



Brico 056, tema **electricidad exterior**, dificultad 2

Práctico desconectador para desembornar sin herramientas la primera batería

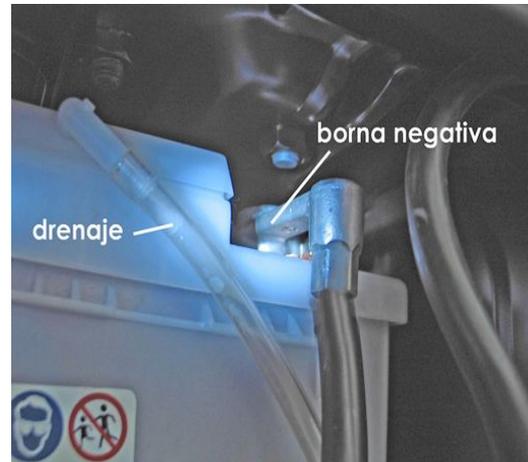


Desconectar la primera batería del resto de la instalación eléctrica de la *furgo* es lo más recomendable en algunos casos como éstos:

- Si ha de **permanecer inmóvil** durante largas temporadas.
- Si deben manipularse los **circuitos primarios** de la instalación como la barra de distribución, caja de fusibles o unidades de mando.
- Si se interviene en la reparación en taller de grandes componentes como el **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*.

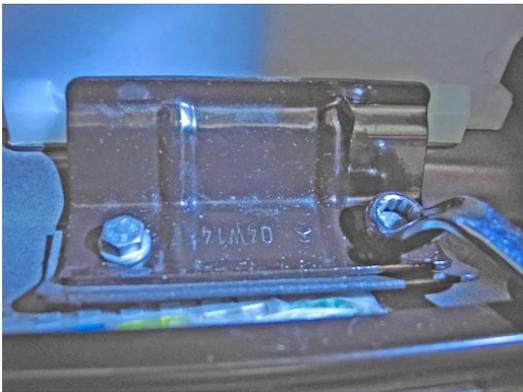


En nuestras *furgos* es habitual que la primera batería vaya **instalada** o dentro del compartimento motor o en los **bajos del asiento del conductor**.





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 se encarga de unir ese polo



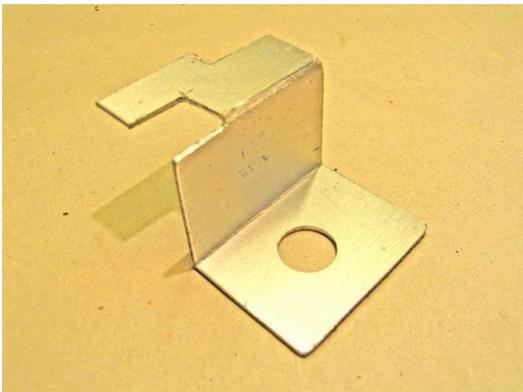
con el **chasis** del vehículo, de donde también se desenrosca empleando una llave fija del 11.



Tiramos hacia nosotros del bloque de la batería para operar con más facilidad e insertamos en la **borna** desnuda una **abrazadera nueva de latón**, teniendo la precaución de escoger una **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

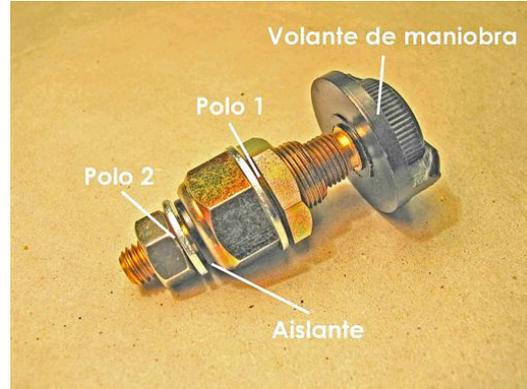


para que nos sirva tanto de **conductor** como de **soporte** hacia el propio polo 1 (superior) del **desconectador**.

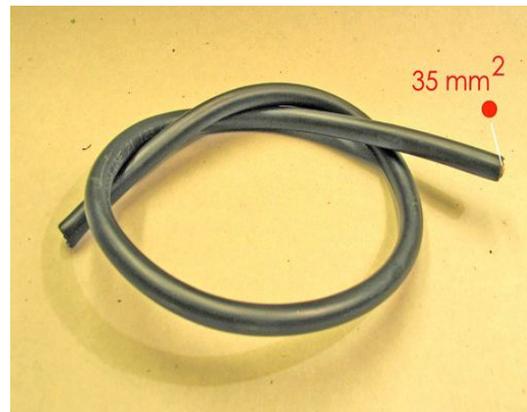
Podemos elegir entre dos modelos básicamente: los **estancos**, de *cuarto de vuelta*, mucho más caros y seguros porque no producen chispas al exterior, pero también más voluminosos y de montaje más complejo;



