

# EQUIPOS DE SONIDO Y MULTIMEDIA EN EL AUTOMOVIL



**JOSÉ JAVIER MONCAYO RAMÍREZ  
CARLOS CHITO BELTRÁN  
2º ELECTROMECAÁNICA**

**INDICE**

MULTIMEDIA DEL AUTOMOVIL .....	2
EQUIPOS MULTIMEDIA .....	5
ETAPAS DE POTENCIA.....	8
PROBLEMAS Y SOLUCIONES	
DE RUIDOS EN LA INSTALACIÓN .....	19
NOVEDAD .....	21
BIBLIOGRAFIA.....	23

## **MULTIMEDIA DEL AUTOMÓVIL.**

Cuando tienes que estar atento al volante y la carretera, necesitas un sistema GPS para el automóvil.

El Sistema de Posicionamiento Global o GPS por sus siglas en inglés, es un sistema formado por una red de 24 satélites

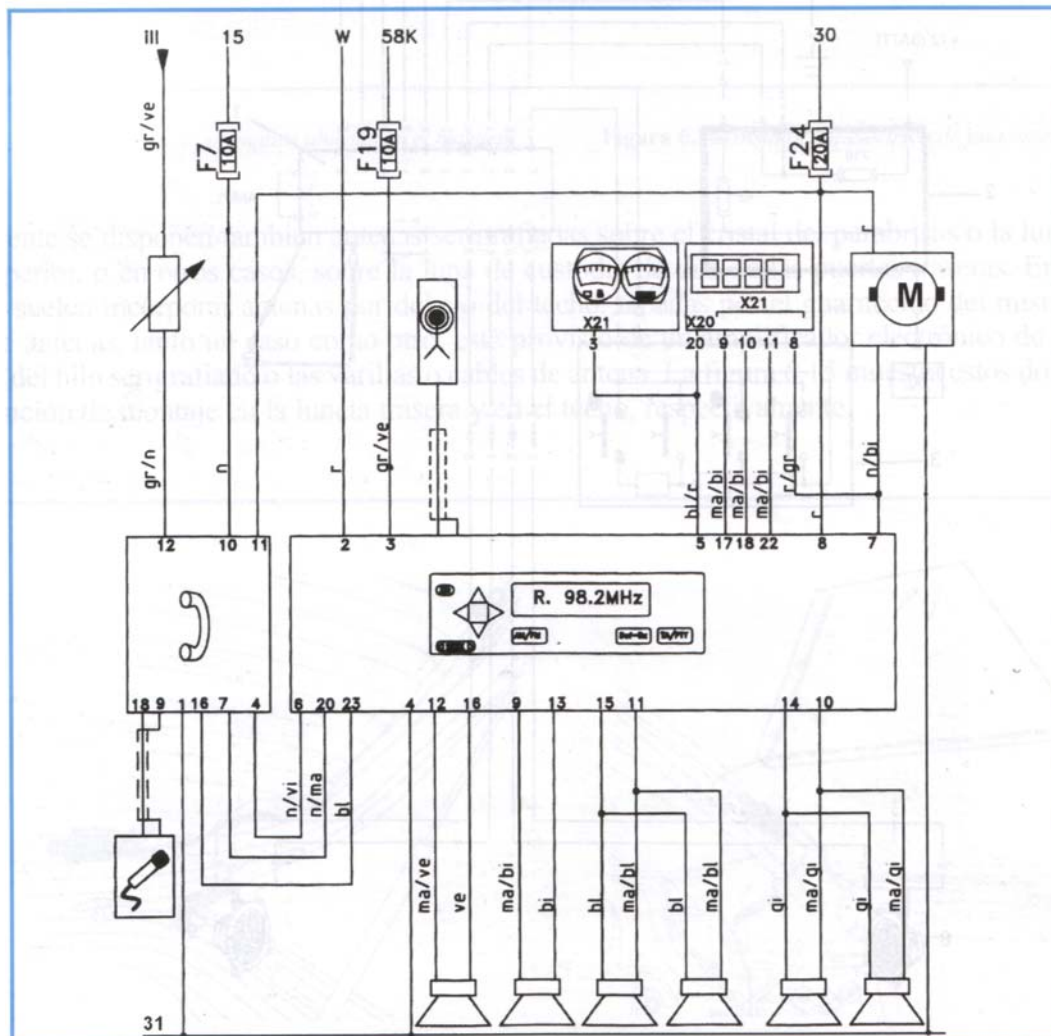
Un Navegador GPS planifica y analiza las posibles rutas hacia un determinado destino y establece el camino más indicado, de acuerdo a unos criterios más o menos definibles. Los navegadores GPS sirven como mapas en el tiempo real para guiar al conductor a un determinado lugar.

Interpretan la información que reciben del sistema de satélites, y la analizan para presentar a un viajero las posibles rutas hacia un determinado destino y el camino más indicado, su distancia y el tiempo aproximado para llegar a él.

Mostramos a continuación imágenes de algunos trabajos de instalaciones realizadas en coches de alta gama, tales como instalaciones de pantallas de DVD en reposacabezas de cuero, cargadores de CD – MP3, con Navegadores GPS, Reproductores DVD, Kits de manos libres Parrot, RadioCDs,...etc.

