



Inicio



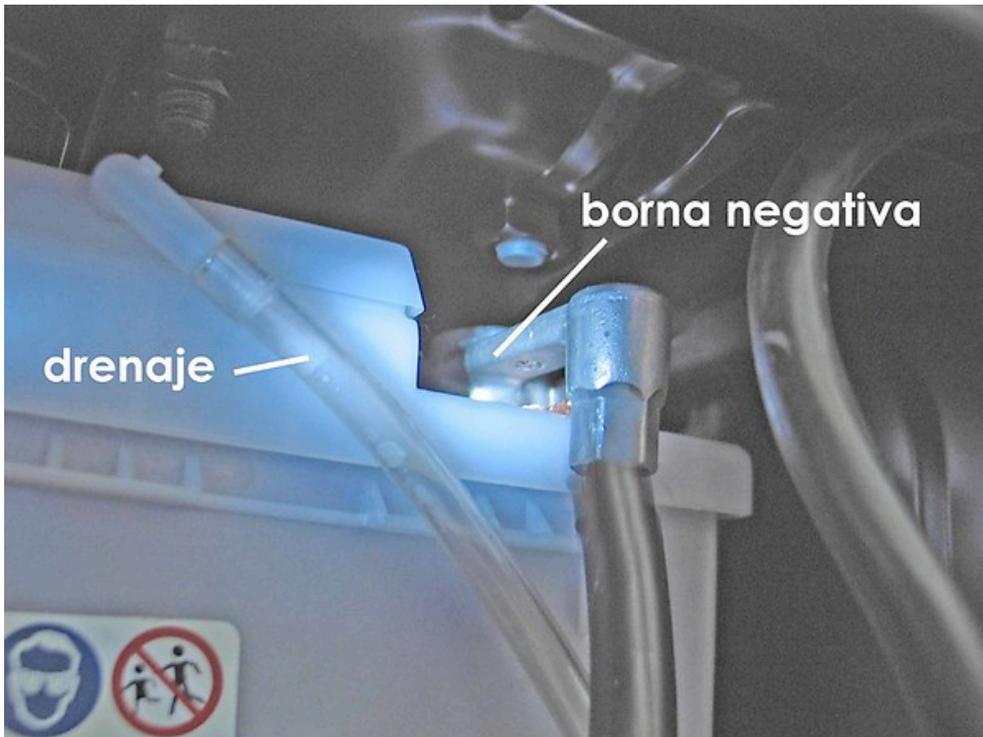
Contactar



Desconectar la primera batería del resto de la instalación eléctrica de la *furgo* es lo más recomendable en algunos casos como éstos:

- Si ha de **permanecer inmóvil** durante largas temporadas
- Si deben manipularse los **circuitos primarios** de la instalación (barra de distribución, caja de fusibles, unidades de mando)
- Si se interviene en la reparación en taller de grandes componentes (**alternador**, por ejemplo)
- Si estamos instalando la **segunda, tercera** o sucesivas **baterías**

Hacerlo de un modo rápido y seguro, sin tener que utilizar herramientas para desembornar el polo negativo, es el objeto de este sencillo *brico*.

