

BE-D Series

Manual del Usuario

CE

SCAME

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	2
DESCRIPCIÓN Y CÓDIGOS DE LOS PRODUCTOS	2
DESCARGO DE RESPONSABILIDAD	3
CONTROL DE ACCESO E IDENTIFICACIÓN	3
HMI	6
PROCESO DE CARGA	8
CONECTIVIDAD	14
ESPECIFICACIONES DEL PRODUCTO, NORMAS y REGLAMENTOS	15
ANOMALÍAS	17
MANTENIMIENTO	19
GARANTÍA	19
INSTRUCCIONES DE DESCARTE	19

INTRODUCCIÓN

Los Wall Box BE-D de Scame son estaciones de carga DC montado en la pared diseñado para Vehículos Eléctricos de Batería (BEVs) y Vehículos Eléctricos Híbridos Enchufables (PHEVs). Es compatible con los métodos de carga CCS tipo 2, CHAdeMO o ambos, dependiendo de la configuración elegida.

Los Wall Box cuenta con una HMI que consiste en una pantalla táctil TFT de 7", un sensor de movimiento y de luz ambiental, así como un lector de tarjeta RFID. Estas características permiten una experiencia de carga fluida e intuitiva.

La unidad cumple con las clasificaciones IP54 e IK10 y, por lo tanto, es adecuada para ser instalada tanto en interiores como en exteriores. Puede utilizarse en zonas privadas, semi-públicas y públicas, en función de las estrategias de identificación activadas en el momento de la puesta en marcha.

DESCRIPCIÓN Y CÓDIGOS DE LOS PRODUCTOS

- La Pieza Números 206.D91-E10 solo admite carga CCS tipo 2.
- La Pieza Números 206.D91-E11 solo admite carga CHAdeMO.
- La Pieza Números 206.D91-E12 admite los modos de carga CCS tipo 2 y CHAdeMO de forma no simultánea.

Cada configuración prevé un router inalámbrico y un armario eléctrico con uno o dos juegos de cables cableados a él. También se dispone de soportes para conectores específicos que garantizan el grado de protección de entrada IP54 y almacenan de forma ordenada cualquiera de los dos juegos de cables mientras no se utilizan para la carga.

NÚMERO DE LA PIEZA	CCS TIPO 2	CHAdEMO
206.D91-E10	•	
206.D91-E11		•
206.D91-E12	•	•

NÚMERO DE LA PIEZA	Descripción
208.AP62	Soporte de conector CCS tipo 2 IP54 IK10
208.AP63	Soporte de conector CHAdEMO IP54 IK10
208.AP64	KIT de telas filtrantes

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD Y PROPÓSITO DE ESTE MANUAL

Los Wall Box BE-D deben ser instalados, operados y mantenidos solo por personal calificado. SCAME PARRE S.p.A. no asume ninguna responsabilidad por las consecuencias causadas por el uso inadecuado de este material.

La documentación técnica es parte integral de este producto. Manténgala siempre a mano hasta que la unidad llegue al final de su vida útil, ya que proporciona información importante. También debe compartirla con todas las personas interesadas si vende, cede o presta el producto a otros. Esta guía debe leerse íntegramente junto con otros documentos relacionados.

Está prohibido utilizar cables de extensión para conectar el vehículo. Tampoco se permite el uso de adaptadores o convertidores.

CONTROL DE ACCESO Y MODOS DE IDENTIFICACIÓN

El inicio de una sesión de carga en el Wall Box BE-D puede realizarse seleccionando diferentes perfiles de acceso, en función del lugar de instalación y de los casos de uso de interés.

La configuración del perfil de acceso debe realizarse a través del sistema de gestión local de Scame.

Para acceder al sistema de gestión conéctese a través de la dirección IP de la LAN a la estación e introduzca las credenciales, no se requiere instalación de software.

Dirección IP (PREDETERMINADA): 192.168.30.126

Username: administrator

Password: Admin123-

FREE ACCESS MODE

En lugares de acceso controlado, como zonas cerradas y con vallas, la unidad normalmente se configura en modo FREE, es decir, cualquier persona que pueda acceder físicamente al cargador está autorizada a utilizarlo por defecto. En otras palabras, no se necesita una identificación explícita del usuario para, por ejemplo, iniciar o

detener las sesiones de carga. Por lo tanto, el lector de tarjetas RFID integrado está desactivado.

El modo de funcionamiento configurado de la estación de carga se indica en la interfaz del sistema de gestión en la sección "Conectores" del menú.



Imagen 1

Modo de acceso de autenticación

El acceso a una sesión de carga puede limitarse a los usuarios autorizados.

