

BATERIE SE HLÁSÍ O POZORNOST

Nejeden motorkář na jaře přijde ke svému motocyklu a nenastartuje. Důvodem je samozřejmě špatná nebo žádná údržba během chladných měsíců. A přitom se dá jednoduše předejít (u někoho každoročnímu) proklínání všeho na co si vzpomeneme, zrovna v den, kdy jsou ideální podmínky na první projížďku v roce!

Utrpení v zimě

Obecně lze říci, že mínusové teploty působí na všechny typy olověných akumulátorů téměř shodně. Kapacita baterie vyjádřená jejím okamžitým výkonem klesá s každým stupněm o cca 1%. Bereme-li v úvahu, že udávaná nominální kapacita je měřena při teplotě 20 °C, disponuje baterie při teplotách -20 °C pouze 60% své deklarované kapacity, a to i při plně nabitém stavu.

Akumulátory v horším stavu, které možná celé léto i podzim fungovaly bez problémů, pak v těchto podmínkách již ani nenastartují. Maximální životnost a spolehlivost olověného akumulátoru ovlivníme, budeme-li jej udržovat v pokud možno plně nabitém stavu.

Čas na údržbu!

Neexistují pouze nezodpovědní motorkáři, kteří si na baterii vzpomenou, až když nenastartují. Představíme si tedy motorkáře, který v první krásný den stvořený pro vyjížďku vytáhne svůj po zimě smutný stroj a pořádně ho vyvětrá, aniž by se mu stalo to, že nenaskočí kvůli vytřískané baterii.

A jak se mu to teda podařilo? Jednoduše si



Takové to domácí dobíjení...

uvědomuje, jak baterie během zimy a dlouhého odpočívání v motorce trpí a potřebuje trochu péče.

Takový motorkář má dvě možnosti. Ta první je, že baterii z motorky vyndá a doma ji připojí na nabíječku. Pokud má „chytrou nabíječku“ s udržovacím režimem, může baterii nechat připojenou po celou dobu, co je motorka zazimovaná. Druhá možnost je baterii připojit na nabíječku přímo v motorce bez demontáže, tady je ale potřeba, aby byla zazimovaná blízko zásuvky.

Před první projížďkou pak baterii namontuje (nebo jen odpojí), a ta je v kondici, jako by byla nová, prostě nastartuje na „první dobrou“.

Nikdy není pozdě

Pokud patříte mezi jezdce, kteří baterii nevěnují zaslouženou pozornost (přeci jenom, bez ní neodjedete), není třeba zoufat. Stále máte dostatek času, než přijde TEN DEN, kdy se půjdete poprvé projet. Stačí i týden před příznivou předpovědí.

Jestli vlastníte voltmetr, tak ho vemte do kapsy a jděte ke své mašině. Na baterii v dobré kondici byste měli naměřit přes 12,5 V. Pokud to bude méně, je třeba baterii dobít.

Měřicí přístroj nevlastníte? Nevadí, vezměte svůj akumulátor, zajděte si do servisu a určitě vám ho rádi zkontrolují. Nebo zajděte ke kamarádovi s nabíječkou a nabijte ho, nic se tím nepokazí. V nejlepším případě si nabíječku poříďte a doma baterii připojte.

Vybírejte ale pečlivě, různé typy baterií mají i různé nároky na dobíjení. Klasická baterie s volným elektrolytem potřebuje dobíjecí napětí 14,4 V, AGM o trochu vyšší 14,7 V a do budoucna není vůbec na škodu udržovací režim, případně rekondice pro akumulátory s volným elektrolytem.

Rada na závěr

Dobíjet, dobíjet a ještě jednou dobíjet. Nenechte si zkazit ten krásný okamžik první projížďky, když se tomu můžete tak jednoduše vyvarovat.

Jak vybrat nabíječku?

Pojem „bezúdržbová“ je pro baterii dramaticky zavádějící. Každá baterie vyžaduje čas od času správnou péči v podobě dobíjení či přímo rekondice. K tomuto účelu je nutné zvolit vhodný typ přístroje, jenž bude splňovat několik zásadních požadavků.

1. Bezpečnost

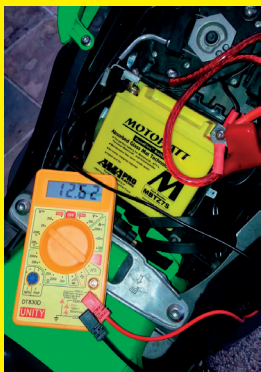
Přístroj by měl mít ochranu proti přepólování a zkratu. Takové nabíječky pak lze bez strachu připojit přímo k akumulátoru, aniž byste ho museli odpojit od systému motocyklu nebo vozidla.

2. Nabíjecí režim

Spojuje v sobě dvě základní podmínky. Je to rychlost nabíjení a zároveň šetrnost vůči nabíjenému akumulátoru. V současnosti jsou nejprodávanější takzvané „chytré nabíječky“ opatřené mikroprocesorem. Švédské nabíječky CTEK byly před lety průkopníky této technologie a stále zůstávají na špičce srovnávacích testů renomovaných časopisů. Celý proces je automaticky řízen v závislosti na odezvě baterie.

3. Doplnkové funkce

Kvalitní dobítí je samozřejmě základ, avšak existují i další možnosti. Švédský výrobce CTEK například opatřil většinu svých nabíječek funkcí rekondice (pro baterie s volným elektrolytem) a režimem udržování baterie (pro všechny typy baterií). Tento režim je velmi výhodný právě pro motocyklové baterie, kdy si nabíječka připojenou baterii pravidelně kontroluje a v případě potřeby dobije do 100% kapacity.





Rizika olověného akumulátoru během zimy

Stagnace

Delším nepoužíváním motocyklu nebo vozidla, nebo jeho používáním na krátké vzdálenosti, se stupeň nabití velmi rapidně snižuje. Navíc baterie „vychlazená“ v teplotách pod nulou či kolem nuly přijímá z alternátoru minimum energie. Je třeba si uvědomit že skutečné dobíjení akumulátoru v zimě začíná teprve při jeho zahřátí alespoň na nulu, při jízdě je to cca 15 až 20 km.

Stratifikace

Jinak nazývaná též „vrstvení elektrolytu“ je poměrně komplikovaný proces, jehož popsání by vydalo na celý článek. Je to troch daň za „bezúdržbovost“ baterie. Dokonce i běžným a zdravým provozem vašeho stroje se u dna každého ze šesti článků vaší baterie usazuje hustší elektrolyt, řidší část (v extrémních případech téměř čistá voda) pak zůstává u hladiny. Stratifikace výrazně snižuje výkon baterie i její životnost.

Jsou dvě možnosti, jak se s tímto jevem vypořádat. První možnost je pořídit AGM baterii, kde je elektrolyt nasáknutý ve skelném rounu, tudíž se nemůže vrstvit. Další možností je pořídit nabíječku, které je schopná elektrolyt promíchat speciálním režimem.

Pokud se tento jev u akumulátoru s volným elektrolytem adekvátně neřeší, nastává rychlá koroze desek. Voda či velmi zředěná kyselina na hladině článku navíc v zimě zamrzne a akumulátor zůstane nevratně poškozený.

Sulfatace

Jedná se o proces zrychleného stárnutí olověné baterie. Při poklesu napětí pod 12,3 V se zvláště za nízkých teplot začínou na deskách vytvářet drobné krystalky, které de facto požírají jejich aktivní hmotu. Výkon i životnost baterie tak opět letí dolů. V důsledku nedobíjení může k silné sulfataci dojít již v prvním měsíci používání.