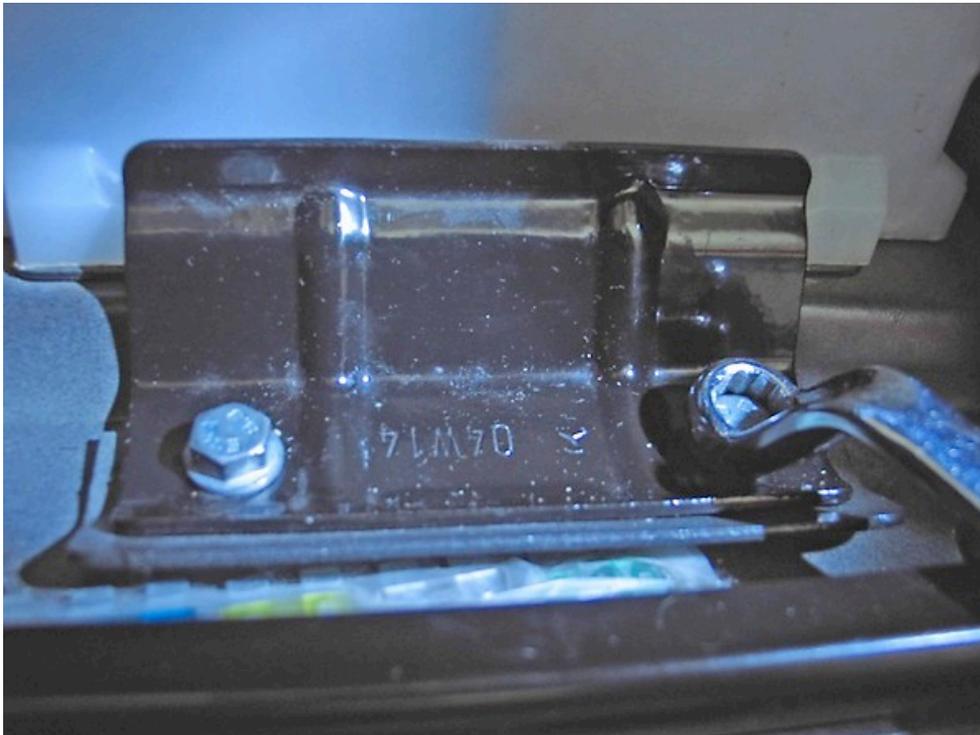


En nuestras *furgos* es habitual que la primera batería vaya **instalada** o dentro del compartimento motor o en los **bajos del asiento del conductor**.





Para acometer este trabajo basta **aflojar** primeramente el **retén** de inercias que mantiene la batería fija en sus carriles (llave del número 10 para las *Mercedes-Benz Viano*)

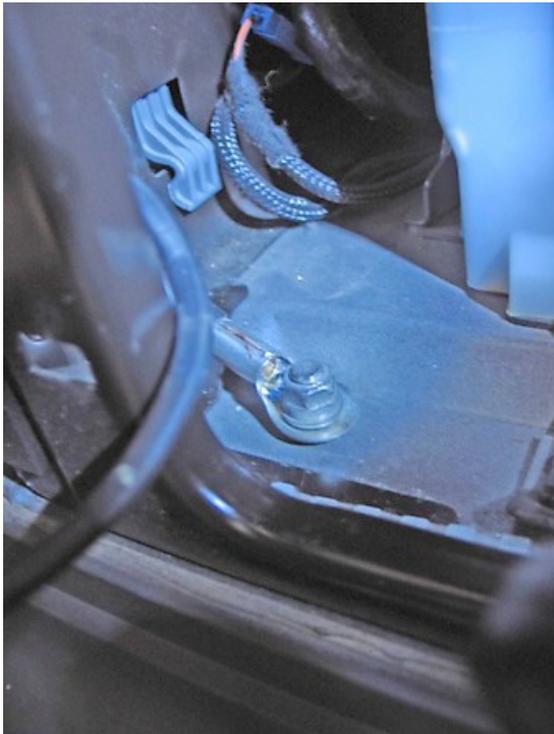


y después, con la misma, hacer igualmente con el que mantiene la abrazadera solidaria a la **borna negativa**.



De ese modo podemos retirar el pequeño cable grueso (referencia A **639 540 04 31**) que une ese

polo con el **chasis** del vehículo, de donde también se desenrosca (llave 11).