## FOTOS DE INSTALACIONES DVD EN REPOSACABEZA





*Instalación eléctrica de un equipo de sonido combinado con radio-teléfono*

## **LOS EQUIPOS MULTIMEDIA**

Los nuevos equipos multimedia que vemos en los expositores de car audio, pese a que todavía tienen un precio muy superior a los equipos de car audio "convencionales", presentan unos **precios cada vez más asequibles**, y debido a la gran cantidad de posibilidades que ofrecen, desde la integración con módulos GPS, hasta la posibilidad de ver la televisión en nuestro propio coche, representan una **opción cada vez más apetecible** para quien esta pensando en instalarse un nuevo equipo de audio en el coche, o quien desea modernizar el suyo.

Un equipo de car audio multimedia básico, es capaz como mínimo de **reproducir CDs convencionales, MP3, y DVDs**, además de poder integrarse con un **navegador GPS** para mostrar a pantalla completa las indicaciones y la ruta, y reproducir por los altavoces las instrucciones habladas que nos llevarán hasta nuestro destino.

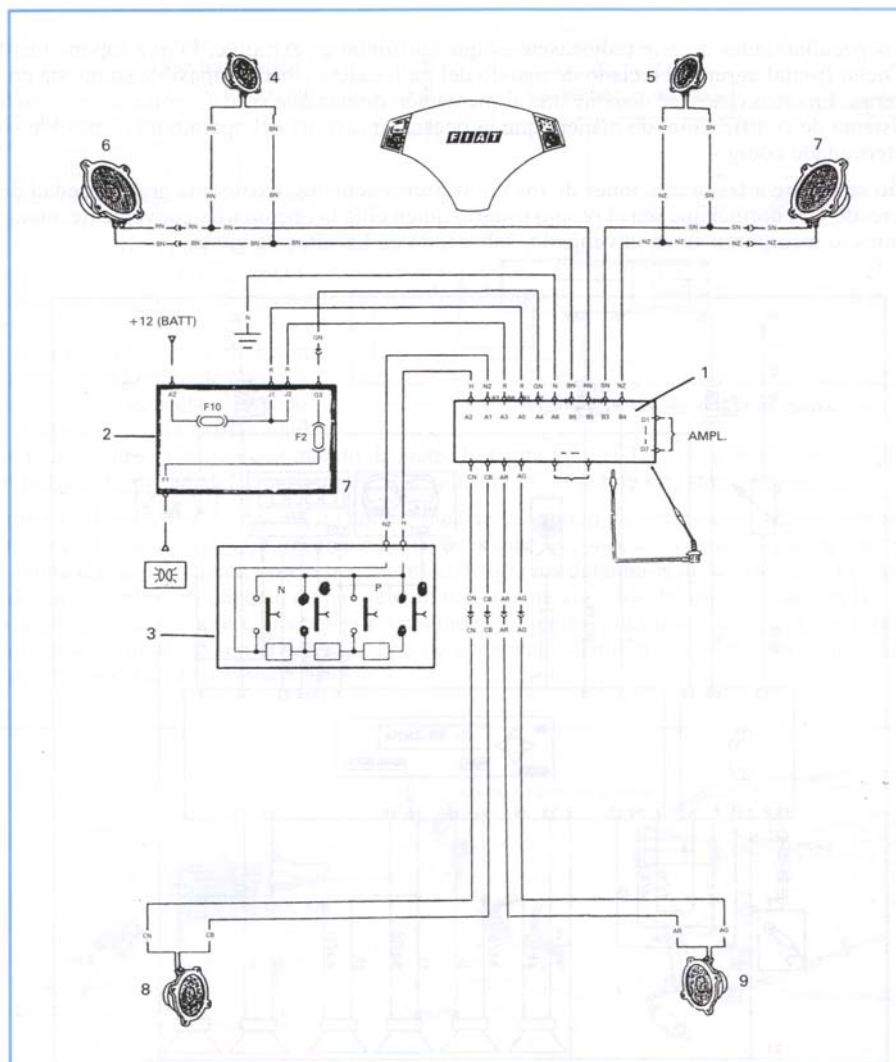
El equipo multimedia que os mostramos en la instalación paso a paso, es uno de los más vendidos de la conocida marca de equipos de audio para coche Alpine, y presenta una gran cantidad de posibilidades, como son la conexión con cámaras para realizar la función de retrovisores, conexión con un sintonizador de televisión, entradas de video compuesto, etc., además de ofrecer la peculiaridad de la **pantalla táctil**, una opción por la que optan cada vez más fabricantes, y que nos facilitará mucho el manejo de todas las funciones.



La instalación de estos equipos, pese a ser un poco más compleja que la instalación de un equipo de audio convencional, tampoco presenta demasiadas dificultades, y si tenemos un mínimo de conocimientos de electricidad del automóvil, y hemos realizado alguna instalación de car audio con anterioridad, podemos atrevernos nosotros mismos con la instalación, siguiendo siempre al pie de la letra las indicaciones del manual, y en particular del **esquema de instalación, o diagrama de conexiones**, que todos los manuales incluyen.