Este modo de funcionamiento es adecuado para su instalación en todos los lugares y en todos los casos en los que sea necesario regular el acceso a las estaciones de carga.

Las autorizaciones se pueden gestionar de una de las dos formas posibles:

- Localmente a través del Sistema de Gestión Local de Scame (Net Local)
- Remotamente a través de una Estación Central OCPP (Net OCPP)

Autorización mediante tarjetas de usuario (Net local)

En este caso se habilita el lector de tarjetas RFID y se configura la unidad de forma que sólo responda a los usuarios que tengan tarjetas RFID previamente autorizadas.

El registro de las tarjetas de usuario autorizadas se realiza directamente en el Sistema de Gestión de Scame de la unidad única.

Para configurar este Modo haga clic en el botón de la interfaz "cambiar modo"



Imagen 2

Y luego confirme el paso a “Net”

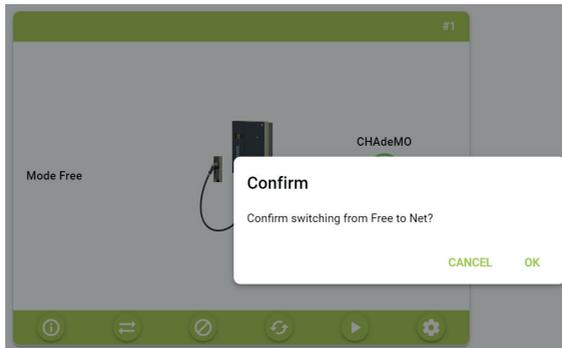


Imagen 3

Una vez configurada la estación para trabajar en modo de funcionamiento “Net”, el administrador puede añadir nuevas tarjetas de usuario.

Para añadir nuevas tarjetas seleccione “Tarjetas” en el menú y haga clic en el botón “Añadir Tarjeta” de la interfaz.

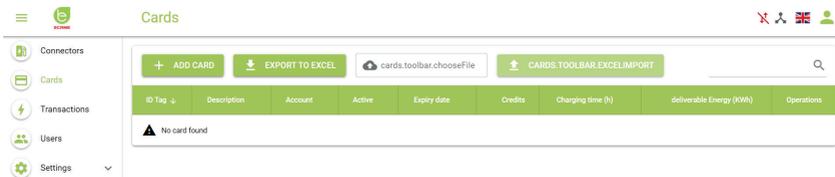


Imagen 4

Autorización a través de la estación central OCPP (Net OCPP)

Es posible configurar la estación para que sea supervisada y controlada por una estación central a través del protocolo OCPP 1.6JSON.

En esta situación, se aceptan todos los casos de uso que normalmente presentan las plataformas de carga, como la facturación, la reserva de cargadores y la identificación remota a través de una aplicación móvil.

Hay que tener en cuenta que el registro de los usuarios autorizados debe realizarse a través de la plataforma de la estación central y, en la mayoría de los casos, el Proveedor de Servicios de E-Mobility suministrará su propia pila de tarjetas de usuario o proporcionará información sobre cómo realizar el registro de nuevos usuarios (por ejemplo, a través de la aplicación móvil, la cuenta de invitado, etc.).

La conexión de las estaciones a una estación central de terceros puede requerir la firma de un contrato con el Proveedor de Servicios de E-Mobility y pueden aplicarse tarifas de suscripción anuales.

BE-D SERIES

Para configurar la estación para que funcione a través de la Estación Central OCPPJSON, con la estación puesta en “Modo Net”, entre en “Ajustes” en el menú y seleccione “Modo de funcionamiento”.

Una vez seleccionado, en la interfaz cambie Settings.logic.systemLogic de “Local” a “OCPP1.6JSON” y rellene los parámetros de configuración requeridos (estos parámetros deben ser suministrados por el EMSP).

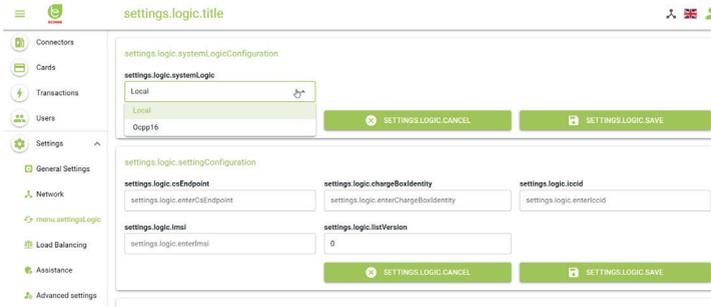


Imagen 5

HMI

El Wall Box BE-D cuenta con una pantalla táctil TFT de 7” que guía intuitivamente al usuario final a través de todos los pasos necesarios de identificación y conexión. Para que el usuario pueda disfrutar tanto de una experiencia agradable como respetuosa con el medio ambiente, la retroiluminación de la pantalla se ajusta dinámicamente en función de los datos detectados por el sensor de movimiento y de luz ambiental, como se explicará a continuación. La imagen 2 muestra la pantalla táctil TFT con una pantalla azul claro rodeada de un marco gris oscuro. El sensor de movimiento y luz ambiental está incrustado en el marco TFT. Sus dos aberturas circulares son visibles en el centro de la parte inferior.

