

# FARGO

## T O O L S

MANUAL DE INSTRUCCIONES



# MÁQUINA DIAGNOSIS

## FT1435

Gracias por comprar esta Máquina Diagnósis.  
Para garantizar que el producto funcione correctamente, lea las instrucciones antes de su uso.

## ESPECIFICACIONES

- **Pantalla:** Retroiluminada, 128 x 64 píxeles con ajuste de contraste.
- **Temperatura de funcionamiento:** 0 °C a 60 °C (32 °F a 140 °F).
- **Temperatura de almacenamiento:** -20 °C a 70 °C (-4 °F a 158 °F).
- **Alimentación externa:** 8.0 a 18.0 V a través de la batería del vehículo.
- **Accesorios incluidos:** Cable OBD II: alimenta la herramienta y permite la comunicación entre la herramienta y el vehículo.
- **Idioma:** inglés, francés, alemán, neerlandés, español, ruso y portugués.

## INFORMACIÓN GENERAL

Diagnóstico a bordo (OBD) 11

La primera generación del sistema de diagnóstico a bordo (denominado OBD 1) fue desarrollada por la Junta de Recursos del Aire de California (ARB) e implementada en 1988 para monitorear algunos de los componentes de control de emisiones de los vehículos. A medida que la tecnología evolucionó y aumentó el deseo de mejorar el sistema de diagnóstico a bordo, se desarrolló una nueva generación.

Esta segunda generación de la normativa de diagnóstico a bordo se denomina “OBD 11”.

El sistema OBD II está diseñado para monitorear los sistemas de control de emisiones y los componentes clave del motor mediante pruebas continuas o periódicas de componentes específicos y del estado del vehículo. Al detectar un problema, el sistema OBD II enciende una luz de advertencia (MIL) en el panel de instrumentos del vehículo para alertar al conductor, generalmente con la frase “Check Engine” o “Service Engine Soon”. El sistema también almacena información importante sobre la falla detectada para que un técnico pueda identificar y solucionar el problema con precisión.

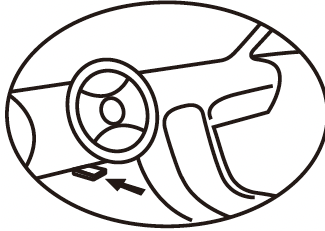
A continuación, se presentan tres datos valiosos:

- 1) Si la luz indicadora de falla (MIL) está encendida o apagada;
- 2) Qué códigos de diagnóstico de problemas (DTC), si los hay, están almacenados;
- 3) Estado del monitor de preparación.

### Ubicación del Conector de Enlace de Datos (DLC)

El DLC (Conector de Enlace de Datos o Conector de Enlace de Diagnóstico) es el conector estandarizado de 16 cavidades donde las herramientas de diagnóstico se conectan a la computadora de a bordo del vehículo. El DLC suele ubicarse a 30 cm del centro del panel de

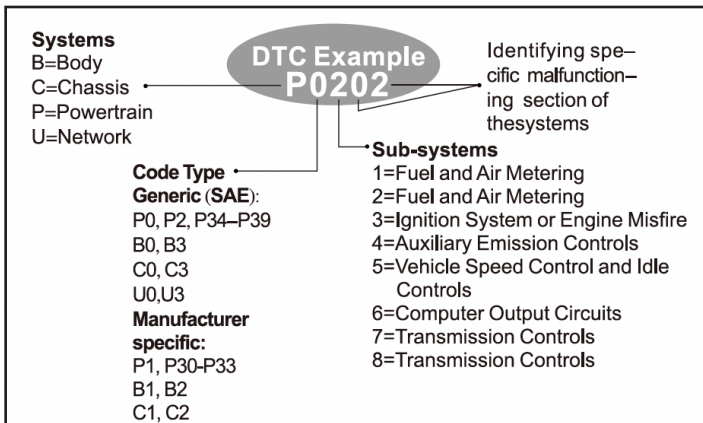
instrumentos (tablero), debajo o alrededor del lado del conductor en la mayoría de los vehículos. Si el Conector de Enlace de Datos no se encuentra debajo del tablero, debería haber una etiqueta que indique su ubicación. En algunos vehículos asiáticos y europeos, el DLC se encuentra detrás del cenicero, y este debe retirarse para acceder a la conexión. Si no se encuentra el DLC, consulte el manual de servicio del vehículo para conocer su ubicación.



