



Brico 055, tema **electricidad interior**, dificultad 2

Anulador de la alarma de advertencia de *techo* *elevado*



En algunas ocasiones, sobre todo **en verano y estacionados al sol**, apetece poner unos minutos el aire acondicionado a tope para **refrescar** el habitáculo **rápidamente** mientras tenemos el techo elevado. Por ejemplo para comer a gusto o echarnos un poco la siesta sin calor. Si la *furgo* es oscura, con mayor razón.

Hasta aquí, todo normal. Pero como la *Marco Polo* tiene una **alarma** que se conecta automáticamente cuando se enciende el motor principal en el caso de **no tener correctamente cerrado el techo** electrohidráulico, pues surge un problema muy grave: si queremos acondicionar el habitáculo, todo el rato **estará sonando una molesta señal acústica** que es capaz de acabar con los nervios más templados.

La solución es muy sencilla: se trata de instalar en la puerta lateral



de la primera batería, situada bajo el asiento del conductor, un **interruptor que corte la alimentación de todo el sistema** de elevación del techo, y con ella también desaparecerá la señal mientras tengamos encendido el motor.

Esto es mucho más fácil que desmontar el revestimiento lateral de la cama, junto a la puerta corredera, encontrar la bocina y ponerle un interruptor.

El fin principal de esta advertencia es señalarnos antes de iniciar la marcha o bien que el techo **permanece abierto**, con lo que evitaremos golpearlo con la marquesina de un aparcamiento, por ejemplo; o que está **mal cerrado**, para que, si alcanzamos cierta velocidad, no haya el riesgo de que se nos arranque con el empuje del viento.

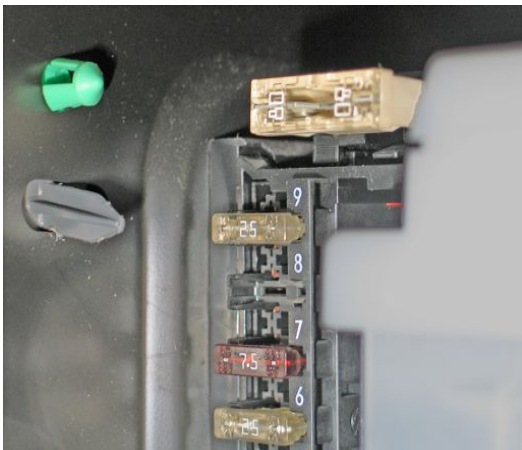
Hay que ser conscientes, por tanto, de que si suspendemos el suministro de esta alarma, también perderemos un sistema de seguridad que hay que suplir con una mayor atención.

Una vez **abierta la tapa** mediante el giro de su pestillo,





toda la complicación eléctrica consiste en **retirar el fusible** del circuito del techo elevable, que es el número **9** de la caja del asiento del conductor.

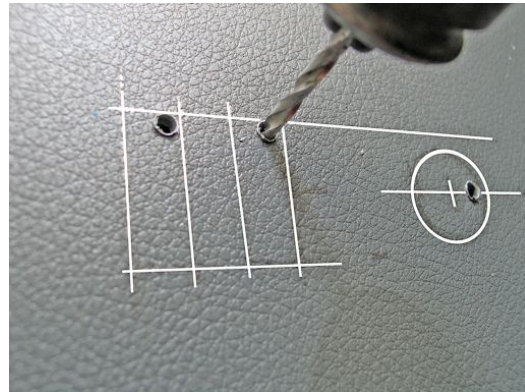


Si elevamos el techo, retiramos el fusible y encendiésemos el motor para acondicionar el aire, el *brico* ya estaría hecho. Pero es una incomodidad tener que abrir cada vez esta portezuela.

Así es que lo que se ha hecho es, una vez marcado y centrado el lugar elegido,



taladrar con broca fina el hueco que va a ocupar un interruptor Westfalia original, para que haga juego con todos los demás de la *furgo*,



y recortar con una següeta de pelo, como las de marquetería. Con cuidado para no tener que pasar por el concesionario a buscar otra tapa (referencia **A 639 660 02 09**).



