

МИФЫ и РЕАЛИИ об автомобильном аккумуляторе, АКБ.

Миф 1, он же основной. Для того, чтобы завести машину в мороз, надо, что бы аккумулятор был тёплым (хороший аккумулятор – это тёплый аккумулятор). Это устоявшийся в сознании человека стереотип, что если аккумулятор отогреть, то он должен легко завести автомобиль в мороз.

Да, такое возможно, **НО!** ХОРОШИЙ и НАДЁЖНЫЙ АККУМУЛЯТОР – это прежде всего, ПОЛНОСТЬЮ ЗАРЯЖЕННЫЙ И «ЗДОРОВЫЙ» АККУМУЛЯТОР. Для того, чтобы АКБ был надёжен, «здоров» и безотказно работал в мороз ему необходимо полноценно «питаться» во время работы двигателя (от генератора). Такое питание возможно только при: правильном и достаточном напряжении бортовой сети (от 13,4 Вольт до 15,2 Вольт), а также комфортной температуре (от -15⁰С до +25⁰С).

Причём, температура важна именно во время работы автомобиля (во время зарядки), а не перед непосредственным запуском двигателя. Этот факт подтверждает «дедовский» метод, занос АКБ на ночь в тепло, по сути, сразу после старта двигателя автомобиля, аккумулятор, будучи тёплым, восполняет затраченные при запуске А/ч своей ёмкости мгновенно.

Именно для этих целей служат устройства Термокейс. При этом, автоматическая система нагрева НТА, быстро разогревает АКБ в термосе (создают тепловую ванну), а термос удерживает тепло и не позволяет аккумулятору промёрзнуть, даже при длительной стоянке в сильные морозы, что позволяет ему сразу после запуска мотора пополнить заряд. Многочисленные опыты, а так же технические характеристики используемых материалов, указывают на то, что термос обеспечивает комфортный микроклимат для помещённого в него АКБ, близкий по температуре к неотапливаемому капитальному кирпичному гаражу. Это значительно лучше по термозащитным свойствам, чем металлический гараж. А доподлинно известный факт, что автомобиль, помещённый в металлический гараж с высокой долей вероятности заведётся даже в лютый мороз и даже после длительной стоянки.

Миф 2. АКБ в моторном отсеке прогревается от двигателя, а термос будет препятствовать его прогреву.

Архитектура моторного отсека у всех автомобилей разная, вихревые потоки холодного воздуха невозможно предугадать, как при движении, так и во время стоянки. Кроме того, индивидуальные, для каждого владельца, режим эксплуатации и степень износа (усталости) аккумулятора, делают совсем сомнительным данное необоснованное заявление. Тогда, как в термосе АКБ находится в равномерно распределённом температурном климате (как в кирпичном гараже) при этом АКБ мало подвержен резким перепадам температуры, так называемым термоударам.

Для примера, аккумулятор в отечественных «восьмёрка», «девятках», «десятках» и иже с ними находится в носовой части моторного отсека и автомобиля в целом. Именно такое расположение делает аккумулятор максимально уязвимым к резкому переохлаждению во время движения на морозе. Не стоит забывать о том, что даже если во время стоянки и происходит нагрев АКБ, то только отдельной его части, расположенной близ мотора, а другая часть банок его промерзает и подвергается повышенному износу в результате хронического недозаряда.

Миф 3. Если включить ближний свет фар перед запуском, то это активизирует химические процессы (взбодрит аккумулятор) что способствует максимальной токоотдаче и уверенному запуску автомобиля в мороз.

Да! Да! И ещё раз да, **НО**, при условии: что этот АКБ с нормальной плотностью и уровнем электролита, не износился «устал» от сульфатации, не промёрз в лёд и успел зарядиться перед стоянкой (набрать хотя бы 80% заявленной ёмкости). В ином случае представьте себе голого человека, хотя бы через час на морозе, нелепо моргающим глазами...

Иначе говоря, если аккумулятор в лёд замёрзший и хронически недозаряженный, то моргание ближним светом фар для него – «как для мёртвого припарки».