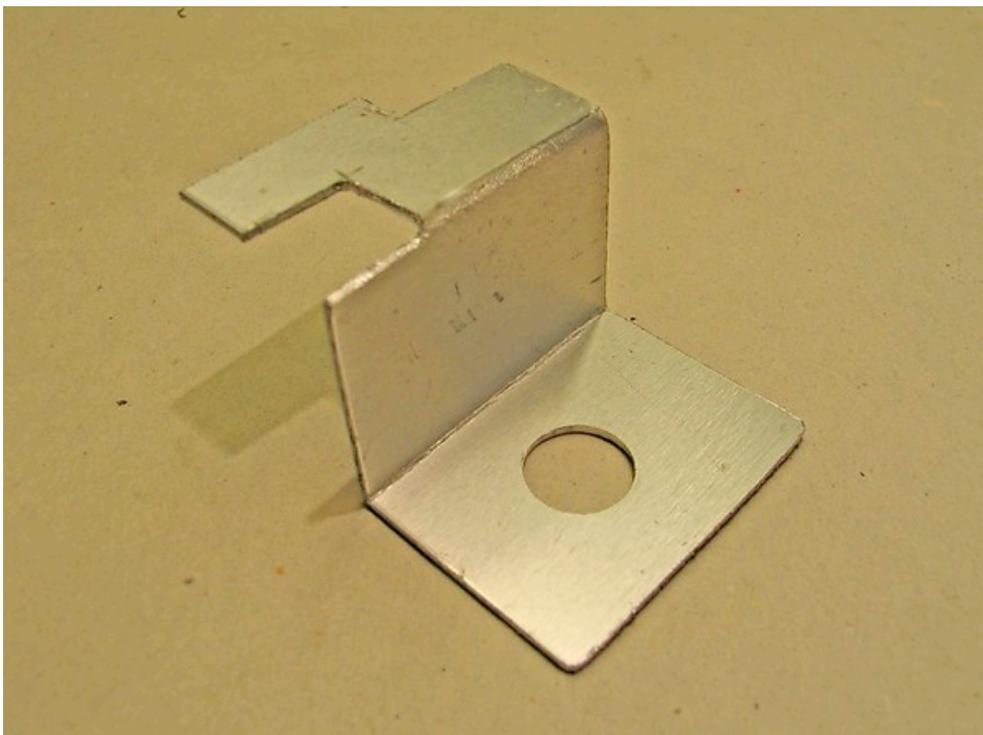


**Tiramos hacia nosotros** del bloque de la batería para operar con más facilidad e insertamos en la borna desnuda una **abrazadera nueva de brazo**