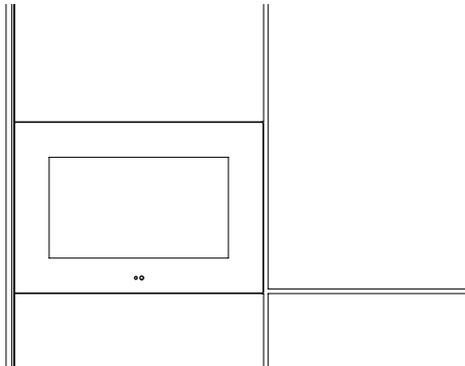


Imagen 6: Vista detallada de la HMI

Mientras no se utiliza el cargador, la retroiluminación de la pantalla se atenúa en pasos discretos en función de la luminosidad ambiental. Por ejemplo, por la noche la atenuación será más pronunciada, mientras que

en un día brillante con la luz del sol brillando directamente en la pantalla la atenuación será mucho menos pronunciada. Por lo tanto, el sistema está diseñado para mostrar claramente que la infraestructura de carga está en funcionamiento, sin iluminar innecesariamente los ojos del usuario. Esta estrategia maximiza la vida útil de la pantalla y ahorra energía eléctrica.

A una distancia de aproximadamente medio metro, el sensor de movimiento detecta que se acerca un usuario final. Esto hace que el cargador salga de su estado no operativo predeterminado y entre en el modo operativo. Esto se hace evidente para el usuario final aumentando inmediatamente el brillo de la pantalla, cuyo nivel se sigue ajustando en pasos discretos dependiendo de la luz ambiental. Alternativamente, se puede entrar en el modo operativo tocando directamente la pantalla táctil.

En el modo operativo, el usuario final pasa por el proceso de carga, como se explicará en detalle en el siguiente capítulo.

En su caso, dependiendo del método de identificación elegido, el usuario sólo tiene que presentar una tarjeta RFID previamente activada frente al lector RFID incorporado. Este se encuentra en la parte derecha de la pantalla y, como se muestra en la imagen 7, está marcado con el símbolo de designación RFID.

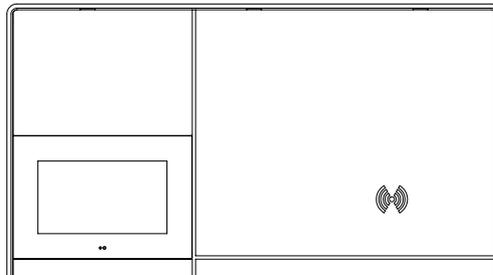


Imagen 7: Lector RFID

PROCESO DE CARGA

Mientras está en el estado no operativo predeterminado, la Wall Box BE-D muestra el “be logo” en la pantalla TFT.



Imagen 8: protector de pantallas con el be logo

Al activar el sensor de movimiento o al tocar la pantalla TFT, el cargador entra en el modo operativo y la pantalla muestra la pantalla de selección de conectores. Si la unidad funciona en modo FREE, no es necesario identificarse para iniciar la carga. En caso contrario, es necesario presentar la tarjeta RFID frente al lector rfid. Este puede tener uno o dos conectores dependiendo del modelo específico de la unidad: 206.D91-E10 muestra solo CCS tipo 2 -ver imagen 4-, 206.D91-E11 muestra sólo CHAdeMO, y 206.D91-E12 muestra ambos -ver imagen 9.

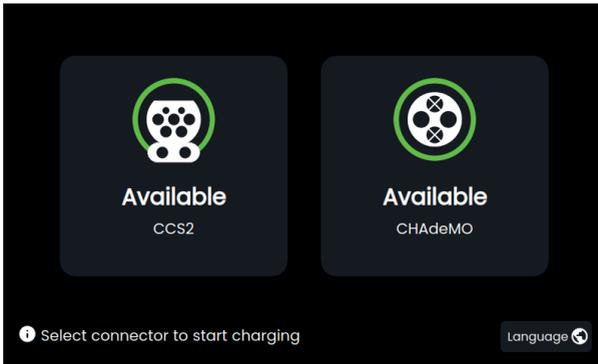


Imagen 9: 206.D91-E12 con ambos conectores

Dependiendo del método de carga del vehículo eléctrico que necesita, la selección se realiza tocando el símbolo del conector correspondiente.

