

Oggetto: Linea di corrente a cruscotto aprilia Caponord (x alimentare palmare o GPS)

N.B. Il documento è stato postato sul forum di ApriliaOnTheRoad

Prima di tutto occorre smontare il cruscotto, e già questa è una bella impresa. Vanno smontate tutte le viti visibili ed anche le due autofilettanti (una per parte) nascoste sotto i due "lombi" inferiori di cruscotto (quelli fissati ognuno con due bulloncini nella parte più bassa); ah, io ho un MY2001, con le "orecchie", per intenderci, le versioni più recenti con le frecce non integrate non so come abbiano la disposizione dei fissaggi. Secondo me, soprattutto le viti più basse appena citate, si smontano meglio se si tolgono i bulloni di fissaggio della carenatura al serbatoio, per godere dello "sbandieramento" dei pezzi così smollati e avere un minimo di manovrabilità in più.

Le viti sono 5 (nr.1 e nr.2 dx e sx e nr.3 in mezzo sopra alle spie olio/cavalletto/centralina) ed i bulloncini 8 (nr.4, 5, 6, 7 dx e sx); altre due viti autofilettanti (nr. 8 dx e sx) come detto sono nascoste da lembi di plastica, come da schema sotto:

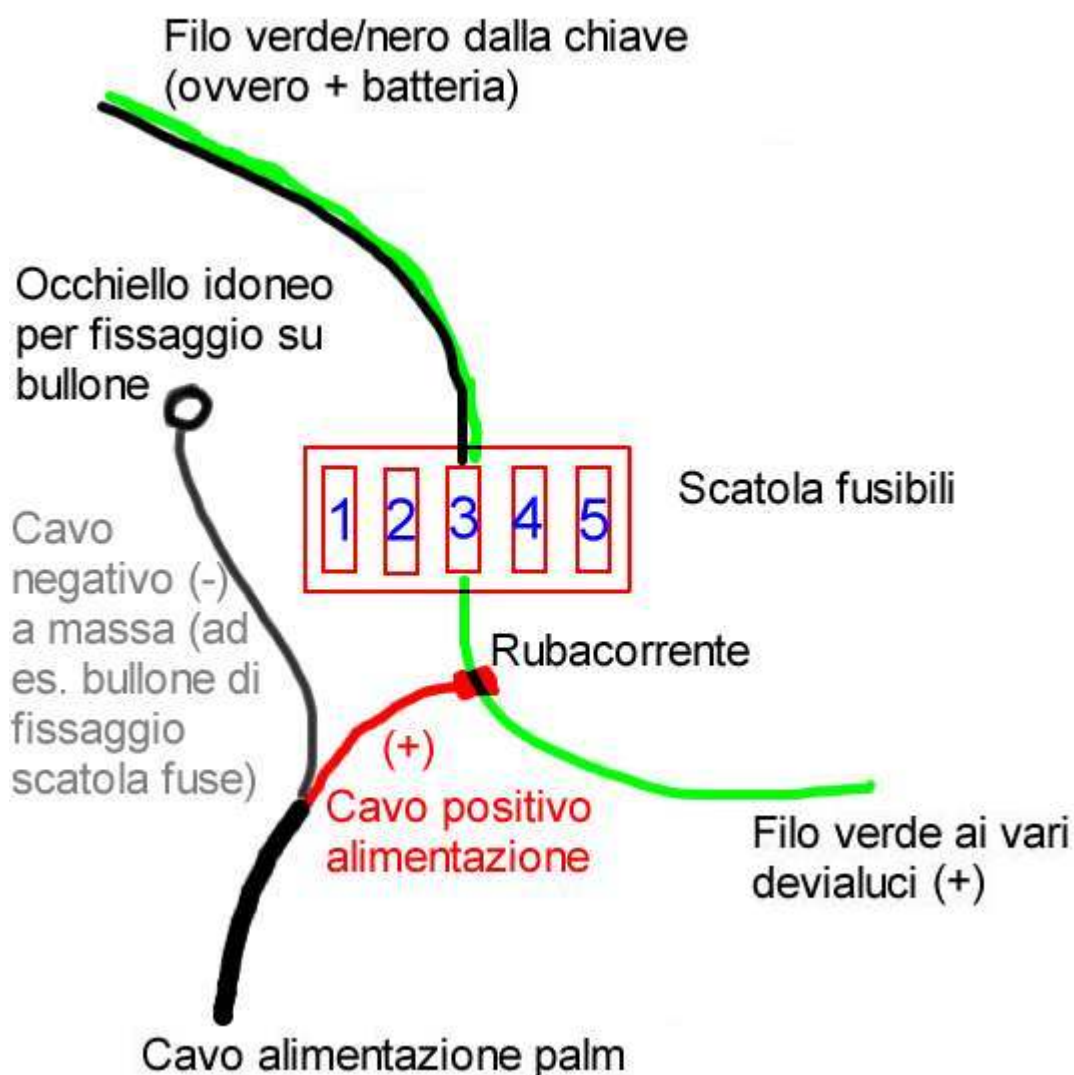


Una volta smontato il cruscotto, occorre smontare anche la scatola portafusibili dal telaio fissato al telaio porta cupolino (il coperchio esterno dei fusibili è già da rimuovere prima); per smontarlo occorre una chiave a tubo da 8 da infilare da sotto (deve essere corta, c'è poco spazio...) e sopra si smolla il dado autobloccante con una chiave aperta (non passa una chiave a stella). Così ci si trova ad avere la scatola portafusibili mollata ed

anche un telaio aggiuntivo a se stante che fornisce il fissaggio alle viti del coperchio esterno dei fusibili; fare attenzione nel rimontare a non dimenticarsi che il telaio a se stante si posiziona SOPRA al telaio fisso e SOTTO al fisso ci va il portafusibili.

