

Serie BE-D

Manuale dell'utente

CE

SCAME

INDICE

INTRODUZIONE	2
DESCRIZIONE DEL PRODOTTO E CODICI PRODOTTO	2
ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ E SCOPO DI QUESTO MANUALE	3
CONTROLLO DEGLI ACCESSI E MODI D'IDENTIFICAZIONE	3
HMI	6
PROCESSO DI RICARICA	8
CONNETTIVITÀ	14
SPECIFICHE, NORME e REGOLAMENTI DEL PRODOTTO	15
ANOMALIE	17
MANUTENZIONE	19
GARANZIA	19
ISTRUZIONI PER LO SMALTIMENTO	19

INTRODUZIONE

Il Wall Box Scame BE-D è una stazione di ricarica per veicoli elettrici a batteria (BEV) e veicoli elettrici ibridi plug-in (PHEV). È compatibile con il metodo di ricarica CCS di tipo 2, CHAdeMO o entrambi, a seconda della configurazione scelta.

Il Wall Box è dotato di un'interfaccia HMI composta da un display touch TFT da 7", un sensore di movimento e di luce ambientale e un lettore di schede RFID. Queste caratteristiche consentono un'esperienza di ricarica intuitiva e senza interruzioni.

L'unità soddisfa i requisiti di protezione IP54 e IK10 ed è quindi adatta per essere installata sia all'interno che all'esterno. Può essere utilizzata in aree private, semipubbliche e pubbliche, a seconda delle impostazioni attivate al momento della messa in servizio.

DESCRIZIONE DEL PRODOTTO E CODICI PRODOTTO

- Il modello 206.D91-E10 supporta solo il metodo di ricarica CCS di tipo 2.
- Il modello 206.D91-E11 supporta solo il metodo di ricarica CHAdeMO.
- Il modello 206.D91-E12 supporta entrambi i metodi di ricarica CCS 2 e CHAdeMO, ma non devono essere utilizzati contemporaneamente.

Ogni configurazione prevede un router wireless e un quadro elettrico a cui sono collegati uno o due cavi. Sono inoltre disponibili supporti dedicati per i connettori che garantiscono un grado di protezione IP54 e consentono di riporre in modo ordinato i cavi quando non vengono utilizzati per la ricarica.

CODICE PRODOTTO	CCS TIPO 2	CHAdEMO
206.D91-E10	•	
206.D91-E11		•
206.D91-E12	•	•

CODICE PRODOTTO	Descrizione
208.AP62	Porta connettore CCS di tipo 2 IP54 IK10
208.AP63	Porta connettore CHAdEMO IP54 IK10
208.AP64	KIT Panni Filtranti

ESCLUSIONE DI RESPONSABILITÀ E SCOPO DEL PRESENTE MANUALE

Il Wall Box BE-D deve essere installato, messo in funzione, utilizzato e riparato solo da personale qualificato. SCAME PARRE S.p.A. non si assume alcuna responsabilità per eventuali conseguenze causate dall'uso improprio di questo materiale.

La documentazione tecnica è parte integrante di questo prodotto. Tenerla sempre a portata di mano fino al termine del ciclo di vita dell'unità, in quanto fornisce informazioni importanti. Dovrebbe inoltre essere condivisa con tutte le persone interessate nel caso in cui si venda, si ceda o si presti il prodotto ad altri. La presente guida deve essere letta integralmente insieme agli altri documenti correlati.

È vietato utilizzare prolunghe per collegare il veicolo. Non è consentito nemmeno l'uso di adattatori o adattatori di conversione.

MODALITÀ DI CONTROLLO DEGLI ACCESSI E DI IDENTIFICAZIONE

L'avvio di una sessione di ricarica sul Wall Box BE-D può essere effettuato selezionando diversi profili di accesso, a seconda del luogo di installazione e dei casi d'uso di interesse.

La configurazione del profilo di accesso deve essere effettuata tramite il sistema di gestione locale di Scame.

Per accedere al sistema di gestione collegarsi via LAN all'indirizzo IP della stazione e inserire le credenziali; non è richiesta l'installazione di alcun software.

Indirizzo IP (DEFAULT): 192.168.30.126

Username: administrator

Password: Admin123-

FREE ACCESS MODE

Nei luoghi ad accesso controllato, come ad esempio le aree recintate, l'unità è tipicamente impostata in modalità libera, ovvero chiunque sia in grado di accedere fisicamente alla stazione è autorizzato ad utilizzarla per

impostazione predefinita. In altre parole, non è necessaria l'identificazione esplicita dell'utente per avviare o interrompere, ad esempio, le sessioni di ricarica. Il lettore di schede RFID integrato è quindi disattivato.

La modalità di funzionamento configurata della stazione di ricarica è indicata nell'interfaccia del sistema di gestione alla voce "Connettori" del menu.

