungsgrad:	2
Messkategorie:	CAT III 300V
Maximale Betriebshöhe:	2000m
Doppelte Isolierung	

Das Combi G3 bietet in der Funktion EVSE einen automatisierten Prüfablauf an, z.B.:



Anschlusschema für Status A im Prüfablauf EVSE



Verriegelungstest im Prüfablauf EVSE

RPE	OK
ISO	OK
STATUS	OK
RA	OK
RCD A	OK
RCD B	OK

Anzeige Endergebnis im Prüfablauf EVSE

Lieferumfang

› C100EV
Signalanschlusskabel an
das Mastergerät



› VA508
Transportkoffer



› Bedienungsanleitung