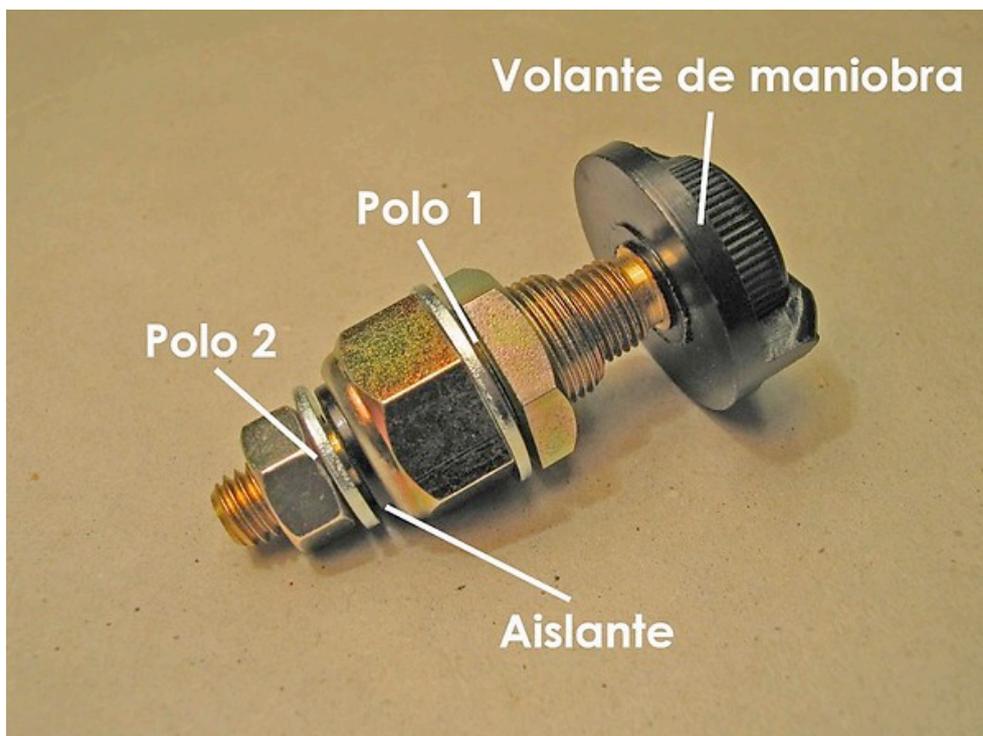
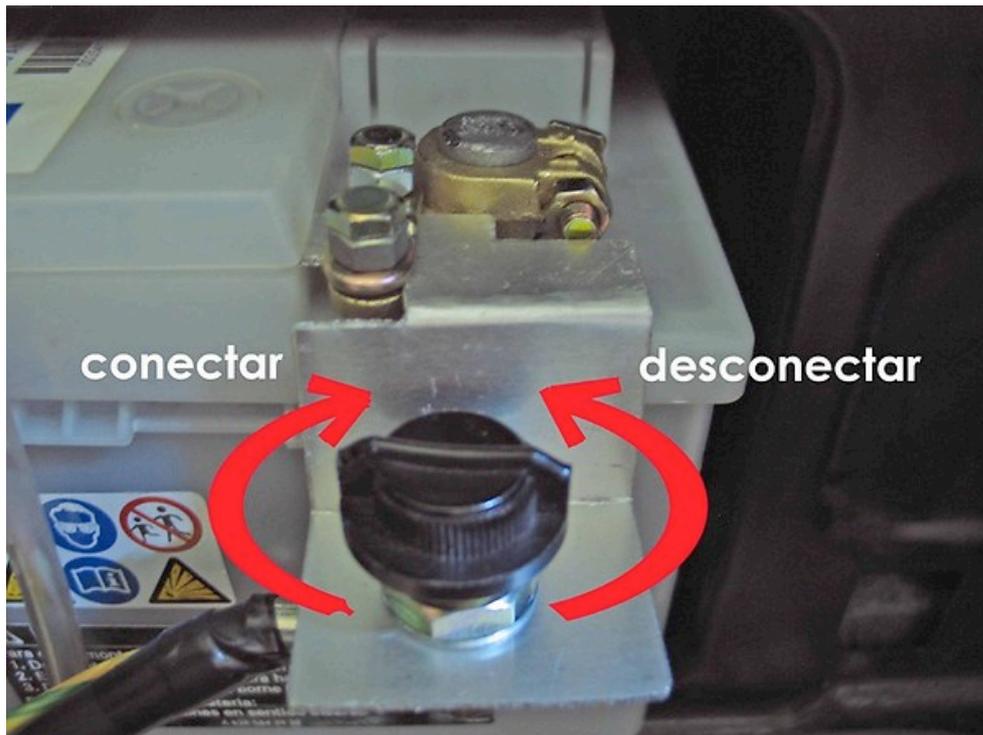
**largo.**