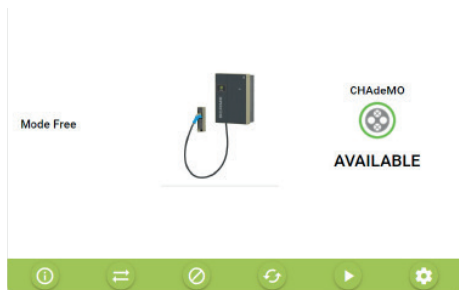


Immagine 1

Modalità di accesso di autenticazione

L'accesso a una sessione di ricarica può essere limitato agli utenti autorizzati.

Questa modalità di funzionamento è adatta all'installazione in tutti i luoghi e in tutti i casi in cui è necessario regolare l'accesso alle stazioni di ricarica.

Le autorizzazioni possono essere gestite in uno dei due modi possibili:

- Localmente tramite il sistema di gestione locale Scame (Net locale)
- Da remoto tramite una stazione centrale OCPP (Net OCPP)

Autorizzazione tramite schede utente (Net Locale)

In questo caso, il lettore di schede RFID è abilitato e l'unità è impostata in modo da rispondere solo agli utenti in possesso di schede RFID precedentemente autorizzate.

La registrazione delle tessere utente autorizzate avviene direttamente nel sistema di gestione Scame della singola unità.

Per configurare questa modalità, fare clic sul pulsante di interfaccia "Cambia modalità"



Immagine 2

Quindi confermare il passaggio alla modalità "Net"

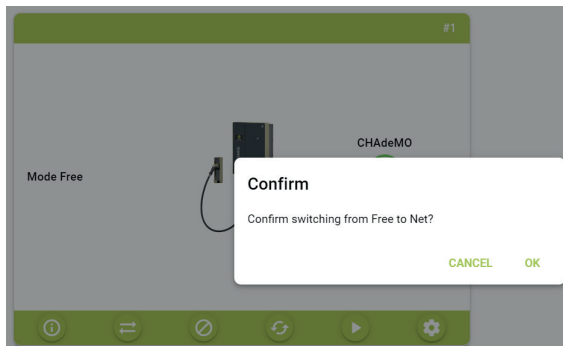


Immagine 3

Una volta impostata la stazione in modalità operativa "Net", l'amministratore può aggiungere nuove schede utente.

Per aggiungere nuove schede, selezionare "Schede" nel menu e fare clic sul pulsante "Aggiungi scheda" nell'interfaccia.

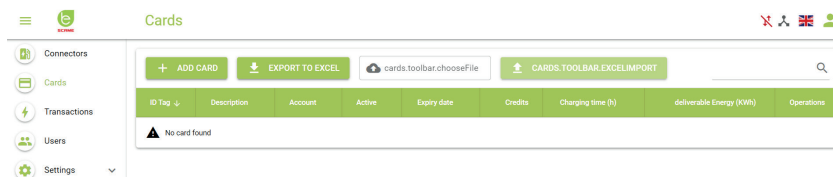


Immagine 4

Autorizzazione tramite stazione centrale OCPP (Net OCPP)

È possibile configurare la stazione in modo che venga monitorata e controllata da una stazione centrale tramite il protocollo OCPP 1.6JSON.

In questo caso sono supportati tutti i casi d'uso tipici delle piattaforme di ricarica, come la fatturazione, la prenotazione dei caricabatterie e l'identificazione remota tramite un'applicazione mobile.

Si noti che la registrazione degli utenti autorizzati deve essere effettuata tramite la piattaforma della stazione centrale e nella maggior parte dei casi i fornitori di servizi di mobilità elettrica di terze parti forniranno la propria pila di schede utente o forniranno informazioni su come effettuare la registrazione di nuovi utenti (ad esempio, tramite app mobile, account ospite e così via).

Il collegamento delle stazioni a una stazione centrale di terzi può richiedere la sottoscrizione di un contratto con il fornitore di servizi di mobilità elettrica e l'applicazione di tariffe di abbonamento annuali.

Per configurare la stazione per funzionare tramite la stazione centrale OCPP, con la stazione impostata in "Modalità Net", accedere a "Impostazioni" nel menu e selezionare "Modalità operativa".

Una volta selezionata la modalità, nell'interfaccia modificare Settings.logic.systemLogic da "Locale" a "OCPP1.6JSON" e compilare i parametri di configurazione richiesti (questi parametri devono essere forniti dall'EMSP).