Si es necesario, el idioma también se puede cambiar en este momento tocando el mapa del mundo en la esquina inferior derecha. La imagen 11 muestra la pantalla de selección de idioma, entre los idiomas disponibles.

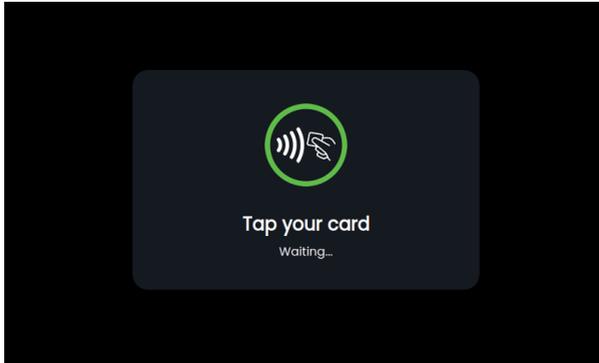


Imagen 10: Pantalla de visualización del lector RFID

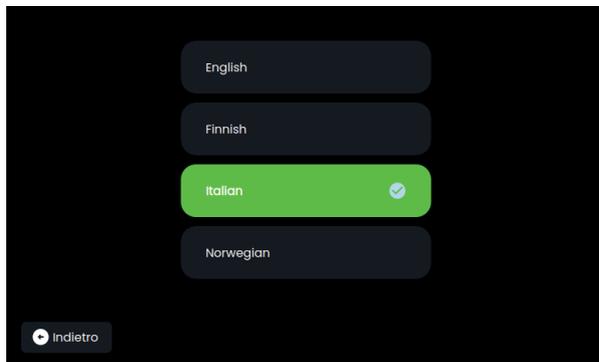


Imagen 11: Idiomas

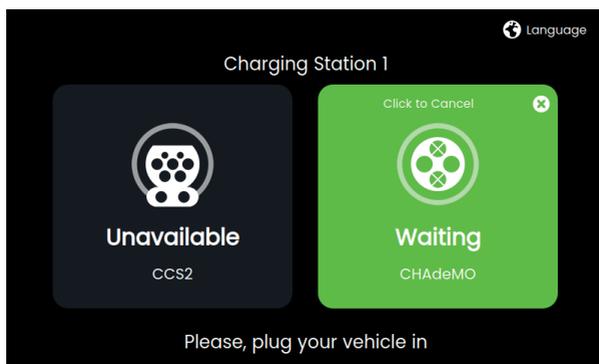


Imagen 12: Preparación de CHAdeMO - conector desenchufado

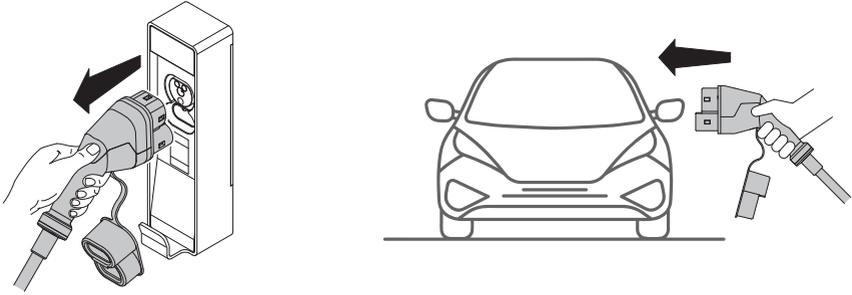


Imagen 13: operaciones de carga



Imagen 14: Preparación de CHAdeMO - conector enchufado

Con la mayoría de los vehículos eléctricos, el proceso de carga se realizará automáticamente a partir de este momento. En cambio, con los VEs CHAdeMO más antiguos que solo soportan la primera versión del protocolo, es decir, la versión 0.9.1 de CHAdeMO, no se puede detectar automáticamente la presencia del conector en la entrada del vehículo. Por ello, el usuario final debe confirmar explícitamente que el conector CHAdeMO ha sido insertado. Esto se hace pulsando el botón de confirmación que se muestra en la imagen 15.