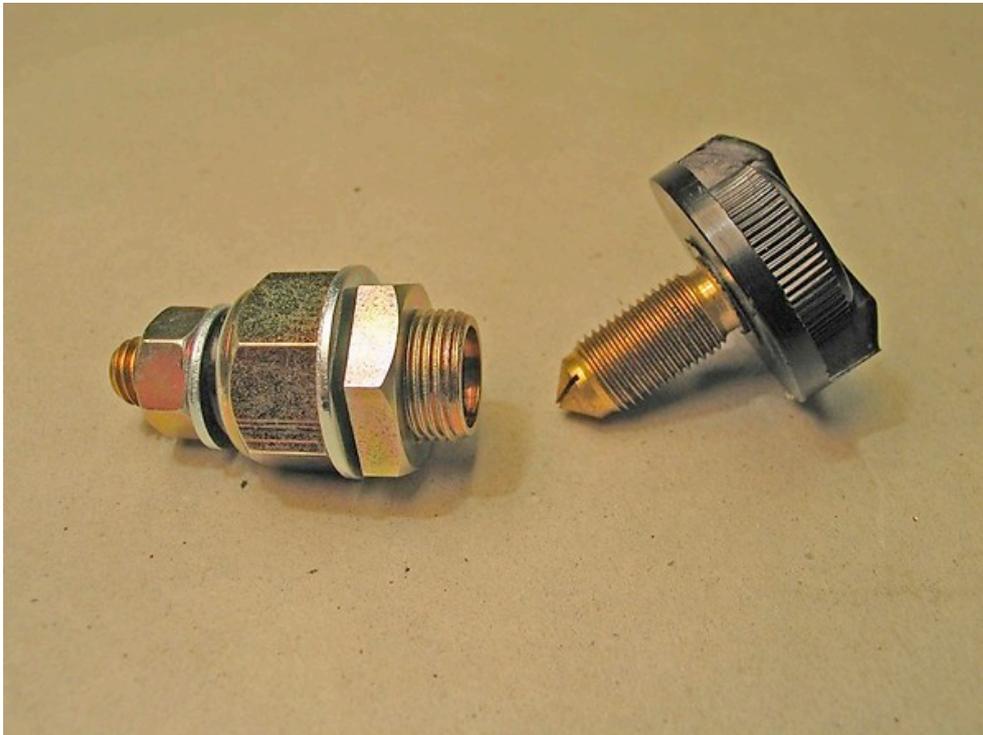


Separadamente, **doblamos una pieza** recortada de cualquier retal de aluminio de unos **2 ó 3 mm** de grosor (cuanto más, mejor) con esta forma



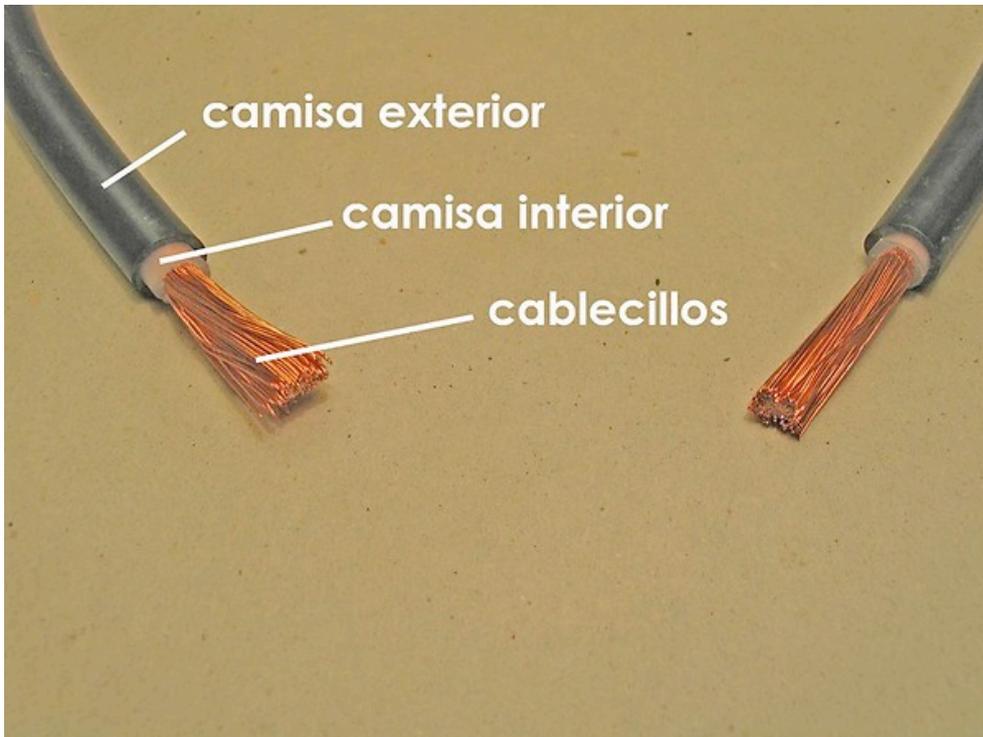
para que nos sirva tanto de **conductor** como de **soporte** hacia el propio desconectador.