Миф 4. Куплю аккумулятор повышенной ёмкости, запасной или просто супераккумулятор!

Всё это здорово и по своему оправданно, да только дорого, не без дополнительных трат, усилий, времени и нервов, да и нет его супер аккумулятора, тот же гелевый - дорогой и уязвимый перед глубокими и длительными разрядами и повышенным напряжением (презарядом). Есть

суперсредство для запуска автомобиля в мороз - это конденсатор, применяемый на военных автомобилях, правда он очень громоздкий и дорогой.

Миф 5. Зачем обслуживать мало обслуживаемый или необслуживаемый АКБ, когда она создана для «ленивых наездников» с последующей заменой на новую.

Производители аккумуляторов, называя АКБ необслуживаемыми, по сути, предлагают поставить аккумулятор и забыть о нём, зная при этом, что мы, пользователи, только об этом и мечтаем. Но продав нам сегодня супернеобслуживаемый аккумулятор они уже завтра, и с удовольствием продадут такой же следующий.

По настоящему необслуживаемым аккумулятор может стать только в том случае, если о нём позаботится с первого дня покупки.

Миф 6. Мороз укорачивает срок службы, ускоряет износ и просто убивает аккумулятор.

Да, это правда, **но** жара в моторном отсеке, летом, способствует ускоренному износу АКБ в той же степени и поэтому защита АКБ летом так же важна, как и зимой. Оптимальный температурный режим эксплуатации кислотно-щелочного аккумулятора от -15 до +25 градусов Цельсия. На практике, путём многочисленных экспериментов, подтверждено, что именно такой режим обеспечивают изделия Термокейс.

Миф 7. Причём здесь аккумулятор? У меня крутит и всё равно не заводится!

По звуку вращения стартера при запуске мотора, Вы ни когда не определите мощность пускового тока АКБ и токоотдачу, это всё равно, что «гадать на кофейной гуще».

От распределения пусковой энергии между стартером и топливной аппаратурой (системой впрыска) зависит успех запуска. И если пускового тока не хватит для топливной аппаратуры, то именно эта причина приведёт к залитым свечам и глубокой коме автомобиля, за которой неизбежна длительная реанимация со всеми вытекающими последствиями, а именно:

непредвиденные расходы денег, времени и нервов!!!

РЕАЛИЯ 1

Если у Вас плохо обслуженный и не подготовленный к зиме автомобиль. А именно: давно не менялись свечи, летнее или минеральное масло, необслуженная топливная аппаратура или просто, индивидуальные особенности данной модели автомобиля, не в пользу запуска его в сильные морозы, то **Ваши шансы завести машину 50/50.**

Но, если у Вас разряженный или, не смотря на свой юный возраст и срок эксплуатации, изношенный «уставший» аккумулятор (низкая плотность, уровень электролита и/или начавшиеся процессы сульфатации) то Ваша затея похожа на авантюру.

РЕАЛИЯ 2.

Мёрзлый АКБ не только плохо отдаёт амперчасы (крутит), но, что самое главное, не успевает зарядиться за короткий интервал времени (переезд между домом и офисом). С каждым недозарядом плотность электролита падает и стремится к воде, температура замерзания которой 0 градусов. Именно поэтому беззаботно брошенный аккумулятор может очень быстро изнашиваться и будучи не совсем старым начать отказывать при уже незначительных морозах -20 и меньше!

РЕАЛИЯ 3.

Самый простой, недорогой и проверенный способ обеспечить максимальный срок службы и надёжность АКБ в морозы – это позаботиться о нём с первого дня покупки. Если Вы хотите получить действительно необслуживаемый аккумулятор на 4-5 лет, то **ХОТЯ БЫ ОБОРУДУЙТЕ ЕГО ТЕРМОСОМ**, пусть даже сделанным своими руками!!!

РЕАЛИЯ 4.

Оборудовав АКБ, единственный источник энергии до запуска двигателя, устройствами «Термокейс» с первого дня покупки, Вы действительно получите необслуживаемый АКБ, который обеспечит максимальный срок службы и надёжность работы в любую погоду!