



NÁVOD K OBSLUZE AKU-testeru Typ 520

Aku-tester je diagnostický přístroj určený pro zjištění objektivního stavu akumulátoru, propojovacích kabelů, startéru, kontrolu a seřízení dobíjení.

Aku-tester měří akumulátorové baterie o napětí 6 i 12 V a všech kapacitách (viz tabulka). **Aby bylo zajištěno napájení přístroje max. 12 V i při měření na vozidlech s elektrickou instalací o jmenovitém napětí 24 V je nutné připojit přístroj vždy na spoj mezi akumulátory.**

Poloha přepínače pro danou kapacitu akumulátoru:

Poloha př.	Aku.12 V (30sec.)	Aku.6 V (30sec.)
1.	35 – 45 Ah	50 – 77 Ah
2.	46 – 66 Ah	78 – 85 Ah
3.	67 – 140 Ah	86 – 150 Ah
4.	141 – 230 Ah	151 – 190 Ah
Dobíjení - charging	13,8 - 14,2V	6,8 - 7,2V
	(elektrolyt 1,24 -1,28g/cm³)	

AKU-testerem lze:

- testovat akumulátory včetně celoplastových
- měřit napětí akumulátoru na prázdno
- zjišťovat závady v silovém vedení startovacího okruhu
- měřit proud a pokles napětí při startu
- provádět kontrolu dobíjení

POSTUP MĚŘENÍ:

1. Zjištění stavu akumulátoru:

Upozornění: Elektrolyt akumulátoru musí před měřením svojí hustotou odpovídat stavu nabití 75-100%, tomu odpovídá hustota 1,24 až 1,28 g/cm³. Při větším vybití dochází ke zkreslení výsledku měření, u akumulátorů po nabíjení je nutné vždy před měřením odvětrání jednotlivých článků !!!

- Přepínačem v levé dolní části přístroje nastavíme rozsah proudové zátěže odpovídající kapacitě měřeného akumulátoru. Vyznačená kapacita a proudová zátěž na štítku každého akumulátoru pro pokles napětí dle normy DIN na napětí 9 V (8,5 V) pro 12 V akumulátor a 4,5 V (4,25 V) pro 6 V akumulátor. Pro akumulátory o napětí 6 V se vždy proudová předvolba přepínače dělí dvěma, tím získáme skutečnou proudovou zátěž.
- Přístroj připojíme kleštěmi na pólové vývody akumulátoru. Kleště červené na (+) pól a modré na (-) pól akumulátoru - voltmetr měří napětí.

Firma zapsána u OKRESNÍHO ŽIVNOSTENSKÉHO ÚŘADU V MLADÉ BOLESLAVI č.j.:OkŽÚ 1/96/ZM/01968 ze dne 04.10.1996.



- c) Zmačknutím tlačítka TEST zatížíme akumulátor předvolenou proudovou zátěží (v průběhu měření se nesmí přepínat proudová zátěž) po dobu 5 -15 s.(30 s.) a odečítáme údaje na analogických přístrojích. U dobrých akumulátorů nesmí napětí klesnout pod hodnotu normy DIN. Po každém měření je nutné nechat přístroj vychladnout.

2. Zjištění závady ve vedení:

- a) Provede se měření stavu akumulátoru dle bodu 1).
b) Pokud je stav akumulátoru vyhovující, připojíme přístroj přímo na startér.
c) Provedeme měření obdobně jako na akumulátoru. Při naměření odlišných hodnot (U-I) (pokles napětí je větší než 1 V) je závada ve vedení.
d) Vyhledání místa závady provedeme následovně:
Plusovou svorku přístroje posouváme po spojích vedení směrem k akumulátoru. Za místem poruchy naměříme správné hodnoty. V případě, že je tato strana proudového vedení v pořádku, provedeme obdobné měření na druhé části vedení.

PRZOR!

U vozidel s instalací 24 V měříme každý akumulátor a větev zvlášť (tj.1 svorka přístroje musí být vždy připojena na spoji mezi akumulátory). V případě že na startéru naměříme správné hodnoty jako na akumulátoru, je závada ve startéru.

3. Měření proudu startéru:

- a) Odpojíme svorku akumulátoru (-) pól.
b) Na odpojený (-) pól akumulátoru připojíme (-) pól přístroje, (+) pól přístroje připojíme na odpojenou svorku.
c) Přepínač přepneme do polohy SRART.
d) Do zdířky (A) na panelu přístroje zasuneme banánek pomocného propoje a svorku propoje na (+) pól startéru nebo akumulátoru. U vozidel s napětím 24 V připojíme svorku vždy na akumulátor u něhož byl odpojen (-) pól.
e) Na voltmetru odečítáme napětí v el. soustavě vozidla.
f) Upravíme vozidlo tak, aby motor nenastartoval. Po zmačkneme tlačítka TEST se v přístroji propojí silové vodiče. Po té provedeme startování vozidla. Na přístrojích odečítáme pokles napětí a proud při startu.

4. Kontrola dobíjení:

- a) Přístroj připojíme na akumulátor dle bodu 1).
b) Po nastartování vozidla odečítáme na voltmetru nabíjecí napětí.

Upozornění: U vozidel s instalací 24 V měříme napětí pouze na jednom akumulátoru! Po dobu měření se nesmí odpojit akumulátor, mohlo by dojít k poškození alternátoru.