Para unir el polo inferior del desconector con el chasis, nos hacemos un pequeño segmento de hilo (unos 30 cm) de doble funda de  $35 \text{ mm}^2$  de sección

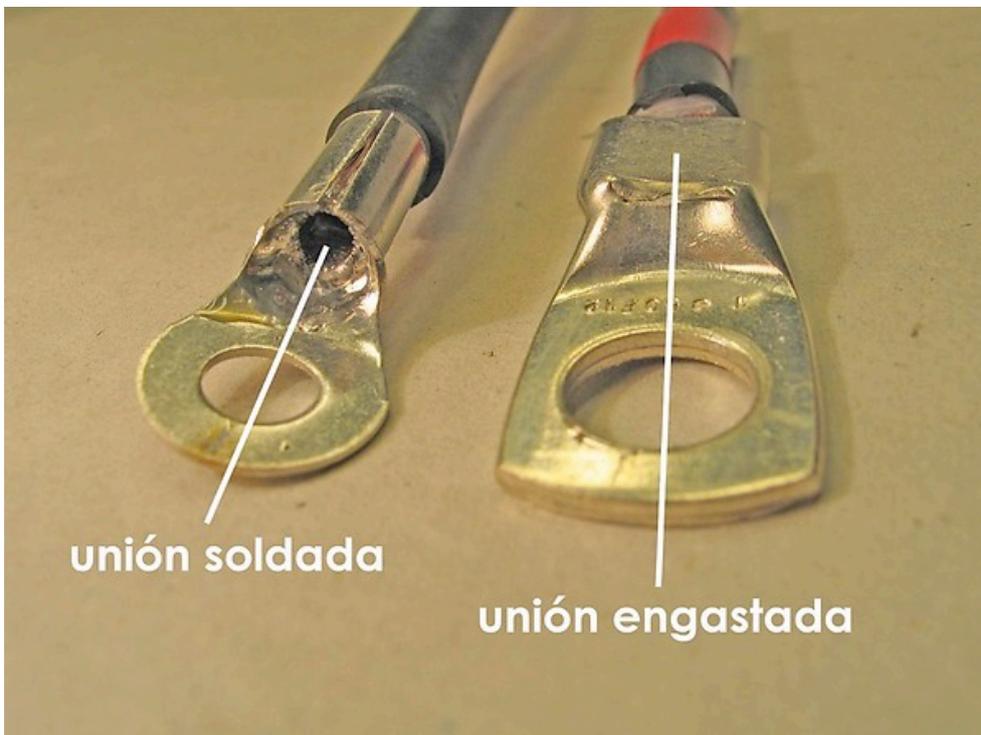




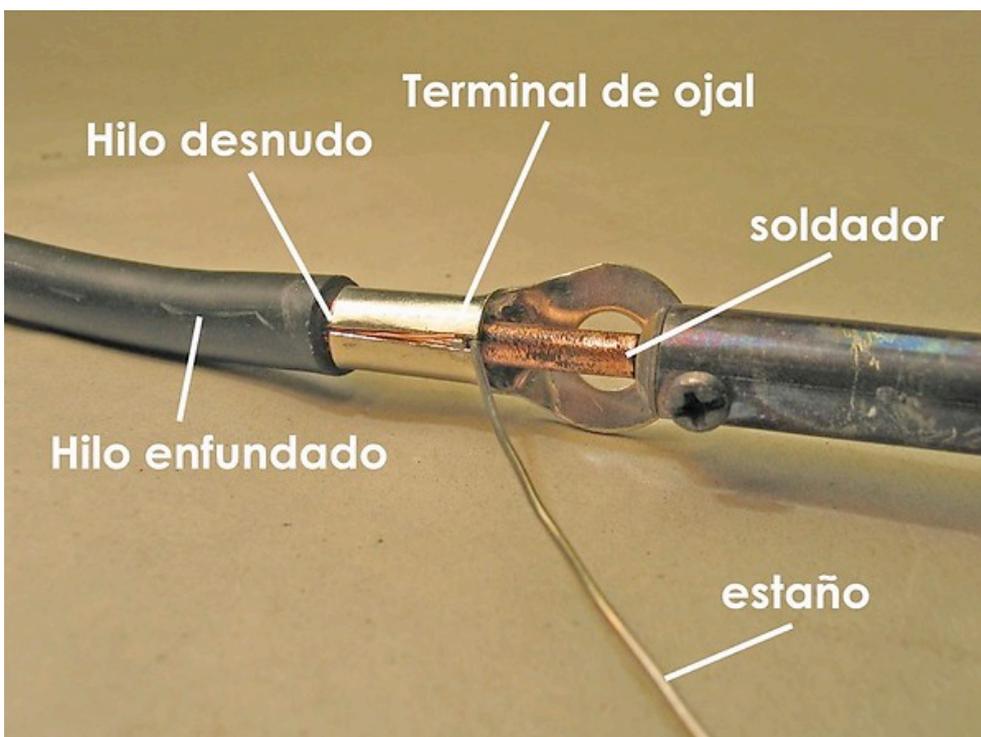
al que le acoplaremos sendos **terminales de ojal**.



