

Bez proudu to nejde

Moderní automobily, to jsou spíše zázraky elektroniky než ostatního „hardwaru“. Proto kondice zdroje proudu získává na stále větší důležitosti.

Statistiky nejrozličnějších asistenčních služeb hovoří jasně, s vybitými nebo jinak defektními akumulátory laborují motoristé vesměs nejčastěji. A situace je díky vzrůstající složitosti dnešních vozidel stále horší. Zatímco v roce 1996 například německý autoklub ADAC registroval při přepočtu na 10 000 vozidel celkového vozového parku přes čtyřicet zásahů kvůli tomuto typu problémů, loni už to bylo o stovku více! Jinými slovy – potíže jsou nyní čtyřikrát častější.

Příčin nelichotivého stavu je několik. Předně jsou zdroje více zatěžovány prvky komfortní a bezpečnostní výbavy a své přihazují také systémy start-stop (byť ty jsou spojeny se silnějšími akumulátory). Další část viny padá na samotné uživatele: jednak opomíjejí údržbu, jednak často jezdí tak krátké trasy, že se baterie zkrátka nestačí dobít (plynulá rychlejší jízda by měla trvat aspoň 15 minut nebo okolo 30 kilometrů).



Svorkovnice udržujte čisté a ošetřete je proti korozi. Baterie navíc musí být uchycena pevně.

Takže si čas od času vyrazte na krátkou dálniční vyjíždku a akumulátoru věnujte patřičnou péči. Stačí dodržovat pět základních pravidel:

- 1)** Udržujte akumulátor nabitý (14,7 V), tak vydrží i extrémně nízké teploty. Trvalé neúplné nabíjení hrozí ztrátou výkonu a sulfatací. Přebíjení zase ztrátou elektrolytu.
- 2)** Pokud ho nebudete 14 a více dnů používat, z auta akumulátor vyjměte a uskladněte při teplotě 5-15 °C.



V nejmotorizovanější zemi Evropy loni problémy s akumulátorem znamenaly jen pro autoklub ADAC skoro 700 000 zásahů!

- 3)** Nenechte baterii na delší čas hluboce vybit (pod 10,2 V) – následná sulfatace ji může zničit. Běžně by ale napětí nemělo klesnout pod 12,4 voltu.
- 4)** Nevystavujte zdroj extrémním teplotám: nízké mu berou výkon, vysoké urychlují reakce v něm, a tedy zkracují životnost.
- 5)** Kontrolujte hladinu elektrolytu, pokud má akumulátor zátky, v případě potřeby dolijte de-

I výměna se musí umět

■ Úsilí stále snižovat spotřebu aut přineslo mimo jiné Battery Management System pro řízení nabíjení a vybíjení akumulátorů. Ten monitoruje baterii a údaje o jejím nabití, funkčnosti a stáří hlásí palubnímu počítači, jenž následně rozhoduje o tom, zda třeba použít start-stop nebo sáhnout k rekuperaci energie při brzdění. Každá výměna zdroje pak však znamená novou komunikaci s řídicí jednotkou, aby vše fungovalo jako předtím. Firma Banner proto vyvinula přístroj Banner Battery Service Tool, jenž servisu umožní toto provést bez nutnosti použít drahou diagnostickou stanicí. Novinka přitom nepotřebuje další připojení, výjimku představuje integrovaný adaptér pro spojení s Banner Memory Saverem, jenž zajistí uchování dat o nastavení autorádia, sedadel aj. Náhradní zdroj pak doporučí služba vyhledavač produktů. Samozřejmostí je aktualizace dat o modelech a náhradních zdrojích, pro registrované uživatele bude na jeden rok zdarma.



Banner Battery Service Tool se na českém trhu objeví v prvním čtvrtletí příštího roku



Analýzu baterie v autě si můžete zajistit sami, kvalitní přístroje jsou k máni zhruba od 3000 korun

stilovanou vodu. Kontakty udržujte v čistotě a ošetřete vazelinou, pouzdro akumulátoru by mělo být suché, aby se předešlo plazivým proudům.

Pokud v autě nemáte palubní diagnostiku akumulátoru, musíte se většinou spolehnout na poznatky ze

startování. Pokud pravidelně jezdíte (dobíjíte) a motor naskočí až po třech čtyřech pokusech, je nejlepší na nic nečekat a zdroj si nechat zkontrolovat. K tomuto účelu si také můžete pořídit tester baterií, ale pozor – ty nejlevnější za pár set korun vám moc podrobností neřeknou. **-di-**