



24V 10A

D250T



KÜMMERT SICH WÄHREND DER FAHRT UM IHRE 24-V-ZWEITBATTERIE

D250T ist ein Gleichstrom-Gleichstrom-Batterieladegerät mit 24 V für Doppelbatteriesysteme mit einer Starterbatterie und einer Zweitbatterie. D250T kann als Bordladegerät bei laufendem Motor die Zweitbatterie über den Generator laden und warten. Dadurch wird die Zweitbatterie bei der Ankunft am Ziel mit ausreichend Strom versorgt.

D250T ist ein vollautomatisches vierstufiges Gleichstrom-Gleichstrom-Ladegerät, das bis zu 10 A Strom zum Laden einer 24-V-Blei-Säure-Zweitbatterie liefert. Das Ladegerät ist auch ein Batterieisolator, der die Zweitbatterie und die Starterbatterie trennt, um zu verhindern, dass die Starterbatterie entladen wird, wenn der Motor nicht läuft.

Mit D250T können Sie sicher sein, dass die Zweitbatterie immer die optimale Ladespannung erhält, die Ladezeit verkürzt und der Ladevorgang zu 100 % abgeschlossen ist. Sie erhalten eine stabile und effiziente Aufladung der Batterie, die nicht von der Generatorleistung oder dem Widerstand der Kabel abhängt. D250T reduziert die Umweltbelastung und senkt die Wartungskosten durch eine längere Batterielaufzeit und einen geringeren Wartungsbedarf.

KOMPATIBEL MIT SMARTPASS 120T

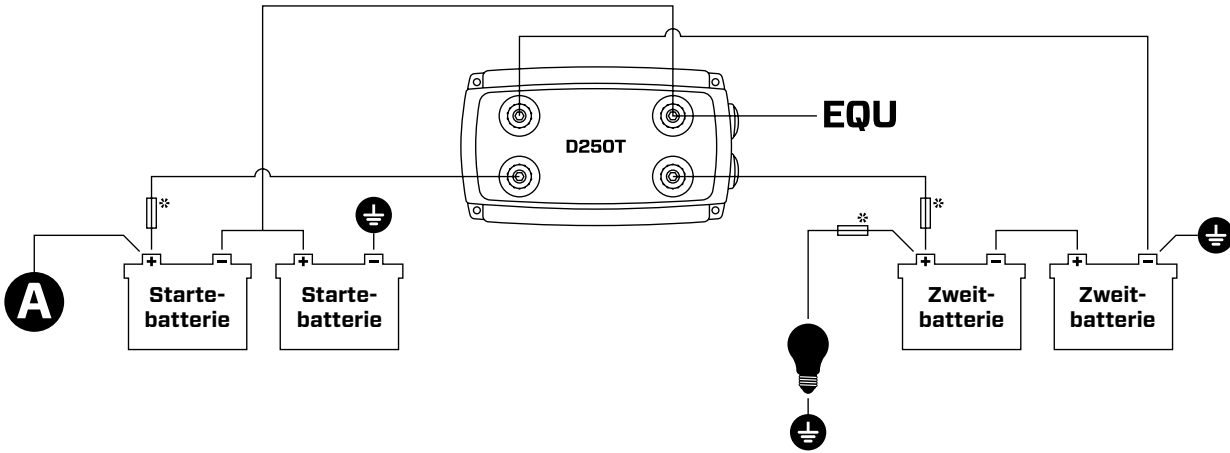
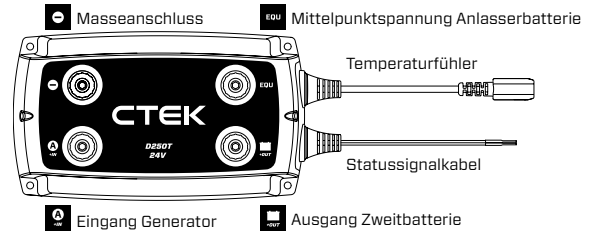
D250T kombiniert mit Smartpass 120T die Vorteile beider Geräte und bietet Ihnen das optimale Leistungsverwaltungssystem für Ihre 24-V-Zweitbatteriesysteme (Hilfsbatterie).