El tiempo que empleamos en la instalación que os mostramos a continuación, y que podéis ver con detalle en la galería de la instalación paso a paso de un equipo multimedia puede ser de **5 horas aproximadamente**, pero este tiempo puede variar en función del equipo que instalemos, y de la dificultad para desmontar las piezas necesarias en cada coche. Algunos equipos multimedia más sencillos, no necesitan de la unidad de control multimedia externa, con lo cual para esos equipos la instalación se simplificaría muchísimo y se asemejaría a la instalación de un reproductor de car-audio convencional.





*Conexionado de un equipo de sonido con mando a distancia*



## **ETAPAS DE POTENCIAS.**

La sección del cable es fundamental para poder proveer de electricidad a la etapa. Un cable demasiado fino hará que la caída de tensión a altos volúmenes sea enorme. Es como intentar meter un caudal de agua de 100m<sup>3</sup>/min. por una tubería de 2": llegará un momento en que las pérdidas por rozamientos sean tales que sea imposible hacer pasar más caudal por esa tubería. Pues lo mismo pasa con la electricidad, con el problema añadido de sobrecalentamiento del cable; normalmente un cable de 8AWG suele ser suficiente para etapas de alta potencia.

En primer lugar, hay que tener presente el presupuesto que vamos a destinar a la instalación y si queremos una instalación sólo con altavoces delanteros o con 4 altavoces y, por último, saber si vamos a emplear etapas de potencia auxiliares o no. También debemos seguir las siguientes recomendaciones en la manipulación e instalación de los componentes:

### **1.- PRECAUCIONES**

- PROBAR EL AUTO-RADIO SIN CONECTAR LOS ALTAVOCES
- NO PROBAR A MUCHO VOLUMEN LOS ALTAVOCES "AL AIRE"
- NO CORTOCIRCUITAR SALIDAS DE AUDIO (SE DESTRUYE EL AMPLIFICADOR DE SALIDA)
- NO CONECTAR OHMETROS EN LOS CABLES DEL AUTO-RADIO
- NO LIMAR NI TALADRAR CERCA DE UN ALTAVOZ
- NO HACER ACOPLAMIENTOS DE ALTAVOCES DE IMPEDANCIA

## **2.- OPTIMIZACION DE EQUIPOS**

- PONER UNA BUENA MASA EN EL AUTO-RADIO Y EN LA MALLA DE BLINDAJE DEL CABLE DE ANTENA
- SELLAR BIEN LOS ALTAVOCES DE MEDIOS Y GRAVES
- ELEGIR ALTAVOCES CUYA POTENCIA SEA, COMO MINIMO 1,5 VECES LA DEL AMPLIFICADOR DE SALIDA
- COLOCAR “EN FASE” LOS ALTAVOCES DE UN MISMO CANAL
- AJUSTAR EL TRIMMER DE ANTENA EN UNA EMISORA DEBIL DE ONDA MEDIA
- COLOCAR CADA ALTAVOZ EN SU SITIO (QUE SE “VEAN” LOS TWEETER

## **3.- OTROS**

- SE PUEDEN COMPROBAR LAS SALIDAS DE AUDIO CON UN VOLTÍMETRO DE CORRIENTE ALTERNA O, MEJOR, CON UN OSCILOSCOPIO
- EN ALTAVOCES SIN MARCAS, SE PUEDE AVERIGUAR LA POLARIDAD DE SUS TERMINALES DANDO PULSOS CON UN OHMETRO Y OBSERVANDO EL SENTIDO DEL DESPLAZA-MIENTO DEL DIAFRAGMA (HACIA DELANTE O HACIA ATRÁS)
- AL INSTALAR AMPLIFICADORES, EL ULTIMO CABLE QUE CONECTAREMOS SERÁ EL POSITIVO QUE VIENE DIRECTO DE BATERIA (PROTEGIDO POR SU FUSIBLE AEREO JUNTO A LA BATERIA)

## ELECCIÓN DE COMPONENTES:

**A) EL AUTO-RADIO.-** Tendremos que elegir un auto-radio que, como mínimo tenga sintonizador digital PLL o, mejor aún si es RDS. Este último sistema nos informa del nombre de la emisora, avisa de incidencias de tráfico, selecciona emisoras de un mismo tipo (rock, clásica, información,...) y también permite sintonizar una emisora y que se mantenga en un viaje.

Si vamos a instalar un cargador de CDs, deberemos adquirirlo formando conjunto con el auto-radio.

En la medida de lo posible tendremos que elegir auto radios con conectores traseros ISO, y mucho mejor si tiene salidas traseras pre-out, que están antes del amplificador y sirven para enviar una señal de bajo nivel sin distorsiones para montar etapas de potencia auxiliares:

Para instalar el auto-radio disponemos de un hueco DIN en la consola central o en el salpicadero y también llevan los coches una preinstalación de radio compuesta por: antena con su cable coaxial y una ficha de conexiones con: 2 cables paralelos bicolor pasados hasta las puertas delanteras o hasta los extremos del salpicadero (para instalar dos altavoces) y las diferentes alimentaciones de positivo y masas.

La solución más limpia y que menos tiempo lleva es comprar un juego de cables de adaptación de la ficha de preinstalación del coche a las tomas traseras del auto-radio.