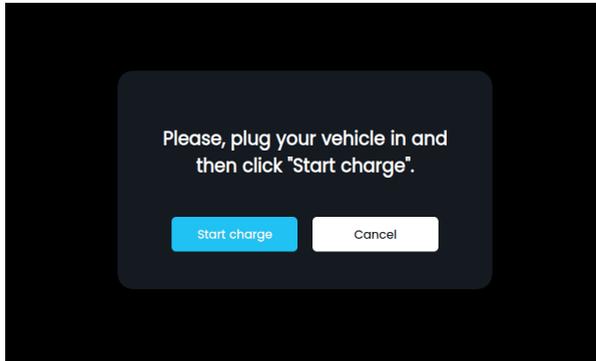


Imagen 15: confirmar CHAdeMO

En este momento se establece el enlace de datos entre el VE y el cargador y, tras unos segundos de comunicación, comienza la transferencia de energía eléctrica. La imagen 16 ejemplifica los datos informativos que se muestran al usuario, que incluyen el estado del enchufe (reservado, carga en curso, carga completada), el Estado de Carga de la batería informado por el VE (SoC 0 a 100%), la cantidad de energía ya entregada al VE (kWh), la potencia instantánea (kW), la hora de inicio de la carga y su duración (h:min).

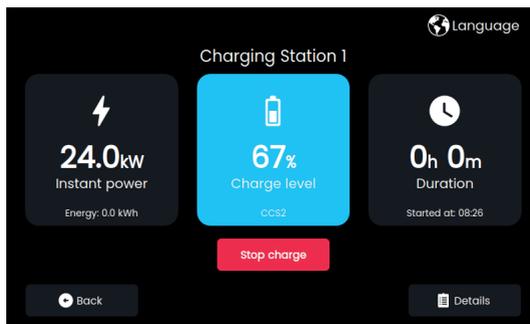


Imagen 16: telemetría del proceso

Los detalles del proceso de carga se mostrarán pulsando en la esquina inferior derecha de la pantalla

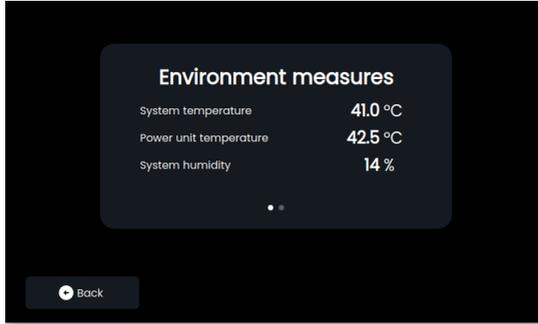


Imagen 17: detalle 1

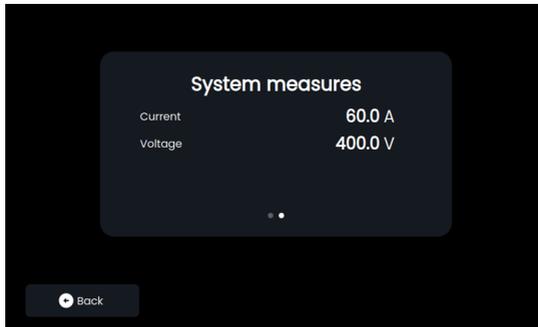


Imagen 18: detalle 2

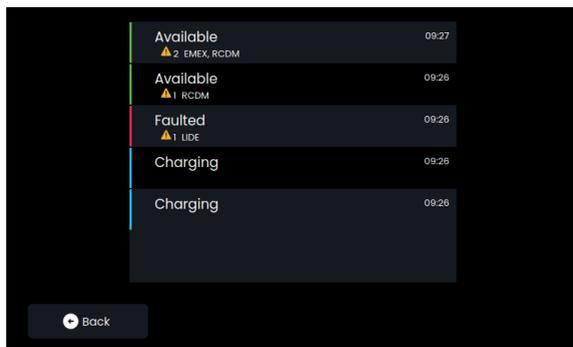


Imagen 19: mensaje de error

Si se produce algún error o fallo durante la carga, se mostrará un mensaje similar al de la imagen 19

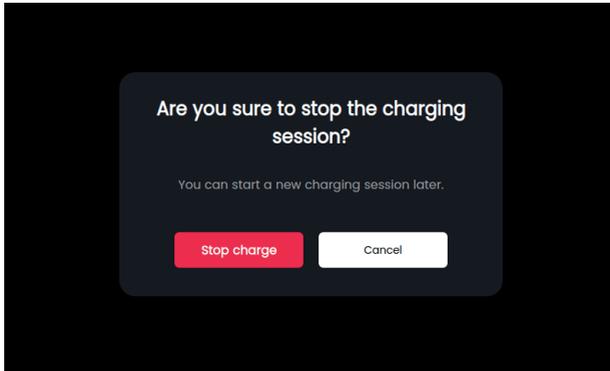


Imagen 20: confirmar parada

El proceso de carga se detendrá bien automáticamente, cuando el VE alcance el SoC preestablecido por el usuario final, o de forma manual, si el usuario final así lo decide. En el segundo caso, es necesario pulsar un botón específico para confirmar la decisión. Vea la imagen 20.