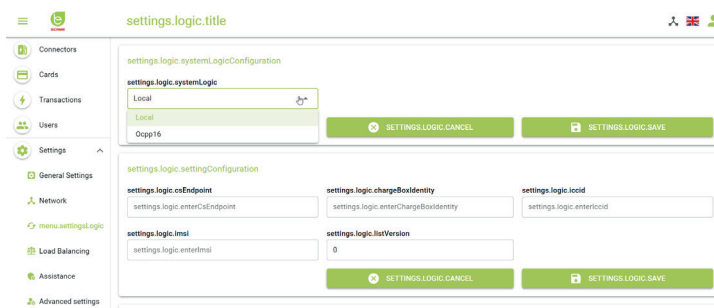


Immagine 5

Interfaccia HMI

Il Wall Box BE-D è dotato di un display touch TFT da 7" che guida intuitivamente l'utente finale attraverso tutte le fasi di identificazione e collegamento necessarie. Per un'esperienza di facile utilizzo e rispettosa dell'ambiente, la retroilluminazione del display viene regolata in modo dinamico in base ai dati rilevati dal sensore di movimento e di luce ambientale, come verrà spiegato di seguito. L'immagine 6 raffigura il display touch TFT. Il sensore di movimento e di luce ambientale è incorporato nel telaio dell'TFT. Le due aperture circolari sono visibili al centro del lato inferiore.

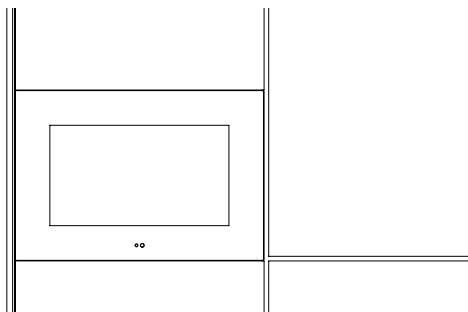


Immagine 6: Vista dettagliata dell'interfaccia HMI

Quando la stazione di ricarica non viene utilizzata, la retroilluminazione del display si attenua man mano in base alla luminosità dell'ambiente. Ad esempio, di notte l'oscuramento sarà più evidente, mentre in una giornata luminosa con la luce del sole che illumina direttamente il display l'oscuramento sarà molto meno evidente. Il sistema è quindi progettato in modo da mostrare chiaramente che l'infrastruttura di ricarica è attiva e funzionante, senza generare inutilmente luce che danneggia gli occhi dell'utente. Questo sistema ottimizza la durata del display e consente di risparmiare energia elettrica.

A una distanza di circa mezzo metro, il sensore di movimento rileva l'avvicinarsi di un utente finale. In questo modo, la stazione di ricarica esce dallo stato non operativo predefinito ed entra in modalità operativa. Ciò viene reso evidente all'utente finale aumentando immediatamente la luminosità del display, il cui livello viene comunque regolato a passi discreti in base alla luce ambientale. In alternativa, è possibile accedere alla modalità operativa toccando direttamente il display touch.

In modalità operativa, l'apparecchio finale viene sottoposto al processo di carica, come verrà spiegato nel dettaglio nel capitolo seguente.

Ove applicabile, a seconda del metodo di identificazione scelto, l'utente deve semplicemente avvicinare una scheda RFID precedentemente attivata al lettore RFID integrato che si trova sul lato destro del display e, come mostra l'immagine 7, è contrassegnato dal simbolo di designazione RFID.

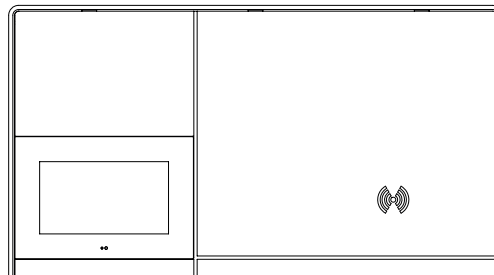


Immagine 7: Lettore RFID

FREE ACCESS MODE

Nello stato non operativo predefinito, il Wall Box BE-D mostra il "logo" sul display TFT.

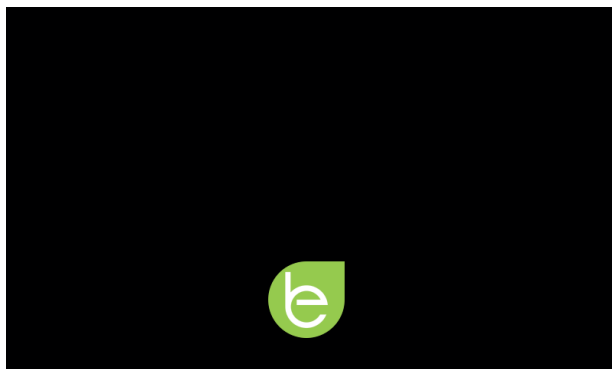


Immagine 8: salvaschermo con logo

Attivando il sensore di movimento o toccando il display TFT, la stazione di ricarica entra in modalità operativa e il display visualizza la schermata di selezione dei connettori. Se l'unità funziona in modalità FREE, non è necessaria alcuna identificazione per avviare la carica. In caso contrario, la scheda RFID deve essere avvicinata al lettore RFID. Questo può avere uno o due connettori, a seconda del modello specifico dell'unità: il modello 206.D91-E10 supporta solo il sistema CCS di tipo 2, il modello 206.D91-E11 supporta solo il sistema CHAdeMO e il modello 206.D91-E12 li supporta entrambi, vedere immagine 9.