### Códigos de Diagnóstico de Problemas (DTC)

Los Códigos de Diagnóstico de Problemas OBD 11 son códigos que almacena el sistema de diagnóstico de la computadora de a bordo en respuesta a un problema detectado en el vehículo. Estos códigos identifican un área problemática específica y sirven como guía para determinar dónde podría estar ocurriendo una falla en el vehículo. Los Códigos de Diagnóstico de Problemas OBD 11 consisten en un código alfanumérico de cinco dígitos. El primer carácter, una letra, identifica qué sistema de control genera el código. Los otros cuatro caracteres, todos números, proporcionan información adicional sobre el origen del DTC y las condiciones de funcionamiento que lo provocaron. A continuación, se muestra un ejemplo para ilustrar la estructura de los dígitos:

Identifica la sección específica de los sistemas que presenta fallas.



## **Estado de preparación del monitor OBDII**

Los sistemas OBDII deben indicar si el sistema de monitorización del PCM del vehículo ha completado las pruebas de cada componente. Los componentes probados se reportarán como “Listo” o “Completado”, lo que significa que han sido probados por el sistema OBDII. El propósito de registrar el estado de preparación es permitir a los inspectores determinar si el sistema OBDII del vehículo ha probado todos los componentes o sistemas.

El módulo de control del tren motriz (PCM) configura un monitor como “Listo” o “Completado” después de realizar un ciclo de conducción adecuado. El ciclo de conducción que activa un monitor y establece los códigos de preparación como “Listo” varía para cada monitor. Una vez que un monitor se configura como “Listo” o “Completado”, permanecerá en este estado. Diversos factores, como el borrado de códigos de diagnóstico de problemas (DTC) con una herramienta SEAN, pueden provocar que los monitores de preparación se configuren como “No listo”. Dado que los tres monitores continuos evalúan constantemente, se reportarán como “Listos” en todo momento. Si no se completa la prueba de un monitor discontinuo compatible, el estado del monitor se reportará como “No completo” o “No listo”.

Para que el sistema de monitor OBD esté listo, el vehículo debe conducirse en diversas condiciones normales de funcionamiento. Estas condiciones pueden incluir una combinación de conducción en carretera con arranques y paradas, conducción en ciudad y al menos un período de inactividad durante la noche. Para obtener información específica sobre cómo preparar el sistema de monitor OBD de su vehículo, consulte el manual del propietario\*.

## **Definiciones de OBD II**

Módulo de Control del Tren Motriz (PCM). Terminología OBD II para la computadora de a bordo que controla el motor y el tren motriz.

Luz Indicadora de Mal Funcionamiento (MIL): La Luz Indicadora de Mal Funcionamiento (Servicio del Motor Pronto, Revisar el Motor) es un término utilizado para la luz en el panel de instrumentos. Su función es alertar al conductor o al técnico de reparación de que hay un problema con uno o más sistemas del vehículo, lo que podría causar que las emisiones excedan las normas federales. Si la MIL se ilumina con una luz fija, indica que se ha detectado un problema y que el vehículo debe recibir servicio lo antes posible. En ciertas circunstancias, la luz del tablero parpadeará o destellará. Esto indica un problema grave y el parpadeo tiene como objetivo desalentar la operación del vehículo. El sistema de diagnóstico a bordo del vehículo no puede apagar la MIL hasta que se completen las reparaciones necesarias o la condición ya no exista.