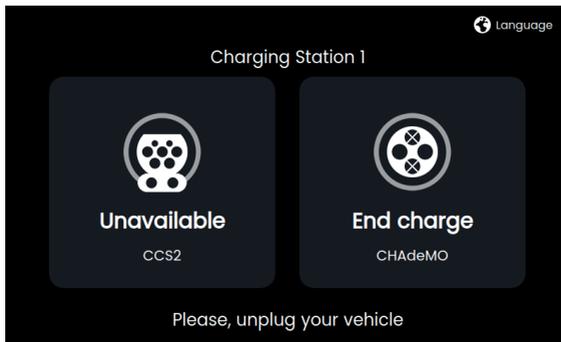


Imagen 21: parada

Si la unidad funciona en modo FREE, no es necesario identificarse para detener la carga. En caso contrario, es necesario presentar la tarjeta RFID frente al lector RFID.

CONECTIVIDAD

Todos los modelos admiten una conexión Ethernet por cable estándar y vienen con un enrutador inalámbrico incorporado que también proporciona conectividad móvil 4G (LTE)/3G/2G y WiFi. Para la comunicación móvil 4G (LTE)/3G/2G, se debe insertar una tarjeta SIM en el enrutador. Ver imagen 22.

La tarjeta SIM se activará previo acuerdo con los clientes.

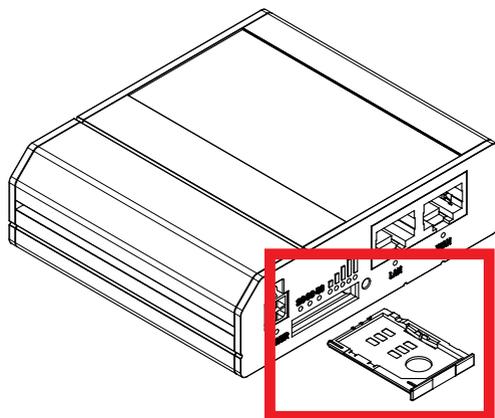


Imagen 22: router inalámbrico con bandeja de tarjeta SIM ampliada

ESPECIFICACIONES DEL PRODUCTO, NORMAS Y REGLAMENTOS

Información General

Descripción

Wall Box SCAME DC, 25 kW, CE, 1 o 2 conectores de salida, CCS tipo 2 y CHAdeMO, cables de 4,5 m, pantalla táctil TFT de 7", lector RFID, EMC Clase A

Datos técnicos

Configuraciones de salida	Configuración 1 (206.D91-E10): CCS tipo 2	Configuración 2 (206.D91-E11): CHAdeMO	Configuración 3 (206.D91-E12): CCS tipo 2+ CHAdeMO no simultáneamente
Potencia de salida	Pico 25 kW Continuo 25 kW		
Número de Conectores EV	(CCS tipo 2) 1 pieza	(CHAdeMO) 1 pieza	(CCS tipo 2) 1 Pz. (CHAdeMO) 1Pz.
Número de Enchufes de CA Tomacorrientes	Ninguno		
Longitud del Cable	4,5 m		
Tensión de Salida Mín (Vout)	150 V DC		
Tensión de Salida Máx (Vout)	(CCS tipo 2) 1000 V DC	(CHAdeMO) 500 V DC	(CCS tipo 2) 1000 V DC (CHAdeMO) 500 V DC
Corriente de Salida Máxima (Iout)	60 A DC		
AC Conexión de alimentación de entrada	3P + N + PE		
Tensión de Alimentación	400 V AC +/- 10% (50 Hz o 60 Hz)		
Potencia de Alimentación AC	Nominal 27 kW, 40 A / Pico 27 kW, 40 A		
Eficiencia	94% a potencia nominal		
Dimensiones mecánicas	794 mm (A) x 594 mm (A) x 252mm (P)		
Peso	Aproximadamente 70 kg sin incluir los cables		
Índice de Protección de Ingreso	IP54		
Índice de Resistencia a los Impactos	IK10		
Temperatura ambiente	-30 a +50 °C (disminución de capacidad por encima de +45°C, 14 kW en 50°C)		
Temperatura de almacenamiento	-30 a +60 °C		
Altitud	2500 m máx.		
Humedad	5% a 95% sin condensación		
Ruido acústico	< 55dB en todas las direcciones		
Conexiones de Net	Módem GSM 3G/4G Puerto Ethernet 1 x LAN 10/100Mbps WiFi IEEE 802.11b/g/n, Punto de Acceso (AP), Estación (STA)		
Ancho de Banda de Net Garantizado	3G hasta 42Mbps, 4G hasta 150Mbps Ethernet 10Mbps		
Método de Autenticación	RFID ISO1443A MiFare Classic, MiFare Plus, MiFare DESFire		
HMI	Pantalla táctil TFT de 7" con retroiluminación ajustable Sensores de movimiento y luz ambiental		
Comunicación	OCPP 1.6 JSON		