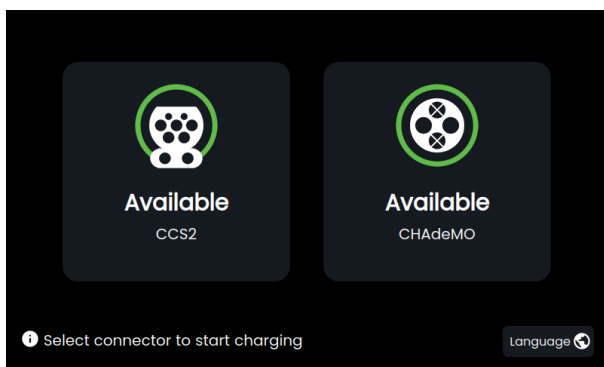


Immagine 9: Modello 206.D91-E12 con entrambi i connettori

A seconda dei metodi di ricarica supportati dal veicolo elettrico da ricaricare, la selezione avviene toccando il simbolo del connettore corrispondente.

Se necessario, è possibile modificare la lingua toccando la mappa del mondo nell'angolo in basso a destra. L'immagine 11 mostra la schermata di selezione della lingua, tra le lingue disponibili.

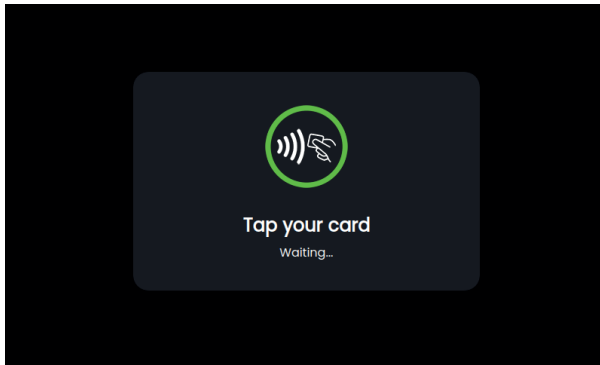


Immagine 10: Display del lettore RFID

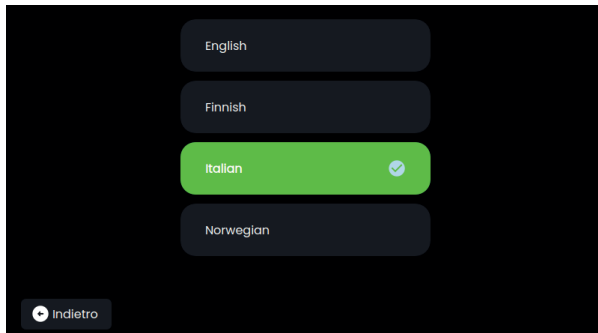


Immagine 11: Lingue

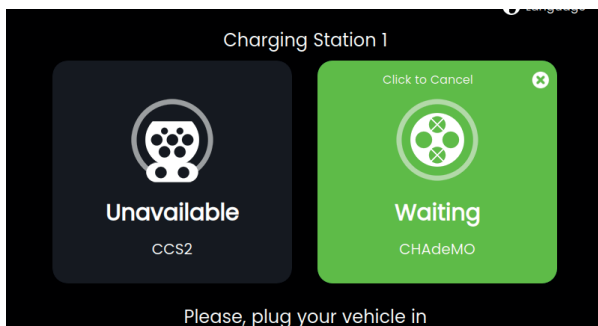


Immagine 12: Preparazione CHAdeMO - connettore non inserito

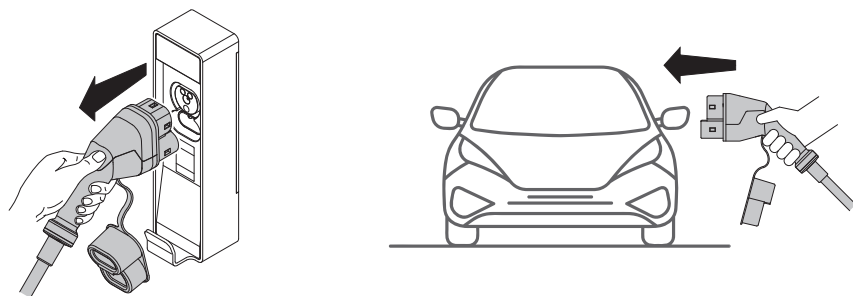


Immagine 13: operazioni di ricarica

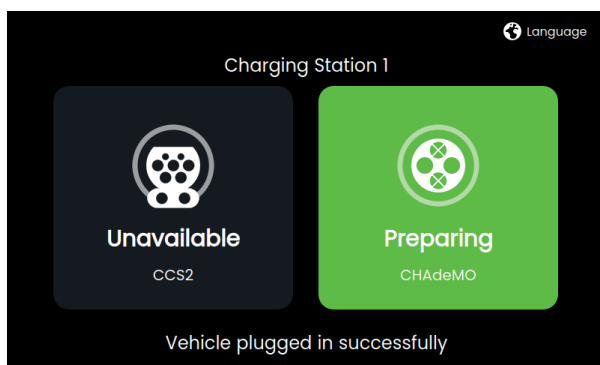


Immagine 14: Preparazione CHAdeMO - connettore inserito

Per la maggior parte dei veicoli elettrici, il processo di ricarica avverrà automaticamente da questo momento in poi. Al contrario, con i vecchi veicoli elettrici CHAdeMO che supportano solo la prima versione del protocollo, cioè CHAdeMO versione 0.9.1, la presenza della spina nell'ingresso dedicato del veicolo elettrico non può essere rilevata automaticamente. Per questo motivo, l'utente finale deve verificare esplicitamente che il connettore CHAdeMO sia stato effettivamente inserito. A tale scopo, toccare il pulsante di conferma raffigurato nell'immagine 15.