Lo smontaggio del portafusibili si riesce a farlo senza smontare l'ambaradan della strumentazione, ma il rimontaggio a mio parere è impossibile senza smontarla: roba da matti, un metro quadrato di cruscotto e ci sono rimontaggi impossibili, a meno di avere le dita di un bimbo di 5 anni !!! Comunque, poco male, gli strumenti non si spostano di molto (i cavi di connessione impediscono di spostarli verso il manbrio per capirci), ma possono essere sollevati verticalmente di quei 20 millimetri che rendono la vita leggermente meno impossibile nel riavvitare i dadi autobloccanti citati prima.

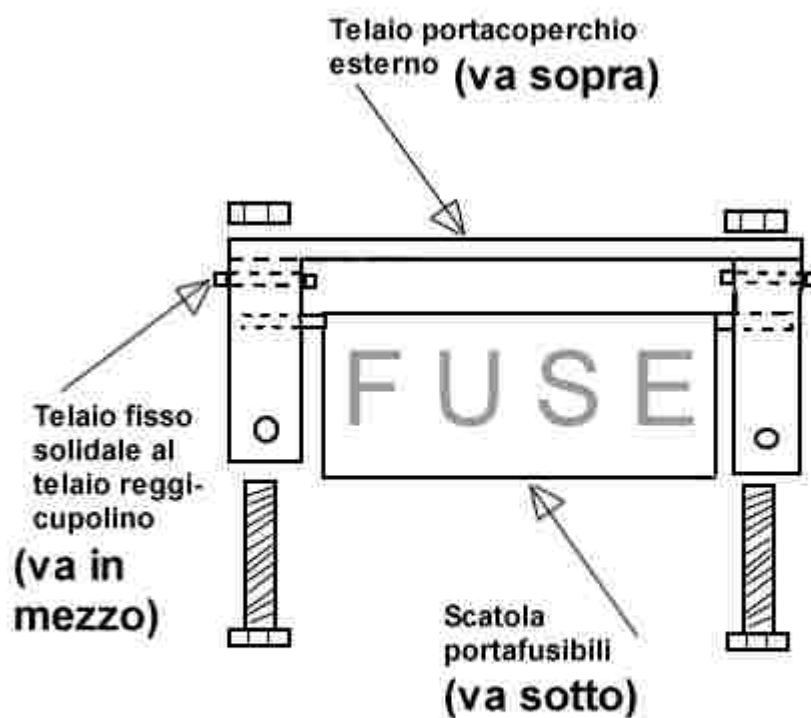
Una volta rimossa la scatola portafusibili, la si può girare con discreto agio ed osservandola inferiormente si possono identificare facilmente i fili montati sul fusibile centrale di nostro interesse... un filo è verde/nero e viene dal blocchetto della chiave, l'altro è verde e va dal fusibile ai vari devialuci, clacson, ecc.: è quest'ultimo che ci interessa (a meno di volere montare un fusibile autonomo, allora si usa il verde/nero, ma era troppo per le mie limitate capacità..!!!). A questo punto, l'impianto da fare è quello di seguito:



Una volta collegato il cavetto di alimentazione del GPS, lo si fa passare dove girano gli altri cavi, utilizzando delle fascette per fermarlo, esattamente come per gli altri cavi. Anche a manubrio si usano le fascette, avendo cura di tenere il cavo di lunghezza sufficiente per raggiungere il palmare. Personalmente, ho aggiunto una piccola asola di corda elastica (diametro della corda mm. 5) sull'ultima fascetta, per infilarci il cavo di alimentazione e tenerlo raccolto a palmare non utilizzato.