DTC: Códigos de Diagnóstico de Problemas (DTC) que identifican qué sección del sistema de control de emisiones ha fallado. Criterios de Habilitación: También denominados Condiciones de Habilitación. Son los eventos o condiciones específicos del vehículo que deben ocurrir en el motor para que los diversos monitores se activen o se activen. Algunos monitores requieren que el vehículo siga una rutina de “ciclo de conducción” prescrita como parte de los criterios de habilitación. Los ciclos de conducción varían según el vehículo y para cada monitor de cada vehículo. Ciclo de conducción OBD 11: Un modo específico de operación del vehículo que proporciona las condiciones necesarias para que todos los monitores de preparación del vehículo estén listos. El propósito de completar un ciclo de conducción OBD 11 es forzar al vehículo a ejecutar sus diagnósticos a bordo. Es necesario realizar algún tipo de ciclo de conducción después de borrar los DTC de la memoria del PCM. Realizar

un ciclo de conducción completo del vehículo “configurará” los monitores de preparación para que se puedan detectar futuras fallas. Los ciclos de conducción varían según el vehículo y el monitor que se debe reiniciar. Para conocer el ciclo de conducción específico del vehículo, consulte el Manual del Propietario.

Datos de Imagen Congelada: Cuando ocurre una falla relacionada con las emisiones, el sistema OBD II no solo establece un código, sino que también registra una instantánea del parámetro operativo del vehículo para ayudar a identificar el problema. Este conjunto de valores se conoce como Datos de Imagen Congelada y puede incluir parámetros del motor como las RPM del motor, la velocidad del vehículo, el flujo de aire, la carga del motor, la presión del combustible, el valor de ajuste del combustible, el nivel de refrigerante del motor y la sincronización del encendido. avance, al inicio de bucle cerrado.

### **Cobertura de vehículos**

El escáner OBDII/EOBD FARGO TOOLS KW309 está especialmente diseñado para funcionar con todos los vehículos compatibles con OBD II, incluidos aquellos equipados con el protocolo de próxima generación: Red de Área de Control (CAN). La EPA exige que todos los vehículos (automóviles y camionetas ligeras) de 1996 en adelante vendidos en Estados Unidos sean compatibles con OBD II, incluyendo todos los vehículos nacionales, asiáticos y europeos.

Un pequeño número de vehículos de gasolina de los años 1994 y 1995 son compatibles con OBD II. Para verificar si un vehículo de 1994 o 1995 es compatible con OBD II, consulte la etiqueta de información de control de emisiones del vehículo (VECI), ubicada debajo del capó o junto al radiador en la mayoría de los vehículos. Si el vehículo cumple con OBD II, la etiqueta indicará “Certificado OBD II”. Además, las regulaciones gubernamentales exigen que todos los

vehículos compatibles con OBD II tengan un conector de enlace de datos (DLQ) “común” de dieciséis pines. Para que su vehículo cumpla con OBD II, debe tener un conector de enlace de datos (DLC) de 16 pines debajo del tablero y la etiqueta de información de control de emisiones del vehículo debe indicar que el vehículo cumple con OBD II.

## **SOLUCIÓN DE PROBLEMAS DEL PRODUCTO**

### **Error de enlace del vehículo**

Se produce un error de comunicación si la herramienta Sean no se comunica con la ECU (Unidad de Control del Motor) del vehículo. Para comprobarlo, siga estos pasos:

- Verifique que el encendido esté en ON (Encendido);
- Compruebe que el conector OBD 11 de la herramienta Sean esté bien conectado al DLC del vehículo;
- Verifique que el vehículo sea compatible con OBD2;
- Apague el encendido y espere unos 10 segundos. Vuelva a encenderlo y continúe con la prueba.
- Verifique que el módulo de control no esté defectuoso.

