

Dove prelevare l'alimentazione in auto per le nostre radio

Cerchiamo di essere brevi a concisi.

Per motivi professionali eseguo spesso le operazioni citate e quanto espresso in queste poche righe derivano da una lunga casistica in cui è capitato spesso di vedere impianti realizzati risparmiando i pochi minuti necessari ad una stabile, e duratura, saldatura con conseguenze che sarebbero state tranquillamente evitabili.

Prelevare l'alimentazione dalla presa accendino non è bello, pur essendo comodo, e può essere una soluzione valida se si tratta di un impianto provvisorio (antenna magnetica e radiolina palmare). I fili della presa accendino sono diventati con gli anni sempre più fini, complice il fatto che la presa accendino è perlopiù utilizzata per caricare il telefono... Oltre al fatto che questa presa è, nella quasi totalità dei casi,

sottochiave, ovvero è sotto tensione solo a quadro acceso.

Veniamo a noi...

Prelevare l'alimentazione per la radio direttamente dalla batteria, anche se sembra una buona idea, non sempre è agevole, oltre al rischio di innescare problemi... infiltrazioni d'acqua, ad esempio.

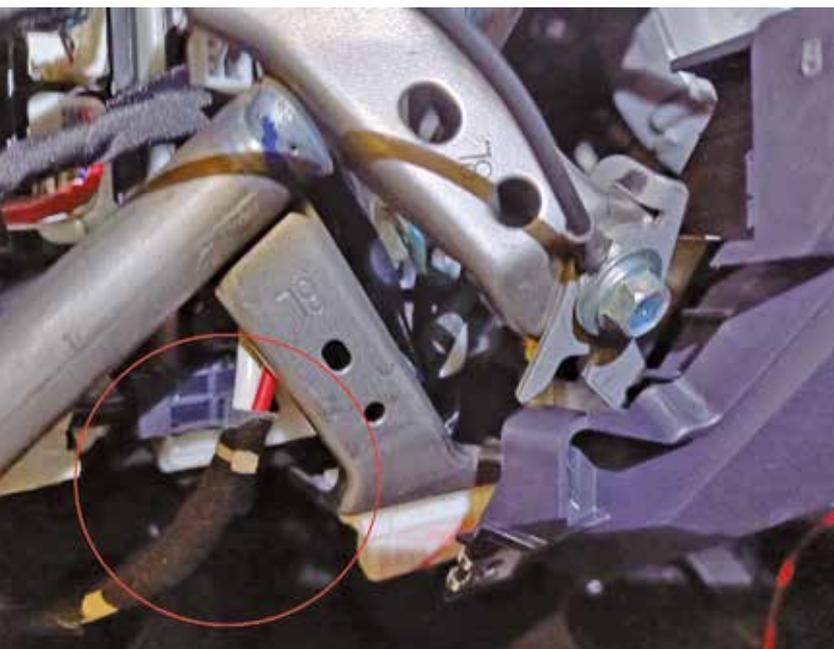
Se esiste una alternativa è saggio approfittarne.

Dovendo fare un discorso generale partiamo dal presupposto che il costruttore dell'auto ha sicuramente portato all'interno dell'abitacolo almeno un filo dal diametro generoso, molto generoso.

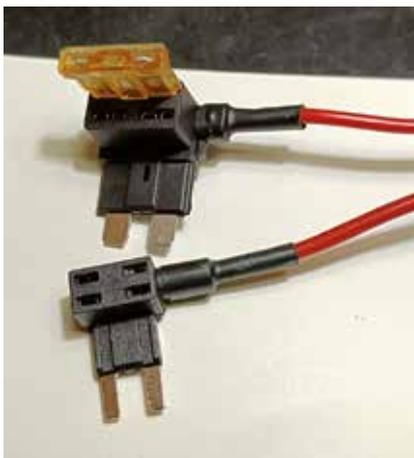
Possiamo sfruttarlo (trovandolo...)

Altre volte sulla scatola fusibili sono presenti degli spazi vuoti, predisposizioni per un fusibile che protegge un accessorio che sulla nostra versione non è presente. Per la ricerca ci aiutiamo con l'immancabile tester, o con due pezzi di filo e una altrettanto vil lampadina.