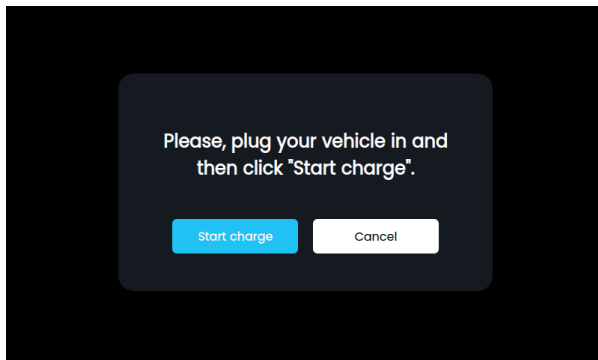


Immagine 15: conferma CHAdeMO

A questo punto si stabilisce il collegamento dati tra il veicolo e la stazione di ricarica e, dopo pochi secondi di comunicazione, inizia il trasferimento di energia elettrica. L'immagine 16 riporta un esempio dei dati informativi che vengono mostrati all'utente, tra cui lo stato della spina (riservato, carica in corso, carica completata), lo stato di carica della batteria segnalato dal veicolo (SoC da 0 a 100%), la quantità di energia già fornita al veicolo (kWh), la potenza istantanea (kW), l'ora di inizio della carica e la durata (h:min).

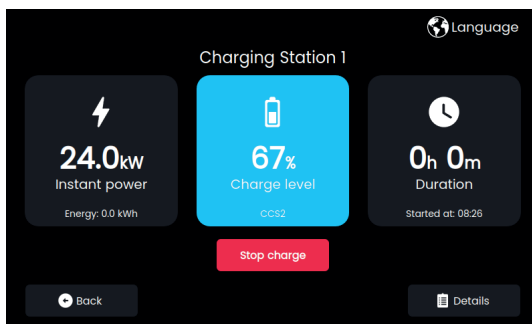


Immagine 16: telemetria di processo

I dettagli del processo di ricarica vengono visualizzati toccando l'angolo in basso a destra dello schermo

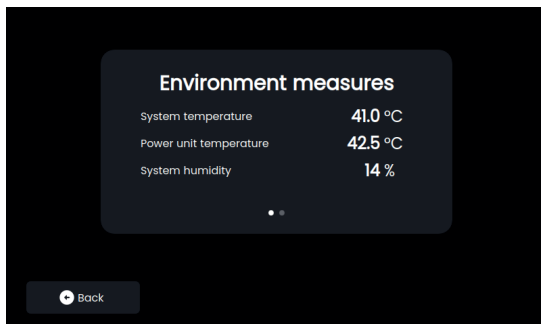


Immagine 17: dettaglio 1

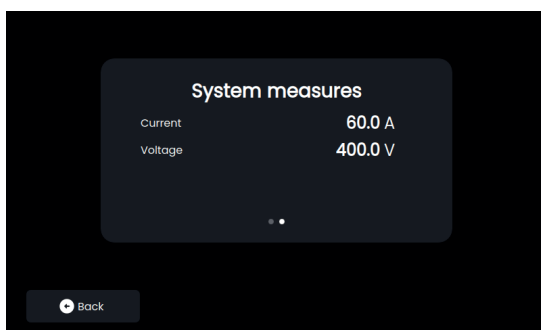


Immagine 18: dettaglio 2

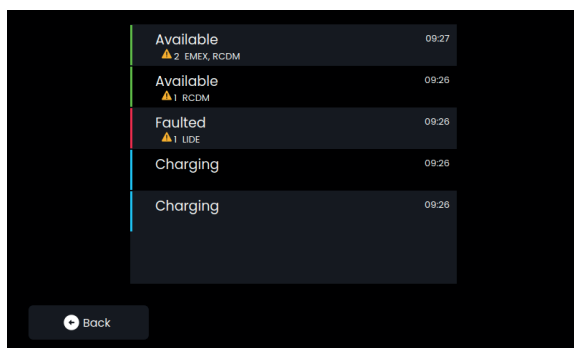


Immagine 19: messaggio di errore

In caso di errore o di guasto durante la ricarica, verrà visualizzato un messaggio simile a quello raffigurato nell'immagine 19