Lo último que podemos cambiar es el sistema de alimentación, que de origen viene a través del positivo de accesorios y, si queremos que el aparato funcione sin tener que girar la llave de contacto, tendremos que unir el cable que va al polo +BAT y el de +ACC, pero como en la figura (si no, haríamos “el puente”):

Las salidas para los altavoces tienen dos cables de diferentes colores o bien uno

liso y otro con dos colores a todo lo largo, para poner todos los altavoces en fase. Están marcadas las salidas con las siguientes siglas:

FL (Front Left).- Delantero izquierdo

FR (Front Right).- Delantero Derecho

RL (Rear Left).- Trasero Izquierdo

RR (Rear Right).- Trasero Derecho

Si instalamos así los 4 altavoces, tendremos los canales estéreo dispuestos a izquierda (Left) y a derecha (Right) y podremos variar la intensidad entre los canales con el mando de BALANCE. Tenemos además el mando de FADER para regular la intensidad entre los altavoces delanteros y los traseros.

**B) LA ANTENA.-** Normalmente los coches vienen equipados con una antena en el techo y ya está pasado el cable coaxial hasta el hueco de la radio.

De todos modos, es muy importante que la antena tenga una buena masa y el autoradio también, para poder captar bien las emisoras.

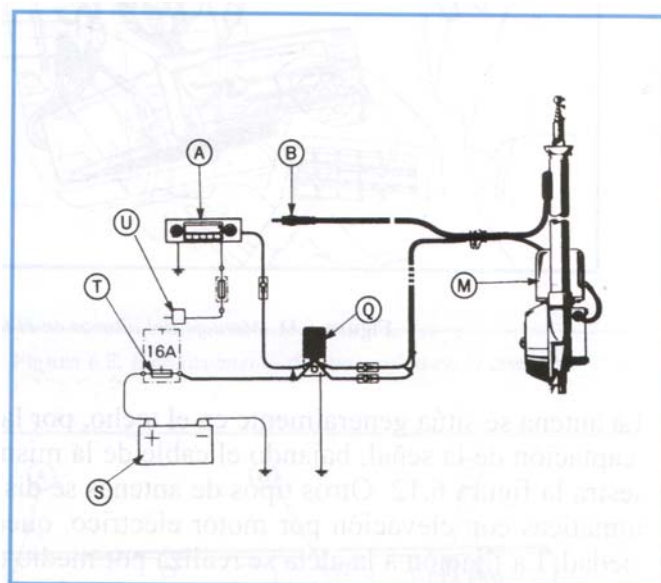
Si no tiene antena ni agujero en la carrocería, una solución muy cómoda es instalar una antena electrónica en el interior del cristal, alimentándola a través del polo REMOTE del auto-radio, para que no quede en tensión. En algunos vehículos de gama alta está incorporada la antena en el interior del parabrisas.

Otra opción es instalar una antena automática que sólo se despliega cuando la radio está conectada, pero hay que hacer un agujero en la carrocería:

- 1º) Elegir un modelo de antena automática adecuado al modelo del vehículo.
- 2º) Leer bien las instrucciones
- 3º) Proteger con cinta de carrocería la zona a taladrar
- 4º) Siguiendo las instrucciones de la antena, trazar con un lápiz sobre la cinta de carrocería el punto de colocación
- 5º) Dar un granetazo suave sobre la cinta

- 6º) Taladrar sin hacer mucha fuerza para que la broca no resbale sobre la aleta
- 7º) Agrandar el agujero con una fresa cónica especial
- 8º) Proteger de la corrosión el canto vivo del agujero de la chapa con pintura
- 9º) Colocar bien la antena, ajustando correctamente todas las arandelas de goma y plástico que protegen de la corrosión el agujero.
- 10º) Sujetar bien el extremo inferior de la antena
- 11º) Realizar el conexionado, buscando para la masa un punto de conexiones de masa del vehículo cerca de los faros traseros.

**Comprobaciones de la antena.-** Las comprobaciones se realizan con un ohmetro y son tres: 1) continuidad del cable interior de señal entre el exterior de la antena y el terminal central del cable que va al auto-radio, 2) verificación de masa de la antena entre el terminal exterior del cable del auto-radio y un punto de masa , 3) comprobación de aislamiento entre el terminal exterior y el interior que se conectan a la radio.



**C) LOS ALTAVOCES.-** Debemos elegir altavoces de marcas reconocidas, que nos dan unos datos bastante fiables en cuanto a potencia máxima y sensibilidad (dB/W/m). Deberíamos elegir altavoces de una sensibilidad mínima de 89 dB/W/m, para que suenen lo más fuerte posible. La impedancia que se emplea actualmente es de 4 ohmios y la potencia del altavoz de graves (woofer) y el de medios o todo rango, debe ser 1,5 veces la del canal de salida al que esté acoplado. La potencia del altavoz de agudos (Tweeter) puede coincidir con la de la etapa de salida.

Casi todas las marcas tienen 3 líneas de altavoces para un mismo vehículo: altavoces de doble cono de potencia normal o grande, altavoces tweeter coaxiales de potencia normal o de alta potencia y sistemas de kits de varios altavoces por canal (multicomponentes), con filtros de cruce.

Los altavoces para las puertas y montantes traseros suelen tener unos diámetros de 13 ó 16 cms. y si están en los extremos del salpicadero, su diámetro es de 10 ó de 8,7 cms. Debemos consultar un catálogo del fabricante para ver qué tipo de altavoces podemos adaptar, sabiendo que según nuestro presupuesto podremos poner: altavoces de doble cono, tweeter coaxiales o bien sistemas multicomponente, si queremos buen sonido pero con un precio alto.