BE-D SERIES

Marca de conformidad CE con las directivas pertinentes de la UE:
2014/35/UE, Directiva de Baja Tensión (LVD para la Seguridad)
2014/30/UE, Compatibilidad Electro-Magnética (EMC)
2014/53/UE, Directiva sobre Equipos de Radio (NET) pendiente
2011/65/UE (RoHS2)

Normas y reglamentos

Emisión EMC: Clase A, IEC 61000-6-4, Inmunidad EMC: IEC 61000-6-2 ambientes industriales
IEC 61851-1
IEC 61851-21-2
IEC 61851-23
IEC 61851-24
IEC 61439-7
IEC 60529
Reglamento REACH
UNI EN 17186

DIN SPEC 70121
CCS Básico

Ver. CHAdeMO Ver. 0.9, Ver. 1.1, 1.2
edición 4.

DIN SPEC 70121
CCS Básico
Ver. CHAdeMO Ver. 0.9, Ver. 1.1, 1.2
edición 4.

Medidor de Potencia AC

Clase B MID (Medidor de energía 3P+N 63A Modbus MID)

Método de montaje

Montaje en la pared

ANOMALÍAS

ALARMA CÓDIGO DESPLEGADO	ALARMA SIGNIFICADO	CAUSA	COMPORTAMIENTO
LIDE	Puerta abierta	La puerta delantera está abierta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que la puerta esté cerrada 2. Comprobar el estado del interruptor ubicado dentro del cuadro (consultar la imagen) 3. Verificar que la conexión entre el interruptor y la tarjeta esté en buen estado
BLCK	Error bloqueo toma CHAdeMO	La estación no logra bloquear el conector CHAdeMO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar el conector CHAdeMO y si es necesario sustituirlo 2. Verificar las conexiones del cable de recarga CHAdeMO, dentro de la estación
CPSE	Señal CP en corto circuito	Hay un problema de corto circuito hacia tierra, con la señal del CP en el conector CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 2. Verificar las condiciones del conector CCS2, que esté en buen estado 3. Verificar las conexiones del cable de recarga CCS2, dentro de la estación
CPLS	Señal CP perdida	Hay un problema de pérdida de la señal del CP en el conector CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 2. Verificar las condiciones del conector CCS2, que esté en buen estado 3. Verificar las conexiones del cable de recarga CCS2, dentro de la estación
VBUS	Ausencia de alimentación	No hay alimentación en la estación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar si se han disparado las protecciones en la línea de alimentación 2. Verificar la bondad de la conexión de la señal que detecta la presencia de la fuente de alimentación dentro de la estación
MFRE	Error lector RFID	Se ha producido un error con el lector de tarjeta RFID	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el lector no esté dañado 2. Pruebe a reiniciar la estación 3. Verificar que la conexión entre el lector y la tarjeta de control SPU, esté en buen estado
EMTR	Error contador de energía CA	Se ha producido un error de comunicación con el contador de energía CA dentro de la estación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que la tensión de alimentación de la estación está presente 2. Pruebe a reiniciar la estación 3. Verificar que el contador de energía dentro de la estación esté encendido y funcione
OVCE	Corto circuito en la salida CC	Se ha producido un corto circuito en la salida de recarga CC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Para restablecer el error, es necesario apagar la estación durante 10 minutos y volver a encenderla 2. Intentar cargar de nuevo con otro vehículo, si el problema persiste verificar el estado de los cables y conectores de carga, si están dañados deben ser sustituidos 3. El módulo de potencia está dañado, será necesario sustituirlo
HGTP	Alta temperatura detectada	Alarma de temperatura alta de la estación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Esperar a que baje la temperatura y la estación vuelva a estar disponible 2. Posible avería del sensor de temperatura, es necesario sustituir la tarjeta de control del SPU