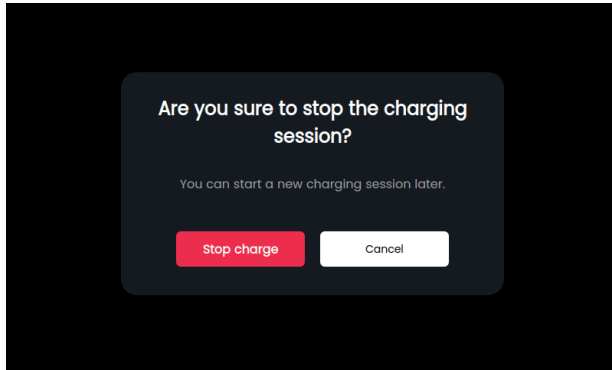


Immagine 20: conferma dell'arresto

Il processo di ricarica si interrompe automaticamente, quando il veicolo raggiunge il SoC preimpostato dall'utente finale, oppure manualmente, se l'utente finale decide di arrestarlo. Nel secondo caso è necessario premere un pulsante dedicato per confermare la decisione. Vedere immagine 20.

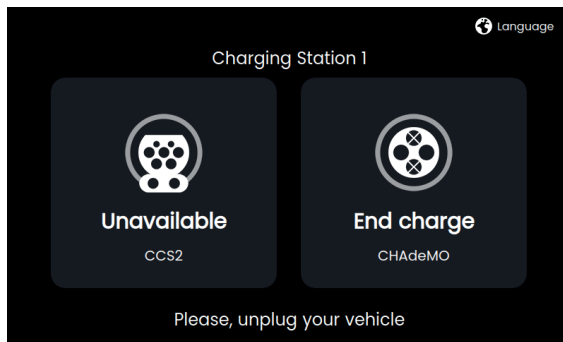


Immagine 21: arresto

Se l'unità funziona in modalità FREE, non è necessaria alcuna identificazione per interrompere la carica. In caso contrario, la scheda RFID deve essere avvicinata al lettore RFID.

CONNETTIVITÀ

Ogni singolo modello supporta una connessione Ethernet cablata standard e viene fornito con un router wireless integrato che fornisce anche connettività mobile 4G (LTE)/3G/2G e WiFi. Per la comunicazione mobile 4G(LTE)/3G/2G è necessario inserire una scheda SIM nel router. Vedi immagine 22.

La carta SIM sarà attivata previo accordo con i clienti.

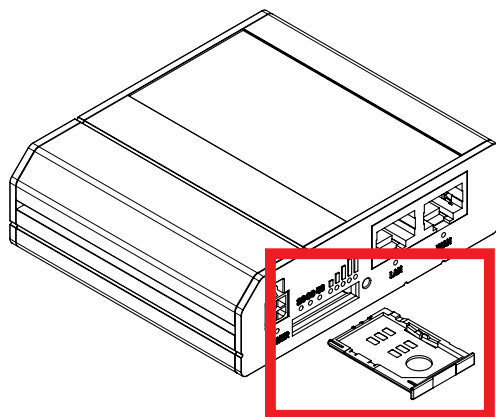


Immagine 22: router wireless con alloggiamento estensibile per scheda SIM

SPECIFICHE DI PRODOTTO, STANDARD E NORMATIVE

Informazioni generali

Descrizione

Wall Box SCAME CC, 25 kW, CE, 1 o 2 connettori di uscita, CCS di tipo 2 e CHAdEMO, cavi da 4,5 m, display touch TFT da 7", lettore RFID, CEM Classe A

Dati tecnici

Configurazioni di uscita	Configurazione 1 (206.D91-E10): CCS tipo 2	Configurazione 2 (206.D91-E11): CHAdEMO	Configurazione 3 (206.D91-E12): CCS tipo 2+ CHAdEMO non contemporaneamente
Potenza di uscita	Picco 25 kW Continuo 25 kW		
Numero di connettori EV	(CCS tipo 2) 1 pezzo	(CHAdEMO) 1 pezzo	(CCS tipo 2) 1 pz. (CHAdEMO) 1 pz.
Numero di prese CA	Nessuno		
Lunghezza cavo	4,5 m		
Tensione di uscita minima (Vout)	150 V CC		
Tensione di uscita massima (Vout)	(CCS tipo 2) 1000 V CC	(CHAdEMO) 500 V CC	(CCS tipo 2) 1000 V CC (CHAdEMO) 500 V CC
Corrente di uscita massima (Iout)	60 A CC		
Collegamento alimentazione di ingresso CA	3P + N + PE		
Tensione di alimentazione	400 V CA +/- 10% (50 Hz o 60 Hz)		
Alimentazione CA	Nominale 27 kW, 40 A / Picco 27 kW, 40 A		
Efficienza	94% alla potenza nominale		
Dimensioni meccaniche	794 mm (A) x 594 mm (L) x 252 mm (P)		
Peso	Circa 70 kg, esclusi i cavi		
Grado di protezione di ingresso	IP54		
Grado di resistenza agli urti	IK10		
Temperatura ambiente	da -30 a +50 °C (derating termico oltre i 45°C, 14 kW a 50°C)		
Temperatura di stoccaggio	da -30 a +60 °C		
Altitudine	2500 m max		
Umidità	da 5% a 95% senza condensa		
Rumore acustico	< 55dB in tutte le direzioni		
Connessioni di rete	Modem GSM 3G/4G Porta Ethernet 1 x LAN 10/100Mbps WiFi IEEE 802.11b/g/n, punto di accesso (AP), stazione (STA)		
Larghezza di banda di rete garantita	3G fino a 42 Mbps, 4G fino a 150 Mbps Ethernet 10Mbps		
Metodo di autenticazione	RFID ISO1443A MiFare Classic, MiFare Plus, MiFare DESFire		
Interfaccia HMI	Display touch TFT da 7" con retroilluminazione regolabile e sensori di movimento e di luce ambientale		
Comunicazione	OCPP 1.6 JSON		