### **Error de funcionamiento**

Si la herramienta Sean se bloquea, se produce una excepción o la ECU (Unidad de Control del Motor) del vehículo responde demasiado lentamente a las solicitudes. Para reiniciar la herramienta, siga estos pasos:

- Mantenga presionado el botón de encendido durante al menos 2 segundos para reiniciar la herramienta Sean.
- Apague el encendido y espere unos 10 segundos.
- Vuelva a encender el motor y continúe con la prueba. El escáner no enciende. Si el escáner no enciende o funciona incorrectamente, realice lo siguiente para comprobarlo:
- Compruebe que el conector OBDII del escáner esté bien conectado al DLC del vehículo.
- Compruebe si los pines del DLC están doblados o rotos. Limpie los pines del DLC si es necesario.
- Compruebe la batería del vehículo para asegurarse de que

siga funcionando correctamente, con al menos 8 voltios.

## **Diagnóstico OBDII**

Cuando la herramienta SEAN detecte más de un módulo de control del vehículo, se le solicitará que seleccione el módulo donde se recuperarán los datos. Los módulos que se seleccionan con mayor frecuencia son el Módulo de Control del Tren Motriz [PCM] y el Módulo de Control de la Transmisión [TCM].

**PRECAUCIÓN:** No conecte ni desconecte ningún equipo de prueba con el encendido activado o el motor en marcha.

1) Apague el motor.

2) Localice el conector de enlace de datos (DLC) de 16 pines del vehículo.

3) Conecte el cable de la herramienta de diagnóstico al DLC del vehículo.

4) Encienda el motor. El motor puede estar apagado o en marcha.

5) Pulse el botón ENTER para acceder al menú principal. Utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar Diagnóstico en el menú.

Si desea borrar los datos, pulse el botón ENTER; si no desea borrarlos, pulse ESC o utilice los botones ARRIBA/ABAJO para seleccionar NO y pulse ENTER para continuar. Vea un resumen del estado del sistema (estado de la luz indicadora de falla (MIL), recuento de DTC, estado del monitor) en la pantalla. Espere unos segundos o pulse cualquier tecla para que aparezca el menú de diagnóstico. Si se detecta más de un módulo, se le pedirá que seleccione uno antes de realizar la prueba. Utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar un módulo y pulse ENTER.

6) Pulse el botón ENTER para confirmar. Se observará una secuencia de mensajes que muestran los protocolos O8D2 en la pantalla hasta que se detecte el protocolo del vehículo.

- Si la herramienta Sean no se comunica con la ECU (Unidad de Control del Motor) del vehículo, aparecerá el mensaje “¡ERROR DE ENLACE!” en la pantalla.
- Verifique que el encendido esté en ON.
- Compruebe que el conector OBD 11 de la herramienta Sean esté bien conectado al DLC del vehículo.
- Verifique que el vehículo sea compatible con O8D2.
- Apague el encendido y espere unos 10 segundos. Vuelva a encenderlo y repita el procedimiento desde el paso 5. Si el mensaje “ERROR DE ENLACE” no desaparece, es posible que la herramienta Sean tenga problemas para comunicarse con el vehículo. Contacte a su distribuidor local o al departamento de atención al cliente del fabricante para obtener ayuda.

7) Se le solicitará que borre los datos almacenados previamente. Revíselos detenidamente antes de borrarlos. Si no hay datos almacenados en la herramienta de diagnóstico, no aparecerá el mensaje anterior.

8) Si desea borrar los datos, presione el botón ENTER; si no desea borrarlos, presione ESC o use los botones ARRIBA/ ABAJO para seleccionar NO y presione ENTER para continuar.

9) Vea un resumen del estado del sistema (estado de la luz MIL, conteos de DTC, estado del monitor) en la pantalla. Espere unos segundos o presione cualquier tecla para que aparezca el menú de diagnóstico.

