



REKLAMACE AUTOBATERIÍ

Není možné reklamovat autobaterii vybitou, dlouhodobě nevyužívanou, po uplynutí záruční doby nebo autobaterii, která vykazuje znaky ukončené životnosti bez vlivu výrobní závady, nebo nedostatečně nabitou autobaterii, u které došlo k zamrznutí elektrolytu! 95% reklamovaných akumulátorů je pouze vybitých, ať s důvodu odběru ve vozidle nebo nedostatečného dobíjení.

Proto doporučujeme před reklamací první zkontrolovat dobíjení ve vozidle a baterii plně nabít. Životnost baterií se podle jejich konstrukce a zacházení běžně pohybuje od tří do šesti let.

Více vydrží moderní baterie s deskami s příměsí vápníku. Právě nízké teploty a s nimi spojené vyšší nároky na startování a provoz automobilů většinou prověří skutečný stav akumulátoru.

U klasických baterií je potřeba kontrolovat stav elektrolytu a případně dolévat destilovanou vodu. To ale platí i pro část tzv. bezúdržbových baterií, i když zde jsou intervaly pro kontrolu a dolévání delší.

Pro všechny baterie pak platí nutnost pravidelného dobíjení, zejména pokud se s autem jezdí v zimě na kratší vzdálenosti. "Vhodná je pravidelná kontrola ve specializovaných servisech před zimou a po zimě.

Jízda s nedostatečně dobitým akumulátorem zkracuje jeho životnost a je důvodem pro případné zamítnutí reklamace.

Údržba a nabíjení autobaterií

Většina dnešních moderních autobaterií se dodává v naplněném a nabitém stavu.

Olověné baterie ale podléhají procesu tzv. samovybíjení, a proto je důležité, pokud není baterie nabíjena za jízdy, ji občas nabít nabíječkou. I zdravá baterie se po cca **3 měsících** sama vybije.

Pokud se zanedbá nabíjení baterie a baterie je dlouho ve vybitém stavu, hrozí jí tzv. "sulfatace", což je jen obtížně vratný jev kdy se na olověných deskách usazují krystalky síranu olovnatého a baterie mění zásadním způsobem své vlastnosti. Hlavními znaky sulfatovaného akumulátoru jsou: plynování článků krátce po zahájení nabíjení, zvětšené svorkové napětí na baterii krátce po zahájení nabíjení, brzké zahřátí při nabíjení a rapidní ztráta kapacity autobaterie.

Jak bylo už popsáno, sulfatace je obtížně odstranitelný jev, někdy ji lze částečně odstranit opakovaným nabíjením velmi malým proudem. Kromě sulfatace je nejčastější vada olověné baterie je tzv. zkratování článku. To je způsobeno usazením vodivého kalu rozpadlé olověné desky článku baterie, který zkratuje desky článku opačné polarity. Baterie má potom velký vnitřní odpor, snížené celkové svorkové napětí baterie o cca $N \times 2 \text{ V}$ kde N je počet vadných článků.

Po připojení nabíječe k takovéto baterii, nabíječ dává neúměrně větší proud, případně je odpojen nadproudovou ochranou. Takto vadná baterie je dále nepoužitelná. Další nejčastější závadou je zamrznutí vybité baterie a následné prasknutí obalu. Takovéto poškození vyřeší jen ekologická likvidace baterie.