

Правила, следование которым обеспечит долгую жизнь АКБ.

Типы и сроки службы

Имеющиеся в продаже аккумуляторные батареи, как правило, относятся к категориям редко обслуживаемых или необслуживаемых. Первые благодаря более совершенной конструкции крайне редко нуждаются в доливке дистиллированной воды – обычно уровень понижается не ранее, чем через год-полтора после начала эксплуатации.

Не все батареи одинаковы

Красиво оформленные ящички с парой клемм похожи друг на друга лишь внешне. Как правило, только качественные батареи при испытаниях выдают схожие результаты и при прочих равных условиях служат примерно одинаково. Правда, с одной оговоркой – при нормальной эксплуатации и только в случае, если приобретена «свежая» батарея – сухозаряженная, выпущенная не больше трех лет назад; или залитая, у которой период хранения с момента производства не превышает шесть месяцев. Сухозаряженные батареи обычно сохраняют свой заряд в течение первого года хранения, затем после заливки электролита требуется его подзарядка. *Длительный простой для новой батареи отнюдь не безвреден – отсутствие регулярных циклов заряда/разряда и возможность неизбежного саморазряда снижают заложенный изготовителем ресурс процентов на двадцать. А потому не удивляйтесь, если приобретенная по привлекательной цене просроченная импортная батарея именитого производителя, прослужит не больше дешевой.*

Аккуратность превыше всего

Еще каких-то пятнадцать лет назад в каждом пособии по автоделу непременно описывалось, каким образом измерить плотность электролита и даже самостоятельно отремонтировать АКБ, разобрав ее и собрав! Современные батареи не вынуждают прибегать к таким мерам – для поддержания их в полной «боеготовности» достаточно не допускать глубокого разряда, регулярно «освежая» ее зарядным устройством, помогать батарее в лютый холод «пускатом» и по мере надобности доливать дистиллированную воду. **Саму батарею нужно содержать в идеальной чистоте, регулярно протирая корпус и клеммы. Повышенная плотность электролита – источник ускоренного разрушения аккумуляторных пластин, а пониженная (при разрядке более чем на 25%) – виновник сульфатации пластин или замерзания электролита при минусовых температурах, снижающих срок службы батарей.**

Хронический недозаряд

Вполне возможна ситуация, когда на протяжении многих дней батарея больше времени работает в режиме разряда, нежели заряжается. Дело в том, что сразу после пуска зимой обычно включается целый ряд дополнительных потребителей энергии – «печка», стеклоочистители, обогрев заднего стекла и часто ближний свет. К примеру, страдают АКБ «советских» машин, у которых необходимое количество электроэнергии для зарядки вырабатывается при оборотах двигателя не ниже 2500-3000 об/мин! А где их «взять» в городе, когда половину пути на работу приходится «ползти» в пробках почти на холостых оборотах? Вот и получается, что батарея эксплуатируется в режиме постоянного «недоедания», что приводит к естественной разрядке?

Значение имеет размер

Многие автомобилисты при покупке новой батареи отдают предпочтение изделию с большей емкостью, чем у штатного аккумулятора, мотивируя это тем, что она и крутит лучше, и разряжается медленнее. К сожалению, такая батарея (по сравнению с «приписанной» штатной) обречена на «раннюю смерть», поскольку «большой»

аккумулятор просто не будет полностью заряжаться! А постоянный недозаряд приводит к быстрому снижению емкости. При желании батарею можно постоянно дозаряжать после поездок, но будем реалистами – подобный «ритуал» проделывают единицы. Большинство же попросту игнорирует подзарядку, оправдывая свою беспечность «объемистостью» батареи и тем, что она новая. И совершенно напрасно!

Эксплуатация своих «железных коней» с нарушенными регулировками систем питания и зажигания, приводит к затрудненному запуску двигателя. А ведь для АКБ наиболее губителен именно стартерный ток, достигающий сотен ампер! Если в течение дня нерадивый владелец по несколько раз крутит стартер, а каждый пуск длится секунд 15-20, то через один-два зимних сезона (в лучшем случае!) батарея начнет «скисать».

Дополнительное оборудование

Даже при исправной заводской «электрике» возможны ситуации, когда батарея постепенно разряжается. Причина в том, что, помимо штатных потребителей электроэнергии, имеются всевозможные дополнительные: приводы замков, зеркал и стекол, дополнительные противотуманные фары и стоп-сигналы, компрессор для подкачки шин и, разумеется, мощная аудиосистема! Даже скромный двухканальный усилитель мощности потребляет приличное количество энергии – уже после 15-минутной демонстрации возможностей аудиосистемы вольтметр высвечивает под нагрузкой жалкие 11,4 В вместо привычных 12,5 В! Словом, любители мощных аудиоустановок, имейте в виду – иногда инсталляторы стыдливо умалчивают о том, откуда брать запас электроэнергии для «дракона» - усилителя, этот вопрос решается только одним путем – заменой генератора более мощным и установкой пары АКБ.