## **LECTURA DE CÓDIGOS**

(1) La lectura de códigos se puede realizar con la llave en marcha y el motor apagado (KOEO) o con la llave en marcha y el motor en marcha (KOER). (2) Los códigos almacenados, también conocidos como “códigos duros” o “códigos permanentes”, hacen que el módulo de control ilumine la luz indicadora de mal funcionamiento (MIL) cuando se produce una falla relacionada con las emisiones. (3) Los códigos pendientes, también conocidos como

“códigos de maduración” o “códigos de monitorización continua”, indican problemas que el módulo de control ha detectado durante el ciclo de conducción actual o anterior, pero que aún no se consideran graves. Los códigos pendientes no encenderán la luz indicadora de mal funcionamiento (MIL). Si la falla no se produce dentro de un cierto número de ciclos de calentamiento, el código se borra de la memoria.

## **BORRADO DE CÓDIGOS**

**PRECAUCIÓN:** Borrar los códigos de diagnóstico de problemas puede permitir que la herramienta de diagnóstico borre no solo los códigos de la computadora de a bordo del vehículo, sino también los datos de “Imagen fija” y los datos mejorados específicos del fabricante. Además, el estado del monitor de preparación 1/M de todos los monitores del vehículo se restablece a “No listo” o “No completo”. No borre los códigos hasta que un técnico haya revisado completamente el sistema.

- Esta función se realiza con la llave en la posición de encendido y el motor apagado (KOEO). No arranque el motor.

## **DATOS EN VIVO**

(1) La función “Ver datos” permite visualizar los datos PID en vivo y en tiempo real del módulo de la computadora del vehículo.

Para ver los datos en vivo, utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar “Datos en vivo” en el menú de diagnóstico y pulse ENTER.

(2) La función “Grabar datos” permite registrar los datos de identificación de parámetros (FID) de los módulos del vehículo para ayudar a diagnosticar problemas intermitentes del vehículo. Una grabación incluye 5 fotogramas de datos en vivo antes del evento de activación y varios fotogramas después del evento de activación.

(3) La función “Reproducir datos” permite visualizar los datos PID previamente almacenados. Para reproducir los datos grabados, utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar “Reproducir datos” en el menú “Datos en vivo” y pulse ENTER. Reproducir datos. La función “Reproducir datos” permite visualizar los datos PID previamente almacenados. También puede reproducir los datos grabados inmediatamente después de la grabación.

### **VISUALIZACIÓN DE DATOS DE IMAGEN CONGELADA**

1. Para ver los datos de imagen congelada, utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar “Ver imagen congelada” en el menú de diagnóstico y pulse INTRO.

2. Espere unos segundos mientras la herramienta de búsqueda valida el mapa PID.

Si la información recuperada abarca más de una pantalla abierta, aparecerá una flecha hacia abajo. Utilice el botón de desplazamiento ABAJO, según sea necesario, hasta que se muestren todos los datos.

3. Si no hay datos de imagen congelada disponibles, aparecerá el mensaje “¡No hay datos de imagen congelada almacenados!” en la pantalla. Si desea ver el nombre completo de un PID, utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionarlo y pulse AYUDA. {4. Espere unos segundos o pulse cualquier botón para volver a la pantalla anterior.

### **RECUPERACIÓN DEL ESTADO DE PREPARACIÓN PARA LA INSPECCIÓN Y EL MANTENIMIENTO (I/M)**

La función de preparación para la I/M se utiliza para verificar el funcionamiento del sistema de emisiones en vehículos que cumplen con la normativa OBD2. Es una excelente función para usar antes de inspeccionar un vehículo para verificar su cumplimiento con el programa estatal de emisiones. Algunos modelos de vehículos más recientes pueden

admitir dos tipos de pruebas de preparación para la I/M:  
DTC borrados: indica el estado de los monitores desde que se borraron los DTC.

Este ciclo de conducción: indica el estado de los monitores desde el inicio del ciclo de conducción actual.

Un resultado de “NO” en el estado de preparación para la I/M no significa necesariamente que el vehículo que se está probando no pasará la inspección estatal de I/M. En algunos estados, uno o más de estos monitores pueden tener la condición de “No listo” para aprobar la inspección de emisiones.

