

Características	Ininterrumpido
Intensidad nominal	300A
Intensidad intermitente a 1 hora:	
Régimen 30%	545A
Régimen 40%	475A
Régimen 50%	425A
Régimen 60%	385A
Régimen 70%	360A
Corriente de ruptura (tiempo constante 5ms según UL583*):	
SD300	1000A a 48V CC*
SD300B	1000A a 80V CC*
Tensión máxima de contactos recomendada:	
SD300	48V CC
SD300B	96V CC
Caída de tensión por polo en 100A	<30mV
Vida mecánica M.T.B.F.	>10x10 <sup>3</sup>
Vida eléctrica M.T.B.F.	>3x10 <sup>6</sup>
Tensión bobina	De 6 hasta 240V CC
Potencia disipación de bobina:	
Régimen muy intermitente HO (25%)	40-50W
Régimen intermitente (50%)	30-40W
Régimen prolongado PO (90%)	15-30W
Régimen continuo CO (100%)	10-15W
Tensión máxima de entrada (bobina a 20°C)	
Régimen muy intermitente HO (25%)	60%
Régimen intermitente (50%)	60%
Régimen prolongado PO (90%)	60%
Régimen continuo CO (100%)	66%
Tensión de caída	10-25%
Tiempo de conexión	30ms
Tiempo de apertura (contactos n/a)	
Sin supresor	8ms
Con diodo supresor	60ms
Con diodo y resistencia (según valor)	25ms
Rebote contacto	3ms
Temperatura de trabajo	-40°C hasta +60°C
Peso contactor:	
SD300	780 gramos
Con microauxiliar	+20 gramos
Con soplado magnético	+50 gramos
<b>Características microauxiliar</b>	
Intensidad nominal	5A
<b>Capacidad del microauxiliar (carga resistiva)</b>	
	5A a 24V CC
	2A a 48V CC
	0,5A a 240V CC
<b>Tamaño mínimo en conexiones corrientes continuas máx...</b>	
Pletina de cobre	195mm <sup>2</sup>
Cable	Según aplicación
<b>Nota:</b> información registrada a 20°C	
* Por favor compruebe en nuestra Web los productos certificados UL	

El SD300 ha sido diseñado para procurar una desconexión rápida de la batería o otros sistemas de potencia en caso de emergencia.

- **Corriente constante**— aplicaciones con muy pocas interrupciones (mantiene resistencia baja).

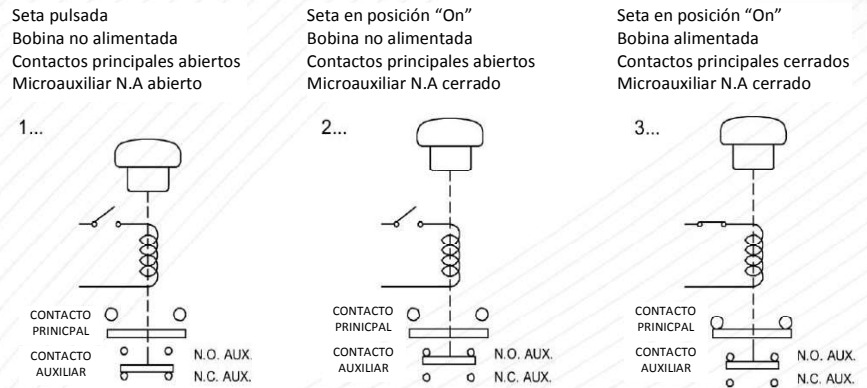
El SD300 combina las funciones de un paro de emergencia manual y de un contactor de línea en un solo producto. El diseño es compacto y pequeño y permite reducir los costes de instalación. El SD300 es ideal para vehículos de tamaño pequeño y mediano.

El contactor/paro de emergencia se diseñó en un primer momento para baterías en vehículos, pero también son ideales para sistemas de potencia estáticos. Proporcionan en ambos casos una ruptura de la corriente segura en caso de emergencia.