Il rimontaggio deve seguire lo stesso percorso al contrario, facendo attenzione alla probabile necessità di dovere smontare gli strumenti per riuscire a infilare il dado autobloccante al di sopra del bulloncino (con in più anche lo spessore, per uno dei due, dell'occhiello di massa); l'ordine di montaggio dei componenti (telaietto coperchio esterno, telaio fisso, scatola) è questo:



Ordine di montaggio scatola portafusibili

A questo punto, se si è certi che l'impianto funzioni (vista la scarsa praticità delle operazioni ed il rischio di andare a meritarsi l'inferno per i moccioni tirati, è meglio verificare con un tester che arrivi la 12 volt allo spinotto dell'alimentazione per il GPS) si

può cominciare a richiudere il tutto, ponendo cura nel riposizionamento delle "grembialine" inferiori di protezione in gomma (vanno accuratamente infilate nella carena, nella parte sotto). Poi, si parte dalle due viti autofilettanti "nascoste" (le nr.8 delle foto sopra) per poi continuare con la centrale in alto (nr. 3) e seguire poi con le altre. Il cruscotto nella parte alta rimane comunque non perfettamente combaciante (rimane una fuga di circa 1mm.), pare sia così alla nascita, per cui se non ci si ricorda bene che anche in partenza era così, si rischia di cercare di fare l'impossibile, ovvero fare combaciare il tutto: lasciare perdere è il modo migliore per non rischiare l'esaurimento nervoso. Piuttosto, nella parte inferiore, nella zona del coperchio dei fusibili, può essere necessario premere con un po' di forza per ottenere uno "scatto" che significa che il cruscotto ha raggiunto la sua collocazione ideale ovunque.

Nel mio caso, dopo avere fatto tutto questo, ho verificato che arrivava al connettore corrente a 12 volt, ma solo dopo avere tentato di collegarlo e notato che non si ricaricava (meno male che non l'ho bruciato...) ho avuto la sgradita sorpresa di accorgermi che il mio palm si ricarica con corrente a 5volt (2,0A)..!!!! Di solito questo tipo di corrente mi dicono si usi per alimentare i componenti dei pc, non delle apparecchiature, ma tant'è... Beh, devo ammettere che se al primo smontaggio ho meritato il purgatorio, purtroppo l'inferno ora non me lo toglie più nessuno...

Ho dovuto rismontare tutto l'ambaradan e provvedere a montare un microscopico trasformatore; questo l'ho realizzato con un diodo/trasformatore – credo si chiami così, il codice è "7805", è grande come l'unghia di un mignolo ed ha tre piedini, il centrale è il negativo (-) ed i due laterali sono i positivi (+), con i cablaggi elettrici da fare di conseguenza – che trasforma la corrente appunto da 12 a 5 volt, inserito dentro una scatolina di metallo da mm. 50 x 20 per migliorarne il potenziale di scambio termico, visto che sviluppa abbastanza calore che deve dissipare, scatolina poi fissata al telaio portacupolino con una fascetta.

Ho realizzato le connessioni dei fili (dall'alimentazione e massa al trasformatore e da questo al cavetto finale) con dei mammoth per avere comunque il trasformatore eventualmente escludibile senza dovere rifare l'impianto (hai visto mai che un domani ci si debba montare un apparecchio a 12 volt..?).

Il costo di tutto quanto ??? Penso di essere rimasto sotto ai 20 eurini, ovviamente non contando le bestemmie, le ore notturne passate a cercare di capirci qualcosa, lo stress per la paura di fare danni irreparabili, ecc... Ah, un grazie a Moma per il supporto telematico che mi ha fornito...

N.B. Il documento è stato postato sul forum di ApriliaOnTheRoad

<http://aprilia.mototouronoffroad.it/>

<http://it.groups.yahoo.com/group/MeTOOR-area-Aprilia/>