Un resultado de “NO” en el estado de preparación para la I/M no significa necesariamente que el vehículo que se está probando no pasará la inspección estatal de I/M. En algunos estados, uno o más de estos monitores pueden tener la condición de “No listo” para aprobar la inspección de emisiones.

**“OK”** - Indica que un monitor en particular que se está revisando ha completado sus pruebas de diagnóstico.

**“INC”** - Indica que un monitor en particular que se está revisando no ha completado sus pruebas de diagnóstico.

**“N/D”** - El monitor no es compatible con ese vehículo.

Utilice los botones de desplazamiento ARRIBA/ABAJO para seleccionar “I/M Readiness” en el menú de diagnóstico y pulse ENTER. Si el vehículo admite ambos tipos de pruebas, ambos se mostrarán en la pantalla para su selección. Utilice el botón de desplazamiento ARRIBA/ABAJO, según sea necesario, para ver el estado de la luz MIL (“ENCENDIDO” o “APAGADO”) y los siguientes monitores:

**Monitor de falla de encendido** - Monitor de falla de encendido

**Sistema de combustible** - Monitor del sistema de combustible

**Comp.Component** - Monitor integral de componentes

**EGR** - Monitor del sistema EGR

**Sensor de oxígeno** - Monitor de sensores de O2

**Sensor de catalizador** - Monitor del catalizador

**Monitor del sistema EVAP** - Monitor del sistema evaporativo

**Sensor de oxígeno** - Monitor del calentador del sensor de O2

**Sistema de aire secundario** - Monitor de aire secundario

**Catalizador calentado** - Monitor del catalizador calentado

**Sensor de refrigeración del aire acondicionado** - Monitor del sistema de aire acondicionado.

MIL Status	ON
Misfire Monitor	N/A
Fuel System Mon	N/A
Comp.Component	N/A
Catalyst Mon	N/A
Htd Catalyst	N/A

Si el vehículo admite la prueba de preparación de “Este ciclo de conducción”, se mostrará una pantalla con lo siguiente:

MIL Status	ON
Misfire Monitor	N/A
Fuel System Mon	N/A
Comp.Component	OK
Catalyst Mon	N/A
Htd Catalyst	N/A

Presione el botón ESC para regresar al menú de diagnóstico.

## **PRUEBA DEL MONITOR DE OXÍGENO**

Las regulaciones OBD2 establecidas por la SAE exigen que los vehículos pertinentes monitoreen y prueben los

sensores de oxígeno (O<sub>2</sub>) para identificar problemas relacionados con el consumo de combustible y las emisiones del vehículo. Estas pruebas no son automáticas y se realizan automáticamente cuando las condiciones de funcionamiento del motor se encuentran dentro de los límites especificados. Los resultados se guardan en la memoria de la computadora de a bordo. La función de Prueba del Monitor de O<sub>2</sub> permite recuperar y visualizar los resultados de las pruebas del sensor de O<sub>2</sub> realizadas más recientemente desde la computadora de a bordo del vehículo. Esta función no es compatible con vehículos que se comunican mediante una red de área de controlador (CAN). Para los resultados de la Prueba del Monitor de O<sub>2</sub> de vehículos equipados con CAN, consulte el capítulo “Prueba de Monitoreo a Bordo”.

## **PRUEBA DEL MONITOR DE A BORDO**

Esta prueba es útil después del mantenimiento o después de borrar la memoria del módulo de control del vehículo. En vehículos sin CAN, recupera y muestra los resultados de las pruebas de los componentes y sistemas del tren motriz relacionados con las emisiones que no se monitorean continuamente. La identificación de las pruebas y los componentes la determina el fabricante del vehículo.

## **PRUEBA DE COMPONENTES**

La función de Prueba de Componentes permite iniciar una prueba de fugas para el sistema EVAP del vehículo. La herramienta SEAN no realiza la prueba de fugas, sino que ordena a la computadora de a bordo del vehículo que la inicie. Los distintos fabricantes de vehículos pueden tener diferentes criterios y métodos para detener la prueba una vez iniciada.