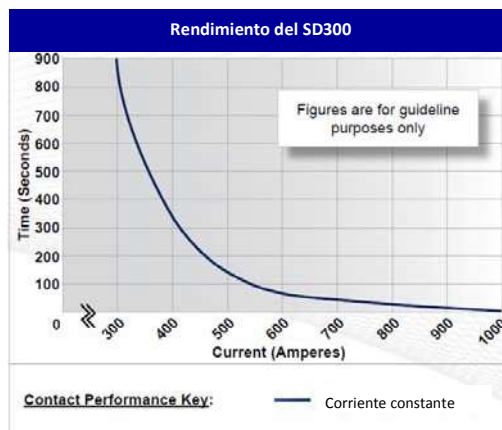
Se puede suministrar opcionalmente el contactor con un portafusible para fusibles ANL o MEGA; en este caso se ajusta la posición de los terminales de la bobina.



**Funcionamiento:**



Cuando la seta está apretada en posición "Off" no puede haber conexión eléctrica alguna. Sin embargo, cuando la seta está en posición "On" existe la posibilidad de alimentar la bobina y de cerrar los contactos. La alimentación se hace directamente con la llave del vehículo o bien a través de la señal del variador electrónico. Para utilizarlo como paro de emergencia se apreta la seta manualmente y los contactos principales así como los auxiliares, si los hubiesen, se abrirán al mismo tiempo que la seta volverá a la posición "On".



Opciones disponibles SD300		
General		Sufijo
Microauxiliar	o	A
Microauxiliar V3	X	
Soplado magnético *	o	B
Soplado magnético alta potencia *	o	B
Tapa protectora de la bobina	•	
Soportes	X	
Biestable (sin desconexión de seguridad)	X	
Tapa contactos cerrada	o	
Índice de protección IP55	X	
Tipo EE (tapa acero)	X	
Con llave	X	
Contactos		
Pastilla ancha	X	
Pastilla contacto texturizado	o	T
Baño de plata	X	
Bobina		
Rectificador AC incorporado	o	
Supresión Bobina *	o	
Cable aéreo	o	F
Conexión manual	•	
Terminales M4	X	
Terminal pletina M5	o	
Impregnación al vacío	o	
<b>Símbolos:</b> Opcional o Estándar • No disponible X		
* Las conexiones se vuelven sensibles en polaridad		

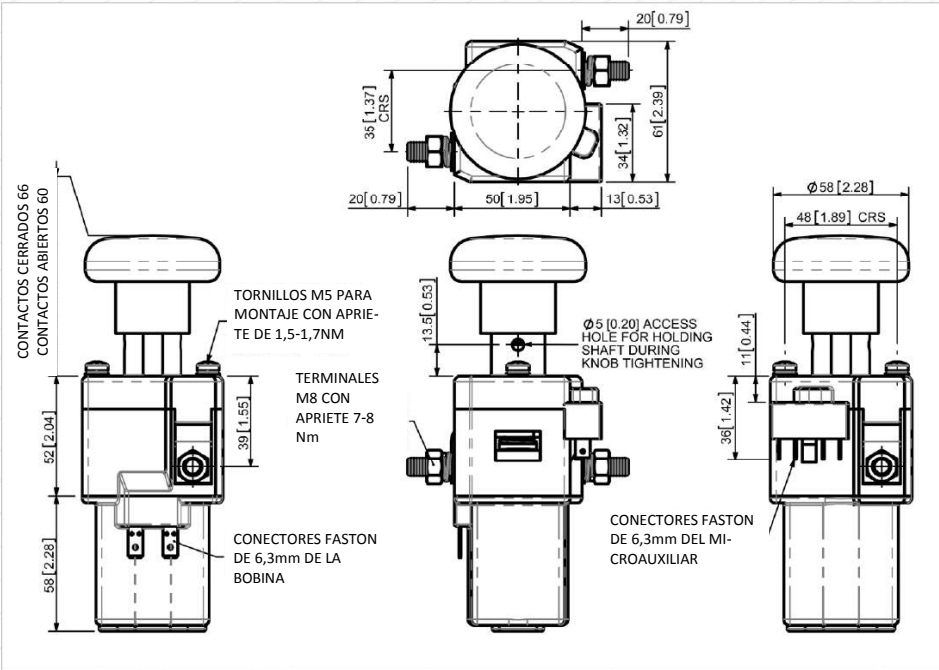
\* La información es de tipo orientativo. Según la aplicación, algunos cambios son necesarios.  
 \* La intensidad nominal depende del tamaño del conductor utilizado en la aplicación.  
 \* Para consultas técnicas rogamos se dirijan a: info@sev85.com.  
 \* Albright se reserva el derecho de cambiar la información de sus folletos sin preaviso.

