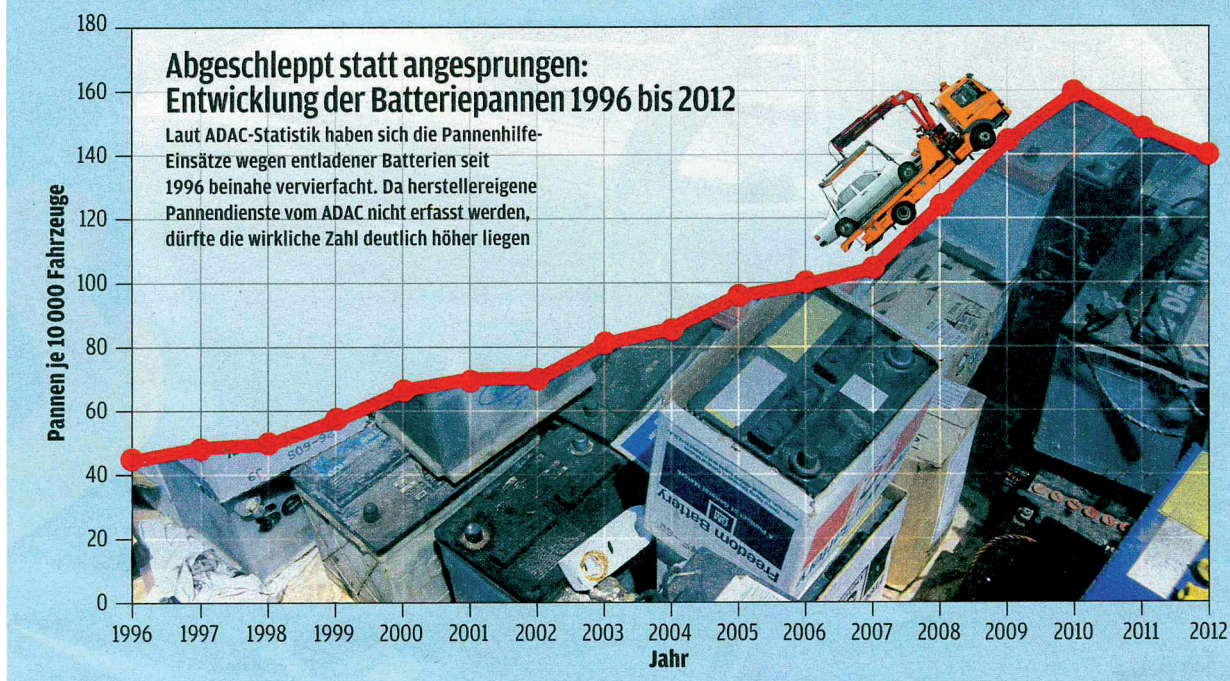


Starthilfe: 2012 fast viermal so oft wie 1996



Все повече и повече технически проблеми с акумулаторните батерии

Пълен провал!

Докато колите се превръщат все повече в подвижни електронни централи, обикновената акумулаторна батерия създава увеличаващи се проблеми. Защо това е така?

Модерните коли са заприличали на подвижни оазиси за удоволствие: отопление на седалките и вентилация, масажни функции, многозонови климатични функции, интимно обкръжаващо осветление, саунд и видео системи и още много други. А пътуването се облекчава от асистенти: за бързината, направляване шофирането в лентата за движение, спазване на дистанцията, помощ при паркиране, автоматично превключване на вътрешното огледало против заслепяване от дълги светлини, автоматично превключване на дългите и къси светлини, включване на чистачките при първи капки дъжд, спиране пред препятствия. Все повече лукс, и все повече електрически помощници, докато една банална наглед подробност ни създава проблем: пускането/старирането на двигателя с вътрешно горене с помощта на оловната акумулаторна батерия – една реликва от каменната епоха на автомобилостроенето. През изминалите 15 години, съгласно данните на АДАЦ (Германския автомобил клуб - бел. прев.), преめждията с акумулаторните батерии са се увеличили почти четворно; 685 751 пъти се е налагало сътрудниците на сервизните подразделения на АДАЦ само през 2012 година да оказват помощ с кабела за подаване на ток за стартиране.

Повечето високи технологии, и увеличащите се неудачи с акумулаторите не са в противоречие, а във взаимовръзка. Това се потвърждава от Хелмут Шмалер

от АДАЦ: "Всъщност, качеството на акумулаторните батерии през последните години се е подобрило генерално, но и изискванията са нараснали още повече, примерно с големия брой електрически консуматори за нуждите на комфорта, както и непрекъснатото спиране-тръгане (старт енд гоу) в потока на движението в гъсто населените големи градове".



„Също и акумулаторните батерии без поддръжка трябва да се зареждат редовно“
Хелмут Шмалер, АДАЦ

При работа на празни обороти на двигателя, акумулаторът почти не се зарежда, а даже може дори да се разрежда, ако са включени много консуматори. Частично заредени акумулатори имат склонност за натрупване на един киселинен слой, към сульфатизиране, химически промени в състава, все неща, които могат да се отстраняват само със специални професионална зареждащи устройства. В противен случай ги грози загуба на капацитет, и в крайна сметка пълна повреда.

При луксозните модели коли специални "акумулаторни мениджмънт системи" се опитват да преодолеят всичко това. Те контролират акумулаторната батерия и

изключват своевременно автоматично при необходимост консуматорите. Захсали с акумулаторните батерии елитни марки коли почти не фигурират в представителната статистика на АДАЦ, това обаче отчасти се обяснява с факта, че те, колите от този ранг, от десетилетия поддържат собствени безплатни сервизни служби за отстраняване на дефекти тях.

Друга причина за отказа на акумулаторните батерии Хелмут Шмалер вижда в декларациите за някои акумулаторни батерии, че са „необслужваеми“, или без „поддръжка“. Това води до предположението, че на акумулаторната батерия не е необходима никаква допълнителна помощ, но всъщност означава, че не е необходимо да се долива вода. „Който обаче кара колата си през зимата на къси разстояния, би трябвало и при такъв тип акумулаторни батерии, редовно да проверява отдаваното напрежение, и евентуално да се дозарежда“ препоръчва Шмалер.

И ако все пак се наложи набавяне на нова акумулаторна батерия следва да се внимава: Необслужваемите (т.е. без поддръжка) акумулаторни батерии стоят складирани с месеци напълнени с киселина по рафтовете на магазините, и ако не се дозареждат редовно, може да се получи дефект. Такива акумулаторни батерии имат явно скъсена продължителност на живот.