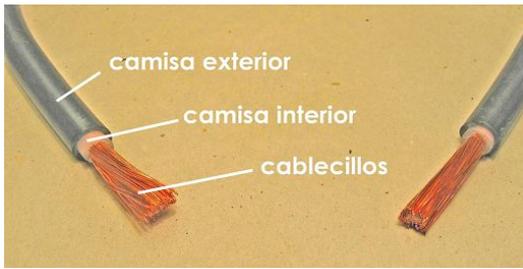
y los **de tornillo**, que se montan en un simple agujero con mucha facilidad, son más baratos, pero pueden producir chispas nada beneficiosas en caso de acumulación de gases mal drenados de la propia batería o de nuestra instalación de gas butano.



Para **unir el polo 2 (inferior) del desconectador con el chasis**, nos hacemos un pequeño segmento de hilo



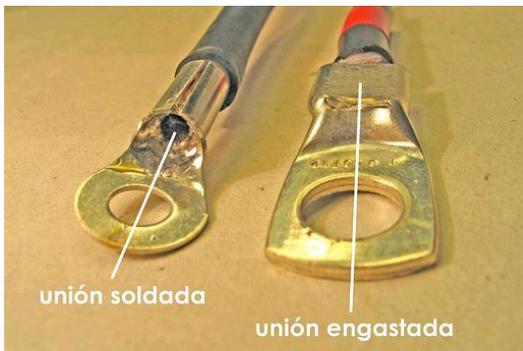
(unos 30 cm) de doble funda de **35 mm²** de sección



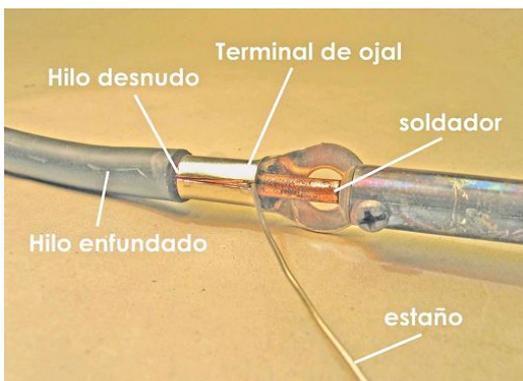
al que le acoplaremos sendos **terminales de ojal**.



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



Particularmente nos 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**.



El módulo quedará finalmente así con todo conectado a la **borna negativa**:

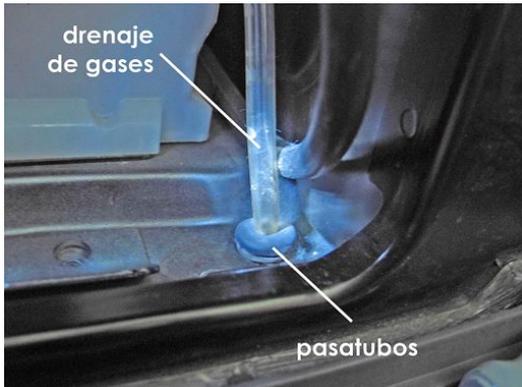


Finalmente, volvemos a **empujar la batería hacia adentro**, la enclavamos,



tomamos la precaución de poner el **tubito de drenaje de gases** en su sitio y

apretamos el extremo del cable al chasis.



Por lo tanto, cuando queramos desconectarla, nos **bastará un simple giro antihorario** de volante. Sin mayor complicación.

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, que 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	Formato
<ul style="list-style-type: none">• 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: 30 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.				<ul style="list-style-type: none">• Bote 50 ml

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 permanecerán sólo en modo manual.

– La iluminación de habitáculo anterior y posterior, que se balanceará al *modo activado*.

– El reloj del salpicadero, que se pondrá 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 a la primera batería, práctica que no es muy recomendable, 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 y cerrarlos completamente con el modo manual y mantener pulsado el botón tres segundos después de llegar a cada uno de los topes finales.

A partir de ese momento quedan reprogramados y vuelven a abrir automáticamente con el toque de pulsador en modo *carrera completa*.

En realidad, la pieza que se ha de emplear como soporte y conector del desconectador puede ser tan variada y versátil como queramos.

Por ejemplo, durante muchos meses nosotros empleamos la arandela de cierre de una rueda de carro de

hipermercado de encontramos abandonado,



a la que de una forma muy sencilla le acoplamos el desconectador en el orificio central y la abrazadera de borna en uno de los extremos.



El resultado era igualmente robusto, buen conductor de la electricidad, y perfectamente válido para este *brico*.