**Colocación de los altavoces.-** Los Tweeter se colocarán en la parte superior de las puertas ó encima del salpicadero, para poder oír bien los agudos. Si tenemos un vehículo con huecos en los bajos de las puertas, no debemos gastar dinero poniendo altavoces tweeter coaxiales: pondremos altavoces de doble cono y unos Tweeter suplementarios en los extremos del salpicadero. Los woofer se pueden poner en cualquier parte que tengan un gran volumen detrás, para la descompresión de la onda posterior; por ejemplo, en la bandeja trasera. Para hacer esto, deberemos reforzar la bandeja con un tablero de DM o, mejor, de contra-chapado que es más

ligero y resistente. También hay woofer y subwoofer que vienen ya preparados en recintos para acoplar bajo del asiento del conductor o en el maletero.

**Conexión de los altavoces.-** Debemos tener en cuenta que podemos asociar varios altavoces en un mismo canal en paralelo, siempre que la impedancia resultante no sea menor que la mínima admitida por canal el amplificador del autoradio o de la etapa de potencia externa, porque podríamos deteriorar la etapa.

PARA OBTENER EL MÁXIMO DE PRESION SONORA, PODREMOS EMPLEAR ALTAVOCES O ASOCIACIONES QUE COINCIDAN CON LA IMPEDANCIA MINIMA DE SALIDA DEL AUTO-RADIO

Los altavoces se conectan todos en fase, poniendo el cable rojo (o liso) del paralelo al terminal más pequeño del altavoz ó al que esté marcado con + ó con un punto de pintura.

Los cables para los altavoces traseros no suelen venir preinstalados y los tendremos que pasar por la moldura bajo puertas en el larguero contrario al que pasa la instalación eléctrica del coche, para evitar posibles interferencias. También se pueden pasar por debajo del insonorizante del piso, junto a los rincones laterales.

Como ahora se llevan los cables paralelos transparentes de cobre sin oxígeno, deberemos marcar el cable positivo con un rotulador indeleble al comienzo y al final; para esto, conectamos uno de los dos cables del paralelo a masa en un extremo y en el otro detectamos cuál es probando con un ohmetro a masa.

Truco para instalaciones sencillas de 4 altavoces: Si normalmente ocupamos sólo los asientos delanteros, podemos conseguir un sonido estéreo bastante espectacular delante-detrás si intercambiamos las conexiones de los altavoces FL y RR, aunque quedan cambiados los mandos de BALANCE y FADER. Si desplazamos el BALANCE un poco hacia atrás (izquierda) para equilibrar el sonido que oímos de



los altavoces delanteros y traseros, lograremos un efecto estéreo espectacular.

**D) ETAPAS DE POTENCIA.-** Se suelen colocar para alimentar un woofer y dos altavoces todo-rango en la bandeja trasera, y siempre que queramos aumentar la dinámica del sonido.

Todas las etapas necesitan un cable de 25/10 directo desde la batería con un fusible aéreo (junto a la batería), un cable de masa, que se puede coger de un punto de masa de los pilotos traseros, y tres cables que vienen del auto-radio: 2 gruesos apantallados con terminales RCA de la salida pre-out y uno de 16/10 que trae la señal de excitación del relé de la etapa (es el REMOTE). Si el auto-radio no tiene salidas pre-out, entonces vendrán cuatro cables de señal de los altavoces (+FR,-FR,+FL,-FL), en lugar de los dos gruesos apantallados.

Si queremos que la bandeja trasera siga siendo extraíble, pondremos dos conectores entre la parte fija y la bandeja. En este caso, es preferible no sujetar la etapa a la bandeja, para evitar más conectores.

Las etapas llevan en la parte trasera un mando de ganancia (GAIN), expresado en decibelios, que suele estar en la mitad y sirve para adaptar la etapa a la potencia de los altavoces y a la señal de entrada; también sirve para equilibrar el sonido cuando utilizamos etapas delante y detrás. Este mando de ganancia jno debemos llevarlo a tope, pues muchas etapas distorsionan a partir del 70% de su volumen:

Las etapas de calidad tienen en cada salida dos selectores para regular las frecuencias de corte de filtros regulables paso alto y paso bajo, por si conectamos en esas salidas tweeter, medios o woofer. Para esto, debemos conocer las características de los altavoces que vamos a acoplar.

**E) ANTIPARASITAJE.-** Los parásitos son las perturbaciones radioeléctricas que interfieren en el sonido. Fundamentalmente vienen del alternador y del

encendido (en los vehículos con motores de gasolina).

Normalmente los vehículos vienen con un antiparasitaje bueno de fábrica y, antes que empezar a poner cosas, **DEBEREMOS VERIFICAR LA CORRECTA MASA DE LA ANTENA Y DEL AUTO-RADIO.**

Para comprobar si los parásitos vienen del sistema de encendido o del alternador, mantenemos el motor a 4-5.000 RPM y cortamos el contacto: si los parásitos se siguen oyendo hasta que se para el motor, es el alternador.