Marchio di conformità CE con le direttive UE pertinenti:
2014/35/UE, Direttiva Bassa Tensione (LVD, per garantire la sicurezza)
2014/30/UE, Compatibilità elettromagnetica (CEM)
2014/53/UE, Direttiva sulle apparecchiature radio (RED) in attesa di approvazione
2011/65/UE (RoHS2)

Norme e regolamenti

Emissione CEM: Classe A, IEC 61000-6-4, Immunità CEM: Ambienti industriali IEC 61000-6-2
IEC 61851-1
IEC 61851-21-2
IEC 61851-23
IEC 61851-24
IEC 61439-7
IEC 60529
Regolamento REACH
UNI EN 17186

DIN SPEC 70121
CCS Base

CHAdEMO ver. 0.9, ver. 1.1, ver. 1.2
edizione 4.

DIN SPEC 70121
CCS Base
CHAdEMO ver. 0.9, ver. 1.1, ver. 1.2
edizione 4.

Misuratore di potenza CA

Classe B MID (contatore di energia 3P+N 63A Modbus MID)

Metodo di montaggio

Montaggio a parete

ANOMALIE

ALLARME CODICE VISUALIZZATO	SIGNIFICATO ALLARME	CAUSA	AZIONE
LIDE	Portella aperta	La portella anteriore è aperta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che la portella sia chiusa 2. Controllare lo stato dell'interruttore posto all'interno del quadro (fare riferimento ad una immagine) 3. Verificare che la connessione fra l'interruttore e la scheda sia in buono stato
BLCK	Errore blocco presa CHAdeMO	La stazione non riesce a bloccare il connettore CHAdeMO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare il connettore CHAdeMO e in caso sostituirlo 2. Verificare le connessioni del cavo di ricarica CHAdeMO, all'interno della stazione
CPSE	Segnale CP in corto circuito	È presente un problema di corto circuito verso terra, con il segnale del CP sul connettore CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 2. Verificare le condizioni del connettore CCS2 che sia in buono stato 3. Verificare le connessioni del cavo di ricarica CCS2, all'interno della stazione
CPLS	Segnale CP perso	È presente un problema di perdita del segnale del CP sul connettore CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 2. Verificare le condizioni del connettore CCS2 che sia in buono stato 3. Verificare le connessioni del cavo di ricarica CCS2, all'interno della stazione
VBUS	Assenza alimentazione	Non è presente l'alimentazione alla stazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare se sono intervenute le protezioni sulla linea di alimentazione 2. Verificare la bontà della connessione del segnale che rileva la presenza dell'alimentazione all'interno della stazione
MFRE	Errore lettore RFID	Si è verificato un errore con il lettore di carte RFID	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il lettore non sia danneggiato 2. Provare a riavviare la stazione 3. Verificare che la connessione fra il lettore e la scheda di controllo SPU sia in buono stato
EMTR	Errore energy Meter AC	Si è verificato un errore di comunicazione con l'energy meter AC interno alla stazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che sia presente la tensione di alimentazione della stazione 2. Provare a riavviare la stazione 3. Verificare che l'energy meter interno alla stazione sia acceso e funzionante
OVCE	Corto circuito sull'uscita DC	Si è verificato un corto circuito sulla linea di ricarica DC	<ol style="list-style-type: none"> 1. Per ripristinare l'errore è necessario spegnere la stazione per 10 min e poi riaccenderla 2. Riprovare la carica con un altro veicolo, se il problema persiste verificare le condizioni dei cavi e connettori di ricarica, se danneggiati dovranno essere sostituiti 3. Il modulo di potenza si è danneggiato, sarà necessario la sostituzione
HGTP	Rilevata alta temperatura	Allarme di temperatura alta della stazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Attendere affinché la temperatura si abbassi e la stazioni ritorni disponibile 2. Possibile guasto al sensore di temperatura, è richiesta la sostituzione della scheda di controllo SPU