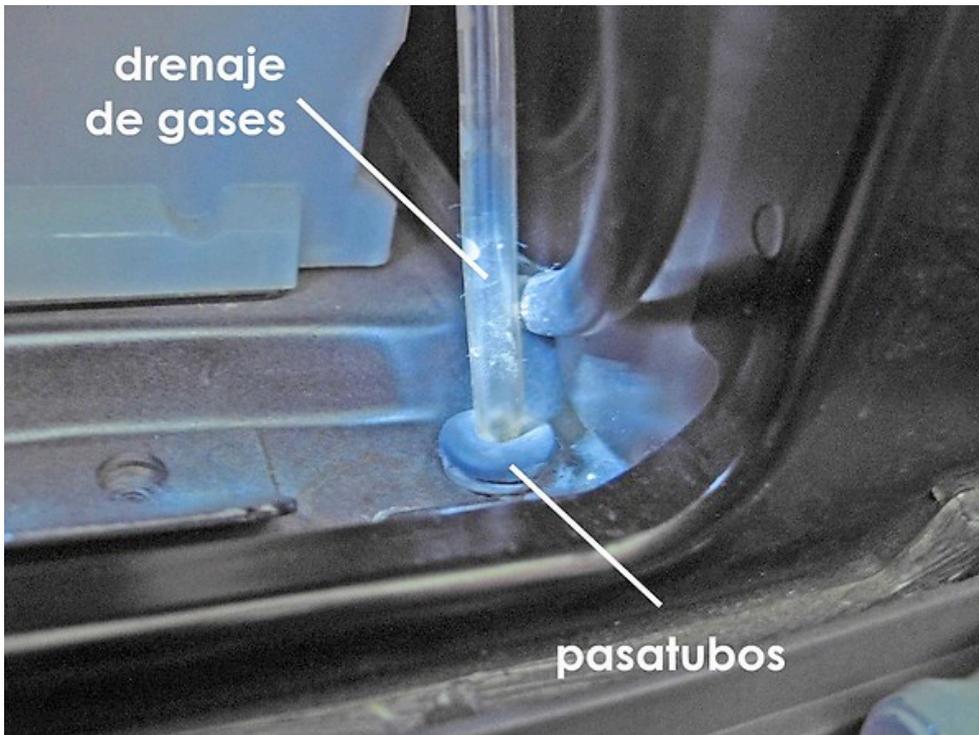
por cualquiera de los dos métodos: **soldando** o **engastando** por presión.



Particularmente me gustan más las uniones soldadas, en este caso, por ser de gran diámetro, **introduciendo la punta del soldador en el centro del haz de cablecillos y aplicando a continuación el estaño.**