Sistemas de antiparasitaje:

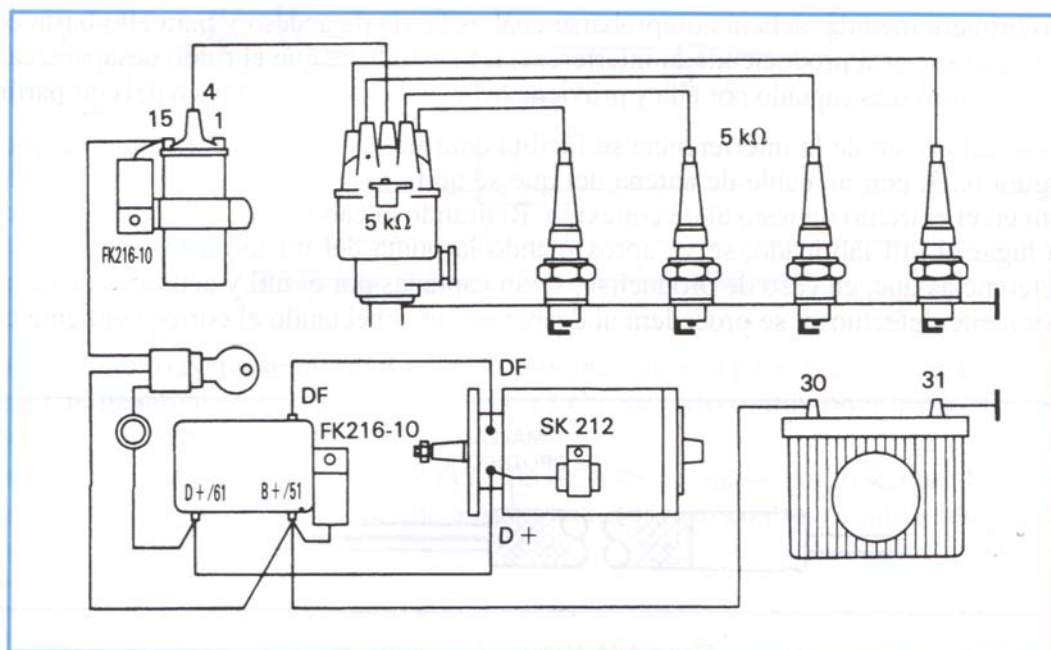
**1.- En el circuito de carga.-** El alternador ya tiene un condensador entre el borne B+ y masa. A pesar de esto, si continúan los parásitos, se pone un filtro de choque en la alimentación del auto-radio (algunos aparatos traen ya un filtro de dos hilos intercalado en el cable de alimentación).

**2.- En el encendido.-** La mayoría de coches ya traen cables antiparasitarios (con resistencias de 1 a 6 k $\Omega$ , pues está prohibido que emitan perturbaciones radioeléctricas al exterior. También tienen pipas de bujías antiparasitarias y otros tienen el rotor del distribuidor con una resistencia de 1 k $\Omega$  entre el centro y la punta. En otros vemos un anillo metálico, conectado a masa, que rodea la tapa del distribuidor y, en todos los casos, el capó motor debe tener una buena trenza de masa en los tornillos que sujetan las bisagras (que a veces se olvida en las reparaciones de chapa). También hay bujías que llevan incorporada una resistencia antiparasitaria. Por último, las bobinas de encendido convencional tienen un condensador entre el borne 15 y masa.

Debemos ir probando medidas progresivamente: 1º) comprobar masa del autoradio y la antena, 2º) comprobar la masa del motor, 3º) comprobar la masa del capó motor, 4º) comprobar cables de bujías y ponerlos antiparasitarios, 5º) colocar un

anillo metálico rodeando al distribuidor, 6º) ir añadiendo resistencias en los diferentes puntos (dedo del distribuidor, pipas de bujías, etc. SIEMPRE QUE NO SOBREPASEMOS UNA RESISTENCIA DE 15 k $\Omega$  EN LA LINEA DEL SECUNDARIO DE ENCENDIDO (BOBINA-DISTRIBUIDOR-CABLE DE BUJÍA-PIPA DE BUJÍA-BUJIA).

**3.- Otros parásitos.**- También puede suceder que se filtren los chispazos del relé de intermitencias, del claxon, del regulador de tensión del cuadro, etc. Esto se solventa colocando un condensador entre el borne de alimentación de estos elementos y masa.



*Elementos antiparásitos aplicados a una instalación*

## **F) EVALUACIÓN DEL RENDIMIENTO.-**

**1) Con un voltímetro analógico.-** si tenemos un polímetro analógico que tenga escala de decibelios en el voltímetro de corriente alterna, colocándolo en paralelo con el altavoz del canal elegido, podré medir los decibelios (eléctricos) que dá entre picos, aunque la señal de salida ya no sea senoidal y haya distorsión.

**2) Con un osciloscopio.-** Grabamos una cinta cassette con una señal senoidal de 1 kHz, la colocamos y ponemos las puntas de un osciloscopio en paralelo con un altavoz. Le vamos dando volumen hasta que la onda que se ve en el osciloscopio ya no sea senoidal pura y medimos la tensión entre picos, que nos dará indirectamente la potencia máxima:  $P = V^2/Z$ , en donde Z es la impedancia del altavoz.