En lugar de instalar uno solo, para prever futuros usos, instalamos también un segundo que queda vacante. Y, ya *metidos en harina*, también una **toma hembra de 12 V** tipo *mechero* de las de empotrar. Los vanos rectangulares son de 11 x 30 mm y el circular de 22 mm Ø.

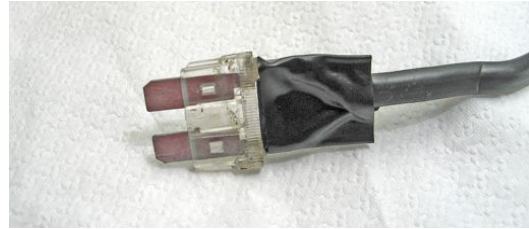
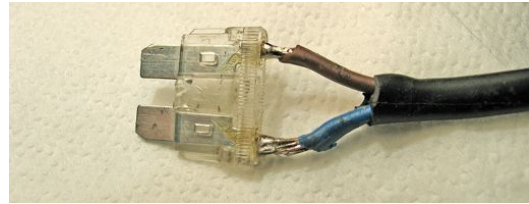




Los interruptores van simplemente **encajados a presión** y la toma de corriente enroscándole por detrás la mitad de la carcasa.



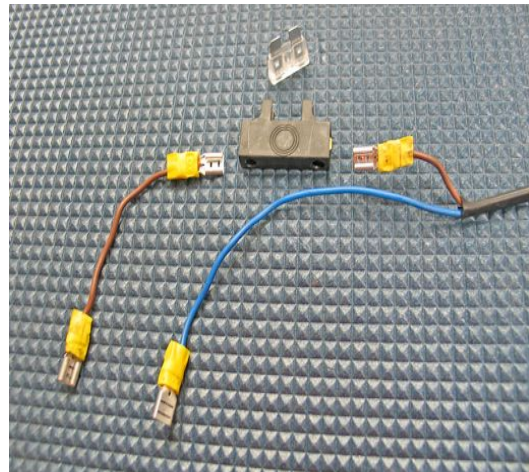
Mediante **dos hilos soldados** a los dos polos de cualquier fusible quemado



se ocupa el lugar que antes tenía el original de **25 A** de este circuito.



En uno cualquiera de los cables se instala en serie el nuevo **portafusibles aéreo** con dos hembras *fast-on* para que siga existiendo la misma protección. Y otro **fusible idéntico**.



Con los dos extremos restantes, también con toma hembra,



se emboca el interruptor con la precaución de **dejar medio metro de tirada** del mismo conductor.

Así podremos **retirar la tapa** sin que los cables queden tirantes o incómodos para meter y sacar en su día la sustituta de la **primera batería**, cuando se *comunique* la actual.



Matamos del mismo tiro otro pájaro: la **inhabilitación** de los interruptores ordinarios del techo. Sobre todo para los que tengáis niños muy dados a jugar con esos mandos, es una opción útil porque los anula completamente. De hecho dejan de estar iluminados, como sucede normalmente.



La centralita del techo electrohidráulico, en caso de uso alternativo excesivamente rápido del conmutador de elevación y bajada,



tiene una **protección autoblocante** que puede llegar a fastidiarnos una excursión dejándonos el techo inhábil.

Además este error se anotaría en el sistema VAG-COM y nos lo tendrían que borrar en taller.

Así es que el interruptor, en resumen, sirve para:

- **Impedir la elevación** del techo porque anula sus mandos eléctricos.
- **Impedir**, por lo mismo, **la bajada** una vez elevado.
- **Anular el sonido** de la señal acústica si está subido el techo, aunque se ponga el motor en marcha para, por ejemplo, encender el aire acondicionado, recargar un poco las baterías, izar el coche con un gato conectado al tubo de escape...
- **Evitar que desconocidos se diviertan con nuestro techo**. Ya sabéis que en algún taller, a veces, hay personas que enseñan ciertas prestaciones de los modelos a otros clientes sirviéndose de los coches que ese día están en reparación. Y nosotros ni nos enteramos. Si pillan la tela con el anclaje –supongamos– ¿cuándo nos daríamos cuenta? ¿Acaso semanas o meses después?