

# **Installazione kit xenon**

**Per Opel Astra-H Club Forum by Cl@udio - A.H.C. Official Photoreporter**

**© 2007 Cl@udio**

**Special Thanks to: Filippo - gsxr2001**

By Cl@udio - A.H.C. Official Photoreporter

**Indice**

Premessa .....	3
STEP1 - Il passaruota .....	4
STEP2 - Rimozione della lampada alogena .....	6
STEP3 - Installazione della lampada xenon .....	7
STEP4 - Collegamenti preliminari.....	9
STEP5 - Installazione della ballast e collegamenti finali.....	11

## **Premessa**

Quanto segue è riferito all'installazione del kit xenon "xenonlamp Professional", su Astra-H.

L'installazione non presenta punti critici né sono richieste capacità o attrezzature particolari: è semplice e alla portata di tutti.

I punti che seguono sono relativi ad un solo lato della vettura, vanno poi ripetuti pari pari per l'altro lato.

Ringrazio Filippo – gsxr2001, per il suo contributo.

## STEP1 - Il passaruota

Sconsiglio vivamente di tentare l'installazione accedendo unicamente dai coperchi presenti nei passaruota anteriori (intendo i fascioni in plastica presenti tra ruota e scocca) dedicati alla sostituzione delle lampade: Difficoltà di azione notevoli ed impossibilità di fissare le centraline come si deve, sono le prime cose che mi vengono in mente, quindi, non facciamoci prendere da inutili patemi d'animo, i passaruota vanno smontati.

Procediamo un lato alla volta, alziamo la car con il cric e togliamo la ruota anteriore; il passaruota è fissato con due soli viti al paraurti anteriore e con una serie di tappini ad espansione sulla scocca.

Togliamo prima le due viti (sono due banali torx) e poi gli 8 tappini; per rimuovere questi, basta premere il pirolino presente al centro di ognuno, ciò fatto i tappini si sfilano tirandoli con le dita.

Queste sono le due viti da togliere, qui vediamo il lato sinistro:



**NOTA 1:** i pirolini devono essere premuti fino in fondo e fino a cadere dalla parte opposta, altrimenti i tappini non si sfilano; cerchiamo di recuperarne il più possibile (alcuni cadranno in punti scatolati).

Per non perdere tempo me ne sono procurati un po' presso un autoricambi Opel, costo: 25 centesimi l'uno; consiglio di fare altrettanto, prima di iniziare l'installazione.

Questi sono i tappini con il loro pirolino:



Tolte le due viti e i tappini, tiriamo via il passaruota, ormai libero.

Tempo stimato per l'operazione (a partire dall'inserimento del cric): dai 5 ai 10 minuti, al massimo.

**NOTA 2:** Come avremo modo di vedere, il passaruota è composto da due parti incastrate tra loro; è possibile anche smontare la sola parte verso il faro: EVITATIAMO di farlo, perderemmo un sacco di tempo per rimontarla ed incastrarla all'altra, lo dico per esperienza vissuta.

Il passaruota va tolto per intero, punto e basta. 😊

## STEP2 - Rimozione della lampada alogena

Liberi dalla ruota e dal passaruota, potremo lavorare piuttosto comodamente.

Togliamo il coperchio in gomma presente all'interno del faro ed osserviamo il portalampade, senza toglierlo: è composto da due parti incastrate tra loro, una in plastica nera, lo zoccolo e l'altra metallica. La parte metallica è quella che tiene lampada e zoccolo in posizione, come possiamo vedere ha due alette: guardiamo bene come sono fatte e memorizziamo la posizione delle alette. Oppure segnamone una con un pennarello, es. la sinistra. Infatti l'aletta che si trova a destra dovrà tornare a destra, la sinistra a sinistra; non potranno essere invertite.

A questo punto afferriamo con due dita lo zoccolo e ruotiamolo (ruoterà anche la parte metallica) fino a sganciare l'insieme zoccolo-parte metallica-lampada. Togliamo la lampada e separiamo lo zoccolo dalla parte metallica: ci sono due semplici incastri.

La parte metallica, libera dallo zoccolo di plastica, ci servirà per rimettere in posizione la lampada xenon.