**3) Con un sonómetro.-** Colocamos el micrófono del sonómetro en un punto del habitáculo y medimos los decibelios de presión sonora directamente.

## **G) AJUSTE FINO DEL SONIDO**

Necesitamos un generador de ruido rosa (muy caro) y un analizador de espectros con el micrófono colocado en el cabezal del conductor, para ir ajustando los ecualizadores y así conseguiremos una respuesta lineal (igual intensidad en todas las frecuencias). Algo parecido se consigue automáticamente con los procesadores digitales de señal (DSP) más avanzados, que para autorregularse tienen un micrófono en el parasol del conductor.

## **PROBLEMAS Y SOLUCIONES DE RUIDOS EN LA INSTALACIÓN**

El alternador utiliza una serie de diodos para rectificar la corriente alterna (puente rectificador). Si esos diodos están defectuosos, bien por algún sobrecalentamiento, etc. que hayan sufrido entonces, parte de la corriente alterna pasará y provocará ese ruido en los altavoces. Un excesivo número de accesorios conectados en el automóvil (o uno que consuma mucha potencia) pueden provocar que el alternador se sobrecargue y dañe los diodos, con las mismas consecuencias.

**Ruido por malas masas (ground loops):** cuando la batería hace una mala masa con el chasis del coche o hay varios accesorios conectados en el sistema eléctrico del coche, pudiera ser que se creen caminos de retorno de señal por diferencia de potenciales. El autorradio se encuentra en un extremo del circuito y el/los amplificador/es en el otro.

La solución para evitar este ruido es establecer una única masa para todo el sistema de car audio, lo cual se puede hacer de dos formas principalmente: poner todas las masas al lado del autorradio: recomendamos luego llevar este cable directamente al negativo de la batería. O hacer lo mismo al lado de los amplificadores; esto es más recomendable, ya que los amplificadores son los elementos que más corriente consumen y por tanto conviene que sus cables de masa sean lo más cortos posible. Eso sí, se debe raspar bien la carrocería en el punto donde vaya a hacer la masa, de tal forma que la pintura del coche no provoque un cierto aislamiento y por tanto una pobre puesta a masa.

Si cuando quita los RCA el ruido desaparece, entonces el ruido no está entrando por el sistema de alimentación eléctrico, sino por los cables de señal (RCA):

**Ruido por malas masas (ground loops):** al igual que antes, los ground loops pueden afectar a las RCA (éstos también están conectados a la masa que antes comentábamos), por lo que hay que buscar una masa común para los canales izquierdo y derecho (toda vez que hemos

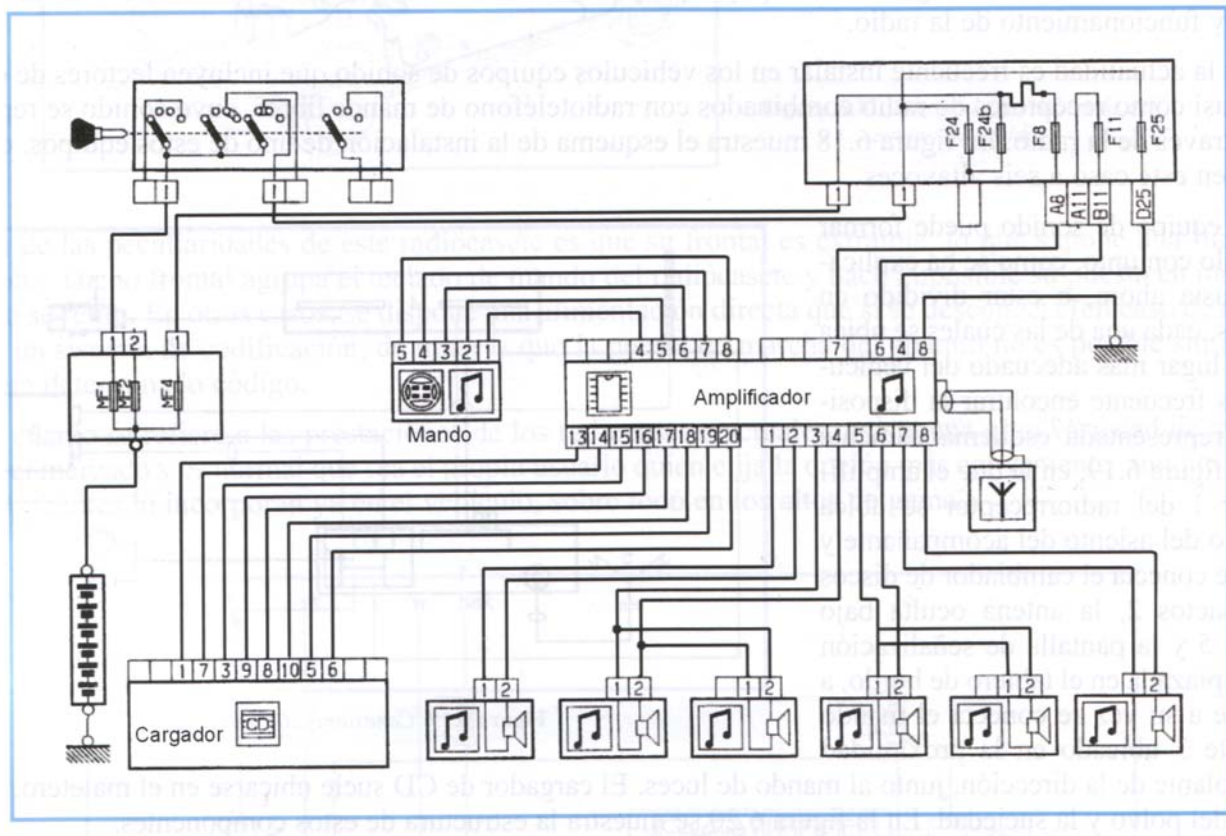
encontrado una masa común para todo el sistema como decíamos antes). Esto lo hacen automáticamente todos los modernos autorradios.