KEY FEATURES

- Gleichstrom-Gleichstrom-Batterieladegerät mit 24 V für Systeme mit einer Starterbatterie und einer Zweitbatterie. Vollautomatische vierstufige Batterieladung von 10A für unterwegs.
- Batterieisolator, der keine Dioden und VSR-Relais benötigt. Bei nicht laufendem Motor trennt D250T die Starterbatterie von der Zweitbatterie.
- Ausgestattet mit einem Temperatursensor zum Ausgleich der Ladespannung bei heißen oder kalten Bedingungen und zum Schutz der Batterie durch Unterbrechung des Ladevorgangs ab einem Temperaturgrenzwert.
- Möglichkeit zum Anschließen einer 24-V-Anzeigeleuchte zur Überwachung des Ladezustands.
- Völlig geräuschloser Betrieb aufgrund eines Kühlsystems ohne Lüfter oder andere bewegliche Teile.
- M8-Terminalsystem für bequeme und niedrige Installationszeit und -kosten.

GEEIGNET FÜR

LKW, Schwerfahrzeuge, Boote, Freizeitfahrzeuge, Busse, Transportfahrzeuge und alle anderen Systeme mit einem 24-V-Doppelbatteriesystem.



TECHNICAL DATA

EINGANG	25.8–32 V, 10-15 A
AUSGANG	28.8 V, 10 A
RÜCKENTLADESTROM*	Weniger als 1 Ah/Monat
WELIGKEIT**	Weniger als 4 %
UMGEBUNGSTEMPERATUR	-20 °C bis +50 °C (-4 °F bis +122 °F)
BATTERIECHEMIE	Blei-Säure
BATTERIETYPEN	24 V; WET, MF, Ca/Ca, AGM, EFB, GEL
BATTERIEKAPAZITÄT	28-200 Ah
SCHUTZSTÄRKE	IP65
GARANTIE	2 Jahre
NETTOGEWICHT (GERÄT MIT KABELN)	0.7 kg
BRUTTOGEWICHT (GERÄTE MIT VERPACKUNG)	0.9 kg
ABMESSUNGEN (L X B X H)	192 x 110 x 65 mm

GARANTIERTE QUALITÄT MIT CTEK

Bei Fragen zu CTEK-Produkten und zum Laden von Batterien wenden Sie sich an den CTEK-Kundendienst. Unsere Produkte und Lösungen sind sicher, unkompliziert und vielseitig. CTEK liefert Ladegeräte in mehr als 70 Länder weltweit. CTEK ist zuverlässiger OEM-Lieferant der angesehensten Auto- und Motorradhersteller der Welt. Weitere Informationen finden Sie auf WWW.CTEK.COM

*) Der Rückentladestrom ist der Strom, um den sich die Batterie entlädt, wenn das Ladegerät nicht an die Stromversorgung angeschlossen ist. CTEK-Ladegeräte haben einen sehr niedrigen Rückentladestrom.

**) Die Qualität der Ladespannung und des Ladestroms ist sehr wichtig. Eine hohe Stromwelligkeit heizt die Batterie auf, wodurch die positive Elektrode altert. Eine hohe Spannungswelligkeit kann andere an die Batterie angeschlossene Ausrüstungen beschädigen. CTEK-Batterieladegeräte erzeugen eine sehr saubere Spannung und einen sehr sauberen Strom mit niedriger Welligkeit.

SMARTPASS 120T + D250T, DIE PERFERTE KOMBINATION FÜR DOPPEL-BATTERIESYSTEME

Diese Installationsform verwaltet große parallele Lasten und lädt und wartet zugleich die Zweitbatterie mit der optimalen Spannung für 24-V-Doppelbatteriesysteme.

Das Ladeverfahren ist effizienter und kürzer, da anfänglich mehr Strom geliefert wird und die parallel geschalteten Verbraucher direkt vom Generator versorgt werden.