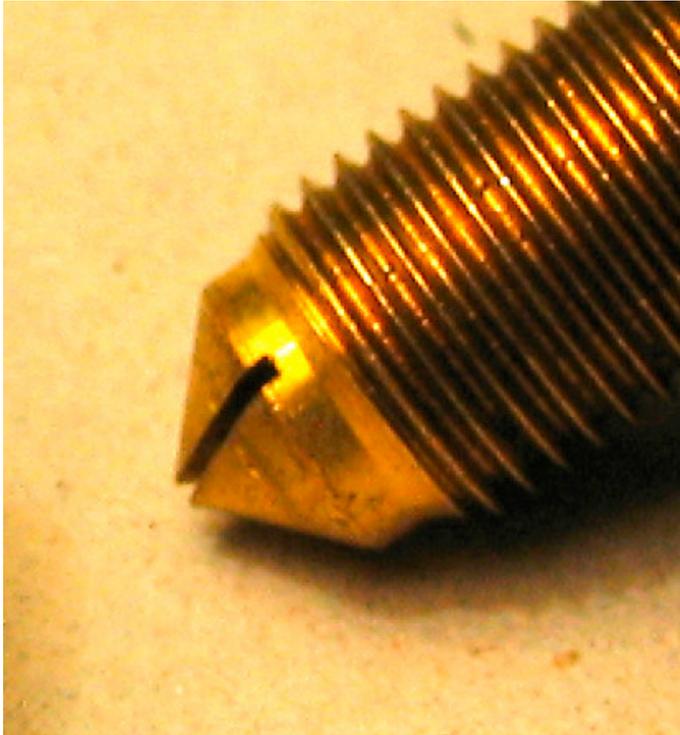


Finalmente, volvemos a **empujar la batería hacia adentro**, la enclavamos, ponemos el tubito de drenaje de gases en su sitio y apretamos el extremo del cable al chasis.



Y listo. Cuando queramos desconectarla, nos **bastará**

## un simple giro *antihorario* de volante .



Para **evitar que se afloje** está la **muesca** que se ve en la punta, que en la práctica se comporta como una arandela *Grower*: al apretar del todo se cierra un poco y queda **haciendo una fuerza activa** sobre el cono final del recorrido, lo que impide su desenclavado.

Para evitar todavía con más seguridad el afloje en marcha, que no es nada bueno para el alternador, además de apretar firmemente, es bueno aplicar una gota de cualquier producto **fijador de roscas**, como éste (suele ser un líquido, valga la casualidad, de color *azul eléctrico*):

Fijador de tornillos y tuercas  
/ Color Azul



**Pattex Nural 51**  
Fijador Roscas Metálicas

Descripción

Propiedades

Aplicaciones

Materiales

IMPRIMIR

Formato

- Bote 50 ml

- Color del producto: Azul.
- Peso específico: 1,1g/ml.
- Viscosidad: 2000-2500 m Pa.s.
- Holgura óptima: 0,05 mm o menor.
- Tiempo de endurecimiento: 20 minutos.
- Tiempo hasta alcanzar la resistencia máxima: 3 horas. Temperaturas por debajo de 15°C alargan estos tiempos considerablemente.
- Par de aflojamiento: 24Nm.
- Par residual: 24Nm.
- Resiste a temperaturas entre -60°C y +150°C.
- Resistencia a líquidos: Aceite motor hasta 130°C, líquido de refrigeración hasta 90°C, gasolina, agua y disolvente usuales.

El único problemilla que puede pasar en las *furgos* con más sistemas electrónicos es que al volver a conectar la alimentación nos hayan quedado algunas **preferencias desprogramadas**, como por ejemplo:

- La subida y bajada de una vez de ventanillas y techo solar, que quedará sólo en modo manual
- La iluminación de habitáculo anterior y posterior, que quedará inicialmente en modo activado
- El reloj del salpicadero, que quedará a las 00:00 horas
- Las lecturas de kilometraje y gasto de combustible desde el último *reset*, que quedarán también a cero

– Si se monta un navegador, y va conectado (gran error) a la primera batería, se resetean todas las preferencias de colores, ángulos de la pantalla, sonidos de teclas, configuración de periféricos como cargador de CD, pantalla trasera...

En todo caso, esas desprogramaciones se corrigen con un rato de retoques... y listo.

Por ejemplo, en las *Marco Polo*, para **reprogramar las ventanillas y el techo solar** hay que abrirlos completamente con el modo manual y mantener pulsado el botón tres segundos después de llegar al tope final. Luego se hace lo mismo tras cerrarlos también en modo manual. A partir de ese momento quedan reprogramados y vuelven a abrir automáticamente con el leve toque de pulsador.