**El uso de paros de emergencia en vehículos eléctricos**

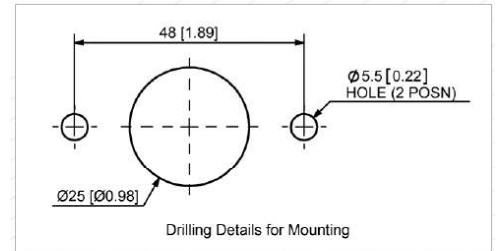
A pesar de que los vehículos eléctricos modernos de última tecnología sean seguros y fiables es necesario tener la posibilidad de desconectar la batería en situaciones de emergencia tales como la imposibilidad de parar el vehículo o bien en caso de cortocircuito.

En numerosos países es obligatorio incluir uno o diversos mecanismos para desconectar la batería en caso de emergencia.

**Esquema SD300A**



SD300A

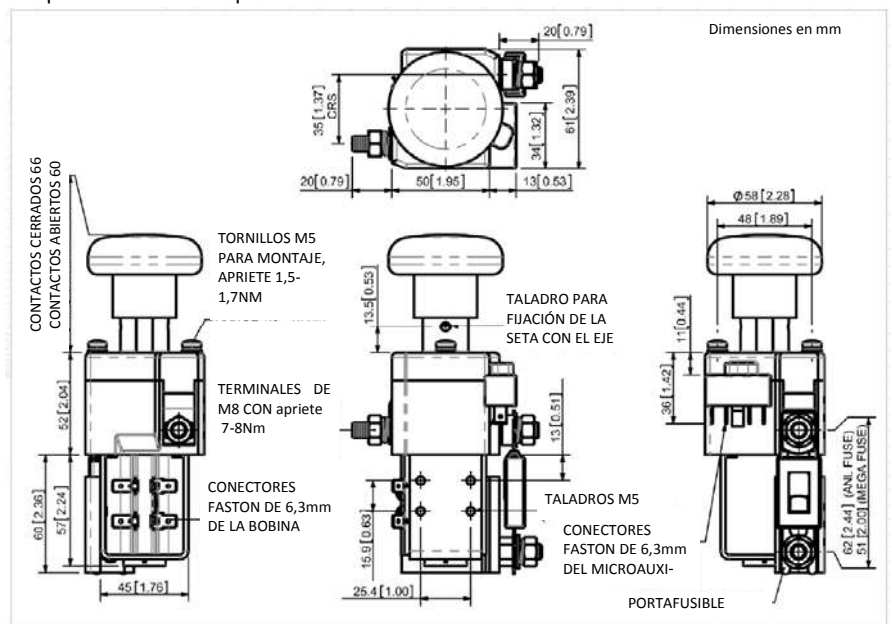


**Taladros para montaje**

**Esquema SD300A con portafusible**



**SD300A con portafusible**



Dimensiones en mm

**Atención:**

En presencia de soplado magnético, se debe observar la polaridad marcada en la carcasa cuando se conectan los terminales del paro. Asegurarse de que el paro está montado en posición correcta para que los arcos del paro no dañen componentes cercanos.

El paro se utiliza como desconectador de emergencia, no como aislante. **No utilizar el paro como contactor de arranque**