BE-D SERIES

ALARMA CÓDIGO DESPLEGADO	ALARMA SIGNIFICADO	CAUSA	COMPORTAMIENTO
HTCC	Alta temperatura detectada CCS2	Los contactos del conector de recarga CCS2 han alcanzado una temperatura elevada (superior a 90°C)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 2. Verificar las condiciones del conector CCS2, que esté en buen estado 3. Verificar el estado de las conexiones del cable de recarga CCS2, dentro de la estación
USDE	Error tarjeta uSD	Hay errores relacionados con la tarjeta de memoria uSD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que la memoria uSD esté bien insertada en la tarjeta de control SPU 2. Verificar que la memoria uSD esté funcionando, en caso contrario, sustituir por una nueva (facilitar el código para la compra)
CHDM	Error carga CHAdeMO	Se ha producido un error de comunicación con la recarga de tipo CHAdeMO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el conector está insertado correctamente 2. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 3. Verificar que el cable y el conector estén en buen estado, en caso contrario es necesaria la sustitución 4. Verificar el estado de las conexiones del cable de recarga CHAdeMO dentro de la estación
CCS2	Error carga CCS2	Se ha producido un error de comunicación con la recarga de tipo CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el conector está insertado correctamente 2. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 3. Verificar que el cable y el conector estén en buen estado, en caso contrario es necesaria la sustitución 4. Verificar el estado de las conexiones del cable de recarga CCS2 dentro de la estación
PWME	Error módulo de potencia	Se ha producido un error con el módulo de potencia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que la estación esté alimentada correctamente 2. Apagar la estación durante 10 minutos, encenderla de nuevo y verificar que la avería ha desaparecido 3. Verificar que la conexión interna entre la tarjeta de control SPU y el módulo de potencia, esté en buen estado
DGIF	Error de dispersión hacia tierra del cable de recarga	Se ha producido una pérdida de aislamiento entre la salida CC y la tierra.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar las condiciones del conector de recarga, que esté en buen estado, en caso contrario sustituirlo 2. Verificar que el problema no persista con otro vehículo
EMRG	Emergencia	Botón de emergencia pulsado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el botón de emergencia se ha soltado correctamente 2. Verificar que la conexión entre el botón de emergencia y la tarjeta de control SPU esté en buen estado
EVSA	Parada anómala	La carga se ha detenido de manera anómala	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificar que el problema no persista con otro vehículo 2. Reiniciar la estación

MANTENIMIENTO

El Wall Box es un armario eléctrico completo. El mantenimiento solo debe ser realizado por personal cualificado y autorizado.

Antes de abrir la puerta frontal del Wall Box, es necesario desconectar de forma segura la alimentación en el disyuntor principal para evitar el peligro de descargas eléctricas o lesiones.

No retire ni derive ninguno de los dispositivos de protección previstos.

Cada seis meses:

- los filtros de ventilación tienen que ser sustituidos por personal autorizado (208.AP64).
- es necesario realizar una inspección visual de los cables de carga. Si el cable correspondiente muestra signos visuales de deshilachado, deformación o cualquier otro tipo de daño, es necesario sustituirlo.
- es necesario realizar una inspección visual de los conectores de carga. Es necesario sustituir un juego de cables si el conector correspondiente muestra daños estructurales en el cuerpo mecánico, conductores expuestos, signos de oxidación o arqueos de las partes conductoras, o cualquier otro tipo de daño

GARANTÍA

ESTA GARANTÍA LIMITADA SE RESTRINGE EXPRESAMENTE AL COMPRADOR ORIGINAL DEL CARGADOR BE-D SCAME.

INSTRUCCIONES DE DESCARTE



“Implementación de la Directiva 2012/19/UE sobre Waste Electrical and Electronic Equipment (WEEE)”, relativa a la reducción del uso de sustancias peligrosas en aparatos eléctricos y electrónicos, así como a la eliminación de residuos”.

El símbolo del contenedor de basura tachado en el equipo o en su embalaje indica que el producto debe eliminarse por separado de otros residuos al final de su vida útil.

Por lo tanto, el usuario debe llevar el equipo desechado a centros de recogida selectiva adecuados para residuos eléctricos y electrónicos.

Para obtener más detalles, comuníquese con la autoridad correspondiente.

La adecuada recogida segregada de los equipos para su posterior reciclado, tratamiento o eliminación respetuosa con el medio ambiente ayuda a prevenir daños al medio ambiente ya la salud humana, y favorece la reutilización y/o el reciclaje de los materiales que componen los equipos.

La disposición abusiva del producto por parte del usuario dará lugar a la aplicación de multas administrativas de acuerdo con las leyes vigentes.

SCAME

InfoTECH

ITALY	WORLDWIDE
<small>Numero Verde</small>	ScameOnLine
800-018009	www.emobility-scame.com



VIA COSTA ERTA, 15
24020 PARRE (BG) ITALIA
TEL. +39 035 705000
emobility-scame.com