Antes de iniciar la Prueba de Componentes, consulte el manual de servicio del vehículo para obtener instrucciones sobre cómo detenerla.

## **UTILICE EL BOTÓN DE DESPLAZAMIENTO ARRIBA/ ABAJO PARA SELECCIONAR “PRUEBA DE COMPONENTES” EN LA SECCIÓN “VISUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN DEL VEHÍCULO”.**

La función “Información del vehículo” permite recuperar el número de identificación del vehículo (VIN), los ID de calibración, los números de verificación de calibración (CVN) y el seguimiento del rendimiento en uso en vehículos del año 2000 y posteriores compatibles con el Modo 9.

## **MÓDULOS PRESENTES**

La función Módulos presentes permite visualizar los ID de los módulos y los protocolos de comunicación de los módulos OBD2 del vehículo.

## **PRECAUCIONES Y ADVERTENCIAS DE SEGURIDAD**

Para evitar lesiones personales o daños al vehículo o al lector de códigos, lea primero este manual de instrucciones y observe como mínimo las siguientes precauciones de seguridad siempre que trabaje en un vehículo:

- 1) Realice siempre las pruebas automotrices en un entorno seguro.
- 2) Use protección ocular de seguridad que cumpla con las normas ANSI.
- 3) Mantenga la ropa, el cabello, las manos, las herramientas, el equipo de prueba, etc., alejados de las piezas móviles o calientes del motor.
- 4) Opere el vehículo en un área de trabajo bien ventilada: Los gases de escape son tóxicos.
- 5) Coloque bloques delante de las ruedas motrices y nunca deje el vehículo sin supervisión mientras se realizan las pruebas.
- 6) Extreme las precauciones al trabajar cerca de la bobina de encendido, la tapa del distribuidor, los cables de encendido y las bujías. Estos componentes generan voltajes peligrosos

cuando el motor está en marcha.

7) Coloque la transmisión en ESTACIONAMIENTO (para transmisión automática) o PUNTO MUERTO (para transmisión manual) y asegúrese de que el freno de estacionamiento esté puesto. 8) Mantenga cerca un extintor adecuado para gasolina, productos químicos o electricidad. 9) No conecte ni desconecte ningún equipo de prueba con el encendido activado o el motor en marcha.

10) Mantenga el lector de códigos seco, limpio y sin aceite, agua ni grasa.

11) Utilice un detergente suave en un paño limpio para limpiar el exterior del lector de códigos cuando sea necesario.

**“ELIMINACIÓN DE RESIDUOS DE EQUIPOS ELÉCTRICOS Y ELECTRÓNICOS POR PARTE DE USUARIOS PARTICULARES EN LA UNIÓN EUROPEA”**

Este símbolo en el producto o en su envase indica que no debe eliminarse junto con los desperdicios generales de casa. Es responsabilidad del usuario eliminar los residuos de este tipo, depositándolos en un “punto limpio” para el reciclado de residuos eléctricos y electrónicos. La recogida y el reciclado selectivos de los residuos de aparatos eléctricos en el momento de su eliminación contribuirán a conservar los recursos naturales y a garantizar el reciclado de estos residuos de forma que se proteja el medio ambiente y la salud. Para obtener más información sobre los puntos de recogida de residuos eléctricos y electrónicos para reciclado, póngase en contacto con su ayuntamiento, con el servicio de eliminación de residuos domésticos o con el establecimiento en el que adquirió el producto.

Importado por: Maquiten, S.A.  
Polígono Industrial de Güimar Sector 3 Manzana XV Nave 8  
38509 Güimar  
Santa Cruz de Tenerife  
Tel: 922539251  
E.mail: [web@mibricolaje.com](mailto:web@mibricolaje.com)  
Made in China  
Fabricado por: SJH CO., LTD

