

# Bremsassistent, Fehlermeldung

Beitrag von „dschlei“ vom 22. Januar 2006 um 17:31

Zitat von Manitux

Obwohl - batterie während der fahrt - hängt eigentlich nur passiv am netz und kann nicht wirklich viel ausrichten (maximal einen kurzschluss von 2 Volt - das müßte der regler wegstecken).

Das ist nur zum Teil richtig. Wenn die Lichtmaschine in Betrieb ist, funktioniert die Batterie als eine Art Buffer (fast wie ein Kondensator), und gleicht gewisse Schwankungen, die Drehzahlbedingt sein können, etwas aus, da manche leichte Schwankungen vom Regler nicht immer erfasst werden. Aber das ist meistens nicht das Problem, das Problem sind meistens hohe Uebergangswiderstände = schlechter Kontakt, und das fast immer an den Masseverbindungen. Hohe Uebergangswiderstände bedeuten Erwärmung, und dadurch noch schlechteren Kontakt und mehr Oxidation an den Kontaktpunkten, da nun auch elektrochemische Reaktionen eintreten, bedingt durch die unterschiedlichen Kontaktmaterialien (Kupfer - Eisen). Salzhaltige Luft in Verbindung mit hoher Luftfeuchtigkeit (oder salzhaltiges Spritzwasser) machen das Ganze dann noch schlimmer.

Und dann kommt nicht mehr die voller Versorgungsspannung ins Netz, die Batterie wird langsam leergesaugt und die Platten der nicht voll aufgeladenen Batterie verkatmieren, haben daher nicht mehr die volle Kapazität, und so geht das nun in einer abwärtsgerichteten Spirale weiter bis der 😊 dann feststellt, dass die Batterie kapput ist, die wird dann ausgetauscht, aber die eigentliche Ursache wird nicht beseitigt, und dann ist nach einiger Zeit wieder eine Batterie kapput, usw.

Batterien sind recht robuste Dinger und gehen nicht so einfach kapput! Meistens sind daran andere Umstände schuld und die werden oft nicht erkannt und daher nicht beseitigt.

(in meinem früheren Leben, vor etwa 1000 Jahren, war ich einmal auf aufladbare Batterien spezialisiert, daher kenne ich mich noch ein wenig damit aus)