### STEP3 - Installazione della lampada xenon

Abbiamo separato la staffetta metallica dal connettore e sappiamo che LA STAFFETTA NON HA LE ALETTE SIMMETRICHE, quindi se la giriamo di 180 gradi non riusciremo a rimetterla sul faro, in pratica, l'incastro che stava a sx dovrà tornare a sx, quello di dx dovrà tornare a dx.

Se guardiamo bene la staffetta, noteremo due dentini che si incastravano sotto alla lampada alogena, li dovremo piegare verso il basso; nella foto se ne intravede uno, l'altro è sul lato opposto. Qui ho già messo la lampada xenon nella staffetta, ora ci arriviamo.



Poi taglieremo il gommino nero del kit, quello dove entrano i fili della lampada e gli altri due fili, in modo da liberare i quattro fili.



A questo punto ci troveremo con la lampada libera con i suoi due fili; infiliamo nella staffetta prima quello con il connettore più grande, poi passeremo l'altro, è più piccolo e passerà tranquillamente.

MANTENIAMO PER ORA LA SPUGNA SUL VETRO.

Controlliamo che la lampada vada a battuta sulla staffetta, l'unica cosa che potrebbe dar fastidio sono i due dentini di cui sopra, per questo li abbiamo piegati preliminarmente verso il basso.

Avviciniamoci al faro, TOGLIAMO LA SPUGNA ed infiliamo la lampada, quando è in posizione ruotiamo la staffetta (mi raccomando le alette!! SX a SX, DX a DX) fino ad incastrarla (foto lato destro).



**NOTA 4:** La lampada ha un riferimento, come si può vedere dalla foto seguente, che dovrà andare in alto.



Filippo – gsxr2001, ha trovato una soluzione alternativa alla rimozione del gommino, che consiste nel praticare due tagli su questo paralleli ai fili della lampada ed in corrispondenza di questi, per liberarli. Una volta liberi, non ci resta che farli passare nella staffetta metallica e riposizionarli nel gommino, attraverso i tagli.

## STEP4 - Collegamenti preliminari

E' giunto il momento di rimettere il tappo di gomma sul faro, prima di far questo è necessario collegare allo zoccolo i fili che porteranno alimentazione alla ballast. Questi fili, uno nero (negativo) e l'altro blu (positivo), sono gli unici due superstiti dei quattro che abbiamo liberato dal gommino presente sulla lampada.

Hanno da un lato due connettori faston e dall'altro sono insieme e vanno in una presa che andrà alla ballast; non c'è possibilità di errore, i due faston li collegheremo allo zoccolo, positivo con positivo e negativo con negativo.

Prima di fare questo, avremo fatto sul tappo di gomma un foro di un centimetro di diametro ed avremo fatto passare i fili della lampada ed i fili con i faston.

**NOTA 4:** Sullo zoccolo arrivano tre fili neri: due sono collegati insieme, il terzo è da solo.

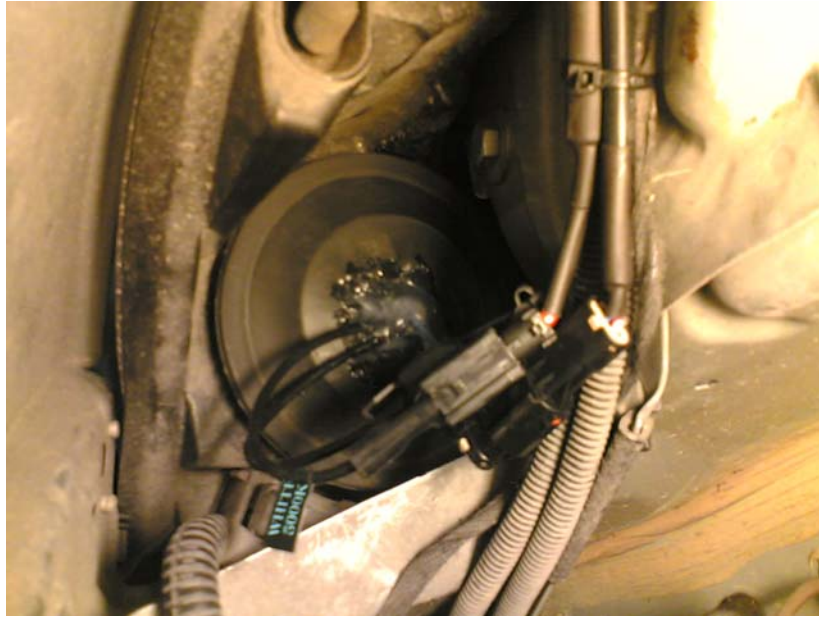
I due fili collegati insieme sono il **negativo**, quello solo il **positivo**.

