

# MANUTENZIONE

# IMPIANTO

# ELETTRICO

di Francesco Calvelli

32

**L** Codice della Strada prevede che sulle strade extraurbane dobbiamo tenere le luci accese anche di giorno e, in queste condizioni, difficilmente l'alternatore è in grado di ricaricare al 100% la batteria di servizio. Le motivazioni possono essere le più diverse, dispersioni dovute ad un impianto vecchio, relè difettosi, cablaggi ossidati o altro, tuttavia la causa più frequente è che l'alternatore non è in grado di erogare

## PROBLEMI CON LA DURATA DELLE BATTERIE? SONO IN MOLTI A SUBIRNE LE CONSEGUENZE PERCHÉ, A VOLTE, NON ARRIVANO LE INFORMAZIONI DI BASE

una tensione sufficiente a garantire la tensione di ricarica di due o più batterie con i fari accesi.

Una batteria in ricarica, ha bisogno di tensioni il più vicino possibile al voltaggio ottimale di ricarica spe-

cifico del modello di accumulatore utilizzato, che in ogni caso non è inferiore a 14,2 volt. Una batteria che viene regolarmente caricata con tensioni inferiori al dovuto non solo avrà un rendimento insoddisfacente dal punto di vista delle prestazioni (a volte ridotte al 50%) ma subirà una sensibile riduzione anche nella durata della vita.

Una soluzione al problema è dotare il veicolo di un alternatore elettronico che sia in grado di alzare la tensione di ricarica a livello ottimale. I benefici sono enormi sia per quanto riguarda le prestazioni, sia nella durata della vita della batteria.

Le motivazioni di questo incremento di prestazioni della batteria è dovuto alla grande stabilità della tensione di ricarica



*A sinistra: relè di parallelo prima della sostituzione con l'alternatore elettronico*



*A destra: Alternatore elettronico dopo la sostituzione del relè*