ALLARME CODICE VISUALIZZATO	SIGNIFICATO ALLARME	CAUSA	AZIONE
HTCC	Rilevata alta temperatura CCS2	I contatti del connettore di ricarica CCS2 hanno raggiunto una temperatura elevata (oltre i 90°C)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 2. Verificare le condizioni del connettore CCS2 che sia in buono stato 3. Verificare lo stato delle connessioni del cavo di ricarica CCS2, all'interno della stazione
USDE	Errore scheda uSD	Sono presenti degli errori legati alla scheda di memoria uSD	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che la memoria uSD sia bene inserita nella scheda di controllo SPU 2. Verificare che la memoria uSD sia funzionante, in caso contrario sostituita con una nuova (fornire codice per acquisto)
CHDM	Errore carica CHAdeMO	Si è verificato un errore di comunicazione con la ricarica di tipo CHAdeMO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il connettore sia inserito correttamente 2. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 3. Verificare che il cavo ed il connettore siano in buone condizioni, in caso contrario è richiesta la sostituzione 4. Verificare lo stato delle connessioni del cavo di ricarica CHAdeMO all'interno della stazione
CCS2	Errore carica CCS2	Si è verificato un errore di comunicazione con la ricarica di tipo CCS2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il connettore sia inserito correttamente 2. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 3. Verificare che il cavo ed il connettore siano in buone condizioni, in caso contrario è richiesta la sostituzione 4. Verificare lo stato delle connessioni del cavo di ricarica CCS2 all'interno della stazione
PWME	Errore modulo di potenza	Si è verificato un errore con il modulo di potenza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che la stazione si alimentata correttamente 2. Spegnerla stazione per 10 min e poi riaccenderla e verificare che il guasto sia rientrato 3. Verificare che la connessione interna fra la scheda di controllo SPU e il modulo di potenza, sia in buono stato
DGIF	Errore di dispersione verso terra del cavo di ricarica	Si è verificata una perdita di isolamento fra l'uscita DC e la terra.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare le condizioni del connettore di ricarica che sia in buono stato, in caso contrario sostituirlo 2. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo
EMRG	Emergenza	Pulsante di emergenza premuto	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il pulsante di emergenza sia stato rilasciato correttamente 2. Verificare che la connessione fra il pulsante di emergenza e la scheda di controllo SPU sia in buono stato
EVSA	Arresto anomalo	La carica si è arrestata in modo anomalo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verificare che il problema non persista con un altro veicolo 2. Riavviare la stazione

MANUTENZIONE

Il Wall Box è un vero e proprio quadro elettrico. La manutenzione deve essere eseguita solo da personale qualificato e autorizzato.

Prima di aprire lo sportello anteriore del Wall Box, è necessario disattivare l'alimentazione dall'interruttore principale per evitare il rischio di scosse elettriche o lesioni.

Non rimuovere o bypassare i dispositivi di protezione previsti.

Ogni sei mesi:

- i filtri di ventilazione devono essere sostituiti da personale autorizzato (codice 208.AP64).
- è necessario eseguire un'ispezione visiva dei cavi di ricarica. Il cablaggio deve essere sostituito se il cavo corrispondente presenta segni visivi di sfilciamento, deformazione o qualsiasi altro tipo di danno.
- È necessario eseguire un'ispezione visiva dei connettori di ricarica. Il cablaggio deve essere sostituito se il connettore corrispondente presenta danni strutturali al corpo meccanico, conduttori esposti, tracce di ruggine o arcuatura delle parti sotto tensione, o qualsiasi altro segno di danneggiamento.

GARANZIA

LA PRESENTE GARANZIA LIMITATA È ESPRESSAMENTE RISERVATA ALL'ACQUIRENTE ORIGINALE DEL CARICABATTERIE BE-D SCAME.

ISTRUZIONI PER LO SMALTIMENTO



“Attuazione della Direttiva 2012/19/UE sui Rifiuti di Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche (RAEE)”, relativa alla riduzione dell’uso di sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche, nonché allo smaltimento dei rifiuti”.

Il simbolo del cassonetto barrato riportato sull’apparecchiatura o sul suo imballo indica che il prodotto deve essere smaltito separatamente dagli altri rifiuti al termine della sua vita utile.

L’utente dovrà quindi conferire le apparecchiature dismesse presso idonei centri di raccolta differenziata per rifiuti elettrici ed elettronici.

Per maggiori dettagli, si prega di contattare l’autorità competente.

Un’adeguata raccolta differenziata delle apparecchiature per il successivo riciclaggio, trattamento o smaltimento ecocompatibile contribuisce a prevenire danni all’ambiente e alla salute umana e favorisce il riutilizzo e/o il riciclaggio dei materiali che compongono le apparecchiature.

Lo smaltimento abusivo del prodotto da parte dell’utente comporta l’applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla normativa vigente.

SCAME

InfoTECH

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



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