**Ruido inducido:** antes de continuar, imaginamos que los cables RCA irán por un lado del vehículo y los de alimentación eléctrica al amplificador por el otro. Sino, hay muchas probabilidades de que el inductor del ruido sobre los RCA sea el propio cable eléctrico de alimentación del amplificador. Si en algún punto deben cruzarse, se asegurará que no lo hagan en un ángulo de 90°.

Por otro lado, para saber si está sufriendo un ruido inducido por cualquier aparato eléctrico del coche (sistema de aire acondicionado, bomba de combustible, etc) en el camino de los cables RCA desde la fuente hasta el amplificador, lo mejor es coger un cable RCA largo y conectarlo directamente desde el autorradio, por medio del coche (por encima de los asientos, etc) hasta el amplificador. Entonces, si no tiene ruido está claro que en algún punto el cable RCA está demasiado cerca de alguna fuente inductora de ruido. El trabajo duro sería ir trazando cm a cm dónde podría estar ese punto.

Otro tipo de ruido inducido es el **de ignición**: provocado por la bobina de encendido, las bujías, el distribuidor, los cables de encendido, etc. Es fácil saber si esta es la fuente del problema, y consecuentemente deshacerse de este ruido: simplemente ha de mover los cables de alimentación de la etapa (y del autorradio si procede) en el vano motor, alejándolo de los anteriores elementos.

Si la etapa de potencia no tiene conversores DC-DC en su fuente de alimentación para aislar la masa, entonces la señal de salida tendrá el ruido de entrada.



*Conexión de un equipo de sonido*

## **NOVEDAD**

### **1.EL NAVEGADOR ECOLÓGICO DE NISSAN**

El fabricante nipón, NISSAN, trata de promover una conducción un poco más ecológica, fomentando hábitos de un consumo de combustible más reducido. De momento, sólo se comercializa en Japón.

Peculiar por su nueva función de facilitar datos del consumo medio del vehículo, el sistema de navegación **Carwings** registra automáticamente los procesos o retrocesos medioambientales de los conductores. En definitiva, mide cuáles son las habilidades de cada



conductor para disminuir la contaminación atmosférica durante un periodo de tiempo determinado.

El sistema calcula la eficiencia media del consumo de carburante de cada vehículo equipado por Carwings, a través de los datos enviados directamente al Centro Carwings, que quedan registrados en la página web de cada usuario. Es decir, Nissan se ha preocupado por dispersar un servicio personalizado.

El dispositivo, diseñado y original de un país, Japón, que presenta unos índices de contaminación bestiales, permitirá educar y sensibilizar a los conductores , sobre el impacto medioambiental que tiene la emisión de gases, sobre todo, en zonas masivamente pobladas.

La nueva aplicación de Carwings forma parte de los esfuerzos integrales de Nissan para reducir emisiones de CO2, incluidos en el programa medioambiental Nissan Green Program 2010. **El sistema inteligente de navegación Carwings de Nissan está actualmente disponible en Japón.**

El mecanismo anima al conductor a mejorar sus habilidades de conducción ecológicas, haciéndole participar en un ranking mensual de usuarios más eficientes en la reducción del consumo de combustible de sus vehículos. Asimismo el sistema le recuerda que debe conducir e forma respetuosa con el medioambiente, proporcionando información sobre sus últimos promedios mensuales, así como indicadores semanales de su actuación.

Durante su periodo de aplicación hasta 2010, Nissan introducirá nuevas tecnologías y productos que contribuirán a la reducción de emisiones de CO2. la compañía está activamente comprometida en el desarrollo de sistemas ecológicos con otras compañías e instituciones.

## **BIBLIOGRAFIA**

### ❖ INTERNET.

- [WWW.ARPEM.COM](http://WWW.ARPEM.COM)
- [WWW.ELMUNDO.ES.MOTOR](http://WWW.ELMUNDO.ES.MOTOR)
- [WWW.TODOMECANICA.COM](http://WWW.TODOMECANICA.COM)
- [WWW.PLAYBOX.ES](http://WWW.PLAYBOX.ES)
- [WWW.AUTOTECNIC.2000](http://WWW.AUTOTECNIC.2000)
- [WWW.MECÁNICAVIRTUAL.COM](http://WWW.MECÁNICAVIRTUAL.COM)

### ❖ LIBROS.

- *EQUIPOS DE SONIDOS. GRADO MEDIO.* Ed. McGraw – Hill.
- *SISTEMAS DE SEGURIDAD Y CONFORTABILIDAD. GRADO MEDIO.*  
Ed Thomson Paraninfo.