Dobbiamo controllare che il fusibile mancante sia di un numero di ampere sufficiente alla bisogna... Almeno 10 15 A, quindi verificare che la tensione sia presente a veicolo spento e a chiave estratta. Preleviamo dunque quanto ci serve con un comune faston maschio che inseriremo nel contatto del fusibile mancante, oppure a mezzo di un modulo di prelievo analogo a quelli visibili nella foto. Si tratta di un blocchetto di plastica in cui è possibile alloggiare l'eventuale fusibile originale dell'auto affiancato da uno aggiuntivo che proteggerà l'alimentazione della nostra radio. Sono reperibili nei soliti siti di e-commerce orientali, oppure da un comune autoaccessori. Costano qualche euromonetina, ma dobbiamo prestare attenzione al modello adatto alla



Prelievo a mezzo saldatura, in alto la connessione di massa



Modulo di prelievo

nostra vettura, magari portando-
si dietro un fusibile come cam-
pione. Sul modulo il fusibile ver-
so il connettore sostituisce quello
originale dell'auto (se era presen-
te), quello più esterno alimen-
ta la nostra radio. Nella
seconda foto sono visibili due
moduli montati, a sinistra per la
radio, a destra è un sottochiave
che alimenta la telecamera di
bordo.

Altre volte (Volkswagen/Skoda
e a volte anche Dacia) è presen-
te direttamente un faston maschio
libero, direttamente sulla scatola
fusibili. Su modelli prodotti da
Toyota troviamo un cavo, sempre
dalle dimensioni più che gene-
rose, nei paraggi della scatola
fusibili, oppure dietro al fianchet-
to sinistro, in basso a sinistra del-
la pedaliera. Fa eccezione la
Prius Plus ibrida in cui è neces-
sario il collegamento diretto alla
batteria dei servizi, ma non è in
problema in quanto questa è col-
locata nel baule, a destra dell'au-
to, scongiurando alla radice
qualsiasi problema.

Su auto di produzione indige-
na troviamo un bel connettore
grigio, con due fili dal diametro
generoso, dopo i controlli di rito
saldiamo qui il nostro filo.

Sistema analogo lo ritroviamo
su Kia, Citroen, Ford... insomma
se vediamo un filo decisamente
più grande degli altri è molto
probabile che questo provenga
direttamente dalla batteria di
bordo. Eliminiamo parte dell'iso-
lante, scopriamo 2 cm di rame,



Moduli di prelievo montati

saldiamo il nostro filo, e isoliamo
bene il tutto con più strati di
nastro *isolante telato*, fermato poi
con una fascetta, in modo che
non si scollì. Utilizzeremo sempre
conduttori da almeno 2,5 mm².

Purtroppo su alcune BMW non
è possibile saldare... il grosso
cavo è in alluminio... tedeschi
sparagnini.

In ogni caso collochiamo un
portafusibile nelle immediate
vicinanze, saldiamo tutte le con-
nessioni faston particolarmente
quelle PRIMA del portafusibile,
se questo filo dovesse sfilarsi dal
connettore potrebbe far danni,
dato che è PRIMA del fusibile!
Fermiamo con cura il cavo ai
cablaggi originali, in modo che
non sia possibile muoverlo dalla
sua posizione. Il fusibile andrà
dimensionato con le necessità
della nostra radio, per un comu-
ne bibanda 10 - 15 ampere (fusi-
bile di colore rosso o blu) saran-
no sufficienti.

La connessione di massa sarà
prelevabile da qualsiasi bullone
presente nei paraggi, di solito un
anello da 8 mm farà in caso
nostro. Resta inteso che anche
questo avrà il filo accuratamente
saldato. Faston e anello di massa
saranno provvisti di relativi copri-
faston, o di un paio di centimetri
di guaina termoretraibile.

Il percorso dei nostri due fili,
che dovranno essere opportuna-

mente inguainati, dovrà essere
mantenuto ben lontano da orga-
ni in movimento, attenzione dun-
que al piantone dello sterzo e ai
leveraggi della pedaliera.
Tipicamente la nostra radio sarà
posta a destra del tunnel centra-
le. Il passaggio potrà essere tran-
quillamente realizzato fissando
la guaina che contiene i fili di
alimentazione alla parte inferiore
che supporta la plancia in basso
del cruscotto, o al convogliatore
dell'aria del climatizzatore.
Fascette di lunghezza generosa
risolvono i problemi di fissaggio
dei fili.