Quindi, il faston collegato al filo **nero** andrà al **negativo**, quello collegato al filo **blu** al **positivo**.

Sistemiamo lo zoccolo in plastica dentro al faro e su un lato di questo, usando un po' di biadesivo (foto lato destro):



Rimettiamo infine il tappo di gomma e sigilliamo il foro con un po' di silicone (foto lato sinistro):



Se usiamo la soluzione di Filippo – gsxr2001, dovremo fare sul tappo un foro da 24 mm dove andrà ad incastrarsi il gommino. Il gommino, pur avendo i due tagli dai quali abbiamo fatto uscire (e rientrare) i fili della lampada, sarà mantenuto insieme dal tappo di gomma stesso.

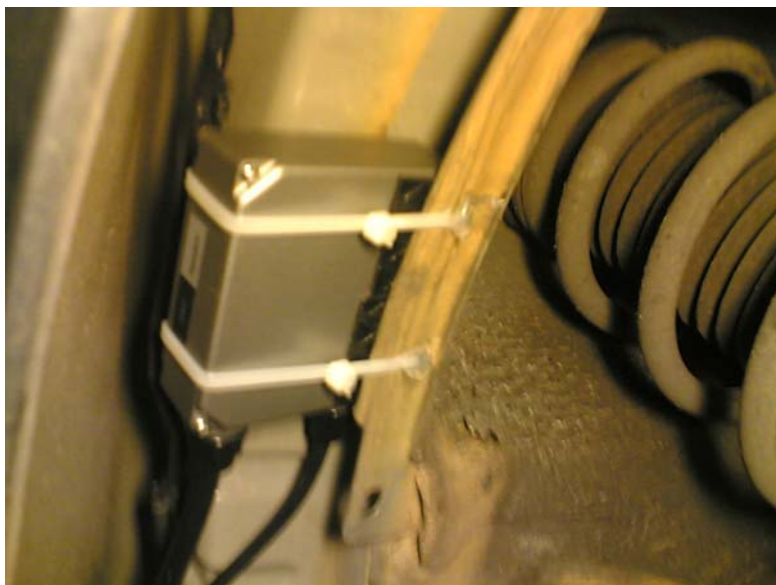
## STEP5 - Installazione della ballast e collegamenti finali

Diamo un'occhiata all'interno del vano ruota; il posto migliore per mettere la ballast sembra quello sopra l'ammortizzatore. Per fissare la ballast nella posizione indicata dalle immagini, possiamo usare due metodi:

1. biadesivo (soluzione suggerita ed implementata da Filippo - gsxr2001): è fornito nel kit; sarà necessario pulire a fondo con alcool le superfici che andranno a contatto con il biadesivo, per evitare che la centralina si stacchi e vada a spasso nel vano ruota;

2. fascette di plastica: sarà necessario praticare due fori da 4mm di diametro come da foto; la maggior parte di noi non sarà d'accordo sul praticare fori alla scocca, quindi userà il biadesivo. Per quanto mi riguarda, non ci ho pensato su un attimo, ho scelto la soluzione n.2!

Ballast lato sinistro:



Collegiamo poi i fili della lampada ai corrispondenti fili che escono dalla ballast e la presa che proviene dallo zoccolo alla corrispondente che esce dalla ballast; grazie ai connettori, non c'è possibilità di errore.

A questo punto possiamo fare un test accendendo i fari e lasciandoli accesi per circa un minuto, il tempo di ammirare il risultato del lavoro.

Spegniamo e rimontiamo il passaruota e la ruota, seguendo lo **STEP1** all'inverso.

Quello che resta da fare è ripetere il procedimento sull'altro lato della macchina.